



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013, el artículo 2.4.5.2 del Decreto 1079 de 2015 y los numerales 6.2, 6.5, 6.7, 6.10, y 6.18 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 334 de la Constitución Política de Colombia señala que el Estado intervendrá en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía y para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

Que los literales b) y d) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”* disponen que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas y que el transporte es un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

Que el artículo 3 de la misma ley establece que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, así como también señala que, corresponde al Estado regular y vigilar la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

Que adicionalmente, el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 276 de 1996 dispone como atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013 *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”* otorga al Ministerio de Transporte la facultad de establecer corredores logísticos de importancia estratégica para el país, y de reglamentar el flujo de carga de manera conjunta con los municipios comprendidos dentro de un corredor, de ser necesario.

Que la Ley 1955 de 2019 *“por la cual se adopta el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, “Pacto por Colombia – Pacto por la equidad”*, establece en el pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional como primera línea estratégica la gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.

Que, en el mismo Plan de Desarrollo, se define como tercera línea dentro del pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, el impulso a los corredores estratégicos intermodales para integrar a las regiones del país, y conectar a Colombia con los mercados globales buscando menores tiempos de viaje, menores costos logísticos y una intermodalidad eficiente.

Que el artículo 2.4.5.1. del Decreto 1079 de 2015 define los corredores de importancia estratégica como *“aquellos medios físicos que facilitan el intercambio y el desarrollo*



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

del comercio en general, por los cuales se moviliza la carga tanto de comercio exterior como del comercio interno, permitiendo la vinculación entre los nodos de producción y consumo junto con sus áreas de influencia, sea en tramos urbanos, suburbanos y rurales, así como los medios físicos que los conecten con las infraestructuras de servicios regionales, nacionales e internacionales. Un corredor logístico articula de manera integral, como una unidad, uno o varios orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y todas aquellas actividades orientadas a la facilitación del comercio”.

Que los artículos 2.4.5.2. y 2.4.5.3 del citado decreto, señalan que el Ministerio de Transporte establecerá los corredores logísticos de importancia estratégica del país y que será la instancia encargada de articular los actores públicos y privados en la gestión de las acciones relacionadas con el flujo de carga que sean requeridas en un corredor logístico de importancia estratégica y el monitoreo y seguimiento de estas.

Que conforme a lo establecido en el Artículo 2.4.4.3. del Decreto 1079 de 2015, en los lineamientos para la planeación de la infraestructura de transporte, en la planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte y con el objeto de favorecer la multimodalidad e intermodalidad, deben observarse entre otros la complementariedad de Servicios Logísticos que conduzca a una provisión coordinada y articulada de servicios logísticos, con el fin de contribuir al desarrollo competitivo de los negocios y al reconocimiento de las cadenas productivas a lo largo de corredores logísticos.

Que el CONPES No. 3982 de 2020 “Política Nacional Logística” establece en la “Línea de acción 5. Fortalecimiento institucional en los sectores de transporte y comercio del CONPES” que el Ministerio de Transporte tendrá conformadas siete gerencias de los corredores logísticos establecidos en la Resolución 164 de 2015 o en el(los) acto(s) administrativo(s) que regule(n) la materia. Estas serán responsables de brindar información oportuna sobre el estado del corredor y de incentivar su eficiente funcionamiento.

Que en relación con el referido documento CONPES, el Ministerio de Transporte, como instancia encargada de articular a los actores públicos y privados en la gestión de las acciones relacionadas con el flujo de carga en un corredor logístico de importancia estratégica para el país, ha consolidado gerencias de corredor logístico como equipos técnicos de articulación para gestionar el desarrollo de actividades tendientes a impulsar la eficiencia modal, identificar las mejores prácticas en las operaciones, los sistemas de información, así como las prácticas sostenibles para procesos logísticos, y propiciar entonces acciones de monitoreo y seguimiento de las mismas.

Que las acciones de los órganos regionales buscan la promoción, cooperación e integración de los actores del sistema logístico con la identificación de aliados estratégicos, públicos y privados, así como la definición y aplicación de normas que reglamenten las actividades en los corredores logísticos de impacto en la respectiva región.

Que, sobre la base de los mandatos contenidos en la Ley 1955 de 2019 y en el Documento CONPES No. 3982 de 2020, el Ministerio de Transporte realizó estudios para actualizar y definir los corredores logísticos de importancia estratégica para el país.

Que la Resolución 164 de 2015 “Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones” estableció los corredores logísticos de importancia estratégica para el país. Sin embargo, la citada resolución no contiene lineamientos, criterios y parámetros prescritos en la Ley 1955 de 2019 y documento CONPES No. 3982 de 2020 en materia de intermodalidad.



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

Que conforme lo anterior, el Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo, mediante el memorando 20211130153893 de 22 de diciembre de 2021, en los siguientes términos:

“Conforme a lo establecido en los artículos 2.4.4.3., 2.4.5.1., 2.4.5.2. y 2.4.5.3 del Decreto 1079 de 2015, donde se señalan los lineamientos para la definición de los corredores logísticos de importancia estratégica para el país, resulta necesario incluir la multimodalidad e intermodalidad en las definiciones, buscando mejorar la eficiencia en las operaciones logísticas del país, con arreglo a los mandatos superiores que así se lo ordenan al Ministerio de Transporte y con el propósito de mejorar la eficiencia en las operaciones logísticas.

A su vez y en el marco de la nueva política Nacional Logística definida con el CONPES 3982 de 2020, resulta necesario derogar la Resolución 164 de 2015 y establecer los nuevos corredores logísticos de importancia estratégica para el país, toda vez que se debe incentivar un sistema logístico y de transporte integrado y eficiente, en el que los modos de transporte se complementen entre sí y permitan potenciar la competitividad y prosperidad en todo el territorio nacional.

En este sentido, el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte mediante memorando No. 20211420087633 de fecha 26-07-2021, remitió a este Viceministerio las siguientes consideraciones, a fin de justificar la expedición del presente acto administrativo:

“Teniendo en cuenta los objetivos de desarrollo establecidos en la Nueva Política Nacional logística (CONPES 3982 de 2020), desde el Ministerio de Transporte se han adelantado una serie de acciones enfocadas a la reducción de los tiempos y costos logísticos.

La nueva Política Nacional Logística definida en el documento CONPES 3982 de 2020, tiene como objetivo general: “Promover la intermodalidad en el transporte y la facilitación del comercio para reducir los costos y tiempos logísticos y así impulsar la competitividad del país”, y como objetivo específico “1.- Promover la intermodalidad a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal con el fin de reducir los costos logísticos de transporte nacional”.

Ahora bien, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, “Pacto por Colombia – Pacto por la equidad”, expedido mediante la Ley 1955 de 2019 en el pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, propone como primera línea estratégica la gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.

De igual manera, el citado Plan Nacional de Desarrollo define como tercera línea dentro del pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional el impulso a los corredores estratégicos intermodales para integrar a las regiones del país, y conectar a Colombia con los mercados globales buscando menores tiempos de viaje, menores costos logísticos y una intermodalidad eficiente.

Con el aprovechamiento de las capacidades instaladas en los modos férreo, fluvial y aéreo, se busca generar condiciones competitivas que faciliten el comercio y aporten a la reactivación económica. Esta



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

integralidad planificada para el transporte requiere de la definición de corredores logísticos de importancia estratégica que direccionen las acciones y permitan un entendimiento de las dinámicas logísticas que se desarrollan en el país.

El proyecto de resolución propende por la actualización la Resolución 164 de del cinco (5) de febrero de 2015 “Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”, toda vez que, resulta necesario incluir características de intermodalidad de que trata el CONPES 3982 de 2020 y el pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, “Pacto por Colombia – Pacto por la equidad”, expedido mediante la Ley 1955 de 2019.

Es así como, el proyecto de resolución busca redefinir los corredores logísticos de importancia estratégica para el país, a partir de un análisis de los flujos de carga realizado a partir de los datos del sistema de información Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC-, y de la recopilación de las gestiones y experiencias de las gerencias de corredor logístico.”

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 y el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23. del Decreto 1081 de 2015, adicionado por el artículo 5 del Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017, la presente resolución fue publicada en el sitio web del Ministerio de Transporte durante el período comprendido entre el 28 de diciembre de 2021 y el 12 de enero de 2022, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de los ciudadanos y grupos de interés.

Que el Viceministro de Transporte mediante memorando 20221130002953 del 13 de enero de 2022, certificó que no se recibieron observaciones al proyecto de resolución.

Que la Oficina Asesora Jurídica conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer los corredores logísticos de importancia estratégica para el país

ARTÍCULO 2. Definiciones. Para efecto de la presente resolución se establecen las siguientes definiciones:

a) Nodos activos. Entendidos como aquellos nodos de transporte, es decir, infraestructura en la cual se desarrollan actividades para el intercambio, transbordo o transferencia entre uno o más medios y/o modos de transporte, donde se prestan además servicios asociados o conexos que le aportan un valor agregado al transporte en puntos de origen y destino del corredor y/ o aquellas ciudades que atraviesa el mismo.

b) Municipios con influencia en el corredor. Entiéndase como aquellos municipios que impactan los flujos de carga del corredor, aunque no sean atravesados por este.

c) Servicios logísticos a la carga. Son las actividades logísticas que se desarrollan en



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

un corredor o en sus nodos activos, correspondientes a la recepción, almacenaje y despacho, consolidación/desconsolidación, picking, packing, etiquetado, preparación de pedidos, trámites aduaneros, inspecciones fronterizas, fitosanitarias y de seguridad, entre otras relacionadas.

d) Servicios logísticos a los vehículos, aeronaves o embarcaciones. Son los bienes y servicios a los que se puede acceder para el vehículo, aeronave o embarcación de carga, entre otros relacionados.

e) Servicios logísticos al operador o tripulación. Son los bienes y servicios a los que puede acceder el operador o tripulación del equipo (vehículos, aeronaves o embarcaciones de carga) para los requerimientos de descanso, alimentación y recreación, entre otros relacionados.

f) Infraestructura Logística Especializada. Son áreas delimitadas donde se realizan, por uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, entre ellas, el transporte, la manipulación y distribución de mercancías, las funciones básicas técnicas y las actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional y relacionadas.

Contempla, entre otros, nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, zonas de carga terrestre, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales, incluida la infraestructura que brinda la posibilidad de realizar un cambio en el modo de transporte.

Para efectos de los corredores logísticos definidos en la presente resolución, las Infraestructuras Logísticas Especializadas son áreas que se encuentran ubicadas dentro del corredor logístico de importancia estratégica para el país donde se realizan las actividades señaladas anteriormente.

g) Nivel de Servicio. Se define como las condiciones específicas que el corredor ofrece al usuario que debe incluir el análisis de varios factores como: velocidad de circulación, intensidad de tráfico, capacidad de la vía, tiempo de recorrido, seguridad y costos, entre otros relacionados.

h) Pasos urbanos sin resolver. Corresponde al número de nodos por los que el corredor atraviesa por completo el asentamiento urbano.

i) Ramal. Vía que se desprende de un corredor y que impacta su flujo de carga.

j) Volúmenes de carga. Hace referencia a la cantidad de carga que transita en el corredor en cierto periodo de tiempo;

k) Frecuencia de viajes. Hace referencia al número de vehículos, aeronaves o embarcaciones de carga que transitan en el corredor en una unidad de tiempo.

l) Naturaleza de la mercancía. Se refiere a las características propias de los productos que fluyen por una cadena productiva, de acuerdo con su tiempo de perecimiento, fragilidad, obtención, lo que determina las condiciones de operación de los medios logísticos para garantizar su calidad. Esta naturaleza obedece también a las condiciones en la que es transportada la carga, entendidos como carga contenerizada, a granel, líquida, extradimensionada y carga general.

m) Vocación del corredor logístico. Se refiere a la funcionalidad del corredor logístico dependiendo de si los flujos corresponden a actividades de comercio exterior o de abastecimiento interno.



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

Artículo 3. Corredores Logísticos. Defínanse los siguientes corredores logísticos de importancia estratégica en el país:

1. Corredor Logístico Bogotá – Buenaventura – Ipiales.
2. Corredor Logístico Cali - Medellín – Cartagena.
3. Corredor Logístico Bogotá – Barranquilla.
4. Corredor Logístico Bogotá - Cúcuta.
5. Corredor logístico Medellín – Bucaramanga:
6. Corredor Logístico Bogotá - Yopal.
7. Corredor Logístico Bogotá – Puerto Asís.

Parágrafo 1.- Los corredores logísticos antes definidos se complementan entre sí e incluyen los nodos urbanos, puertos y aeropuertos en su área de influencia y aquellos ramales relevantes en las operaciones logísticas llevadas a cabo en el corredor, los cuales se detallan en el anexo que forma parte integral de la presente resolución.

Parágrafo 2.- El Ministerio de Transporte publicará y mantendrá actualizada la información de cada corredor logístico de importancia estratégica para el país en el Portal Logístico de Colombia o en el medio que se disponga para tal efecto.

Artículo 4. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución 164 de 2015.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ.
Ministra de Transporte

Revisó:

Camilo Pabón Almanza – Viceministro de Transporte
María del Pilar Uribe Pontón -Jefe Oficina Asesora de Jurídica.
Angelica María Yance Díaz – Coordinadora Grupo de Regulación
Juan Felipe Sanabria Saetta – Coordinador Grupo de Logística
Javier Ricardo Díaz Peñaloza – Abogado Oficina Asesora de Jurídica

Elaboró:

Magola Eugenia Molina Ceballos - Asesora Ministra de Transporte. *YOPC.*
José Sebastián Talero Chaparro – Contratista Grupo de Logística.
Juan Carlos Martínez Rodríguez - Contratista Grupo de Logística.
Cristian Camilo Sarmiento Chaves - Contratista Grupo de Logística.
Ángela Gabriela Valencia Valderrama – Abogada Grupo de Logística.
Estela Mary Roa Suárez - Abogada del Grupo de Regulación *EMRS.*



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

ANEXO

A continuación, se detallan cada uno de los corredores logísticos de importancia estratégica para el país.

1. Corredor Logístico Bogotá – Buenaventura – Ipiales. El corredor cuenta con las siguientes características:

1.1. Recorrido terrestre: Bogotá (salidas Autopista Sur y Mondoñedo) – Granada – Melgar – Girardot – Espinal (incluye variante) – Ibagué – Cajamarca – Calarcá – Armenia (incluye variantes) – Zarzal (La Paila) – Guadalajara de Buga – Yotoco – Calima – Dagua – Buenaventura.

Ramales del recorrido terrestre:

- Cali – Dagua – Buenaventura;
- Zarzal – Obando – Cartago;
- Cali – Yumbo – Vijes – Yotoco – Riofrio – Roldanillo – La Unión – Ansermanuevo – Cartago – Alcalá – Quimbaya – Armenia;
- Guadalajara de Buga – Palmira – Cali;
- Cali – Jamundí – Santander de Quilichao – Popayán – Pasto – Ipiales;
- Mercaderes – Buesaco – Pasto;
- Pasto – Sandoná – Yacuanquer;
- Pasto – Tumaco.

1.2. Ejes fluviales: Río Cauca

1.3. Red Férrea: Red Férrea de Pacífico (Buenaventura – Cartago)

1.4. Aeropuertos: Gerardo Tovar López de Buenaventura, Alfonso Bonilla Aragón de Cali, El Edén de Armenia, Perales de Ibagué, Santiago Vila de Flandes, Santa Ana de Cartago, Guillermo León Valencia de Popayán, Antonio Nariño de Pasto, San Luis de Ipiales y La Florida de Tumaco.

1.5. Municipios con jurisdicción sobre el corredor:

Alcalá - Valle del Cauca; Andalucía - Valle del Cauca; Ansermanuevo - Valle del Cauca; Arboleda - Nariño; Armenia - Quindío; Barbacoas - Nariño; Bogotá - Bogotá D. C.; Buenaventura - Valle del Cauca; Buesaco - Nariño; Bugalagrande - Valle del Cauca; Cajamarca - Tolima; Cajibío - Cauca; Calarcá - Quindío; Caldono - Cauca; Cali - Valle del Cauca; Calima - Valle del Cauca; Caloto - Cauca; Candelaria - Valle del Cauca; Cartago - Valle del Cauca; Chachagüí - Nariño; Coello - Tolima; Consacá - Nariño; Contadero - Nariño; Corinto - Cauca; Dagua - Valle del Cauca; El Cerrito - Valle del Cauca; Espinal - Tolima; Flandes - Tolima; Florencia - Cauca; Florida - Valle del Cauca; Fusagasugá - Cundinamarca; Ginebra - Valle del Cauca; Girardot - Cundinamarca; Granada - Cundinamarca; Guacarí - Valle del Cauca; Guadalajara De Buga - Valle del Cauca; Ibagué - Tolima; Icononzo - Tolima; Iles - Nariño; Imués - Nariño; Ipiales - Nariño; Jamundí - Valle del Cauca; La Florida - Nariño; La Sierra - Cauca; La Tebaida - Quindío; La Unión - Nariño; - Valle del Cauca; La Victoria - Valle del Cauca; Mallama - Nariño; Melgar - Tolima; Mercaderes - Cauca; Miranda - Cauca; Montenegro - Quindío; Nariño - Nariño; Nilo - Cundinamarca; Obando - Valle del Cauca; Palmira - Valle del Cauca; Pasto - Nariño; Patía - Cauca; Piendamó - Cauca; Popayán - Cauca; Pradera - Valle del Cauca; Puerto Tejada - Cauca; Quimbaya - Quindío; Restrepo - Valle del Cauca; Ricaurte - Cundinamarca; - Nariño; Riofrio - Valle del Cauca; Roldanillo - Valle del Cauca; Rosas - Cauca; San Pedro - Valle del Cauca; San Pedro de Cartago - Nariño; Sandona - Nariño; Santander de Quilichao - Cauca; Sapuyes - Nariño; Sevilla - Valle del Cauca; Sibaté - Cundinamarca; Sylvania - Cundinamarca; Soacha -



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

Cundinamarca; Sotará - Cauca; Suarez - Tolima; Taminango - Nariño; Tangua - Nariño; Timbío - Cauca; Toro - Valle del Cauca; Totoró - Cauca; Trujillo - Valle del Cauca; Tuluá - Valle del Cauca; Tumaco - Nariño; Túquerres - Nariño; Vijes - Valle del Cauca; Villa Rica - Cauca; Yacuanquer - Nariño; Yotoco - Valle del Cauca; Yumbo - Valle del Cauca; Zarzal - Valle del Cauca.

1.6. Objetivos estratégicos del corredor. Este corredor tiene una gran importancia estratégica en el marco del intercambio y el desarrollo comercial, al enlazar entre sí dos de las principales ciudades del país (Bogotá y Cali), así como con las zonas portuarias del Pacífico (Buenaventura y Tumaco). Buenaventura constituye uno de los principales puertos del país en movimiento de carga contenerizada, que en su inmensa mayoría pasa a ser transportada por carretera a través de las vías del corredor y Tumaco como puerto de relevancia para el sur del país. El corredor habilita el transporte de carga por todos los posibles modos de transporte: carretera a través de las vías que conectan Bogotá con Cali así como con otras ciudades de influencia como Yumbo (que conecta con el corredor logístico Cali - Medellín - Costa Caribe), Pasto o Ipiales, en la frontera con Ecuador, ferrocarril a través del corredor férreo del Pacífico, que enlaza Buenaventura con Cali, La Tebaida y La Felisa, fluvial a través del cauce navegable del río Cauca, marítimo a través de la zona portuaria de Buenaventura, y aéreo mediante las conexiones con los principales aeropuertos del corredor, entre otros los de Bogotá, Ibagué, Armenia, Cali y Pasto.

2. Corredor Logístico Cali - Medellín - Cartagena. El corredor cuenta con las siguientes características:

2.1. Recorrido terrestre: Cali - Yumbo - Vijes - Guadalajara de Buga - Tuluá - Zarzal - Cartago - Santa Rosa de Cabal - La Pintada - Caldas - Medellín - Copacabana - Don Matías - Santa Rosa de Osos - Cauca - Planeta Rica - Sahagún - Corozal - El Carmen de Bolívar - San Juan Nepomuceno - Arjona - Turbaco - Cartagena.

Ramales del recorrido terrestre:

- Planeta Rica - Montería - Lorica - Tolú - Sincelejo - Corozal.
- Cali - Yumbo - Roldanillo - Ansermanuevo - La Virginia - Viterbo - Riosucio - Supía;
- Zarzal (La Paila) - Armenia - Circasia - Pereira;
- Armenia - Cartago;
- Manizales - Mariquita - Honda - La Dorada;
- Caldas - Amagá - Anzá - Santa Fe de Antioquia;
- Medellín - Santa Fe de Antioquia - Turbo - San Juan de Urabá - Montería;
- Montería - Moñitos - Lorica - Chinú;
- Tolú viejo - San Onofre - Arjona - Turbana - Cartagena.

2.1. Ejes Fluviales: Rio Cauca, Rio Sinú, Rio Nechí, Rio San Jorge;

2.2. Aeropuertos: Matecaña de Pereira, La Nubia de Manizales, José Celestino Mutis de Mariquita, José María Córdova de Rionegro, Enrique Olaya Herrera de Medellín, Los Garzones de Montería, Las Brujas de Sincelejo, Rafael Núñez de Cartagena.

2.3. Municipios con jurisdicción sobre el corredor:

Alcalá - Valle del Cauca; Amaga - Antioquia; Andalucía - Valle del Cauca; Angostura - Antioquia; Anserma - Caldas; Ansermanuevo - Valle del Cauca; Anzá - Antioquia; Apartado - Antioquia; Arboletes - Antioquia; Arjona - Bolívar; Armenia - Antioquia; Armenia - Quindío; Balboa - Risaralda; Barbosa -



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

Antioquia; Belalcázar - Caldas; Bello - Antioquia; Betulia - Antioquia; Bolívar - Valle del Cauca; Buenavista - Córdoba; Bugalagrande - Valle del Cauca; Cáceres - Antioquia; Calarcá - Quindío; Caldas - Antioquia; Cali - Valle del Cauca; Cañasgordas - Antioquia; Caramanta - Antioquia; Carepa - Antioquia; Cartagena - Bolívar; Cartago - Valle del Cauca; Caucasia - Antioquia; Cerete - Córdoba; Chigorodó - Antioquia; Chima - Córdoba; Chinchiná - Caldas; Chinú - Córdoba; Ciénaga de Oro - Córdoba; Circasia - Quindío; Coloso - Sucre; Concordia - Antioquia; Copacabana - Antioquia; Corozal - Sucre; Cotorra - Córdoba; Coveñas - Sucre; Dabeiba - Antioquia; Don Matías - Antioquia; Dosquebradas - Risaralda; El Carmen De Bolívar - Bolívar; El Cerrito - Valle del Cauca; Envigado - Antioquia; Filandia - Quindío; Fresno - Tolima; Giraldo - Antioquia; Girardota - Antioquia; Guacarí - Valle del Cauca; Guadalajara De Buga - Valle del Cauca; Guática - Risaralda; Herveo - Tolima; Honda - Tolima; Itagüí - Antioquia; Jericó - Antioquia; La Apartada - Córdoba; La Dorada - Caldas; La Estrella - Antioquia; La Pintada - Antioquia; La Tebaida - Quindío; La Unión - Valle del Cauca; La Victoria - Valle del Cauca; La Virginia - Risaralda; Lorica - Córdoba; Los Córdoba - Córdoba; Los Palmitos - Sucre; Mahates - Bolívar; Manizales - Caldas; María La Baja - Bolívar; Mariquita - Tolima; Marmato - Caldas; Medellín - Antioquia; Momil - Córdoba; Monitos - Córdoba; Montenegro - Quindío; Montería - Córdoba; Morroa - Sucre; Mutata - Antioquia; Necoclí - Antioquia; Neira - Caldas; Obando - Valle del Cauca; Ovejas - Sucre; Pacora - Caldas; Palmira - Valle del Cauca; Pereira - Risaralda; Planeta Rica - Córdoba; Pueblo Nuevo - Córdoba; Purísima - Córdoba; Quimbaya - Quindío; Quinchía - Risaralda; Riofrio - Valle del Cauca; Riosucio - Caldas; Risaralda - Caldas; Roldanillo - Valle del Cauca; Sabaneta - Antioquia; Sahagún - Córdoba; Salento - Quindío; Salgar - Antioquia; Sampués - Sucre; San Andrés De Sotavento - Córdoba; San Antero - Córdoba; San Bernardo Del Viento - Córdoba; San Carlos - Córdoba; San Jacinto - Bolívar; San Jerónimo - Antioquia; San José - Caldas; San Juan de Urabá - Antioquia; San Juan Nepomuceno - Bolívar; San Onofre - Sucre; San Pedro - Valle del Cauca; San Pelayo - Córdoba; Santa Barbara - Antioquia; Santa Rosa De Cabal - Risaralda; Santa Rosa De Osos - Antioquia; Santafé de Antioquia - Antioquia; Santiago de Tolú - Sucre; Santuario - Risaralda; Sincelejo - Sucre; Sopetrán - Antioquia; Supia - Caldas; Támesis - Antioquia; Taraza - Antioquia; Tarso - Antioquia; Titiribí - Antioquia; Toluviejo - Sucre; Toro - Valle del Cauca; Trujillo - Valle del Cauca; Tuchín - Córdoba; Tuluá - Valle del Cauca; Turbaco - Bolívar; Turbana - Bolívar; Turbo - Antioquia; Uramita - Antioquia; Valdivia - Antioquia; Valparaíso - Antioquia; Venecia - Antioquia; Vijes - Valle del Cauca; Villamaría - Caldas; Viterbo - Caldas; Yarumal - Antioquia; Yotoco - Valle del Cauca; Yumbo - Valle del Cauca; Zarzal - Valle del Cauca.

2.4. Objetivos estratégicos del corredor. El corredor Cali – Medellín – Cartagena es un corredor logístico de importancia estratégica dado que se facilita el intercambio y el desarrollo del comercio en general entre tres de las principales ciudades del país, entre las cuales se moviliza la carga tanto de comercio exterior como del comercio interno, permitiendo la vinculación entre los nodos de producción y consumo junto con sus áreas de influencia. Habilita el transporte de carga mediante los siguientes modos de transporte: carretero, a través de las vías que enlazan Medellín con la zona norte del país (Montería, Sincelejo, Turbo y Cartagena) y hacia el sur hasta conectar en Cartago con el corredor logístico Bogotá – Buenaventura, marítimo a través de la zona portuaria del Golfo de Morrosquillo y Cartagena al norte y aéreo a través de las conexiones entre los principales aeropuertos del corredor, entre otros los de Medellín, Pereira, Manizales y Montería.

3. Corredor Logístico Bogotá – Barranquilla. El corredor cuenta con las siguientes características:



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

3.1. Recorrido terrestre: Bogotá (salidas Calle 80 y Calle 13)- Guaduas – La Dorada – Puerto Salgar – Puerto Boyacá – Puerto Araujo –Barrancabermeja (La Lizama) – San Alberto – Aguachica – Bosconia – Puebloviejo – Barranquilla – Galapa – Sabanalarga – Luruaco – Cartagena.

Ramales del recorrido terrestre:

- Ciénaga – Santa Marta – Riohacha – Maicao;
- Aguachica – Gamarra (Puerto Capulco);
- Barranquilla - Puerto Colombia – Piojó – Cartagena;
- Barranquilla – El Carmen de Bolívar;
- Bosconia – Plato – El Carmen de Bolívar – San Juan Nepomuceno – Arjona – Cartagena;
- Bosconia – Valledupar – San Juan del César – Albania – Maicao;
- Guaduas – Honda – La Dorada – Puerto Salgar.

3.2. Red Férrea: Bogotá – Puerto Salgar – La Dorada – Chiriguana – Santa Marta

3.3. Ejes fluviales: Río Magdalena.

3.4. Aeropuertos: Almirante Padilla de Riohacha, Simón Bolívar de Santa Marta, Ernesto Cortissoz de Barranquilla, Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, Providencia de Providencia, Alfonso López Pumarejo de Valledupar.

3.5. Municipios con jurisdicción sobre el corredor:

Aguachica - Cesar; Alban - Cundinamarca; Albania - La Guajira; Algarrobo - Magdalena; Aracataca - Magdalena; Ariguaní - Magdalena; Arjona - Bolívar; Baranoa - Atlántico; Barrancabermeja - Santander; Barrancas - La Guajira; Barranquilla - Atlántico; Bogotá - Bogotá D. C.; Bolívar - Santander; Bosconia - Cesar; Calamar - Bolívar; Campo De La Cruz - Atlántico; Candelaria - Atlántico; Caparrapí - Cundinamarca; Cartagena - Bolívar; Chimichagua - Cesar; Chiriguana - Cesar; Ciénaga - Magdalena; Cimitarra - Santander; Clemencia - Bolívar; Cota - Cundinamarca; Curumaní - Cesar; Dibulla - La Guajira; Distracción - La Guajira; El Carmen De Bolívar - Bolívar; El Copey - Cesar; El Paso - Cesar; El Rosal - Cundinamarca; Facatativá - Cundinamarca; Fonseca - La Guajira; Fundación - Magdalena; Funza - Cundinamarca; Galapa - Atlántico; Gamarra - Cesar; Guaduas - Cundinamarca; Hatonuevo - La Guajira; Honda - Tolima; Juan De Acosta - Atlántico; La Dorada - Caldas; La Esperanza - Norte de Santander; La Gloria - Cesar; La Jagua de Ibirico - Cesar; La Vega - Cundinamarca; Luruaco - Atlántico; Madrid - Cundinamarca; Mahates - Bolívar; Maicao - La Guajira; Malambo - Atlántico; Manaure - La Guajira; Mosquera - Cundinamarca; Nimaima - Cundinamarca; Nocaima - Cundinamarca; Nueva Granada - Magdalena; Pailitas - Cesar; Palmar de Varela - Atlántico; Pelaya - Cesar; Piojo - Atlántico; Plato - Magdalena; Ponedera - Atlántico; Puebloviejo - Magdalena; Puerto Boyacá - Boyacá; Puerto Colombia - Atlántico; Puerto Parra - Santander; Puerto Salgar - Cundinamarca; Río De Oro - Cesar; Riohacha - La Guajira; Rionegro - Santander; Sabana De Torres - Santander; Sabanagrande - Atlántico; Sabanalarga - Atlántico; San Alberto - Cesar; San Francisco - Cundinamarca; San Jacinto - Bolívar; San Juan Del Cesar - La Guajira; San Juan Nepomuceno - Bolívar; San Martín - Cesar; Santa Catalina - Bolívar; Santa Marta - Magdalena; Santa Rosa - Bolívar; Santo Tomás - Atlántico; Sasaima - Cundinamarca; Simacota - Santander; Sitionuevo - Magdalena; Soledad - Atlántico; Suan - Atlántico; Tenjo - Cundinamarca; Tubará - Atlántico; Turbaco - Bolívar; Turbana - Bolívar; Valledupar - Cesar; Villeta - Cundinamarca; Zambrano - Bolívar; Zona Bananera - Magdalena.



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

3.6. Objetivos estratégicos del corredor. Es uno de los corredores logísticos de mayor importancia estratégica porque moviliza la carga, tanto de comercio exterior como de comercio interno, entre la capital y en general la zona centro del país con varias de las principales zonas portuarias marítimas de Colombia, ubicadas en la costa del Mar Caribe. Este corredor habilita el transporte de carga a través de todos los posibles modos de transporte: carretero a través de la Ruta del Sol, férreo a través de los corredores férreos Atlántico, Central y de la Costa Caribe Nororiental, fluvial a través del río Magdalena desde la Dorada hasta Barranquilla y Cartagena, marítimo a través de las zonas portuarias de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y La Guajira, y aéreo entre los principales aeropuertos del corredor, entre otros los de Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Sincelejo y Santa Marta.

4. Corredor Logístico Bogotá - Cúcuta. El corredor cuenta con las siguientes características:

4.1. Recorrido terrestre: Bogotá – Chía – Tocancipá – Ventaquemada – Tunja – Arcabuco – Moniquirá – Barbosa – Oiba – Socorro – San Gil – Piedecuesta – Floridablanca – Bucaramanga – Pamplona (Incluye variante) – Los Patios – Cúcuta.

Ramales del recorrido terrestre:

- Cúcuta – El Zulia – Sardinata – Abrego – Ocaña – Rio de Oro – Aguachica – Gamarra (Puerto Capulco).
- Cúcuta – Puerto Santander.
- Bucaramanga – Lebrija – Barrancabermeja (La Lizama).
- Bucaramanga – El Playón – La Esperanza – San Alberto.
- Tunja – Duitama – Belén – Susacón – Málaga – Chitara – Cócota – Pamplona.
- Duitama – Tibasosa – Sogamoso – Nobsa.
- Bogotá – Cajicá – Zipaquirá – Ubaté – Chiquinquirá – Saboyá – Barbosa.

4.2. Red Férrea: Bogotá – La Caro – Tunja – Duitama – Sogamoso (Belencito).

Ramales del recorrido férreo: Bogotá - La Caro – Zipaquirá – Lenguaque – Chiquinquirá.

4.3. Aeropuertos: El Dorado de Bogotá, Palonegro de Bucaramanga, Yarigüies de Barrancabermeja, Camilo Daza de Cúcuta, Aguas Claras de Ocaña, Flaminio Suarez Camacho de Bogotá, Juan José Rondón de Paipa, General Gustavo Rojas Pinilla de Tunja.

4.4. Municipios con jurisdicción sobre el corredor:

Abrego - Norte de Santander; Aguachica - Cesar; Aratoca - Santander; Arcabuco - Boyacá; Barbosa - Santander; Barrancabermeja - Santander; Belén - Boyacá; Betulia - Santander; Bochalema - Norte de Santander; Bogotá - Bogotá D. C.; Bucaramanga - Santander; Bucarasica - Norte de Santander; Cachira - Norte de Santander; Cócota - Norte de Santander; Cajicá - Cundinamarca; Capitanejo - Santander; Cerinza - Boyacá; Cerrito - Santander; Chía - Cundinamarca; Chinácota - Norte de Santander; Chiquinquirá - Boyacá; Chitagá - Norte de Santander; Chitaraque - Boyacá; Chocontá - Cundinamarca; Cogua - Cundinamarca; Combita - Boyacá; Concepción - Santander; Confines - Santander; Covarachía - Boyacá; Cúcuta - Norte de Santander; Curití - Santander; Duitama - Boyacá; El Playón - Santander; El Zulia - Norte de



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

Santander; Enciso - Santander; Floridablanca - Santander; Fúquene - Cundinamarca; Gachancipá - Cundinamarca; Gamarra - Cesar; Girón - Santander; Güepa - Santander; La Esperanza - Norte de Santander; Lebrija - Santander; Los Patios - Norte de Santander; Málaga - Santander; Moniquirá - Boyacá; Motavita - Boyacá; Mutiscua - Norte de Santander; Nemocón - Cundinamarca; Nobsa - Boyacá; Ocana - Norte de Santander; Oiba - Santander; Oicatá - Boyacá; Paipa - Boyacá; Palmas Del Socorro - Santander; Pamplona - Norte de Santander; Pamplonita - Norte de Santander; Piedecuesta - Santander; Pinchote - Santander; Puente Nacional - Santander; Puerto Santander - Norte de Santander; Rio de Oro - Cesar; Riñegro - Santander; Saboya - Boyacá; San Alberto - Cesar; San Gil - Santander; San José de Miranda - Santander; San José de Pare - Boyacá; San Vicente De Chucurí - Santander; Santa Rosa De Viterbo - Boyacá; Santana - Boyacá; Sardinata - Norte de Santander; Sativanorte - Boyacá; Sesquilé - Cundinamarca; Silos - Norte de Santander; Simijaca - Cundinamarca; Soata - Boyacá; Socorro - Santander; Sogamoso - Boyacá; Sopo - Cundinamarca; Sotaquirá - Boyacá; Suaita - Santander; Suesca - Cundinamarca; Susa - Cundinamarca; Susacón - Boyacá; Sutatausa - Cundinamarca; Tausa - Cundinamarca; Tibasosa - Boyacá; Tipacoque - Boyacá; Tocancipá - Cundinamarca; Tona - Santander; Tunja - Boyacá; Tuta - Boyacá; Tutazá - Boyacá; Ventaquemada - Boyacá; Villa Caro - Norte de Santander; Villa De San Diego De Ubaté - Cundinamarca; Villa del Rosario - Norte de Santander; Villapinzón - Cundinamarca; Zipaquirá - Cundinamarca.

4.5. Objetivos estratégicos del corredor. El corredor Bogotá - Cúcuta fomenta el intercambio y el desarrollo comercial en condiciones de proximidad en el sector central del país mediante el enlace entre la capital con dos de las principales ciudades del país: Bucaramanga y Cúcuta, esta última como ciudad de influencia del corredor. El corredor habilita el transporte de carga mediante los siguientes modos de transporte: carretero a través de las vías que enlazan Bogotá con Bucaramanga y ésta con Cúcuta, así como Bucaramanga con Barrancabermeja y con San Alberto, conectando en el primer caso con el corredor Medellín - Bucaramanga y en el segundo caso con el corredor Bogotá - Costa Caribe, férreo a través del ramal Bogotá - Chiquinquirá, perteneciente al corredor férreo central, y aéreo a través de las conexiones de los principales aeropuertos del corredor (Bogotá, Bucaramanga y Cúcuta). A nivel fluvial, como entidad de influencia, destaca la zona portuaria de Barrancabermeja y Gamarra, que los cuales son de los principales nodos fluviales del río Magdalena.

5. Corredor logístico Medellín - Bucaramanga. El corredor cuenta con las siguientes características:

5.1. Recorrido terrestre: Medellín - Bello - Cisneros - Puerto Berrío - (La Lizama) Barrancabermeja - Lebrija - Girón - Bucaramanga. (Conecta en Puerto Berrío con corredor Bogotá - Barranquilla)

5.2. Ejes fluviales: Río Magdalena.

5.3. Municipios con jurisdicción sobre el corredor:

Barbosa - Antioquia; Barrancabermeja - Santander; Bello - Antioquia; Betulia - Santander; Bucaramanga - Santander; Cimitarra - Santander; Cisneros - Antioquia; Copacabana - Antioquia; Don Matías - Antioquia; Girardota - Antioquia; Girón - Santander; Lebrija - Santander; Maceo - Antioquia; Medellín - Antioquia; Puerto Berrío - Antioquia; Puerto Parra - Santander; San Roque - Antioquia; San Vicente De Chucurí - Santander; Santo Domingo - Antioquia; Simacota - Santander; Yolombo - Antioquia.



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

5.4. Objetivos estratégicos del corredor. El corredor Medellín - Bucaramanga fomenta el intercambio y el desarrollo comercial en condiciones de proximidad, en el sector central del país, mediante el enlace entre dos de sus principales ciudades: Medellín y Bucaramanga. A través de la vía de enlace entre ambas ciudades, comparte parcialmente recorrido con el corredor logístico Bogotá - Costa Caribe (entre Puerto Berrio y La Lizama, y el enlace a Barrancabermeja).

6. Corredor Logístico Bogotá - Yopal. El corredor cuenta con las siguientes características:

6.1. Recorrido terrestre: Bogotá - Chipaque - Cáqueza - Guayabetal - Villavicencio - Cumaral - Paratebueno - Monterrey - Aguazul - Yopal.

Ramales del recorrido terrestre:

- Aguazul - Pajarito - Sogamoso.
- Sabanalarga (Meta) - San Luis de Gaceno - Guateque - Macheta - Chocontá.
- Yopal - Paz de Ariporo - Hato Corozal - Tame - Arauca.
- Tame - Fortul - Saravena
- Villavicencio - Puerto López - Puerto Gaitán - Orocué
- Villavicencio - Acacías - Granada - Puerto Rico - San José del Guaviare

6.2. Ejes fluviales: Rio Arauca, Rio Meta, Rio Guaviare, Rio Orinoco.

6.3. Aeropuertos: Vanguardia de Villavicencio, El Alcaraván de Yopal, Santiago Pérez Quiroz de Arauca, Paz de Ariporo de Paz de Ariporo, La Primavera, Germán Olano de Puerto Carreño, César Gaviria Trujillo de Puerto Inírida, Jorge Enrique González de San José del Guaviare, Gabriel Vargas Santos de Tame y Los Colonizadores de Saravena.

6.4. Municipios con jurisdicción sobre el corredor:

Acacías - Meta; Aguazul - Casanare; Aquitania - Boyacá; Arauca - Arauca; Arauquita - Arauca; Barranca De Upía - Meta; Bogotá - Bogotá D. C.; Cáqueza - Cundinamarca; Castilla La Nueva - Meta; Chipaque - Cundinamarca; Chocontá - Cundinamarca; Cubarral - Meta; Cúitiva - Boyacá; Cumaral - Meta; Fortul - Arauca; Fuente De Oro - Meta; Garagoa - Boyacá; Granada - Meta; Guamal - Meta; Guateque - Boyacá; Guayabetal - Cundinamarca; Hato Corozal - Casanare; La Salina - Casanare; Macana - Boyacá; Macheta - Cundinamarca; Manta - Cundinamarca; Mesetas - Meta; Monterrey - Casanare; Nunchía - Casanare; Orocué - Casanare; Pajarito - Boyacá; Paratebueno - Cundinamarca; Paz De Ariporo - Casanare; Pore - Casanare; Puerto Concordia - Meta; Puerto Gaitán - Meta; Puerto Lleras - Meta; Puerto López - Meta; Puerto Rico - Meta; Quetame - Cundinamarca; Recetor - Casanare; Restrepo - Meta; Sabanalarga - Casanare; Sácama - Casanare; San José del Guaviare - Guaviare; San Juan De Arama - Meta; San Luis De Gaceno - Boyacá; San Martín - Meta; Santa María - Boyacá; Saravena - Arauca; Sogamoso - Boyacá; Sotaquirá - Boyacá; Sutatenza - Boyacá; Tame - Arauca; Tauramena - Casanare; Tibirita - Cundinamarca; Une - Cundinamarca; Villanueva - Casanare; Villavicencio - Meta; Yopal - Casanare.

6.5. Objetivos estratégicos del corredor. El corredor Bogotá - Yopal tiene un marcado carácter estratégico en la medida en que facilita el intercambio y el desarrollo del comercio en general ente el centro del país y las regiones comprendidas por los departamentos del Meta y Casanare. El modo aéreo se vincula mediante los principales aeropuertos del corredor, Villavicencio y



RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040002435

de 19-01-2022



“Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”.

Yopal.

7. Corredor Logístico Bogotá – Puerto Asís. El corredor cuenta con las siguientes características:

7.1. Recorrido terrestre: Bogotá (salidas Autopista Sur y Mondoñedo) – Granada – Melgar – Girardot – Espinal – El Guamo – Neiva – Pitalito – Mocoa – Puerto Caicedo – Puerto Asís.

Ramales del recorrido terrestre:

- Puerto Asís (Santana) – Orito – Valle del Guamuez – San Miguel,
- Altamira – Florencia – San Vicente del Caguán.
- Florencia – Piamonte – San José del Fragua – Villagarzón.
- Mocoa – Sibundoy – Pasto
- Espinal – Ibagué.

7.2. Ejes Fluviales: Rio Putumayo, Rio Amazonas, Rio Caquetá Rio Amazonas.

7.3. Aeropuertos: Benito Salas de Neiva, 3 de mayo de Puerto Asís, Alfredo Vásquez Cobo de Leticia, Fabio Alberto León Bentley de Mitú, Gustavo Artunduaga de Florencia.

7.4. Municipios con jurisdicción sobre el corredor:

Aipe - Huila; Altamira - Huila; Belén De Los Andaquíes - Caquetá; Bogotá - Bogotá D. C.; Campoalegre - Huila; Coello - Tolima; Colon - Putumayo; Coyaima - Tolima; El Doncello - Caquetá; El Paujil - Caquetá; Espinal - Tolima; Flandes - Tolima; Florencia - Caquetá; Florencia - Cauca; Garzón - Huila; Gigante - Huila; Girardot - Cundinamarca; Granada - Cundinamarca; Hobo - Huila; Ibagué - Tolima; Icononzo - Tolima; La Montanita - Caquetá; Melgar - Tolima; Mocoa - Putumayo; Morelia - Caquetá; Natagaima - Tolima; Neiva - Huila; Nilo - Cundinamarca; Palermo - Huila; Piamonte - Cauca; Pitalito - Huila; Puerto Asís - Putumayo; Puerto Caicedo - Putumayo; Puerto Rico - Caquetá; Ricaurte - Cundinamarca; Rivera - Huila; Saldana - Tolima; San Francisco - Putumayo; San José De La Fragua - Caquetá; San Vicente Del Caguán - Caquetá; Santa Rosa - Cauca; Santiago - Putumayo; Sibaté - Cundinamarca; Sibundoy - Putumayo; Silvania - Cundinamarca; Soacha - Cundinamarca; Suarez - Tolima; Suaza - Huila; Timana - Huila; Villagarzón - Putumayo.

7.5. **Objetivos estratégicos del corredor.** Es el enlace entre la región amazónica, de los departamentos de Caquetá, Guainía, Guaviare, Vaupés, Putumayo y Amazonas con el centro del país. Le permite tener el correcto abastecimiento de víveres y elementos esenciales de las regiones, además, de otros insumos estratégicos para su desarrollo. Es un corredor logístico Multimodal ya que cuenta no solo con modo carretero, sino que abastece diferentes ciudades por medio del modo fluvial a través de los ríos Caquetá, Putumayo y Amazonas, entre otros y el modo aéreo con los aeropuertos de las ciudades de Neiva, Puerto Asís, Mitú, y Leticia. Es un corredor por el cual transitan gran cantidad de hidrocarburos, productos agropecuarios como arroz, maíz, ganado bovino y demás productos para el abastecimiento de departamentos como Cundinamarca, Huila y Tolima.