

Universidad Externado de Colombia

2024-Abril

BOLETÍN VIRTUAL



DEPARTAMENTO DE DERECHO DEL
TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE



Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del transporte:



Director: Manuel Guillermo Sarmiento García.

Coordinadora: Lina Paola Sánchez.

Secretaria: Sofía Vanesa Peña Leyva.

Asistente de Investigación: María Camila Cubillos Sánchez.

Asistente de Investigación: Giovanni Roperó Martínez.

Monitores: Cristóbal Julián Buitrago y
Angélica María Fernández Caro.

Facebook: Derecho del Transporte e Infraestructura.

Instagram: @dertransporteeinfraestructura.

Twitter: @DertransporteEl.

LinkedIn: Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura.

La importancia de las vigencias futuras para los proyectos de infraestructura pública

El régimen de autorización para comprometer recursos presupuestales públicos de vigencias futuras en Colombia es uno de los más avanzados de la región.

En nuestro país hay una tradición de confianza y credibilidad para los contratistas del Estado de que esos compromisos serán debidamente honrados de la manera en que hayan sido pactados en los contratos, siempre que –por supuesto– se haya dado cumplimiento a las regulaciones que nuestro ordenamiento jurídico establece para esta figura.

En relación con los proyectos de infraestructura, las regulaciones adoptadas por el legislador colombiano han venido avanzando para adaptarse a las necesidades cambiantes de este tipo de proyectos.

Desde la expedición de la Ley 179 de 1994, pasando por las modificaciones de la Ley 819 de 2003, hasta un nuevo régimen para proyectos de APP de entidades del nivel nacional contenido en la Ley 1508 de 2012, el esquema se ha venido perfeccionando para cumplir con las exigencias que la seguridad jurídica y la ordenada ejecución de proyectos requieren.

Para entender la importancia de las vigencias futuras en estos proyectos recordemos que, como excepción al principio de anualidad del presupuesto nacional, los artículos 23 y 24 del Estatuto Orgánico del Presupuesto (en la modificación introducida por los artículos 10 y 11 de la Ley 819 de 2003) permiten que se autorice la asunción de obligaciones por parte de entidades estatales cuyo pago será realizado con recursos fiscales de presupuestos de las vigencias siguientes.

Las vigencias futuras reguladas por Estatuto Orgánico del Presupuesto (principalmente la Ley 819) pueden ser de tres clases: a) ordinarias, b) excepcionales, y c) para proyectos declarados de importancia estratégica.

Las vigencias futuras ordinarias permiten apropiaciones plurianuales, pero con dos limitaciones fundamentales: de una parte, se requiere contar con un 15% de apropiación para la vigencia fiscal en la que se obtiene la autorización y, adicionalmente, éstas no pueden superar el plazo de un periodo de gobierno.



Por su parte, las vigencias futuras “excepcionales” no requieren de apropiación presupuestal en el periodo en el que se otorga la autorización. Para ello, se requiere que el objeto del contrato para el cual se otorga la autorización corresponda a una obra de infraestructura y que se obtenga la aprobación del CONFIS. que el objeto del contrato para el cual se otorga la autorización corresponda a una obra de infraestructura y que se obtenga la aprobación del CONFIS.

En cuanto a los proyectos declarados de importancia estratégica por el CONPES, estos pueden obtener aprobación de compromisos de vigencias futuras (tanto ordinarias como excepcionales) que no estén limitados al periodo de gobierno respectivo, lo cual implica una excepción a ese limitante temporal.

La evolución más reciente del esquema para proyectos de infraestructura está contenida en la Ley 1508 de 2012 que creó otra categoría de vigencias futuras, especialmente orientadas a proyectos de asociación público privada, sin las restricciones anteriormente mencionadas.

Este es un paso realmente importante en la medida en que, por un lado, la ley parte de la premisa de que, en los contratos de APP, es connatural que los compromisos de vigencias futuras son necesarios para los años de operación de los proyectos (después de ejecutadas las obras de construcción, mejoramiento o rehabilitación, según el caso) y no para los primeros años de ejecución (pues en estos primeros años es el privado, con sus recursos de deuda y *equity* y no con recursos presupuestales, quien hace los aportes necesarios para ejecutar la inversión inicial del proyecto de que se trate) y que por lo tanto el no exigir una parte de la apropiación en el año en que se aprueba el compromiso de vigencias futuras no debe ser la excepción, sino la regla.

Por otra parte, la regulación de la Ley 1508 de 2012 eliminó la limitación de que las vigencias futuras no pueden superar el período de gobierno. Como es obvio, los proyectos de APP tienen largos períodos de maduración, por lo cual esa restricción de las vigencias futuras ordinarias es completamente inconsistente con la naturaleza y práctica de los contratos de APP para la construcción de infraestructura.

Aunque es verdad que aun antes de la expedición de la Ley 1508 se permitía superar esa limitación del período de gobierno para proyectos que fueran declarados de importancia estratégica —como ya vimos—, lo cierto es que esa posibilidad se consideraba como excepcional, mientras que en la nueva regulación de la Ley 1508 es la regla. Por lo demás, aun en los casos de aprobación de vigencias que superara el periodo de gobierno, se mantuvo (aún se mantiene) —para aprobaciones distintas de las reguladas para las APP de las entidades nacionales en el artículo 26 de la Ley 1508— una discusión de si aplica o no una limitación temporal asociada al término del Marco Fiscal de Mediano Plazo, cuya duración suele corresponder a 10 años.

Aunque no estamos de acuerdo con las opiniones que sostienen que ese límite temporal haría imposible obtener una autorización de vigencias futuras por períodos superiores, lo que quiero resaltar aquí es que el régimen para las APP de entidades del nivel nacional previsto en la Ley 1508 supera esas discusiones, por lo cual no cabe duda alguna que en estos proyectos sí es posible obtener aprobación de vigencias futuras por períodos superiores a 10 años, que es la regla en prácticamente todos los contratos de APP.

Del recuento normativo acabado de hacer, es posible extraer algunas conclusiones claves:

En primer lugar, la autorización de compromiso de vigencias futuras en Colombia es una figura con una larga tradición, ya depurada, y muy útil para la ejecución de proyectos de infraestructura.

En segundo lugar, el esquema tiene completo respaldo legal, pues es el propio Congreso – mediante la expedición de le-

yes orgánicas de rango superior a las leyes ordinarias– el que ha reconocido la necesidad de permitir que una entidad del ejecutivo –el CONFIS– autorice el compromiso de vigencias presupuestales futuras, lo que implica una “renuncia” a la libertad que, de otro modo, tendría el parlamento para autorizar año a año las partidas de gasto presupuestal, en la medida en que los compromisos previamente adoptados como vigencias futuras deben –obligatoriamente– ser incorporados en los presupuestos de los años correspondientes, aprobados en cada ley anual del presupuesto.

En suma, los proyectos de infraestructura en Colombia que requieren pagos del presupuesto público en periodos dilatados de tiempo –de hecho, en periodos superiores a un año– dependen de manera esencial de la seguridad y confiabilidad del esquema de vigencias futuras. Si un contratista no confía en que esos compromisos serán honrados, como los mismos se hayan pactado en los contratos respectivos con el respaldo de la autorización de vigencias futuras, i) no estará dispuesto a presentar propuesta, perdiéndose la posibilidad de contar con contratistas prudentes, serios y responsables, o, ii) aumentará sensiblemente el costo de su oferta económica para reflejar la mayor exposición al riesgo, lo que implicará una afectación al principio de protección del patrimonio público, y/o, iii) se generarán constantes pleitos y reclamaciones durante la ejecución del proyecto con los costos enormes para el erario público que ello conlleva y con la afectación a la normal ejecución del proyecto, lo que desatiende el cumplimiento del interés público inmerso en la contratación de que se trate.

Y es que los proyectos de infraestructura que requieren compromisos de pagos contra vigencias presupuestales futuras son la mayoría, pues proyectos que se repaguen exclusivamente contra la explotación de los mismos son muy escasos (proyectos de energía eléctrica, algunos aeropuertos, unas pocas carreteras con tráficos muy altos, ferrocarriles que tengan asegurada la movilización de carga a largo plazo y en cantidades suficientes, entre otros).



Entre los proyectos que sí requieren vigencias futuras están la mayoría de las carreteras, los aeropuertos deficitarios (una gran proporción en Colombia), la mayoría de proyectos férreos, los sistemas de transporte público –metros, BRT, cable– y, muy relevante, casi todos los proyectos de “*infraestructura social*” como hospitales, colegios, jardines infantiles, cárceles, plantas de tratamiento en el sector de acueducto y alcantarillado, etc., etc.

Un par de reflexiones finales, a propósito de ciertas discusiones que se han venido dando recientemente en Colombia. El régimen de autorización de vigencias futuras no está limitado a ningún sector, modo o tipo de proyecto de infraestructura. Por lo tanto, no se requiere “reforma” alguna –normativa (o de cualquier otra clase)– para que se dediquen a sectores que un determinado gobierno considere como prioritarios, por ejemplo, a agua potable en vez de carreteras.

Lo que debe hacerse es estructurar los proyectos que se consideren prioritarios en cada momento y asignarles, tramitar y obtener las autorizaciones de vigencias futuras correspondientes. Lo que sí es esencial en cualquier estado de derecho es respetar los compromisos adquiridos legítimamente en el pasado, pues es la única manera de ser consistente con la legítima expectativa de que los gobiernos futuros respeten a su vez los compromisos que se asuman en el actual.



NUEVO EPISODIO


PODCAST: CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR

Episodio de podcast

"LA VALORIZACIÓN COMO MECANISMO DE FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA"

 CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR

21 mar · 26 min 36 s de tiempo restante

   ...

[Ver todos los episodios](#)

CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR



DEPARTAMENTO DE DERECHO DEL TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

VALORIZACIÓN COMO MECANISMO

CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR  ...

El Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del Transporte, las(os) invita a escuchar nuestro nuevo episodio del Podcast que se titula: 'La valorización como mecanismo de financiación en los proyectos de Infraestructura'.

Este episodio especial está dedicado a explorar el papel de la valorización como mecanismo de financiación en proyectos de infraestructura de transporte. Con la participación destacada de los doctores Jean Philippe Pening y Rafael Sarmiento Lotero, el episodio promete ofrecer una visión única sobre este tema crucial.

En el mundo del transporte, la valorización se ha convertido en una herramienta cada vez más relevante para financiar proyectos de infraestructura. Al aumentar el valor de los terrenos cercanos a una nueva carretera, puente o sistema de transporte público, se pueden capturar los beneficios económicos para financiar parcial o totalmente la construcción y mantenimiento de la infraestructura.

El Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte se enorgullece de ofrecer este episodio especial, que busca proporcionar a los oyentes una comprensión más profunda de la valorización como una herramienta efectiva para financiar proyectos de infraestructura de transporte. Este podcast representa una contribución significativa al diálogo en curso sobre el futuro del transporte y la infraestructura a nivel mundial.

Escúchanos [aquí](#)

Contenido

| | |
|------------------|----|
| Proyectos de Ley | 10 |
| Resoluciones | 15 |
| Circulares | 20 |
| Decretos | 21 |
| Jurisprudencia | 22 |



Seminarios e intensificaciones

Seminario en derecho de la infraestructura

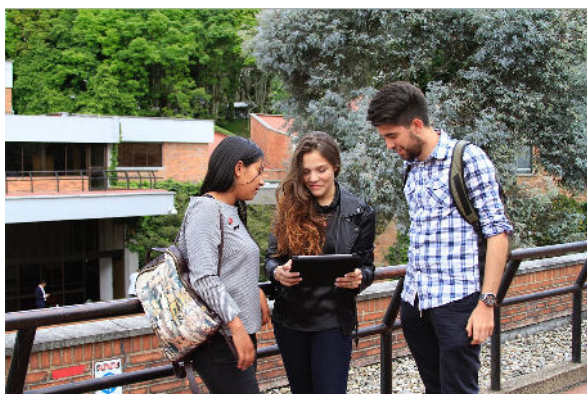


¡Hola **estudiante de tercer año!** mediante una revisión de la normativa que rige los aspectos legales, técnicos, financieros y operativos, los estudiantes obtendrán una comprensión del desarrollo de la infraestructura en los diferentes sectores.

¿Qué podrás aprender?

1. Diferentes modalidades de contratación en los proyectos de infraestructura a nivel nacional.
2. Visitas de campo de obras en ejecución.
3. Asociaciones público privadas.
4. Casos de proyectos de infraestructura.

Intensificación en Infraestructura y transporte



¡Hola **estudiante de quinto año!** Te queremos invitar a ser parte de nuestra Intensificación en Infraestructura y Transporte, en la cual profundizarás sobre los esquemas de financiación y los proyectos de infraestructura vial.

¿Qué podrás aprender?

1. Estructuración legal, técnica y financiera de proyectos de infraestructura de transporte.
2. Contrato de transporte.
3. Transporte de mascotas.
4. Visitas de campo de obras en ejecución.

Normatividad

Proyectos de Ley

Proyecto de Ley 255 de 2024 S: Por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA.

Radicación: 13 Marzo 2024

Asignado a: Comisión Sexta - Transportes y Comunicaciones.

Proyecto de Ley 205 de 2023S: Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas para la reducción de los siniestros viales

Radicación: 28 de noviembre de 2023

Asignado a: Comisión Sexta - Transportes y Comunicaciones.

PROGRAMAS DE EDUCACIÓN CONTINUA

CURSO DE CAPACITACIÓN ASPECTOS LEGALES, TÉCNICOS Y FINANCIEROS DE LA INFRAESTRUCTURA

Valor de la inversión:

- Tarifa plena: \$1.600.000.00
- Estudiantes de posgrado y egresados del Externado: 1.500.000.00

Para más información:

<https://dertransporte.uexternado.edu.co/curso-de-capacitacion-aspectos-legales-tecnicos-y-financieros-de-la-infraestructura-bogota/>

Bogotá

El Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del Transporte y la Cámara Colombiana de Infraestructura invitan a inscribirse a esta gran oportunidad académica para fortalecer su perfil profesional

Dirigido a: Abogados, ingenieros, economistas, administradores de empresas y profesionales afines.

Horario: Viernes de 8:00 am a 5:30 pm y sábados de 8:00 a 12pm

Modalidad: Presencial.

Ciudad: Bogotá.

Duración: 48 horas.



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA



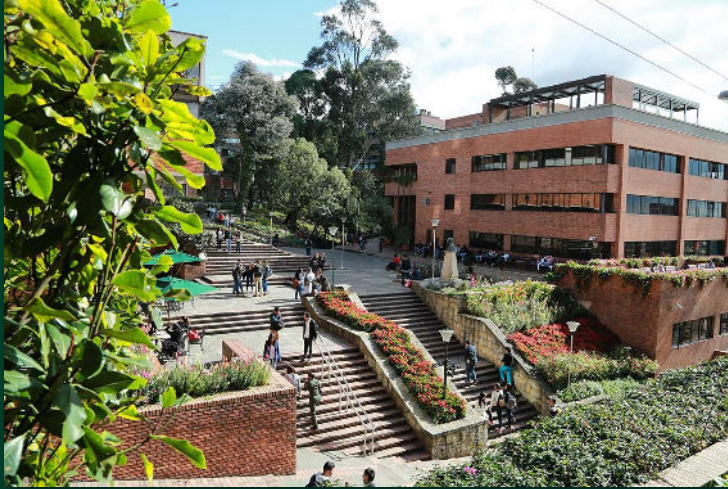
| No. del proyecto de ley | Título | Fecha de radiación | Asignación | Estado del trámite |
|-------------------------------|--|-------------------------|--|---|
| Proyecto de Ley 185 de 2023s: | Por el cual se dispone la aplicación en el derecho interno de las sentencias, dictámenes y demás decisiones de tribunales internacionales e instancias multilaterales competentes de derechos humanos y derecho internacional humanitario” | 13 de octubre de 2023 | Comisión Primera | Pendiente para rendir ponencia en primer debate |
| Proyecto de Ley 206 de 2023s | “Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, código nacional de tránsito terrestre, se establece la obligatoriedad del uso del sistema de retención infantil y se dictan otras disposiciones (ley sillas seguras).” | 29 de Noviembre de 2023 | Comisión Sexta | Pendiente para rendir ponencia en primer debate |
| Proyecto de Ley 200 de 2023 | “Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones” | 22 de Noviembre de 2023 | Se encuentra pendiente por asignar la comisión . | PENDIENTE RENDIR PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO - |
| Proyecto de Ley 196 de 2023s | “Por medio de la cual se modifican las leyes 599 de 2000 y 1952 de 2019 y se dictan otras disposiciones” | 17 de Noviembre de 2023 | Primera | Pendiente para rendir ponencia en primer debate en senado |



| No. del proyecto de ley | Título | Fecha de radicación | Asignación | Estado del trámite |
|--------------------------------------|---|------------------------|------------------|---|
| Proyecto de Ley 184 de 2023s | “Por medio de la cual se modifica el artículo 855 del estatuto tributario y demás normas relacionadas con la devolución y/o compensación por saldos a favor originados en las declaraciones o actos administrativos del impuesto sobre la renta y complementarios, y se dictan otras disposiciones” | 10 de Octubre de 2023. | Comisión Tercera | Pendiente rendir ponencia para segundo debate en senado . |
| Proyecto de Ley 167 de 2023s | “Por medio de la cual se establecen medidas sobre los derechos de los usuarios de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones” | 3 de Octubre de 2023. | Comisión Sexta | Pendiente rendir ponencia para segundo debate en senado . |
| Proyecto de Ley 111 de 2023S: | Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos autoequilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible. | 23 de agosto de 2023 | Comisión Sexta | Pendiente rendir ponencia para segundo debate en senado |

INSCRIPCIONES ABIERTAS

Especialización Internacional en Derecho del Transporte



INSCRIPCIONES ABIERTAS

- El programa se realizará en la ciudad de Bogotá
- Las inscripciones van hasta el 15 de Octubre de 2024
- El programa inicia el 6 de Noviembre de 2024
- Modalidad: Visitas mensuales
- Valor inscripción: \$132.500

La Especialización Internacional en Derecho del Transporte pretende brindar a los participantes un conocimiento teórico y práctico de alto nivel académico en cada una de las modalidades del derecho de transporte, mediante el desarrollo de módulos diseñados con un enfoque interdisciplinario, mediante los cuales los profesionales vinculados con la actividad transportadora tienen la oportunidad de ampliar sus conocimientos y adquirir competencias que les permitan resolver dificultades reales del sector transporte y formular alternativas de solución con un sentido crítico.

Dirigido 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.

Metodología: El programa se desarrolla con base en diferentes metodologías. Las mismas se fundamentan en la rigurosa preparación previa de las lecturas obligatorias escogidas para cada asignatura. Estas serán el sustento de las cátedras magistrales presenciales que se realizan en cada visita. De igual manera, las materias tienen un alto componente de análisis de casos y discusión abierta que exige tanto la preparación de las guías y el material académico, así como reflexión por parte de los participantes en sus horas de estudio independiente

MAYOR INFORMACIÓN

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 1101-1002

dertransporte@uexternado.edu.co

Resoluciones

Resolución no. 20244030001065 / Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

La Resolución No. 20244030001065 establece el Plan Institucional de Capacitación para el año 2024 en la Agencia Nacional de Infraestructura, siguiendo las directrices legales y normativas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Este plan tiene como objetivo principal promover el desarrollo profesional de los servidores públicos, en concordancia con el artículo 36 de la Ley 909 de 2004. Se enfatiza la participación de la Comisión de Personal en su elaboración y seguimiento, así como la integración dentro del Sistema Nacional de Capacitación.

La implementación del Plan se realizará con los recursos presupuestales y humanos disponibles, además de utilizar mecanismos de cooperación interinstitucional. Se garantiza la divulgación de cada evento de capacitación a través de los canales internos de comunicación.

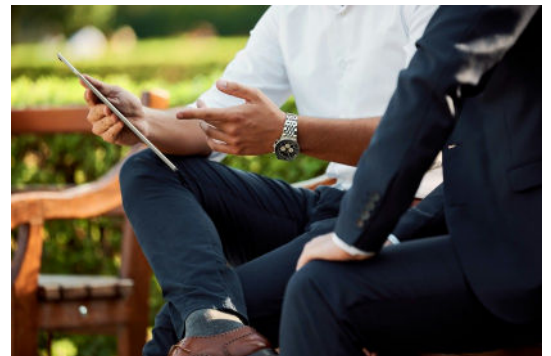


Resolución no. 20243040003135 / Ministerio del Transporte

Por la cual se reglamenta el servicio social estudiantil obligatorio, las prácticas laborales y la judicatura ad-honorem en el Ministerio de Transporte.

La normativa colombiana también define las instituciones de educación superior y establece la formación en la práctica del trabajo como un objetivo educativo, según lo establecido en la Ley 30 de 1992 y la Ley 115 de 1994, respectivamente.

Se regulan las prácticas laborales, el servicio social estudiantil y la judicatura ad-honorem mediante diversas disposiciones, como la Ley 1780 de 2016 y las resoluciones emitidas por entidades como el Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Transporte. Estas prácticas se consideran una herramienta para la educación integral de los colombianos y permiten la preparación de los estudiantes para su inserción en el sector productivo.



Resoluciones

Resolución no. 20243040007485 / Ministerio del Transporte

La resolución no. 20243040007485 del Ministerio de Transporte autoriza la modalidad de teletrabajo para un servidor público del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de la Ley 1221 de 2008, que promueve el teletrabajo como una forma de empleo utilizando tecnologías de la información y las telecomunicaciones. La modalidad establecida es suplementaria, con dos alternativas de trabajo en casa y en las instalaciones del Ministerio. Se establecen requisitos como la aprobación del jefe inmediato y la idoneidad del lugar de trabajo en casa. Además, se detallan las condiciones de seguridad, la reversibilidad de la modalidad y el seguimiento del desempeño laboral.



20243040010795 de 2024 Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Vías - Invías

Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras disposiciones.

El Art. 2 de la Constitución Política de Colombia establece que las autoridades públicas están instituidas para brindar protección a las personas, resguardando su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. En consecuencia, corresponde al Ministerio de Transporte y el INVIAS establecer criterios relativos a la seguridad vial. Por ende, en la presente, se resuelve modificar el artículo 12 de la Resolución N. 20243040010795 del 21 de diciembre de 2021, el cual quedará así:

“Por una única vez, el Instituto Nacional de Vías (Invías) podrá otorgar permisos a los generadores de carga o empresas de transporte para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga, con una vigencia máxima de doce (12) meses improrrogables “.



Resoluciones

Resolución no. 0517 de 2024 / Superintendencia de Transporte

Por la cual se decretan los sujetos de vigilancia y/o subsectores que para el año 2024 estarán sometidos a la supervisión de que trata el artículo 4.1.1.1.2 de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, así se decretó que los subsectores que se relacionan a continuación estarán sometidos al modelo de supervisión de que trata el artículo 4.1.1.1.2. del Título IV de la Circular Única de Infraestructura y Transporte para el año 2024: Empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros.- Sociedades portuarias regionales.- Concesionarios de servicios de los Organismos de Tránsito que desarrollan actividades de apoyo al tránsito y al transporte.



Resolución 03 de 2024/ Aeronáutica Civil

Por la cual se establecen las tarifas por derechos de aeródromo, recargos, estacionamiento, servicio de protección al vuelo, sobrevuelos, tarifa operacional anual y tasas aeroportuarias para el año 2024. vigencia máxima de doce (12) meses improrrogables “, según el tipo de categoría (A a D) de los aeropuertos a nivel nacional y acorde al peso bruto máximo de la operación aérea.



Resoluciones

Resolución no.20243000000135 / Agencia Nacional de Infraestructura



“Por medio de la cual se declara la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución No. 20233030018615 del 23 de diciembre de 2023 ‘Por la cual se decide la solicitud de modificación sustancial del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2005 celebrado con la sociedad GRUPO PORTUARIO S.A.’.”

Por medio de la presente decisión, se declara la pérdida de validez de la Resolución de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) del 23 de diciembre de 2023, la cual concedió las solicitudes de la sociedad concesionaria para extender el plazo de la concesión del Muelle 13 del Puerto de Buenaventura por un período adicional de 20 años, hasta el año 2045. Explotación comercial que ha estado bajo la responsabilidad del concesionario desde el año 2005.

Esta decisión está fundada en la existencia de posibles impactos ambientales en el territorio de Buenaventura, conforme al artículo 91 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que establece la autorización para la revocación de actos administrativos "cuando desaparezcan sus fundamentos de hecho o derecho", en concordancia con los principios de precaución, prevención, responsabilidad y coordinación.

INSCRIPCIONES ABIERTAS

Especialización en Derecho de la Infraestructura



El programa pretende abordar de manera integral las problemáticas del sector de la infraestructura en las diferentes modalidades en las que éste se desarrolla, permitiendo a sus estudiantes tener un conocimiento amplio sobre las áreas más importantes que lo componen y evaluar sus fenómenos a través de cátedras magistrales y análisis casuístico y jurisprudencial.

Dirigido a: Ingenieros industriales, Abogados, Administradores de empresas, Economistas, Agentes de seguros, financistas.

INSCRIPCIONES ABIERTAS

- El programa se realizará en la ciudad de Bogotá
- Las inscripciones van hasta el 22 de Julio de 2024
- El programa inicia el 14 de Agosto de 2024
- Modalidad: Visitas mensuales
- Valor inscripción: \$132.500

MAYOR INFORMACIÓN

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 1101-1002

dertransporte@uexternado.edu.co

Circulares



Circular Externa No. 20244100000167 del 26 de febrero de 2024

Asunto: Permiso especial de operación, Armenia – Pereira – Letras- La Dorada – Puerto Triunfo – Medellín.

Teniendo en cuenta, los cierres presentados por causa de las manifestaciones de la ciudadanía en la vía LA PINTADA, PRIMAVERA dictó las medidas especiales de autorizar a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera a que ejecuten la actividad transportadora por la vía alterna.

En la circular se reitera que las funciones de la Subdirección de transporte son expedir actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el transporte carretero, marítimo, fluvial y férreo.



Circular Externa No. 20244100000167 del 26 de febrero de 2024

Asunto: ejecución de medidas pedagógicas, de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con enfoque seguro, orientadas a la prevención de siniestros viales.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, hacen un llamado a los destinatarios de este documento para que, dentro de las competencias y responsabilidades que les asisten en el marco de los objetivos trazados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031, tomen las medidas pedagógicas, de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en materia de seguridad vial con enfoque seguro, orientadas a la prevención de siniestros viales durante las festividades de Semana Santa del mes de marzo de 2024 .



Decretos



Decreto 510 de 2024

Ministerio de Ambiente y Ministerio
de Transporte.



Asunto: Permiso especial de operación, Armenia – Pereira – Letras- La Dorada – Puerto Triunfo – Medellín.

“Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 Y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones.”

El Decreto 0510 de 2024, emitido por los Ministerios de Ambiente y Transporte, introduce ajustes al Decreto 1076 de 2015, con el propósito de excluir de los requisitos de licencia ambiental a los proyectos de transporte ferroviario urbano que operen con energía eléctrica u otras tecnologías de bajas emisiones de gases de efecto invernadero.

La emisión de este decreto posibilita la suspensión de los trámites ambientales en curso relacionados con la mejora de corredores ferroviarios. Así mismo decreta que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) deberá emitir un dictamen específico respecto a los procedimientos en curso.

JURISPRUDENCIA



| | |
|-----------------------------------|--|
| Referencia de la sentencia | CORTE CONSTITUCIONAL Sala Sexta de Revisión Sección Primera. SENTENCIA T-032 DE 2024. Referencia: expedientes T-9.516.179 y T-9.542.631 |
| Tema | <p>El tema central es la garantía del derecho a la educación, específicamente en relación con el acceso al transporte escolar para los estudiantes.</p> |
| Hechos | <p>En los expedientes T-9.516.179 y T-9.542.631 se presentaron solicitudes de tutela relacionadas con la garantía del servicio de transporte escolar para estudiantes en distintas localidades de Colombia.</p> <p>En el primer caso, Ignacio, en representación de sus hijos y otros estudiantes del Colegio 1 en Piedecuesta, Santander, presentó la tutela contra la Secretaría de Educación Municipal. Argumentó que el servicio de transporte escolar había sido suspendido, afectando a 22 estudiantes, incluidos sus hijos. A pesar de sus esfuerzos por restablecer el servicio a través de derechos de petición, la respuesta de la Secretaría no fue satisfactoria. Sin embargo, el Ministerio de Educación Nacional y la Secretaría de Educación Municipal se desvincularon de la situación, argumentando que la responsabilidad recaía en las entidades territoriales. A pesar de la insistencia de Ignacio, el juez de primera instancia declaró improcedente la tutela por falta de legitimación en la causa por activa, decisión que fue confirmada en segunda instancia.</p> <p>En el segundo caso, Luisa, representante legal de su hijo Mateo, presentó la tutela contra diversas entidades debido a la falta de transporte escolar desde su residencia en el barrio Bonanza hasta el Colegio 2 en Jamundí, Valle del Cauca. Aunque el servicio de transporte se había suspendido y Luisa tuvo que costear un transporte particular, las entidades accionadas argumentaron que no tenían los recursos necesarios para garantizar el transporte de todos los estudiantes. El juez de primera instancia negó los derechos solicitados, indicando que la familia también era responsable de garantizar el transporte y que el municipio había implementado un plan adecuado. Esta decisión no fue impugnada.</p> <p>En ambos casos, a pesar de los esfuerzos de los solicitantes por garantizar el servicio de transporte escolar para los estudiantes, las decisiones judiciales concluyeron que no se vulneraron los derechos fundamentales de los niños, y que la responsabilidad recaía en las entidades territoriales y en las familias en última instancia.</p> |

Consideraciones

Los casos se centran en la falta de transporte escolar para estudiantes, lo que afecta su derecho a la educación. Los solicitantes presentaron acciones de tutela para resolver esta situación, pero las decisiones judiciales no les otorgaron la protección solicitada.

Problema jurídico:

El problema jurídico radica en determinar si la falta de transporte escolar constituye una vulneración directa de los derechos fundamentales a la educación de los estudiantes, y en caso afirmativo, si las autoridades pertinentes tienen la obligación de garantizar este servicio y si los solicitantes tienen legitimación para demandarlo a través de una acción de tutela.

la Sala Sexta de Revisión estudia dos solicitudes de tutela relacionadas con la suspensión del servicio de transporte escolar por parte de las Secretarías de Educación Municipales de Piedecuesta, Santander, y Jamundí, Valle del Cauca.

En el Expediente T-9.516.179, Ignacio, en representación de sus hijos, solicita la tutela contra la Secretaría de Educación Municipal de Piedecuesta, alegando que la suspensión del transporte escolar vulnera el derecho a la educación. La Secretaría argumenta que la suspensión se basó en criterios de priorización y que la distancia puede ser cubierta a pie. La Sala determina que la Secretaría no vulneró los derechos fundamentales de los niños y actuó dentro de sus competencias.

Respecto al caso de los estudiantes Camilo y Eduardo, la Sala determina que la negativa de la Secretaría de Educación Municipal de Piedecuesta a ofrecerles servicio de transporte escolar no vulnera su derecho a la educación, dado que la distancia entre su residencia y la institución educativa es corta y asequible a pie. Sin embargo, insta a la Secretaría a organizar una reunión con los padres de familia para discutir la viabilidad de mejorar el servicio de transporte en el área.

En el Expediente T-9.542.631, Luisa, en representación de su hijo Mateo, presenta una solicitud similar contra la Secretaría de Educación Municipal de Jamundí. La Secretaría argumenta que la suspensión del transporte no vulneró el derecho a la educación y que la familia tiene recursos para cubrir los gastos de transporte. La Sala concluye que la Secretaría no vulneró el derecho fundamental a la educación del estudiante.

En cuanto al caso de Mateo, la Sala reconoce que la distancia entre su residencia y la institución educativa requiere transporte vehicular. Sin embargo, considera que la negativa de la Secretaría de Educación Municipal de Jamundí a ofrecerle transporte escolar está justificada por los criterios de priorización socioeconómica establecidos. Aun así, insta a la Secretaría a ofrecerle un cupo en

una institución educativa más cercana a su hogar y proporcionar apoyo a su madre durante este proceso.

la Sala analiza si la suspensión del transporte escolar constituye una vulneración del derecho a la educación de los estudiantes y si las autoridades competentes tienen la obligación de garantizar este servicio, considerando los criterios de priorización utilizados por las entidades territoriales.

Resuelve

PRIMERO. En el expediente T-9.516.179, CONFIRMAR la Sentencia del 15 de junio de 2023 proferida por el Juzgado Octavo Penal del Circuito de Bucaramanga con Funciones de Conocimiento, que modificó la Sentencia del 28 de abril de 2023 del Juzgado Primero Penal Municipal con Funciones Mixtas de Piedecuesta, Santander, en el sentido de negar el amparo solicitado por el señor Ignacio.

SEGUNDO. INSTAR a la Secretaría de Educación Municipal de Piedecuesta, Santander, a que organice un espacio de concertación con los padres de familia de los estudiantes del sector de las Piñas, que incluya al señor Ignacio, y las autoridades del Colegio 1, con el objeto de discutir acerca de la viabilidad de prestar el servicio de transporte escolar en dicho sector, teniendo en cuenta la corta distancia que existe para llegar a la institución educativa.

TERCERO. En el expediente T-9.542.631, CONFIRMAR la Sentencia del 5 de mayo de 2023 proferida por el Juzgado Primero Civil Municipal de Jamundí, Valle del Cauca, que negó el amparo solicitado por la señora Luisa.

CUARTO. INSTAR a la Secretaría de Educación Municipal de Jamundí, Valle del Cauca, a que le ofrezca un cupo escolar a Mateo en una institución educativa que se encuentre ubicada más cerca a su lugar de residencia y le brinde el acompañamiento necesario a la señora Luisa en este proceso de cambio.

QUINTO. ORDENAR a la Secretaría General de esta corporación que suprima de toda publicación del presente fallo, los nombres y los datos que permitan identificar a los accionantes y a sus hijos. La reserva también recae sobre la información de los expedientes que esté siendo publicada en la página web de la corporación. Igualmente, ordenar por conducto de la Secretaría General, a los jueces de tutela y a las autoridades vinculadas al trámite que se encarguen de salvaguardar la intimidad de las personas mencionadas.

SEXTO. LIBRAR por Secretaría General la comunicación prevista en el artículo 36 del Decreto Ley 2591 de 1991.

| | |
|----------------------------|---|
| Referencia de la sentencia | <p>TRIBUNAL DE ARBITRAJE APP GICA S.A. contra AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI. Bogotá, Octubre veinticuatro (24) de dos mil veintitrés (2023).</p> |
| Hechos | <p>El 07 de marzo de 2012, la Asociación Público Privada APP GICA S.A., presentó a la ANI una propuesta de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada para:</p> <p>Realizar los estudios, diseños, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de la segunda calzada Ibagué-Cajamarca y la operación y mantenimiento del sistema vial conformado por las siguientes vías: Variante Chicoral, Variante Gualanday, Gualanday - Ibagué, Gualanday - Espinal, Variante Picalaña, Ramal Norte y trazado existente Ibagué - Cajamarca.</p> <p>En virtud de lo anterior, el CONPES emitió concepto previo favorable sobre tal propuesta y la ANI expidió una resolución que dio viabilidad a la iniciativa privada. Es por ello, por lo que, para la ejecución del proyecto se celebraron diversos otrosí para modificar varios apéndices técnicos.</p> <p>Problema jurídico: ¿se afectó la estructura tarifaria del contrato de concesión como consecuencia de la materialización del riesgo de elusión a cargo de la ANI porque ella no permitió la construcción y operación de la caseta de control para el recaudo del peaje de cocora?</p> |
| Consideraciones | <p>En cuanto a la elusión y evasión:</p> <p>En el Laudo se define la elusión de la siguiente manera:</p> <p><i>“Los efectos desfavorables derivados de la elusión de los usuarios de los peajes, entendida como el uso legítimo de nuestras vías alternas, no contempladas actualmente”</i></p> <p><i>“La elusión de los usuarios de los Peajes se define como el uso legítimo de vías alternas no contempladas en los estudios de tráfico del proyecto por decisiones discrecionales del Estado que deriva en el no paso por las Estaciones de Peaje del Proyecto, generando un efecto negativo dada una reducción en los ingresos del mismo”.</i></p> <p>Y, por otro lado, se define la evasión del pasaje así:</p> <p><i>“Ocurre total o parcialmente cuando desde el principio se toma y se usa la vía objeto del pago de la tarifa de peaje y además de pasar por ella, incluida la caseta de peaje, no se paga o se paga menos de lo que corresponde a la tarifa del peaje”.</i></p> <p>Diferencias entre ambos conceptos:</p> |

| Aspecto | Elusión | Evasión |
|--------------------|--|--|
| Naturaleza | Legal | Ilícita |
| Castigo | No tiene castigo, pero puede ser sancionable | Sancionable según el estatuto tributario |
| Causa | Provocada por la misma ley | Incumplimiento directo de la ley |
| Objetivo | Evitar o disminuir el pago de impuestos | Incumplir con el pago de impuestos |
| Enfoque | En la inconsistencia de la ley | En el efecto del incumplimiento tributario |
| Sanción específica | No hay una sanción específica en el estatuto | Sancionada según el Artículo 658-2 del estatuto tributar |

Lo anterior es importante, puesto que, la buena fe, que se presume, no ha sido desvirtuada por ninguno de los sujetos contractuales y procesales y, además, conforme a lo pactado con una autoridad pública, el acuerdo de voluntades le imprimió al Concesionario la confianza legítima que se deriva de la actuación y decisión de la administración aún en sede contractual, como prolongación o extensión del principio de la buena fe contractual.

Sobre las pretensiones de la demanda:

El tribunal respaldó las pretensiones presentadas por la parte demandante, confirmando así la validez y el cumplimiento del contrato de concesión. Dichas pretensiones incluyen la celebración del contrato como culminación de la propuesta de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada, el cumplimiento de todas las etapas previas a la firma del contrato, la entrega del modelo financiero detallando aspectos económicos y financieros, la inclusión del monto del VIP (retribución al proponente) en dicho modelo, y la cobertura del VIP mediante la cesión del derecho al recaudo de tarifas de peaje. Además, se reconoce la construcción de una caseta de control de peaje como parte integral del contrato de concesión.

Resuelve

Tras analizar las disputas entre APP GICA S.A. y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, ha resuelto declarar no probadas las excepciones de mérito presentadas por la ANI y reconocer que el Contrato de Concesión 002 de 2015 se celebró como resultado de una propuesta de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada. Se establecieron responsabilidades, incluyendo la terminación anticipada del contrato, compensaciones económicas y procesos de reversión e liquidación de la infraestructura. La ANI fue condenada a pagar costas.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <p>Referencia de la sentencia</p> | <p>CONSEJO DE ESTADO Sala de lo contencioso administrativo Sección Tercera RADICADO No.: 11001-03-26-000-2022-00173-00 RECURSO EXTRAORDINARIO DE ANULACIÓN DE LAUDO ARBITRAL - <u>Unificación de jurisprudencia.</u></p> |
| <p>Tema</p> | <p>Decisión sobre la anulación del laudo arbitral del 14 de marzo de 2024 con la finalidad de resolver las diferencias contractuales entre la parte convocante, sociedad SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE S.A. - SI 99 S.A., la parte convocada, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO, el cual acogió parcialmente las pretensiones de la demanda.</p> <p>En particular, Transmilenio S.A. interpuso el recurso extraordinario de anulación debido a que, en su consideración, el Tribunal actuó <i>sin jurisdicción</i> al decidir sobre el impacto de la Resolución 589 de 2017 al equilibrio económico del contrato porque, entre otros, modificó la forma de remuneración del concesionario.</p> <p>La presente decisión también <i>unificó la jurisprudencia</i> al respecto de la jurisdicción de los Tribunales Arbitrales al estudiar los posibles perjuicios causados derivados de un acto administrativo que modifique medidas de reconocimiento, pagos e indemnización en el marco contractual, ya que tales implican un juicio de validez y legalidad del acto y, por lo tanto, corresponden a la jurisdicción de lo contencioso administrativo. Así, se argumenta que el estudio de todo tipo de decisión que afecte las condiciones y términos contractuales, por sí mismos, implican juzgar la validez de acto administrativo, lo cual no hace parte de la jurisdicción de los tribunales arbitrales.</p> |
| <p>Hechos</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. En 2017, la Gerencia General de Transmilenio emitió la Resolución 589 y 691 de 2017, en las cuales se modificó unilateralmente el Contrato de Concesión 001 de abril de 2000, el cual tuvo como objetivo realizar la explotación comercial del servicio público de transporte de Transmilenio. Esto implicó un modificación al valor final de remuneración del concesionario al incluir un nuevo indicador de distancia para medir el desempeño de la flota de vehículos que prestan el servicio, junto a otras medidas. 2. Debido a esto, en noviembre de 2019, la sociedad SI 99 S.A. - concesionario presentó demanda arbitral de carácter contractual en contra de Transmilenio S.A., cuyas pretensiones, entre otras, solicitaban que se condene a Transmilenio a pagarle a la convocante la suma de \$23.777'.235.484 con el fin de restablecer el equilibrio económico del contrato alterado por la expedición de las resoluciones mencionadas. |

Consideraciones

3. Así, posteriormente, Transmilenio S.A., presentó demanda de reconvencción en la cual argumentó, entre otros, que algunos desincentivos -operativos y por incumplimiento de los niveles de satisfacción- impuestos al contratista fueron legales. De igual forma, se mencionó que el pacto arbitral en su cláusula, 131.3, expresa que la modificación unilateral del contrato no debe someterse a arbitramento.
4. De acuerdo al proceso arbitral, el 11 de julio de 2022, el tribunal de arbitramento profirió el respectivo laudo, en el cual se desestimaron la mayoría de las excepciones formuladas por Transmilenio S.A. y confirmaron que las Resoluciones 589 y 691 de 2017 efectivamente alteraron el equilibrio económico del Contrato de Concesión 001 de 2000.
5. Debido a esta decisión y en el término previsto, la sociedad convocada, Transmilenio S.A., interpuso recurso extraordinario de anulación en contra del mencionado laudo, con apoyo en la causal de falta de jurisdicción o competencia al considerar que el análisis sobre un posible desequilibrio del contrato derivado de las resoluciones mencionados implican por sí mismas un juicio sobre validez y, por lo tanto, no son competencia de un tribunal de arbitramiento, si no, de la jurisdicción de lo contencioso administrativo.

Problema jurídico:

¿El tribunal de arbitraje, al analizar una posible afectación al desequilibrio económico del contrato entre el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE S.A. - SI 99 S.A y la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO, con ocasión de la expedición de la Resolución 589 de 2017 que modificó la remuneración final del concesionario, falló *sin jurisdicción* al decidir -en efecto- la legalidad del acto administrativo, asunto propio de la jurisdicción de lo contencioso administrativo?

Al respecto, la sección tercera del Consejo de Estado consideró:

1. En el presente caso se afirma la *falta de jurisdicción* (y no de competencia), ya que no se trata de un asunto autorizado por la ley para que, según las partes, se acuerde a resolver en un proceso arbitral; si no, la imposibilidad legal para que los árbitros se pronuncien sobre la legalidad de los actos administrativos.
2. Respecto a la posibilidad de analizar los efectos económicos de los actos administrativos, expedidos con fundamento en poderes excepciones, manifestó: "*esto* no significa que ellos puedan cuestionar su validez. En efecto, en la Ley 1563 de 2012 no existe ninguna referencia colegir que los árbitros puedan conocer de la legalidad de este tipo de actos administrativos". En este sentido, la alteración del equilibrio

Decisión

económico del contrato -que se implementó mediante una decisión administrativa- no constituyó sólo un efecto económico de la misma.

3. En esta medida, y en consideración al análisis conjunto que debe realizarse entre una medida que afecte en materia económica el negocio jurídico y, en sí, la validez y legalidad sobre el ejercicio de la función administrativa, se unificó la jurisprudencia en la materia afirmando que los árbitros carecen de jurisdicción para pronunciarse sobre estas disposiciones y cualquier controversia en torno a ellas deberá surtirse a través de la jurisdicción de lo contencioso administrativo. Así, el acto de modificación unilateral con efectos en la economía del contrato tiene una relación inescindible con la validez del acto.
 1. UNIFICAR JURISPRUDENCIA en los siguientes términos:
“Las medidas de reconocimiento y pago de las compensaciones e indemnizaciones y la aplicación de mecanismos de ajuste de las condiciones y términos contractuales, con el fin de mantener la ecuación o equilibrio inicial, son inescindibles al ejercicio de las potestades previstas en el artículo 14 de la Ley 80 de 1993. Los litigios que versen sobre tales medidas y mecanismos comprometen un juicio de validez y legalidad sobre el ejercicio de la función administrativa y no solamente sobre sus efectos económicos; por tanto, los árbitros carecen de jurisdicción para pronunciarse sobre esas disposiciones, y cualquier controversia en torno a ellas deberá surtirse a través de la correspondiente impugnación judicial ante esta jurisdicción especializada.”
 2. En el caso en concreto, *“DECLARAR PARCIALMENTE FUNDADO el recurso extraordinario de anulación interpuesto por TRANSMILENIO S.A., en contra del laudo arbitral del 11 de julio de 2022, por haberse configurado la causal 2 del artículo 41 de la Ley 1563 de 2012, en lo relativo a la falta de jurisdicción (...).”*