Universidad Externado de Colombia

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del Transporte



N°26

BOLETÍN VIRTUAL

OCTUBRE DE 2026



Universidad Externado de Colombia

FACULTAD DE DERECHO

Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte



Desde 1992,

El **Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte** ha estado vinculado al estudio e investigación del transporte en sus diversas modalidades: terrestre, aéreo, marítimo, férreo, fluvial, multimodal y masivo, complementándolo con el análisis de la infraestructura de transporte.

Sus investigaciones, centradas en la jurisprudencia y el análisis casuístico, impulsaron la creación de programas únicos en el país: la **Especialización en Derecho del Transporte** en Bogotá, la **Especialización en Derecho de la Infraestructura** en Bogotá y la **Maestría en Derecho de la Infraestructura**, con una destacada nómina de docentes.

Director:

Manuel Guillermo Sarmiento García

Coordinadora:

Lina Paola Sánchez Barón

Secretaria:

Sofía Vanesa Peña Leyva

Docente Investigador:

Jean Philippe Pening Gaviria

Asistentes de Investigación:

Isabella Arenas Rivera y Giovanni Ropero Martínez

Monitores:

Isabella Espinosa Parra y Erick Santiago Porras Acosta

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205 Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1102 dertransporte@uexternado.edu.co

Discurso de instalación del V Seminario Internacional de Infraestructura

Por: Manuel Guillermo Sarmiento García
Director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

En nombre de la Universidad Externado de Colombia, de su Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte y en el mío propio como Director del mismo, les doy una cordial bienvenida a nuestra Casa de Estudios, agradeciéndoles a todos los asistentes, estudiantes de pregrado y posgrado, profesionales del sector de la infraestructura, concesionarios, funcionarios públicos, profesores de la Universidad, conferencistas y panelistas nacionales e internacionales, por la acogida que le han otorgado a nuestro V Seminario Internacional de Infraestructura.

El Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte creado en la Facultad de Derecho hace treinta y cuatro años, inicialmente como un Centro de Estudios adscrito al Departamento de Derecho Comercial y posteriormente como una unidad académica y administrativa autónoma, ha venido complementando y adicionando su portafolio académico en los últimos años con el análisis de los temas relacionados con la infraestructura de transporte, sin abandonar su objetivo fundamental que es el estudio y la difusión del derecho del transporte en sus diversas modalidades.

La infraestructura que desde el punto de vista general debe ser entendida como el conjunto de elementos físicos, técnicos y normativos necesarios para el funcionamiento de una entidad o institución, cobra una especial importancia en materia de transporte, ya que por tratarse de la prestación de un servicio público esencial, requiere para su normal funcionamiento contar con la infraestructura fisica adecuada que permita prestar un eficiente servicio, en otras palabras para que funcione correctamente el transporte aéreo se requiere contar con buenos aeropuertos, para que el transportador terrestre de pasajeros y de carga pueda cumplir con sus obligaciones debe contar con excelentes autopistas y carreteras, de igual forma el transporte marítimo exige que existan puertos modernos y eficientes, lo mismo sucede respecto del transporte férreo y fluvial que debe contar con una red férrea y de navegación interna adecuada, en este sentido y sin desconocer los esfuerzos que se han hecho en Colombia en los últimos años para modernizar la infraestructura de transporte y adecuarla a las necesidades del país, lo cierto es que nuestra nación aún se encuentra rezagada en esta materia, según el último informe del Banco Mundial, después de la pandemia, sobre el índice de desempeño logístico (LPI) por sus siglas en inglés, Colombia en el sector de infraestructura de transporte ocupa en el mundo el lugar 59 entre 139 países, siendo el mejor componente de este indice, que evalúa además el comportamiento en aduanas, envíos internacionales, calidad logística, trazabilidad y puntualidad, se destaca en este índice la infraestructura aeroportuaria y portuaria, donde Colombia ocupa los lugares 31 y 33 respectivamente, pero muy atrasados en infraestructura vial en el puesto 97 y férrea en el puesto 99, por esta razón el flete de un contenedor en el trayecto Bogotá - Puerto Colombiano tiene un valor de U.S.$ 2.200 y del puerto colombiano a Shanghái cuesta la mitad, U.S. $ 1.000.

Esta diferencia resulta sorprendente, especialmente si tenemos en cuenta que este atraso en la infraestructura vial y férrea impide explotar adecuadamente la privilegiada posición geográfica de Colombia, bordeada por dos océanos, con 1.300 kilómetros en el litoral pacífico y 1.600 kilómetros en el mar caribe, que permite una gran conectividad marítima con los mercados de Norteamérica, Europa, África y Asia.

En lo que se refiere a la conectividad marítima es importante resaltar la eficiencia que en los últimos años están mostrando los puertos colombianos, tanto en el pacífico como en el caribe, según el índice de la UNCTAD, que utiliza el Banco Mundial, el puerto de Cartagena es el mejor conectado de América Latina y el Caribe, y respecto del índice de desempeño de puertos de contenedores que lleva el mencionado Banco, ocupa el puesto 3 en el mundo, por encima de todos los puertos de Estados Unidos, Panamá y Brasil, soló lo superan Yangshan en China y Salahah en Omán.

Actualmente el Banco Mundial modificó el índice de desempeño logístico y en su edición 2.025, denominada L.PI 2.0, adopto una nueva metodología, ya no basada en encuestas, como sucedía anteriormente, sino en un sistema que se fundamenta en datos operativos a nivel de los envíos que realizan los operadores aéreos, marítimos y postales, donde se tiene en cuenta principalmente la conectividad, la velocidad y la fiabilidad de la cadena de suministro entre países a lo largo del tiempo, midiendo 21 indicadores, siendo los más importantes el tiempo de permanencia de contenedores en el puerto, tiempo de despacho aduanero, conectividad marítima directa y conectividad aérea, con esta nueva medición Colombia aparece ocupando el segundo puesto en Latinoamérica en conectividad marítima y a nivel mundial nos ubicamos en el top 30-35, mientras que en materia de conectividad aérea se ha avanzado mucho en los últimos años y de acuerdo con este índice del Banco Mundial Colombia ocupa el puesto 31 entre 141 países.

Entonces el problema no está en los puertos ni en los aeropuertos, está en el trayecto terrestre entre los principales puertos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, o Buenaventura y los centros de producción y consumo más importantes en el interior del país, como Bogotá, Medellín o Cali, y para solucionarlo no hay otra forma más económica y eficiente que utilizar el transporte férreo, a título de ejemplo tenemos que un tren con una locomotora y cuarenta plataformas equivale a 40 tractomulas, reduce el CO2 en un 72%, que es muy importante para la certificación logística verde y el ahorro en materia de fletes es significativo, mientras que en el trayecto La Dorada - Santa Marta el costo por contenedor en el transporte terrestre es de U.S. $1.200 , en el transporte férreo es de U.S. $ 800, una reducción importante del 30%.

Nuestro Departamento se ha ocupado en los últimos años de estudiar y diagnosticar la situación de este modo de transporte y su infraestructura, con la realización de diferentes eventos académicos, como seminarios internacionales, webinar y podcast, donde claramente hemos dicho que en los últimos sesenta años de la historia de nuestro país, los diferentes gobiernos le han dado la espalda al desarrollo de la infraestructura férrea y por consiguiente al modo ferroviario como un sistema de transporte económico y eficiente, que los países del

primer mundo lo han mantenido y privilegiado desde su creación hace ciento noventa años, solo en la última década se ha visto la necesidad de reactivar este importante modo de transporte y su infraestructura, reactivación que se manifiesta con los proyectos de transporte férreo masivo que actualmente se encuentran en fase pre-operativa como son el metro de Bogotá y el tren de cercanías de la sabana de Bogotá, denominado RegioTram de Occidente.

Un análisis objetivo de la realidad de la infraestructura férrea implica conocer un poco de la historia del ferrocarril en Colombia y de las causas que llevaron a su decaimiento y que amenazaron con su extinción.

En lo que se refiere a la historia de los ferrocarriles y de la infraestructura ferrea en Colombia esta tiene antecedentes muy importantes, si tenemos en cuenta que el primer ferrocarril que existió en nuestro país fue el de Panamá, cuya construcción la inició la Compañía del Canal de Panamá en 1.851, creada con base en una ley expedida por el Congreso de Colombia en 1.836, este no es un dato histórico menor, si tenemos en cuenta que la primera línea de ferrocarril del mundo se inauguró el 15 de Abril de 1.830 en Inglaterra, uniendo las ciudades de Liverpool y Manchester, es decir, que la iniciación de la historia de los ferrocarriles en Colombia estuvo muy cercana en el tiempo a uno de los hitos fundamentales de la revolución industrial, como fue la creación del ferrocarril como modo de transporte.

Con posterioridad a la creación del ferrocarril de Panamá, se adelantaron a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX muchísimos proyectos de infraestructura férrea en Colombia, especialmente de carácter regional, que tenían como principal finalidad solucionar los problemas de transporte que tenían primero los estados federales y posteriormente los departamentos, como lo fueron el ferrocarril de Bolívar en 1.871, el ferrocarril de Antioquia en 1.880, el ferrocarril del Cauca en 1.882, el ferrocarril de la Dorada en 1.882, el ferrocarril de la Sabana de Bogotá en 1.882, el ferrocarril del Norte en 1.896, el ferrocarril de Santa Marta en 1.887 y el ferrocarril del Tolima en 1.905, proyectos estos que no obstante las dificultades que se presentaron en su contratación y ejecución debido a las guerras civiles y la modificación del modelo político-institucional con el tránsito de un régimen federalista a un régimen centralista, impuesto por la Constitución de 1.886, se logró consolidar en las primeras seis décadas del siglo XX una red ferroviaria nacional de aproximadamente 3.400 kilómetros que fue líder en América Latina, permitiendo conectar, no obstante las dificultades topográficas de nuestro país, los principales puertos en el atlántico y en el pacífico con la capital de la república, a través de diversas troncales y ramales que conectaban a Buenaventura, el principal puerto sobre el pacífico con Bogotá, y a su vez Bogotá con los puertos sobre el atlántico y con Neiva en el sur del país, cuyo objetivo fundamental fue facilitar la exportación de café, así tenemos que en 1.961 cuando se inauguró la red férrea del atlántico se logró conectar en una sola línea todos los brazos dispersos de los diferentes ferrocarriles regionales.

Con la creación de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia FCN en 1.954, se unificó en un solo ente estatal todo el sistema de transporte férreo en el país, tanto desde el punto de vista de su operación como del mantenimiento de la red férrea nacional, lamentablemente a

partir de los años sesenta se paralizó totalmente la construcción y el mantenimiento de la infraestructura férrea y comenzó el decaimiento del transporte férreo en Colombia, que finalmente culmina con la liquidación de los ferrocarriles nacionales en 1.991, ordenada por la Ley 21 de 1.988 y la creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas- Ferrovías, que a pesar de tener por objeto explotar, mejorar, mantener, rehabilitar, modernizar y administrar la red férrea nacional, no cumplió con sus funciones, las cuales fueron asumidas en el 2.004 por el Instituto Nacional de Vías - Invías y posteriormente por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI en el año 2.011.

Actualmente la red férrea nacional cuenta con 3.533 kilómetros construidos, de los cuales sólo se están operando 1.045 kilómetros, es decir, el 31%, el 69% restante está abandonado o invadido, la red operativa incluye la concesión de Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. - Fenoco que opera la red férrea del atlántico en 245 kilómetros, solo para transporte de carbón de la mina de Drummond al puerto en Ciénega; el corredor férreo Bogotá - Belencito de 278 Kilómetros, para transporte de carga, básicamente cemento, y la APP Dorada - Chiriguaná, de 558 kilómetros, que constituye la primera alianza público-privada de carácter férreo, adjudicada a la Estructura Plural Línea Férrea Central por $ 3,39 billones a un plazo de 10 años, además hay que tener en cuenta la red férrea del metro y tranvía de Medellín de 34 kilómetros y el tren turístico de la sabana, para transporte de pasajeros, que opera un tramo de 53 kilómetros entre Bogotá y Zipaquirá, que se proyecta como el futuro Regio-Tram del Norte en la sabana de Bogotá.

La pregunta fundamental por resolver es cual fue la causa del decaimiento del sistema de transporte férreo en Colombia y del deterioro de la red férrea nacional, en mi opinión se debió a la equivocada política pública adoptada por los diferentes gobiernos a partir de la segunda mitad del siglo XX y primeras décadas de este siglo, que privilegió la infraestructura terrestre y el transporte por carretera, desaprovechando y abandonando toda la infraestructura férrea que se construyó en Colombia durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, con la inversión de grandes recursos públicos y desafiando las dificultades topográficas de nuestro país, en lugar de adoptar una política integral de transporte multimodal que interconecte los puertos, las carreteras, las líneas férreas, los ríos y los aeropuertos, como sucede en los países del primer mundo, donde el modo férreo constituye un pilar fundamental del sistema nacional del transporte.

No obstante esta realidad, que no se puede ocultar, es importante reconocer los esfuerzos que ha hecho la ANI para reactivar la infraestructura y el transporte férreo en Colombia, esta entidad preparó y presentó un proyecto de ley ferroviaria que lamentablemente fue archivado en el Senado en el curso del presente año, cuando ya había sido aprobado en primer debate en la comisión sexta, actualmente existe un proyecto de ley de iniciativa parlamentaria, que tiene por objeto establecer la política de estado en materia ferroviaria, que considero va a correr la misma suerte, esperemos que en el nuevo plan nacional de desarrollo que va a presentar el nuevo gobierno, se consagre un marco legal y regulatorio claro que permita reactivar de una vez por todas el modo de transporte férreo y su infraestructura.

En este sentido resulta muy importante que las Universidades y la comunidad académica se ocupen de estudiar y analizar estos temas relacionados con la infraestructura de transporte, en nuestro caso la Universidad Externado de Colombia y su Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte, ofrece actualmente la Maestría en Derecho de la Infraestructura, en alianza con la Cámara Colombiana de la Infraestructura, que ya se encuentra en su segunda promoción, de igual forma está totalmente consolidado el curso de especialización en derecho de la infraestructura que ya avanza exitosamente por su octava promoción, y en los últimos años se han venido realizado diversos eventos académicos como el que nos convoca en esta semana donde tendremos la oportunidad de analizar con el aporte de importantes y reconocidos expertos nacionales e internacionales, los aspectos más destacados de la infraestructura de transporte, en sus modalidades vial, portuaria y aeroportuaria, con el objeto de analizar sus perspectivas futuras cuando se inicia un nuevo gobierno, evento este que cuenta con el generoso patrocinio de la prestigiosa firma PARRA RODRIGUEZ Abogados.

En este orden de ideas permítame hacer una presentación general de la agenda académica que desarrollaremos durante este día y medio de seminario.

En la mañana de hoy tendremos la oportunidad de escuchar cuatro conferencias magistrales, la primera a cargo de la doctora Elisa Muskus, socia senior de la firma PARRA RODRÍGUEZ Abogados, quien nos hará una presentación general del Convenio de Ciudad del Cabo, instrumento internacional muy importante para el transporte aéreo y férreo, aún no ratificado por Colombia, que se refiere a la regulación de las garantías para equipos móviles aéreos y férreos, que tiene mucha incidencia, especialmente en el caso de las concesiones de infraestructura férrea, respecto al material rodante; la segunda conferencia está a cargo del Doctor Juan Felipe Vallejo, Director de Infraestructura del Ministerio de Transporte, quien se referirá a la política pública para la infraestructura de transporte en el próximo plan nacional de desarrollo 2.026 - 2.030; la tercera conferencia a cargo del profesor alemán Michael Stöber, catedrático de la Universidad de Kiel y presidente de la asociación colombo-alemana de juristas, quien abordará un tema muy importante para el transporte marítimo, como es la responsabilidad civil por naves autónomas, perspectiva del derecho alemán y finalizaremos la sesión de la mañana con la conferencia magistral del profesor español José Manuel Martin Osante, catedrático de derecho mercantil de la Universidad del País Vasco y director de la revista Derecho del Transporte, quien nos ilustrará sobre la estructura del transporte férreo y su infraestructura en el País Vasco, respecto del metro, trenes de cercanías y de larga distancia.

En la sesión de la tarde tendremos dos paneles: el primero sobre la reactivación del transporte férreo y su infraestructura, un tema de la mayor importancia para el futuro de este sector, como lo mencionamos anteriormente, que estará a cargo como moderadora de la ingeniera Sandra Rueda, profesora de nuestro Departamento y como panelistas a los Doctores Alvaro Durán, igualmente profesor del Departamento y uno de los mayores expertos en infraestructura férrea en el país, y los doctores Orlando Santiago Cely, Gerente de la Empresa

Férrea Regional y Juan Camilo Pantoja, Director de Estructuración de la Financiera de Desarrollo Nacional, quienes con su basta experiencia nos ilustraran sobre el desarrollo y ejecución de los proyectos de trenes de cercanías mas importantes en este momento en Colombia, como son los Regiotram de Occidente y del Norte en la Sabana de Bogotá; el segundo panel sobre el futuro de la infraestructura aeroportuaria en Colombia, tendrá la moderación del Doctor Jean Philippe Pening, docente investigador y profesor de nuestro Departamento y un conocido experto en el sector de la infraestructura, con la participación de los panelistas, Doctor Gustavo Ordoñez, Director Ejecutivo de Odinsa en vías y aeropuertos y el Ingeniero Luis Felipe Lotta, igualmente profesor del Departamento y Director de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, quienes con su experiencia profesional y gerencial, se referirán tanto a las iniciativas privadas como públicas relacionadas con las propuestas y desafíos en este importante y estratégico sector de la infraestructura aeroportuaria.

Mañana en la primera parte de la sesión de la mañana tendremos la conferencia magistral del Profesor italiano Alessandro Zampone, catedrático de la Universidad La Sapienza de Roma, quien dentro del marco internacional que tiene este seminario se referirá al proyecto de revisión de la ley de puertos italiana, que puede ser un referente en una futura regulación de la normatividad colombiana en el sector portuario, y como complemento de esta conferencia se realizará un panel sobre el futuro de la infraestructura portuaria en Colombia, que tendrá como moderador al Doctor Javier Franco, docente investigador de la Universidad y profesor de nuestro Departamento, y como panelistas a reconocidas expertas y expertos en este sector de la infraestructura, la Doctora Diana Bernal, profesora de nuestro Departamento, la Doctora Ana Gabriela Rosero, consultora del Banco Interamericano de Desarrollo - BID - para la competitividad, el Doctor Jaime Andrés Durán Ramirez, Director Jurídico de la Compañía de Puertos Asociados S.A. y el Doctor Leonardo Andrés Bohorquez, director de derecho corporativo y energético de Muñoz Abogados SAS, que se referirán a la situación actual de las concesiones portuarias, la posibilidad de su prorroga y los incentivos a la inversión privada en el sector, que como lo manifestamos anteriormente constituye uno de los mas eficientes para el desarrollo del comercio exterior.

A continuación tendremos la conferencia magistral del Doctor Juan Carlos Quiñones, Vicepresidente Jurídico de la Cámara Colombiana de la Infraestructura y profesor de nuestro Departamento, el gremio más importante de la infraestructura en el país, con quien nuestra Universidad mantiene una alianza estratégica, que se referirá a las expectativas del sector privado en el futuro de la infraestructura de transporte, y finalizaremos nuestro seminario con un panel sobre el futuro de la infraestructura vial en Colombia, con la moderación del Doctor Carlos García, Vicepresidente Técnico de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, con la participación como panelistas de la Doctora Claudia Mercado Velandia, Directora General de la Agencia Regional de Movilidad, el Ingeniero Ricardo Antonio Corredor, Director Técnico y de Estructuración del INVIAS, el Doctor Diego Jiménez Vargas, Secretario de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca, quienes se referirán a las propuestas y desafios de este sector de la infraestructura, como la culminación de los proyectos en ejecución, el análisis de los litigios en trámite y la política pública para evitarlos, los accesos y salidas de grandes

ciudades y la política sobre peajes y vías terciarias.

Hemos elaborado esta agenda académica con el objetivo de responder a las expectativas que tiene el sector privado de conocer cuáles son las propuestas que tiene el nuevo gobierno para reactivar uno de los motores fundamentales de la economía como es la infraestructura, lamento eso si que los funcionarios de la ANI que habían sido invitados como conferencistas y panelistas hayan cancelado a última hora su participación, habría sido muy importante para este auditorio conocer la opinión de quienes ejercen la representación de la máxima autoridad de la infraestructura en Colombia.

Agradezco a los profesores extranjeros que nos acompañan, José Manuel Martin Osante, Michael Stöber y Alessandro Zampone, por haber aceptado la invitación a este evento académico, todos ellos provenientes de prestigiosas universidades europeas con la cuales el Externado mantiene estrechas relaciones académicas.

Igualmente un agradecimiento especial para la firma PARRA RODRIGUEZ Abogados y para su socio principal Doctor Bernardo Rodríguez, representada en este evento por la Doctora Elisa Muskus, por su vinculación como patrocinador de este V Seminario Internacional de Infraestructura.

Finalmente quiero agradecer al señor Rector Hernando Parra Nieto, por su confianza y apoyo permanente a nuestro Departamento, a todos los asistentes que han llenado este auditorio por haber atendido esta convocatoria, y en forma muy especial a todos los conferencistas y panelistas nacionales por haber aceptado la invitación a participar en este V Seminario Internacional de Infraestructura, sus amplios conocimientos en la materia son una garantía para el éxito de este evento académico, que declaro oficialmente instalado y espero colme las expectativas de todos Ustedes.

MIL GRACIAS.





V SEMINARIO INTERNACIONAL DE INFRAESTRUCTURA: CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO - PERSPECTIVAS FUTURAS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE



Los días 8 y 9 de octubre de 2026, la Universidad Externado de Colombia realizó el V Seminario Internacional de Infraestructura, dedicado al análisis del Convenio de Ciudad del Cabo y las perspectivas futuras de la infraestructura de transporte. El encuentro reunió a destacados expertos nacionales e internacionales para debatir sobre los retos jurídicos y los desafíos actuales y futuros del sector.

La jornada inaugural contó con la participación de las directivas de la Universidad y del Dr. Manuel Guillermo Sarmiento García, director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte, quienes destacaron la importancia de estos espacios académicos para el análisis y la actualización del derecho de la infraestructura.

Durante los dos días, conferencistas y asistentes intercambiaron conocimientos y experiencias en torno a los instrumentos jurídicos, los avances y las perspectivas de desarrollo de la infraestructura de transporte, fortaleciendo el diálogo académico y la reflexión sobre los desafíos del sector a nivel nacional e internacional.

LEE LA RESEÑA AQUÍ

GANADORES DEL CONCURSO DE ENSAYO V SEMINARIO INTERNACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En el marco del *V Seminario Internacional de Infraestructura: Convenio de Ciudad del Cabo – Perspectivas Futuras de la Infraestructura de Transporte*, realizado los días 8 y 9 de octubre, se llevó a cabo un concurso de ensayo dirigido a estudiantes de pregrado y posgrado. Estos son los tres ganadores del concurso:

- Primer puesto: "¿Juez ajeno o juez inmerso?", de **Santiago Sierra Olivieri**, estudiante de quinto año de Derecho.
- Segundo puesto: "Ventajas de la implementación del Panel de Amigable Composición en los contratos de infraestructura en Colombia", de **Maylin Daniela Martínez**, estudiante de tercer año de Derecho.
- Tercer puesto: "Cuando nadie conduce: la guarda jurídica del transporte autónomo en Colombia", de **Matheo José Dager de la Hoz**, estudiante de quinto año de Derecho.

¡Felicitaciones a los ganadores por sus aportes a la reflexión jurídica sobre el transporte y su infraestructura!

PARTICIPACIÓN DEL DR. MANUEL GUILLERMO SARMIENTO EN EL CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARÍTIMO EN BILBAO



El Dr. Manuel Guillermo Sarmiento García, profesor emérito de la Universidad Externado de Colombia y director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte, representó a la Universidad en el Congreso Internacional «Adaptación de los sectores marítimo y portuario a la economía azul y a la inteligencia artificial: retos y oportunidades», organizado por la Universidad del País Vasco y celebrado los días 20 y 21 de octubre de 2026 en Bilbao, España.

En el panel II, «Puertos: navegando hacia la sostenibilidad», presentó la ponencia «Descarbonización de los puertos colombianos: principales desafíos», en la que abordó el marco jurídico internacional, las políticas públicas nacionales y los proyectos orientados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sistema portuario colombiano. Asimismo, moderó el panel III, «Nuevas construcciones en el mar, nuevos interrogantes a resolver».

Esta participación se enmarca en el proyecto «Modernización de la regulación del transporte de pasajeros y carga: régimen de responsabilidad y descarbonización», desarrollado en colaboración con la Universidad del País Vasco y financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades de España, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y la Agencia Estatal de Investigación. En el marco de esta cooperación, el V Seminario Internacional de Infraestructura contó este año con la participación del profesor José Manuel Marín Osante, de la Universidad del País Vasco.

LEE LA RESEÑA AQUÍ

PODCAST: CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR



Los invitamos a escuchar el último episodio del podcast del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte: “Construir, Volar y Navegar”.

En esta ocasión, abordamos el tema “Una aproximación a las concesiones portuarias en Colombia”, en el que se analiza el papel de las concesiones portuarias en el desarrollo de la infraestructura y la competitividad del país.

ESCÚCHALO AQUÍ

PARTICIPACIÓN DEL DEPARTAMENTO EN EL XXIII CONGRESO NACIONAL DE LA INFRAESTRUCTURA 2026



En el marco del XXIII Congreso Nacional de la Infraestructura, que se celebrará del 25 al 27 de noviembre de 2026 en Cartagena de Indias, participaremos, en alianza con la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), con un stand institucional orientado a dar a conocer la oferta académica del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte de la Universidad Externado de Colombia y fortalecer su relacionamiento con los actores del sector.

Este espacio permitirá divulgar los programas de formación de posgrado, así como las actividades académicas y de investigación del Departamento, destacando su compromiso con el estudio de la infraestructura y el transporte. Asimismo, será una oportunidad para promover el intercambio con representantes de la academia, el sector público y la industria, y consolidar vínculos de cooperación.

MÁS INFORMACIÓN

NOTICIAS:



La Gobernación de Cundinamarca, a través de la Empresa Férrea Regional (EFR), inició el proceso licitatorio para la construcción del RegioTram del Norte – Tren de Zipaquirá, dando un nuevo paso para la consolidación de un sistema de transporte férreo que conectará a Bogotá con los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá.

El proyecto contempla una inversión estimada de $17,4 billones y tendrá una longitud aproximada de 48,9 kilómetros y 17 estaciones. El sistema contará con 26 trenes eléctricos, con capacidad para movilizar cerca de 187.000 pasajeros diarios, y beneficiará a cerca de un millón de habitantes de Bogotá y la Sabana Centro.

El RegioTram del Norte busca reducir los tiempos de desplazamiento, mejorar la conexión entre la capital y los municipios de la región y promover una movilidad más sostenible. Asimismo, se proyecta su integración con otros sistemas de transporte, entre ellos TransMilenio, el Metro de Bogotá, el RegioTram de Occidente y diferentes redes de ciclorrutas y senderos peatonales.

La publicación de los prepliegos marca el inicio de la etapa de diálogo con el mercado, previo a la elaboración de los pliegos definitivos. De acuerdo con el cronograma previsto, la adjudicación del contrato se realizaría en 2027, mientras que la construcción se desarrollaría entre 2029 y 2034, año estimado para el inicio de la operación comercial.

Con este proyecto, Cundinamarca avanza en su apuesta por fortalecer la infraestructura férrea, la integración territorial y la movilidad sostenible, mediante un sistema que busca transformar la conexión entre Bogotá y la Sabana Centro.

CONSULTA AQUÍ

NOTICIAS:



Colombia proyecta un paquete de obras de infraestructura por cerca de $1 billón (US$320 millones) para mejorar la conectividad del departamento del Chocó, mediante inversiones públicas y privadas. La iniciativa contempla seis proyectos estratégicos: la vía Quibdó–Ánimas–Nóvita, la conexión San José del Palmar–El Cairo, la vía Istmina–Puerto Meluk, la culminación de los seis kilómetros pendientes de la Vía al Darién, la pavimentación de 10,8 kilómetros del corredor Tutunendo–Ichó y el fortalecimiento del aeropuerto de Bahía Solano.

Adicionalmente, el Gobierno anunció la evaluación y estructuración de un corredor interoceánico que conectaría el Atlántico con el Pacífico, desde el Urabá antioqueño hasta un puerto de aguas profundas en la costa chocoana. Entre las alternativas que se estudiarán se encuentran la construcción de un canal interoceánico y el desarrollo de una línea férrea para el transporte de mercancías entre ambos océanos.

Los estudios de prefactibilidad ferroviaria elaborados por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) contemplan una línea de 222,3 kilómetros, con puertos de gran calado en Cupica y Juradó. El trazado incluiría 27,9 kilómetros de túneles, 121,5 kilómetros de viaductos y 72,9 kilómetros de vía sobre terreno, con posibilidad de incorporar soluciones de electrificación. Aunque el costo definitivo aún no se ha establecido, las estimaciones disponibles oscilan entre US$7.000 millones y US$13.000 millones. El proyecto enfrenta importantes desafíos ambientales debido a la alta biodiversidad de la región.

Estas iniciativas buscan fortalecer la infraestructura de transporte del Chocó, impulsar el desarrollo regional y mejorar la integración logística del país, aprovechando su posición geográfica para facilitar el movimiento de mercancías y la conexión entre los dos océanos.

CONSULTA AQUÍ

CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA

Universidad Externado de Colombia

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

PROGRAMAS ACADÉMICOS

MAESTRÍA EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

La **Maestría en Derecho de la Infraestructura** de la Universidad Externado de Colombia, desarrollada en alianza con la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), tiene como objetivo brindar una formación interdisciplinaria que integra enfoques legales, financieros y técnicos. A través del análisis de casos concretos, el programa permite comprender la infraestructura en sectores clave como transporte, minas e hidrocarburos, servicios públicos, infraestructura social, recreativa y de desarrollo urbano.

Dirigido a: Abogados, ingenieros, economistas, contadores, administradores de empresas, administradores públicos, consultores, arquitectos, litigantes, árbitros, jueces y otros profesionales u oficios afines.

Para más información: **aquí.**

¡INSCRIPCIONES ABIERTAS!

HORARIO

Visitas mensuales
miércoles a viernes: 7:00 - 18:00
sábado: 7:00 - 13:00

MODALIDAD

Presencial - Bogotá D.C.

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205 Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1102 dertransporte@uexternado.edu.co

Universidad Externado de Colombia

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DEL TRANSPORTE

¡INSCRIPCIONES ABIERTAS!

La **Especialización en Derecho del Transporte** ofrece formación teórica y práctica de alto nivel en las distintas modalidades del derecho del transporte: terrestre, aéreo, marítimo, férreo, fluvial, multimodal y masivo, con un enfoque interdisciplinario. Está dirigida a profesionales del sector, a quienes les permite ampliar sus conocimientos y desarrollar competencias para enfrentar y resolver problemáticas reales del transporte con sentido crítico.

Dirigida a: Abogados, administradores de empresas, economistas, ingenieros de transporte, corredores y agentes de seguros, operadores logísticos y otros profesionales vinculados a la actividad transportadora en el sector público y privado.

Para más información: **aquí.**

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

La **Especialización en Derecho de la Infraestructura** busca brindar una formación integral sobre las problemáticas del sector, mediante el estudio de sus áreas claves. A través de cátedras magistrales y análisis casuístico y jurisprudencial, los estudiantes desarrollan una comprensión crítica y fundamentada para evaluar los desafíos del ámbito de la infraestructura.

Dirigido a: Ingenieros industriales, abogados, administradores de empresas, economistas, agentes de seguros, financistas.

Para más información: **aquí.**

HORARIO

Visitas mensuales
Miércoles a viernes: 7:00 - 18:00
Sábado: 7:00 - 13:00

MODALIDAD

Presencial - Bogotá D.C.

ESTUDIANTE DE PREGRADO DE QUINTO AÑO DE DERECHO TE INVITAMOS A CONOCER NUESTROS PROGRAMAS:

INTENSIFICACIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

Esta intensificación ofrece una visión integral del desarrollo de infraestructura en los distintos modos de transporte en Colombia. A través del estudio de la normativa legal, técnica, financiera y operativa, los estudiantes analizarán problemas reales del sector, compararán mecanismos como las APP, la obra pública y las concesiones, y examinarán casos reales para proponer soluciones jurídicas innovadoras.

INTENSIFICACIÓN EN DERECHO AERONÁUTICO

ACTUALMENTE LA CURSAN 8 ESTUDIANTES DE QUINTO AÑO DE DERECHO

La intensificación en Derecho Aeronáutico está dirigida a estudiantes interesados en la regulación del transporte aéreo a nivel nacional e internacional. A través del estudio de casos, se abordan temas como el contrato de transporte, la responsabilidad de las aerolíneas, la protección a los usuarios y la solución de controversias. Además, se analiza el régimen jurídico de la infraestructura aeroportuaria y se estudian casos emblemáticos como El Dorado Max y el accidente aéreo de Chapecoense.

INTENSIFICACIÓN EN COMPLIANCE: RIESGOS REPUTACIONALES EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

ACTUALMENTE LA CURSAN 29 ESTUDIANTES DE QUINTO AÑO DE DERECHO

Esta intensificación estudia el análisis, identificación y gestión estratégica del riesgo reputacional en los proyectos de infraestructura, integrando los fundamentos del Derecho del Transporte e Infraestructura, la teoría del compliance y las herramientas de gestión del riesgo, con el fin de fortalecer la toma de decisiones jurídicas en la estructuración, ejecución y resolución de conflictos en el sector.

TABLA DE CONTENIDO:



01. PROYECTOS DE LEY

02. SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE LEY

03. CONPES, DECRETOS Y RESOLUCIONES

04. JURISPRUDENCIA NACIONAL E INTERNACIONAL

05. DOCTRINA

PROYECTOS DE LEY:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte



PL - 261 de 2026 Cámara

Por medio de la cual se modifica la Ley 1508 de 2012, se establecen condiciones, garantías y salvaguardas para la implementación de Asociaciones Público-Privadas en infraestructura social, y se dictan otras disposiciones".

Este Proyecto de Ley busca ampliar el régimen de las Asociaciones Público-Privadas (APP) más allá del sector transporte, habilitando su uso en dos frentes sociales estratégicos: educación y el sistema penitenciario y carcelario. La iniciativa modifica la Ley 1508 de 2012 adicionando dos nuevos capítulos al Título III, con el fin de que el capital y la capacidad de gestión privada puedan vincularse a la estructuración, financiación, construcción, dotación, operación y mantenimiento de infraestructura en estos sectores, frente a los cuales el Estado colombiano ha mostrado limitaciones presupuestales y de cobertura.

El proyecto establece garantías específicas para cada sector: en educación, la gratuidad, la calidad, la cobertura y el respeto a la autonomía escolar y la libertad de cátedra; en el sistema carcelario, la dignidad humana, condiciones de habitabilidad dignas, acceso a salud y programas de resocialización. De forma paralela, fija prohibiciones categóricas para evitar que las APP asuman funciones indelegables del Estado, como la inspección y vigilancia educativa o las funciones jurisdiccionales y de custodia en los centros de reclusión.

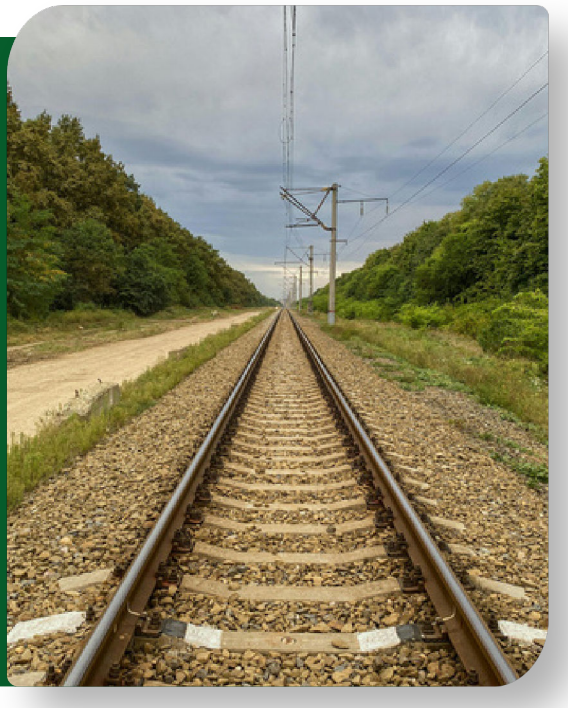
La justificación se sustenta en cifras de crisis estructural: un déficit de infraestructura educativa cercano a los 50 billones de pesos, brechas severas de conectividad y servicios básicos en zonas rurales, y un hacinamiento carcelario del 28,6% según el INPEC. En términos generales, el proyecto pretende ampliar las fuentes de financiación disponibles para cerrar brechas de infraestructura social, sin comprometer recursos públicos de manera directa ni afectar la sostenibilidad fiscal del Estado.

CONSULTA AQUÍ

PROYECTOS DE LEY:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte



PL - 139 de 2026 Senado

Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones".

El proyecto de ley tiene como objeto establecer la política de Estado ferroviaria en Colombia, buscando promover el transporte ferroviario como una opción eficiente, segura y sostenible y fomentando inversiones en infraestructura, tecnología, modernización y expansión de la red ferroviaria del país de acuerdo a las normas internacionales, para promover el transporte intermodal y el posicionamiento del país como un puerto de transferencia de carga internacional en la región.

CONSULTA AQUÍ

PL - 181 de 2026 Cámara

Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones".

La presente iniciativa legislativa tiene como propósito establecer un marco regulatorio para los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, con el fin de garantizar la seguridad nacional, la seguridad operacional de la aviación y la convivencia ciudadana, al tiempo que se promueve el desarrollo tecnológico, la innovación y el uso responsable de estos sistemas en los ámbitos civil, comercial y científico.



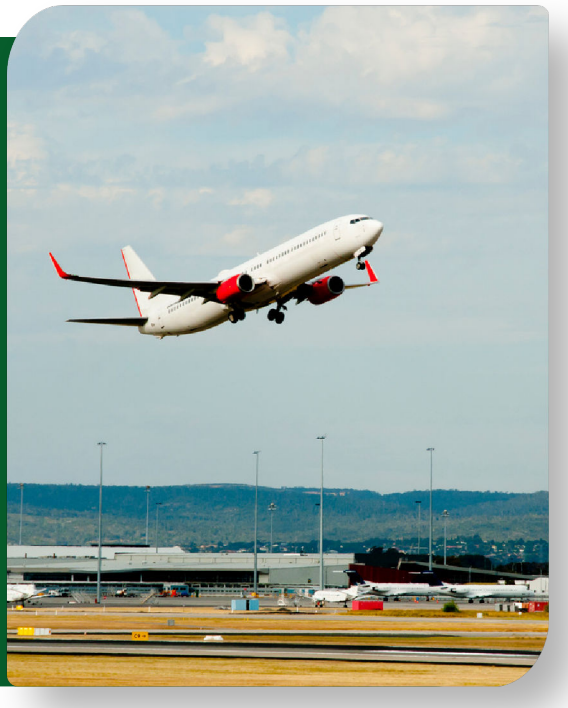
CONSULTA AQUÍ

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205 Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1102 dertransporte@uexternado.edu.co

PROYECTOS DE LEY:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte



PL - 023 de 2026 Senado

Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones".

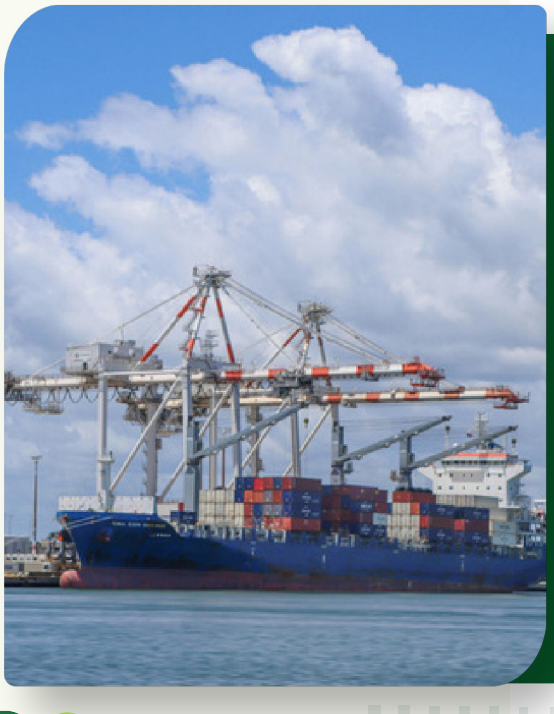
El proyecto de ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de una política pública orientada al fortalecimiento de la seguridad operacional, la eficiencia, la facilitación, la capacidad aeroportuaria, la conectividad regional, la gestión del riesgo y la continuidad operativa en la prestación de los servicios de transporte aéreo en Colombia.

CONSULTA AQUÍ

PL - 161 de 2026 Cámara

Por medio del cual se fortalece el desarrollo territorial de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria mediante la redistribución de las contraprestaciones portuarias y se dictan otras disposiciones".

El proyecto de ley tiene por objeto promover el desarrollo social, económico y ambiental sostenible de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria, mediante la redistribución equitativa de los recursos provenientes de las contraprestaciones portuarias derivadas del uso exclusivo de zonas de uso público y el uso de la infraestructura portuaria.



CONSULTA AQUÍ

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205 Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1102 dertransporte@uexternado.edu.co

PROYECTOS DE LEY:



PL - 134 de 2026 Senado

Por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017".

El proyecto de ley tiene por objeto regular integralmente el uso de tecnologías para la detección, control y gestión de infracciones de tránsito, garantizando la transparencia, legalidad y trazabilidad en el ejercicio de las funciones sancionatorias, así como la identificación plena del conductor infractor.

CONSULTA AQUÍ

PL - 205 de 2026 Senado

Por medio de la cual se adoptan medidas para garantizar la soberanía y seguridad energética nacional, se declaran de interés y seguridad nacional y estratégicos los proyectos, obras e infraestructura relativos al Sistema Energético Nacional y se dictan otras disposiciones".

La iniciativa busca fortalecer la soberanía y seguridad energética de Colombia, declarando estratégicos proyectos y obras de infraestructura del sector energético. Asimismo, promueve inversiones en generación, transmisión, almacenamiento y distribución de energía, junto con nuevas tecnologías. Todo ello busca garantizar la confiabilidad de la matriz energética y responder al crecimiento de la demanda.



CONSULTA AQUÍ

SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE LEY:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

PROYECTO	TÍTULO	FECHA DE RADICACIÓN	ASIGNACIÓN	ESTADO DEL TRÁMITE
PL - 261 de 2026 Cámara	Asociaciones Público Privadas en Infraestructura Social	24 de agosto de 2026	Sin asignación	TRÁMITE en Comisión
PL - 139 de 2026 Senado	Sistema Ferroviario Nacional	29 de julio de 2026	Comisión sexta	PENDIENTE designar ponentes en Senado
PL - 181 de 2026 Cámara	Sistemas de Aeronaves no Tripuladas y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas	05 de agosto de 2026	Sin asignación	TRÁMITE en Comisión
PL - 023 de 2026 Senado	Transporte aéreo en Colombia	21 de julio de 2026	Comisión sexta	PENDIENTE designar ponentes en Senado
PL - 161 de 2026 Cámara	Contraprestaciones portuarias	30 de julio de 2026	Sin asignación	TRÁMITE en Comisión
PL - 134 de 2026 Senado	Sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito	29 de julio de 2026	Comisión sexta	PENDIENTE designar ponentes en Senado

>>>> BOLETÍN VIRTUAL

SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE LEY:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

PROYECTO	TÍTULO	FECHA DE RADICACIÓN	ASIGNACIÓN	ESTADO DEL TRÁMITE
PL - 205 de 2026 Senado	Sistema Energético Nacional	25 de agosto de 2026	Comisión quinta	PENDIENTE de enviar a Comisión
PL - 311 de 2025 Senado	Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas	29 de octubre de 2025	Comisión cuarta	PENDIENTE discutir ponencia para segundo debate en Senado
PL - 312 de 2025 Cámara	Reducción del IVA en tiquetes aéreos	09 de noviembre de 2025	Comisión tercera constitucional permanente	ARCHIVADO
PL - 087 de 2025 Senado	Peajes en la infraestructura de transporte	30 de julio de 2025	Comisión sexta constitucional permanente	PENDIENTE rendir ponencia para segundo debate en Senado
PL - 357 de 2026	Sostenibilidad del seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-	25 de febrero de 2026	Comisión sexta	ARCHIVADO
PL - 537 de 2026 Cámara / PL 180 de 2025 Senado	Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional	19 de marzo de 2025	Comisión primera constitucional del Senado	TRÁMITE Conciliación

>>>> BOLETÍN VIRTUAL

DOCUMENTOS CONPES:

CONPES 4214

Declaración de importancia estratégica del proyecto de inversión mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la región Atlántico identificado con el código 2018011000957 en el banco de programas y proyectos de inversión, en lo relacionado al mejoramiento del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

El fortalecimiento consiste en **(i)** mejorar las condiciones de seguridad operacional mediante la rehabilitación de la infraestructura del lado aire, la modernización de los sistemas de soporte a la operación y el fortalecimiento de las capacidades de atención de emergencias; **(ii)** fortalecer la seguridad aeroportuaria y la continuidad operacional mediante la modernización de los sistemas de vigilancia, control, inspección y soporte tecnológico; e **(iii)** incrementar la capacidad y funcionalidad de la infraestructura para la atención de pasajeros y carga mediante la modernización de terminales, plataformas, sistemas operativos y servicios aeroportuarios.

CONSULTA AQUÍ





CONPES 4203

Declaración de importancia estratégica del proyecto de inversión mejoramiento de los sistemas de acueducto y alcantarillado en el distrito industrial, portuario, biodiverso y ecoturístico de Buenaventura, Valle del Cauca-

Estas intervenciones se encuentran organizadas en cuatro componentes: (i) acueducto urbano; (ii) saneamiento básico urbano; (iii) reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura estratégica; y (iv) agua potable y saneamiento básico en zonas rurales.

CONSULTA AQUÍ

GUÍAS Y LINEAMIENTOS:

Guía para procesos de contratación de obra pública



"La **Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente**, en su calidad de ente rector en materia de compras y contratación pública, actualiza la **Guía para la Contratación de Obra Pública** con el propósito de ofrecer a los servidores, contratistas y demás partícipes de la Contratación Pública, una herramienta de consulta que facilite el entendimiento sobre las fases precontractual, contractual y poscontractual de los proyectos de obra pública, que requieren emprender las entidades en cumplimiento de sus deberes funcionales."

Publicado el 9 de julio de 2026.

CONSULTA AQUÍ



Diagnóstico sobre la Contratación Pública de Soluciones Tecnológicas que incorporan Inteligencia Artificial

En cumplimiento del mandato establecido en la línea de acción 6.1 del CONPES 4144 de 2025, la **Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente** estructuró el estudio denominado **"Diagnóstico sobre la contratación pública de soluciones tecnológicas que incorporan inteligencia artificial y análisis del entorno normativo nacional e internacional aplicable".** Este documento tiene como propósito contextualizar a los actores del Sistema de Compras y Contratación Pública sobre el estado del arte en derecho comparado y en el ordenamiento nacional, identificar riesgos y exigencias propias de la adquisición de Inteligencia Artificial y proponer pautas y recomendaciones que faciliten su apropiación responsable"

CONSULTA AQUÍ

DECRETOS Y RESOLUCIONES:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

MINISTERIO DE TRANSPORTE
Resolución 20263040023605 del 18 de junio de 2026



"Por la cual se crea el Sistema de Administración de Puentes de Colombia - SIPUCOL 2.0, se adopta la Ficha Técnica de Información del Sistema de Administración de Puentes de Colombia SIPUCOL 2.0 de la Red Vial Nacional, el instructivo para su diligenciamiento y se dictan otras disposiciones"

Se crea el Sitema de Administración de Puentes de Colombia SIPUCOL 2.0, como una herramienta tecnológica para la consolidación, actualización y gestión de la totalidad de la información relacionada con los puentes vehículares de la red vial nacional, garantizando su articulación e interoperabilidad con el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras SINC.

CONSULTA AQUÍ



MINISTERIO DE TRANSPORTE
Resolución 20263040026375 del 9 de julio de 2026

"Por la cual se reglamenta la expedición del Permiso Obligatorio, el Certificado de Habilitación de los vehículos y unidades de carga para el transporte internacional de mercancías por carretera, el Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia en Colombia de conformidad con la normatividad de la Comunidad Andina y se dictan otras disposiciones"

Se reglamenta la expedición del Permiso Obligatorio, el Certificado de Habilitación de vehículos y unidades de carga para el transporte internacional de mercancías por carretera en Colombia, entre otros permisos.

CONSULTA AQUÍ

DECRETOS Y RESOLUCIONES:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

MINISTERIO DE TRANSPORTE
Resolución 20263040028845 del 24 de julio de 2026



"Por la cual se establecen las condiciones de operación de los patios de contenedores y las zonas de enturnamiento en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones."

Se establecen las condiciones de operación aplicables a los patios de contenedores y zonas de enturnamiento en el territorio nacional con el fin de contribuir a la eficiencia y seguridad del sistema logístico nacional, la facilitación del comercio y la competitividad del transporte de carga.

CONSULTA AQUÍ

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
Resolución no. 009981 del 6 de agosto de 2026



"Por medio de la cual se modifica la Resolución 2878 de 2026 y su Anexo Técnico, se ajustan disposiciones relativas al periodo de implementación del Sistema de Control y Vigilancia para los CDA, y se dictan otras disposiciones"

Se dictan las medidas normativas para ajustar el periodo de implementación y las condiciones de transición del Sistema de Control y Vigilancia aplicable a los Centros de Diagnóstico Automotor, con el fin de garantizar la correcta homologación tecnológica de las plataformas, prevenir la parálisis operativa del sector y fortalecer los mecanismos de supervisión contra el fraude en la revisión técnico-mecánica.

CONSULTA AQUÍ

DECRETOS Y RESOLUCIONES:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
Resolución no. 010055 del 10 de agosto de 2026



“Por medio de la cual se modifica la Resolución 2879 de 2026 y su Anexo Técnico, se ajustan disposiciones relativas al periodo de implementación del Sistema de Control y Vigilancia para los CRC, y se dictan otras disposiciones”

Se dictan las medidas normativas para ajustar el periodo de implementación y las condiciones de transición del Sistema de Control y Vigilancia aplicable a los Centros de Reconocimiento de Conductores, con el fin de garantizar la correcta homologación tecnológica de las plataformas, prevenir la parálisis operativa del sector y fortalecer los mecanismos de supervisión en la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz.

CONSULTA AQUÍ



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Resolución no. 20267010008325 del 6 de julio de 2026

“Por medio de la cual se adopta e implementa la Política de Prevención del Daño Antijurídico para la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2026-2027”

Se dictan las medidas normativas para adoptar e implementar la estrategia de mitigación de litigios de la entidad bajo las directrices de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, con el fin de corregir fallas administrativas, proteger el patrimonio público, optimizar la defensa en controversias de infraestructura y disminuir las demandas o condenas económicas que afecten al Estado colombiano.

CONSULTA AQUÍ

DECRETOS Y RESOLUCIONES:

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

MINISTERIO DE TRANSPORTE
Decreto 1529 del 14 de octubre de 2026

Por el cual se modifican y adicionan algunos artículos del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en materia de concesiones portuarias.

Se modifica el régimen aplicable al procedimiento para el otorgamiento de concesiones portuarias, la modificación de los contratos de concesión sobre bienes de uso público destinados al desarrollo de actividades portuarias, su ejecución, las inversiones y la reversión, incluidas las actividades pesqueras industriales.



Entre sus principales novedades, el Decreto crea el Registro Único de Concesiones Portuarias (RUCOP), destinado a centralizar y facilitar la consulta de información sobre las concesiones de puertos, muelles y embarcaderos del país. Asimismo, incorpora disposiciones para mejorar la conectividad de los terminales con las redes de transporte terrestre, ferroviario, marítimo y fluvial, y establece mecanismos para facilitar la transición entre concesiones y el reconocimiento de determinadas inversiones que no hayan podido recuperarse durante el plazo contractual.

Uno de los aspectos más relevantes de la regulación es la incorporación de las inversiones ambientales y sociales estratégicas en los planes de inversión de las concesiones. En materia ambiental, se contemplan iniciativas relacionadas con la descarbonización y la transición energética, la electrificación de muelles, la adaptación al cambio climático, la protección de la biodiversidad y la economía circular. En el ámbito social, se incluyen proyectos orientados al fortalecimiento de las comunidades, la conectividad de poblaciones aisladas y el desarrollo territorial.

CONSULTA AQUÍ

JURISPRUDENCIA:
CONSEJO DE ESTADO

Universidad Externado de Colombia
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

Número de identificación
Expediente: 05001233300020240003001 (73.079)
Nulidad y restablecimiento del derecho

Fecha
16 de junio de 2026

Ponente
Fernando Alexei Pardo Flórez

HECHOS

La Sala resuelve los recursos de apelación interpuestos por el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, los consorcios Construcciones C-2023 y Mecamed 2023, Evelyn Tatiana Beltrán Sierra y Rubén Darío López Giraldo, en contra de la sentencia del 13 de mayo de 2025, proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, Sala Quinta de Decisión, mediante la cual se accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda y se declaró la responsabilidad civil y patrimonial de dos de los llamados en garantía.

El consorcio Génesis pretende la anulación de la Resolución n.° SSS 2023500048896 del 20 de junio de 2023 por la cual el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín adjudicó la licitación pública n.° 70007451 al consorcio Construcciones C-2023, cuyo objeto consistió en la "construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de la malla vial e infraestructura asociada" y la Resolución aclaratoria n.° SSS 202350049607 del 21 de junio de ese mismo año, así como la nulidad absoluta del contrato de obra n.° 4600098664 de 2023, suscrito entre la entidad y el adjudicatario y cedido al Consorcio Mecamed 2023.

PROBLEMAS JURÍDICOS

- ¿El Distrito de Medellín incurrió en falsa motivación al rechazar la propuesta del Consorcio Génesis y, posteriormente, adjudicar el proceso de selección, debido a una indebida valoración de la documentación y de la propuesta económica presentada por el consorcio?
- ¿Era jurídicamente procedente ordenar al Consorcio Mecamed 2023 devolver al Distrito de Medellín la utilidad que había percibido por la ejecución del contrato declarado nulo?
- ¿Se encontraba acreditado que Rubén Darío López y Evelyn Tatiana Beltrán actuaron con dolo, de manera que pudiera declararse su responsabilidad civil y patrimonial dentro del llamamiento en garantía con fines de repetición?

CONSIDERACIONES Y DECISIÓN

El Consejo de Estado parte de que, ante una oferta que pueda presentar un precio artificialmente bajo, la entidad debe requerir al oferente para que explique el valor ofertado y posteriormente valorar si las explicaciones son suficientes para demostrar que puede ejecutar correctamente el contrato. La Administración puede solicitar aclaraciones adicionales, pero debe conceder un término suficiente y proporcional a la complejidad de la información solicitada.

Aunque la Administración podía apartarse de la recomendación del comité evaluador, debía hacerlo sobre fundamentos objetivos, técnica y jurídicamente correctos. El elemento decisivo utilizado para rechazar a Génesis el informe técnico presentaba deficiencias que podían advertirse a partir de la propia información disponible en el procedimiento de selección.

La Sala consideró que, al haberse ejecutado y recibido las obras, era imposible una restitución in natura y procedía la compensación de las prestaciones ejecutadas; sin embargo, la causal concreta de nulidad no autorizaba ordenar al contratista la devolución de su utilidad. Por ello, revocó esa restitución.

La Sala consideró que las deficiencias metodológicas del informe de Rubén Darío López no demostraban dolo, pues actuó dentro de sus funciones y la decisión final correspondía a la delegada contractual; por ello, revocó su responsabilidad.

En cambio, concluyó que Evelyn Tatiana Beltrán incurrió en culpa grave al rechazar la oferta de Génesis sin una adecuada valoración de los antecedentes. Aunque no se probó dolo, mantuvo su responsabilidad patrimonial, limitada al 45 % del valor pagado por el Distrito.

LEE AQUÍ LA SENTENCIA

JURISPRUDENCIA:
CORTE CONSTITUCIONAL

Universidad Externado de Colombia 140 AÑOS
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

Número de identificación
T - 523 DE 2025

Fecha
18 DICIEMBRE 2025

Ponente
PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA

HECHOS

- En agosto de 2015, la ANI y Aliadas para el Progreso S.A.S. suscribieron el Contrato de Concesión No. 012 para la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor Neiva–Mocoa–Santana, dividido en siete unidades funcionales. La UF4 (Garzón–Pitalito–San Agustín) comprende el tramo Timaná–Pitalito, donde ocurrieron los hechos.

- El 2 de julio de 2021, la ANI autorizó la cesión del contrato a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., responsable de la operación, mantenimiento y seguridad vial. Durante obras de rehabilitación en el tramo Timaná–Pitalito se retiraron reductores de velocidad, incluidos los ubicados en zonas escolares, sin que fueran reinstalados inmediatamente.

- El 14 de febrero de 2025, la Junta de Acción Comunal de la vereda Paquíes solicitó la reinstalación de reductores, mejor señalización, reducción de velocidad y revisión de la seguridad vial. El 7 de abril, el alcalde de Timaná reiteró la solicitud, tras el accidente mortal de un menor ocurrido el 28 de marzo en una zona escolar de la vereda El Tejar.

- La concesionaria señaló que la instalación de reductores requería estudios técnicos conforme al Manual de Señalización Vial, aunque anunció estudios de tránsito y adoptó medidas provisionales.

- Ante la persistencia del riesgo, el 22 de mayo de 2025 se interpuso acción de tutela para solicitar la reinstalación de reductores en zonas escolares, su instalación y señalización en la carrera 4 de Timaná y una evaluación urgente de la accidentalidad de 2024–2025.

PROBLEMAS JURÍDICOS

¿La concesionaria vulnera los derechos a la vida e integridad personal de los NNA que asisten a instituciones educativas en los sectores El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso, al no reinstalar los reductores de velocidad retirados durante obras de reparación y mantenimiento de la vía nacional Timaná–Pitalito?

Para resolverlo, la Sala analizó: (i) legitimación en la causa por activa (agencia oficiosa de NNA); (ii) legitimación por pasiva frente a un particular concesionario; (iii) inmediatez y subsidiariedad de la tutela frente a otras acciones; y (iv) el deber reforzado de seguridad vial en zonas escolares bajo contrato de concesión

CONSIDERACIONES Y DECISIÓN

- **Deberes del concesionario en seguridad vial operacional**

La Corte recordó que, en un contrato de concesión de obra pública, el concesionario asume obligaciones de operación, conservación y mantenimiento sujetas a niveles de servicio e indicadores de desempeño, incluyendo la gestión de seguridad vial. En el caso, el Apéndice Técnico No. 3 del Contrato No. 012 exige al concesionario estructurar y aplicar un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial (SGSV) para identificar, evaluar y priorizar peligros que afecten a los usuarios.

Además, el contrato impone herramientas técnicas preventivas y correctivas: auditorías de seguridad vial (ASV), inspecciones de seguridad vial (ISV) y análisis de tramos de concentración de accidentes (ATCA), así como el mantenimiento de indicadores de señalización vertical/horizontal y elementos de contención (E11, E12, E13). La Corte subrayó que, cuando la gestión, conservación y operación de una vía nacional está bajo concesión, las obligaciones en materia de seguridad vial adquieren una dimensión reforzada.

LEE AQUÍ LA SENTENCIA

- **Zonas escolares como ámbito de protección especial y medidas de pacificación del tránsito**

La sentencia enfatiza que la ausencia de infraestructura segura, señalización o control efectivo de velocidades en entornos escolares constituye una omisión constitucionalmente relevante, por desconocer el mandato de protección especial y reforzada de los NNA (art. 44 Constitución). En consecuencia, se activa el deber judicial de ordenar medidas inmediatas de corrección.

Para el derecho de transporte, esto implica que las medidas de "pacificación del tránsito" (reductores de velocidad, señalización vertical/horizontal, controles de velocidad) en zonas escolares no pueden quedar diferidas indefinidamente bajo el argumento de "estudio técnico pendiente", cuando el riesgo es actual y continuo para NNA.

- **Procedencia de la tutela contra particulares concesionarios y desplazamiento de la acción popular**

La Corte reafirmó que la tutela contra particulares es procedente cuando hay afectación grave y directa del interés colectivo vinculada a derechos fundamentales, y que, cuando se trata de proteger derechos fundamentales, la tutela desplaza a la acción popular como medio eficaz de protección. Esto es clave en infraestructura: permite ordenar medidas inmediatas de seguridad vial al concesionario sin esperar el trámite de una acción popular.

- **Inmediatez y carencia actual de objeto: el riesgo persiste hasta la materialización de las medidas**

Aunque la concesionaria adelantó estudios y formuló un plan de intervención, la Corte consideró que el riesgo persiste hasta que se materialicen las medidas correctivas; por tanto, no se configuraba la carencia actual de objeto por "hecho superado". En términos de gestión de proyectos viales, esto significa que la programación de obras y adquisiciones debe ser compatible con la protección inmediata de derechos fundamentales en zonas críticas.

DECISIÓN: La Corte Constitucional, revocó la negativa de primera instancia y concedió el amparo de los derechos a la vida e integridad personal de los niños, niñas y adolescentes afectados, ordenando a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., en coordinación con la ANI y bajo supervisión de interventoría, la instalación inmediata de reductores de velocidad (resaltos parabólicos) y la implementación integral de señalización y controles de velocidad en las zonas escolares del tramo Timaná–Pitalito, conforme al cronograma y estudios técnicos de seguridad vial, con medidas transitorias de prevención y un plazo máximo de ejecución de 15 días hábiles tras el vencimiento del plazo inicial; además, instó a la DITRA a mantener controles de velocidad y a las autoridades locales y al concesionario a evaluar y adoptar medidas de seguridad vial en el acceso urbano (carrera 4) de Timaná.

LEE AQUÍ LA SENTENCIA

JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL: *
ESPAÑA

Universidad Externado de Colombia
FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

Número de identificación
Sentencia de la Audiencia Provincial de Tarragona (Sección 1. a)
ECLI:ES:APT:2025:185

Fecha
6 de febrero de 2025

Ponente
Jordi Sans Sánchez

Tema: Transporte internacional de mercancías por carretera. Robo de las mercancías. Responsabilidad del transportista. Pérdida del beneficio de limitación de la responsabilidad.

En la orden de carga figuraba la instrucción de que todas las paradas del trayecto deberían hacerse en parkings cerrados y vigilados. Sin embargo, el conductor decidió parar en un área de servicio con un parking no vigilado, que no estaba cerrado y que no disponía de más medidas de seguridad que una cámara. Ello supuso una actuación con culpa grave equiparable al dolo, pues implicó la infracción expresa de las condiciones contractuales pactadas y de las más elementales medidas de seguridad exigibles. Además, según reconoció el conductor, estacionó y se puso a dormir, sin adoptar ninguna medida de protección especial pese a que el remolque, cargado con prendas textiles deportivas, solo estaba cubierto por una lona (F. J. M.).

Número de identificación
Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 8. a),
ECLI:ES:APM:2025:7540

Fecha
2 de junio de 2025

Ponente
Ilundain Minondo

TEMA: Responsabilidad extracontractual (art. 1902 CC). Daños y perjuicios en aeronave por impacto de ave en aeropuerto.

Se trata de determinar si la demandada (AENA) disponía de medios racionalmente adecuados para evitar el daño y si en el momento del incidente esos medios operaron correctamente, siendo la respuesta negativa, tanto por razón del daño causado como por la implementación, a raíz del incidente, de nuevas medidas para evitar riesgos análogos. Los cambios implementados revelan que AENA consideró insuficientes las medidas existentes.

El daño se considera que era evitable; tal y como señala la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 8 de julio de 2013: «La STS de 9 de marzo de 2000 declara... que... "la colisión con un ave por parte de una aeronave no ostenta aquellos atributos de imprevisibilidad o inevitabilidad, ni se permite hablar de verdaderas circunstancias extraordinarias, anormales y ajenas a aquel que la invoca", que constituyen, todas ellas, la fuerza mayor. Estimadas las medidas adoptadas como insuficientes, se estima parcialmente la demanda»

***Tomado de la Revista de Derecho del Transporte, Rdt. 2025. No. 36, Ed. Marcial Pons.**

Dinamismo y perspectivas para la eficacia de la Consulta Previa en el Sector Infraestructura

Por: Jorge Iván Hurtado Mora
Profesor del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

La Consulta Previa es el instrumento diferencial que permite materializar la salvaguarda constitucional a la diversidad étnica y cultural de la nación colombiana (arts. 7 y 330, parágrafo). Esta protección se hace sólida al advertir que también es un lineamiento contenido en el Convenio 169 de la OIT, instrumento que integra el bloque de constitucionalidad.

Sin duda, es en la ejecución de proyectos de desarrollo económico donde el proceso consultivo encuentra su mayor dinamismo, pero también los niveles de debate y confrontación más álgidos, acerca de su objetivo, alcance, defensa como derecho fundamental y efecto vinculante del instrumento sobre las decisiones públicas que definen la viabilidad o no de dichas actividades.

En otro vértice, la licencia ambiental es la herramienta administrativa creada para concretar los elementos que integran el principio de desarrollo sostenible, de tal manera que los proyectos enlistados en su marco regulatorio solo podrán ejecutarse si previamente han obtenido de la autoridad ambiental competente este instrumento de control que permite identificar los impactos generados por esa actividad y correlativamente, las medidas que, con suficiencia, los mitiguen, compensen y subsanen.

La infraestructura no solo se percibe como una iniciativa económica sino como el sector que define el derrotero del país hacia el desarrollo y su condición ineludible para la competitividad e integración en los mercados internacionales. Bajo los parámetros de procedencia, obligatoriedad y asentamiento de comunidades étnicas, este sector está sujeto en un alto porcentaje a la consulta previa, como condición ineludible para la operatividad de sus proyectos, que, dicho sea de paso, están priorizados en los correspondientes planes de desarrollo.

Ahora bien, ¿por qué un reconocimiento que encuentra su génesis en el orden constitucional ha terminado por generar una confrontación de tal magnitud respecto a la garantía del derecho fundamental a la consulta previa, pero también, a la prevalencia del principio de legalidad y la seguridad jurídica? A continuación, algunas posibles causas:

1. La Constitución confió su mandato de salvaguardas relacionado con la consulta previa, a un sistema legal capaz de desarrollar los ejes que la estructuran. Sin embargo, ese marco jurídico ha sido inferior y omisivo frente a los retos que le planteó el orden superior, pues después de transcurrido el tiempo, realizados un sinnúmero de procesos consultivos e hilvanada una línea jurisprudencial sostenida sobre el mecanismo, estos tres hechos no han sido suficientes para expedir una ley marco sobre consulta previa.

2. La ausencia de reglas claras ha derivado en una fisura que involucra el mismo derecho fundamental a la consulta previa y así entender con claridad, qué debe entenderse por impactos ocasionados a esa identidad étnica y cultural, o cuáles son las medidas que efectivamente los compensan.

3. Paralelo a ello, se ha puesto en riesgo el principio de legalidad y la seguridad jurídica, cuando asistimos a consultas ordenadas dentro de licencias ambientales ya otorgadas, o aún más grave, para proyectos en ejecución o ya terminados. Si ello pasa, se pueden producir daños y no impactos, que un proceso de consulta desnaturalizado ya no será capaz de controlar. En simultánea, el titular o interesado en el proyecto verá socavado el principio de confianza legítima, elemento indispensable que debe gobernar la relación del ciudadano y la administración, pues no serán suficientes los trámites surtidos en debida forma, ante la orden perentoria de un juez, que suspende la ejecución de un proyecto y ordena a destiempo una consulta previa.

4. El legislador descargó su obligación constitucional en el juez, quien, a través de sus fallos, ha terminado por marcar el derrotero de la consulta previa; la mayoría de las veces con buen tino, pero en otras, desfasándose de su rol. Con todo y ello, los análisis en sede de tutela han soportado las carencias legislativas y han equilibrado, de una u otra forma, los derechos protegidos.

5. Las consultas previas se han reducido a transacciones económicas o negociaciones donde no necesariamente la búsqueda de lo previsto en la Carta es el fin último.

La suma de los anteriores factores ha permeado el sector de la infraestructura, viéndose reflejado en obras inconclusas, proyectos de interés y urgencia nacional fallidos, desconfianza en la inversión, alianzas público-privadas truncadas o derivadas en litigios judiciales desgastantes sin solución.

Nuevas perspectivas

Siendo evidente la necesidad de replantear la operatividad de la consulta previa, permitiendo equilibrar el derecho fundamental puesto en cabeza de las comunidades étnicas frente a la necesidad de ofrecer seguridad jurídica y disminuir las incertidumbres que genera este instrumento diferencial en los sectores de desarrollo económico; se han generado algunas iniciativas de carácter legal que permitirían avanzar en la consecución de dicho objetivo.

En primer lugar, la radicación de proyectos de ley que buscan, en desarrollo de los mandatos constitucionales, gobernar el objetivo, alcance, proceso y demás ineludibles de la consulta previa. Este escenario sin duda será de largo aliento pues, de una parte, deberá contar con la voluntad política requerida, y de otra, quizás más importante, superar la discusión constitucional, para nada menor, respecto a la obligatoriedad de adelantar proceso de consulta previa para este trámite legislativo.[1]

En segundo lugar, desde el ejecutivo se ha publicado para comentarios, el borrador de decreto conjunto entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante el cual "se derogan, modifican y adicionan disposiciones de las Secciones 6 y 8 del Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1076 de 2015".

Si como ya se advirtió, las consultas tienen su centro de procedencia dentro de las licencias ambientales que deben tramitarse para la ejecución de un proyecto, obra o actividad; esta iniciativa legal, práctica, funcional y de corto plazo para su expedición, busca permitir el desarrollo simultáneo de la evaluación ambiental y las actuaciones de determinación de procedencia o desarrollo de la consulta previa, manteniendo como condición que la autoridad ambiental no resuelva la solicitud de licencia o su modificación antes de que la DANCP adopte la decisión correspondiente y, cuando proceda, declare agotado el proceso consultivo.

Es acertada esta iniciativa pues uno de los grandes cuellos de botella respecto al proceso y etapas de la consulta radica precisamente en que no es un trámite simultáneo o paralelo con el licenciamiento, sino más bien secuencial, lo cual hace el proceso dispendioso y demorado. Sin embargo, debe advertirse que esta simultaneidad de procesos no menoscaba la independencia de cada autoridad competente respecto a sus funciones y competencias misionales, ni mucho menos condicionan la toma de decisiones.

En tercer lugar, el pasado 14 de octubre fue expedida la **Directiva Presidencial 06 de 2026**, mediante la cual se establecen lineamientos para la coordinación institucional, interoperabilidad y desarrollo de los procedimientos de consulta previa, sustituyendo integralmente las directivas 01 de 2010, 10 de 2013 y 8 de 2020. El instrumento pretende reforzar la seguridad jurídica, evitar actuaciones dilatorias y promover una participación efectiva de las comunidades étnicas, procurando una mayor articulación entre las entidades que intervienen en estos procedimientos.

Sin duda, implementada con rigor, la directiva contribuirá al desarrollo de procesos consultivos más ordenados y eficientes. Sin embargo, es importante que su implementación paralela al fortalecimiento de la seguridad jurídica y la facultad de disponer el cierre administrativo de una consulta, sostenga con igual rigor la garantía del derecho fundamental en las condiciones planteadas por la Carta Política y lo expresado sostenidamente por el tribunal de cierre constitucional. De no ser así, el efecto sería contrario y desafortunado pues aumentarían las acciones judiciales y con ello nuevamente, las dilaciones en el proceso.

Ineludibles para la eficacia de la consulta previa

Planteadas las anteriores consideraciones, los siguientes parámetros se pueden considerar indispensables para el buen éxito de la consulta previa:

1. Sin crear procesos paralelos o particulares, se hace necesario priorizar aquellos proyectos de interés general, que como los del sector infraestructura, son necesarios y en algunos casos urgentes para el desarrollo mismo del país. Las vías, los puertos, los dragados de acceso a los puertos, no pueden quedarse en una especie de limbo en etapas de la consulta, incluso anteriores a las discusiones sobre la matriz de impactos y compensaciones.

2. El proceso debe velar porque se cumplan a cabalidad los mandatos constitucionales de protección material respecto al derecho fundamental de consulta previa y la garantía rigurosa de observancia a los principios de legalidad y seguridad jurídica. La valía y ejercicio del derecho superior a la consulta no puede fisurar otros pilares también previstos en el orden superior.

3. Es importante implementar la simultaneidad de los trámites relacionados con la consulta y el licenciamiento ambiental, lo anterior promueve el impulso propio de los procesos, evita dilaciones y neutraliza la incertidumbre de las partes involucradas.

4. El legislador debe apersonarse de su responsabilidad en el tema. Más allá de las iniciativas del ejecutivo ya relacionadas, es fundamental el ejercicio de avizorar una ley marco que cubra en sus contenidos, todo lo que hasta ahora es complejo, ambiguo y conflictivo sobre la consulta previa. La ley deberá ser lo suficientemente sólida, para superar cualquier revisión constitucional a la que esté sometida.

5. La suerte de una consulta previa no puede dejarse al criterio del juez. El operador judicial no tiene por qué soportar una carga que no le corresponde. Dejar que las consultas sean ordenadas con ocasión a acciones de tutela interpuestas por vulneración a ese derecho fundamental, desvirtúan ostensiblemente la naturaleza y el objetivo clamado en sede constitucional.

6. Resulta indispensable fortalecer los mecanismos de coordinación y articulación institucional entre las entidades que intervienen en los procesos de consulta previa, garantizando la trazabilidad de las actuaciones, la claridad de competencias y la gestión oportuna de cada etapa procedimental. La eficacia de la consulta previa no depende únicamente de la participación de las comunidades étnicas, sino también de la capacidad del Estado para actuar de manera organizada, coherente y predecible.

REFERENCIA:

[1] Proyecto de Ley 218 de 2026. Ponente Juan Espinal Ramírez y 20 congresistas más.