



Universidad
Externado
de Colombia

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

N°24

BOLETÍN VIRTUAL

MARZO DE
2026

DEPARTAMENTO DE DERECHO DEL TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Desde 1991, el **Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte** estudia el 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 Roperó Martínez

Monitores: Isabella Espinosa Parra y Erick Santiago
Porrás Acosta

Historia y logros del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte en el marco de los 140 años de la Universidad Externado de Colombia

Por: Manuel Guillermo Sarmiento García.

Director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte.

El 17 de Marzo de 1.992, con la presencia del Rector Fernando Hinecrosa se firmó el acta de constitución del Centro de Estudios de Derecho de la Navegación, que tuvo como antecedente fundamental un convenio académico celebrado en el año 1.991, entre la Universidad La Sapienza de Roma y la Universidad Externado de Colombia, que permitió que el Profesor Gustavo Romanelli, Director en ese entonces del Istituto di Diritto della Navigazione de la Universidad La Sapienza de Roma, y posteriormente distintos profesores de dicha Universidad y otras Universidades italianas, como los profesores Leopoldo Tullio, Stefano Zunarelli, Gabriele Silingardi, Michele Comenale, Massimo Deiana, Alessandro Zampone y Luca Ancis, visitaran nuestra Casa de Estudios para participar en los numerosos eventos académicos que se han realizado a lo largo de esos treinta y tres años de existencia del Departamento, así como también ha facilitado que el director del Departamento y profesores de la Universidad Externado de Colombia hayan viajado a las Universidades italianas a participar en eventos académicos organizados por estas, en desarrollo del convenio suscrito en el año 1.991, que se ha venido renovando periódicamente y que hoy en día mantiene su vigencia.

El Centro de Estudios de Derecho de la Navegación cambio posteriormente su nombre a Centro de Estudios de Derecho del Transporte que fue adscrito inicialmente al Departamento de Derecho Comercial, adquiriendo posteriormente autonomía administrativa y financiera, como unidad académica independiente y convirtiéndose en el año 2.002 en el Departamento de Derecho del Transporte, que ha sido un referente en el país en el estudio e investigación de todas las modalidades del transporte: terrestre, marítimo, aéreo, fluvial y multimodal, tanto de pasajeros como de carga, ampliando su actividad académica a partir del año 1.994, con la apertura de la Especialización Internacional en Derecho del Transporte, curso de posgrado único en el país, que se ha venido realizando en forma ininterrumpida durante los últimos treinta y tres años, contando hasta la fecha con treinta y dos promociones y la participación de cuatrocientos veintiocho estudiantes, tanto nacionales como extranjeros.

Este curso de posgrado en el año 2.024 obtuvo por parte del Ministerio de Educación Nacional un nuevo registro calificado con el nombre de Especialización en Derecho del Transporte, que tuvo como objeto actualizar el plan de estudios a las nuevas realidades del transporte en Colombia.

Como complemento de este curso de posgrado y en el campo de la educación continuada, el Centro de Estudios primero, y posteriormente el Departamento han realizado múltiples actividades académicas: diplomados, seminarios, congresos, cursos de capacitación, publicaciones, participación del Director y los profesores en eventos académicos nacionales e internacionales, etc., dirigidos tanto al sector público como privado, que han permitido la difusión y el estudio del derecho del transporte en el país y en el exterior.

Se destaca especialmente la celebración de los siguientes seminarios con la participación de conferencistas y profesores universitarios internacionales: Tres seminarios internacionales sobre derecho marítimo y aeronáutico, seis seminarios internacionales sobre transporte aéreo, dos seminarios sobre infraestructura, tres seminarios internacionales sobre infraestructura férrea y unas jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial, en alianza con la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, ALADA.

A partir del año 2017 se inició un importante intercambio académico con la Universidad del País Vasco, con sede en Bilbao, que ha permitido que el profesor Jose Manuel Martín Osante, catedrático de derecho mercantil de dicha Universidad y Director de la Revista de Derecho del Transporte, visite todos los años nuestra Universidad y participe en los diferentes eventos académicos que realiza el Departamento, y de igual forma el Director del Departamento viaje a la ciudad de Bilbao para participar como conferencista en los eventos organizados por la Universidad del País Vasco, haciendo parte igualmente del proyecto de investigación denominado: "El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevos desafíos jurídicos del sector marítimo y portuario", financiado por el Ministerio Español de Ciencia e Innovación y por la Agencia Estatal española de investigación.

Como consecuencia de este intercambio se renovó en el año 2025 el convenio de colaboración académica con la Universidad del País Vasco por cinco años.

Con el auge de los proyectos de infraestructura de transporte en las primeras décadas del presente siglo, el Departamento detectó la necesidad de incursionar en este campo, para lo cual adicionó a su nombre el Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte a partir del año 2016, que ha permitido que el estudio y la investigación del derecho del transporte se complemente con el análisis de su infraestructura, con la apertura en el año 2016 de la Maestría en Derecho Privado, Persona y Sociedad con énfasis en Transporte, Logística e Infraestructura, que tuvo seis promociones, con la participación de cincuenta y seis estudiantes, continuando en el año 2019 con el primer curso de Especialización en Derecho de la Infraestructura, igualmente único en el país y que ya completa seis promociones y la participación de ciento noventa y dos estudiantes, curso de posgrado que recientemente obtuvo la renovación del registro calificado por parte del Ministerio de Educación Nacional, por un período de siete años.

En los tres últimos años y debido al éxito que ha tenido la especialización en derecho de la infraestructura y a la realización de varios seminarios internacionales sobre este tema, se estructuró una nueva maestría en este campo, con la colaboración de la Cámara Colombiana de Infraestructura, que tiene un enfoque eminentemente casuístico, y que bajo la metodología del estudio del caso, con la participación de docentes expertos en la materia, que en su mayoría han sido protagonistas de los proyectos objeto de estudio, les va a permitir a los estudiantes un conocimiento integral, teórico-práctico del amplio y complejo mundo de la infraestructura y de la importancia que tiene para el desarrollo del país.

Esta nueva maestría se inició con su primera promoción en el primer semestre del presente año con diez y ocho estudiantes y esperamos que sea sostenible en el tiempo.

Estos programas de posgrado, los seminarios y congresos internacionales, los diplomados y cursos de capacitación, están apoyados por los canales de comunicación que tiene el Departamento, como son la página web, el boletín virtual que se publica periódicamente, el blog de transporte que se alimenta diariamente con las noticias y las opiniones del sector transporte y recientemente con los webinar que se realizan mensualmente y nuestro podcasts: construir, volar y navegar, que permiten la difusión de nuestras actividades académicas.

Finalmente quiero agradecer a las directivas de la Universidad y a los tres rectores que ha tenido la Universidad, durante estos treinta y tres años de vida del Departamento, profesores Fernando Hiestrosa, Juan Carlos Henao y Hernando Parra, por la confianza y el apoyo que me han otorgado como Director y al impulso que le han dado a las actividades académicas que le han permitido a la Universidad y a nuestro Departamento convertirse en el líder y referente indiscutible en el estudio y la investigación del transporte y su infraestructura en Colombia.



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 “Cláusulas reputacionales para la contratación en la infraestructura”, un análisis sobre el alcance, los retos y las implicaciones jurídicas de estas cláusulas en los procesos contractuales, así como su relación con el *compliance* y la gestión del riesgo en los proyectos de infraestructura.

Escúchalo: [aquí](#).

NOVEDADES BIBLIOGRÁFICAS: LIBRO SOBRE LA REACTIVACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA.



Esta obra colectiva, resultado del II Seminario Internacional de Infraestructura y Transporte Férreo organizado por el Departamento, compila los aportes de destacados académicos y profesionales del sector, nacionales e internacionales, en torno a los principales desafíos, lecciones históricas y perspectivas del transporte férreo en el país.

Mediante el estudio de casos emblemáticos como la Primera Línea del Metro de Bogotá, los proyectos Regiotram y la experiencia británica en infraestructura ferroviaria, la obra ofrece una visión crítica, rigurosa y especializada sobre los principales desafíos y modelos de estructuración jurídica, financiera e institucional del transporte férreo.

Compralo: [aquí](#).

PROGRÁMATE CON NUESTROS PRÓXIMOS WEBINARS



Los invitamos a agendarse y participar en nuestros próximos webinars, espacios de análisis y discusión sobre los temas más relevantes del sector.

Abordaremos temas como: El panorama inversionista en infraestructura para 2026: riesgos, oportunidades y seguridad jurídica; análisis sobre la nueva regulación de los *slots* en los aeropuertos colombianos; la consulta previa en proyectos de infraestructura: límites, tensiones y buenas prácticas para su implementación efectiva; el panorama jurídico y económico del transporte marítimo en 2026: desafíos regulatorios, logísticos y de competitividad, entre otros asuntos de actualidad.

Una oportunidad para actualizarse, intercambiar perspectivas y anticipar los retos del sector. ¡Los esperamos!

NOTICIAS:

CORFICOLOMBIANA INGRESA AL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE ENTRETENIMIENTO CON LA ADQUISICIÓN DEL 51 % DE SENCIA (APP EL CAMPÍN)

Corficolombiana, filial de Grupo Aval, anunció la adquisición del 51 % de Sencia S.A.S., sociedad concesionaria de la Asociación Público-Privada para la renovación integral del Estadio El Campín en Bogotá. El proyecto, con un plazo estimado de 29 años, contempla una inversión cercana a 2,4 billones de pesos y un periodo de construcción aproximado de cinco años.

La operación representa la incursión estratégica de la *holding* en el segmento de infraestructura de entretenimiento mediante un esquema de Asociación Público-Privada (APP), incorporando un activo urbano de uso mixto que articulará un estadio con capacidad para 50.000 espectadores, equipamientos culturales, hotel, áreas comerciales y corporativas, así como espacios públicos y soluciones de estacionamiento, bajo un modelo integral de desarrollo, operación y mantenimiento.



[CONSULTA AQUÍ](#)

EL DECENIO DE LA ONU PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE (2026-2035): SEIS PILARES PARA TRANSFORMAR LA LOGÍSTICA GLOBAL

La Organización de las Naciones Unidas lanzó en Nueva York el Decenio para el Transporte Sostenible (2026-2035), iniciativa que posiciona al transporte y la logística como ejes estratégicos de la transición hacia economías más eficientes, seguras y bajas en carbono. El inicio del Decenio estuvo acompañado por una declaración conjunta de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la Presidencia de la COP30 y el Ministerio de Transporte de Brasil, subrayando el papel estructural del transporte en la resiliencia logística y el cumplimiento de metas climáticas.

El plan de acción propone la implementación de instrumentos multilaterales como el Convenio TIR (Transporte Internacional Routier), el fortalecimiento de capacidades técnicas y la adopción de soluciones sostenibles basadas en evidencia. Asimismo, articula seis pilares estratégicos: *acceso equitativo, descarbonización y energías limpias, eficiencia logística, movilidad urbana centrada en las personas, transporte seguro y limpio, y ciencia, tecnología e innovación.*

En términos sectoriales, el Decenio redefine la logística como componente central de la política pública global, promoviendo digitalización, neutralidad tecnológica y cooperación público-privada para conciliar competitividad, sostenibilidad y desarrollo territorial durante la próxima década.



[CONSULTA AQUÍ](#)

NOTICIAS:

AEROCIVIL RESPONDE A LA PROCURADURÍA SOBRE LA EVENTUAL MODIFICACIÓN DEL RÉGIMEN DE SLOTS AEROPORTUARIOS (RAC 3)

El 5 de febrero de 2026, la Aeronáutica Civil respondió a la Procuraduría Delegada Preventiva y de Control de Gestión 2 en relación con la posible modificación del régimen de asignación y monitoreo de slots aeroportuarios (Apéndice A del RAC 3*).

La entidad informó que actualmente adelanta un análisis técnico y jurídico para evaluar ajustes a la regulación, proceso que se encuentra en etapa de formulación de Propuesta de Enmienda (PDE), conforme al procedimiento previsto en el RAC 11 y bajo la coordinación de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica.

En su respuesta, la Aerocivil explicó que los slots son autorizaciones administrativas temporales sobre bienes de uso público y que, en esa medida, su regulación corresponde a la competencia del Estado sobre la infraestructura aeroportuaria. También indicó que el proceso incluirá espacios de transparencia y participación, como la publicación de la propuesta para comentarios y la evaluación de las observaciones recibidas.

*El Apéndice A del RAC 3 es la norma que establece las directrices, criterios y procedimientos para la asignación de franjas horarias (slots) en los aeropuertos de Colombia. Su propósito central es optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria (pistas, plataformas y terminales) cuando la demanda de vuelos supera la capacidad disponible.

Los puntos clave que trata este apéndice incluyen:

- Incluye las reglas de seguimiento para asegurar que los slots asignados se utilicen efectivamente, evitando el acaparamiento y promoviendo la conectividad.
- Define los niveles de coordinación (Nivel 1, 2 y 3) basados en la saturación de la infraestructura.
- Establece los criterios de prioridad (como el derecho histórico) y los procedimientos para que las aerolíneas soliciten, obtengan y devuelvan slots.
- Detalla las responsabilidades de las empresas de transporte, los explotadores aeroportuarios y el facilitador de horarios o coordinador.

[CONSULTA AQUÍ](#)



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**.

HORARIO

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

MODALIDAD

Presencial - Bogotá D.C.

¡INSCRIPCIONES ABIERTAS!

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DEL TRANSPORTE

Universidad
Externado
de Colombia

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte
e Infraestructura de 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, TE INVITAMOS A CONOCER NUESTROS PROGRAMAS:

SEMINARIO EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

El Seminario de Derecho de la Infraestructura, dirigido a **estudiantes de tercer año de Derecho**, ofrece un espacio para profundizar en la regulación y gestión de proyectos de infraestructura. A través del estudio de la contratación estatal, asociaciones público-privadas, y licitaciones, los estudiantes comprenderán el funcionamiento legal y financiero de estos proyectos y desarrollarán habilidades para la gestión y resolución de conflictos complejos.

INTENSIFICACIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

Esta intensificación, dirigida a **estudiantes de quinto año de Derecho**, 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

La intensificación en Derecho Aeronáutico está dirigida a **estudiantes de quinto año** 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.

TABLA DE CONTENIDO:

PROYECTOS DE LEY

SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE LEY

DECRETOS Y RESOLUCIONES

**JURISPRUDENCIA NACIONAL E
INTERNACIONAL**

DOCTRINA

PL - 18 de 2025 Senado

>>>> BOLETÍN VIRTUAL

[CONSULTA AQUÍ](#)

POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

El Proyecto de Ley 18 de 2025 Senado tiene por objeto regular distintos aspectos relacionados con la operación de las estaciones de peaje en el país, con énfasis en la movilidad, el trato diferencial a ciertos usuarios y la modernización del sistema de cobro.

En primer lugar, el proyecto introduce medidas para mejorar el flujo vehicular, especialmente en vías nacionales de acceso a las principales ciudades. Autoriza a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades competentes a implementar el manejo de tráfico en reversible y a levantar temporalmente las barreras de los peajes en casos de represamiento, sin que se cobre la tarifa mientras se normaliza el tránsito. Además, impone a concesionarios, a la ANI y al INVÍAS el deber de adoptar medidas preventivas para evitar congestiones, coordinar protocolos con las autoridades y garantizar la logística necesaria.

En segundo lugar, establece la obligatoriedad de una tarifa especial diferencial para vehículos de categorías I y II, dirigida principalmente a:

- Vehículos particulares cuyos propietarios o tenedores residan, trabajen o estudien en municipios aledaños al peaje.
- Vehículos de transporte público intermunicipal o especial que operen en dichos municipios.

El proyecto regula de manera detallada los requisitos de acceso, el procedimiento, el término para resolver (con silencio administrativo positivo), la duración del beneficio (cinco años), su renovación, las causales de pérdida definitiva y no definitiva, y los mecanismos de control para evitar fraudes o abusos. También establece límites, como el máximo de dos vehículos particulares por persona para acceder al beneficio.

En tercer lugar, la iniciativa impulsa la modernización del sistema de peajes, promoviendo la masificación de los peajes electrónicos. Dispone que los vehículos nuevos deberán contar con el dispositivo necesario para el pago electrónico y ordena a las entidades competentes adelantar campañas para incentivar su uso.

En suma, el proyecto busca equilibrar tres objetivos principales: (i) mejorar la movilidad y reducir los represamientos en estaciones de peaje, (ii) aliviar la carga económica para usuarios frecuentes de municipios cercanos y (iii) avanzar hacia un sistema de peajes más eficiente y tecnológico en Colombia.

PL - 467 de 2025 Cámara

>>>> BOLETÍN VIRTUAL

[CONSULTA AQUÍ](#)

POR LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 1508 DE 2012 Y SE FORTALECE LA TRANSPARENCIA, LA RENDICIÓN DE CUENTAS Y EL ACCESO A LA INFORMACIÓN EN MATERIA DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” - LEY PEAJES SIN SECRETOS.

El proyecto tiene como finalidad modificar la Ley 1508 de 2012 para fortalecer la transparencia, la rendición de cuentas y el acceso a la información pública en todos los procesos relacionados con las APP.

¿Qué busca lograr?:

1. Mayor acceso a información en la etapa de prefactibilidad, permitiendo que los ciudadanos conozcan con anticipación datos relevantes sobre proyectos propuestos bajo el esquema de APP (antes de su estructuración formal).
2. Publicación clara y oportuna de datos sobre administración y uso de recursos, especialmente cuando los proyectos implican recaudo directo de dinero de los usuarios finales (por ejemplo, peajes u otros servicios concesionados).
3. Facilitar el control social y la participación ciudadana, con el fin de que la sociedad puede evaluar y vigilar cómo se gestionan y ejecutan las APP.

PL - 203 de 2025 Senado

>>>> BOLETÍN VIRTUAL

[CONSULTA AQUÍ](#)

POR LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN DE BIENES DE USO PÚBLICO MARÍTIMOS Y COSTEROS, DE AUTORIZACIONES MARÍTIMAS PARA USOS NO PORTUARIOS, SE DICTAN MEDIDAS PARA MITIGAR LA EROSIÓN COSTERA Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES

El Proyecto de Ley 203 de 2025 Senado tiene como finalidad establecer un régimen jurídico integral para los bienes de uso público marítimo-costero, entendidos como aquellos bienes de dominio de la Nación destinados al uso de todos, tales como playas marítimas, terrenos de bajamar y aguas marítimas en todo el territorio nacional.

El proyecto responde a la necesidad de fortalecer su protección, preservación, gestión y administración, ante la dispersión y desactualización de la normativa vigente. Asimismo, la propuesta atiende la recomendación formulada por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado (Concepto del 29 de abril de 2014), que sugirió la expedición de una ley integral sobre las zonas costeras del país.

PROYECTOS DE LEY:

>>> PL - 450 de 2025 Cámara

“Por medio de la cual se crea la Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles para la población en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones”

La presente Ley tiene por objeto crear la “Tarjeta Digital de Uso de Estacionamientos Accesibles” para la población en situación discapacidad, con el fin de garantizar a las personas con movilidad reducida, temporal o permanente, o de orientación disminuida, el uso de los estacionamientos debidamente señalizados con el símbolo internacional de accesibilidad en concordancia con lo establecido por el artículo 62 de la Ley 361 de 1997.

[CONSULTA AQUÍ](#)



>>> PL - 087 de 2025 Senado

“Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales”

Busca establecer una reglamentación marco unificada que defina la fórmula para la fijación de tarifas y su incremento anual (limitándolo al IPC).

Además, introduce una distancia mínima de 150 kilómetros entre casetas de peaje , y establece que el 100% del recaudo de los peajes del INVÍAS se invertirá en la construcción, rehabilitación y conservación del corredor vial donde se realiza la recolección.

[CONSULTA AQUÍ](#)

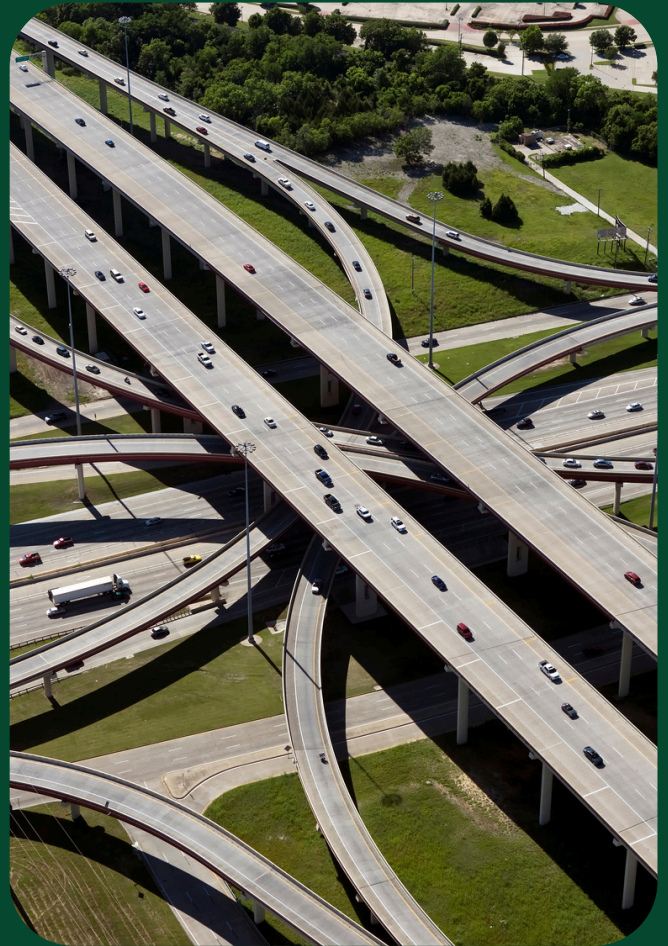
PROYECTOS DE LEY:

>>> PL - 442 de 2025 Cámara

“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”

Este 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 - 312 de 2025 Cámara

“Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”

La iniciativa propone disminuir el porcentaje del IVA que actualmente grava los tiquetes aéreos, buscando aliviar el costo para los usuarios y fomentar una mayor demanda del servicio de transporte aéreo, tanto en rutas nacionales como, eventualmente, en determinadas rutas estratégicas.

El articulado modifica las disposiciones tributarias vigentes para establecer una tarifa reducida de IVA sobre los tiquetes aéreos, definiendo el nuevo porcentaje aplicable y su entrada en vigencia. Asimismo, contempla ajustes normativos para armonizar la medida con el Estatuto Tributario

[CONSULTA AQUÍ](#)

SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE LEY:

Proyecto	Título	Fecha de radicación	Asignación	Estado del trámite
PL - 18 de 2025 Senado	Medidas sobre el paso por estaciones de peajes y tarifa especial diferencial.	21 de julio de 2025	Comisión Sexta Constitucional Permanente	Pendiente discutir ponencia para primer debate en Senado
PL - 467 de 2025 Cámara	Transparencia en Asociaciones Público Privadas	12 de noviembre de 2025	Comisión Primera Constitucional Permenante	Trámite en Comisión
PL - 203 de 2025 Senado	Régimen de bienes de uso público marítimos y costeros	27 de octubre de 2025	Comisión Segunda Constitucional del Senado	Pendiente rendir ponencia para segundo debate en Senado
PL - 450 de 2025 Cámara	Tarjeta digital de uso de estacionamientos accesibles	29 de octubre de 2025	Comisión Sexta Constitucional Permanente	Trámite en Comisión
PL - 087 de 2025 Senado	Peajes en la infraestructura de transporte	30 de julio de 2025	Comisión Sexta Constitucional Permanente	Pendiente discutir ponencia para primer debate en Senado
PL - 442 de 2025 Cámara	Sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito	22 de octubre de 2025	Comisión Sexta Constitucional Permanente	Trámite en Comisión
PL - 312 de 2025 Cámara	Tarifa del IVA en tiquetes aéreos	09 de septiembre de 2025	Comisión Tercera Constitucional Permanente	Trámite en Comisión
PL - 347 de 2026 Senado	Inspección, vigilancia y control del sistema de transporte	20 de enero de 2026	No se ha designado	Pendiente de enviar a comisión en Senado

>>>> BOLETÍN VIRTUAL

SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE LEY:

Proyecto	Título	Fecha de radicación	Asignación	Estado del trámite
PL - 225 de 2025 Senado	Servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje	27 de agosto de 2025	Comisión Sexta	Pendiente discutir ponencia para primer debate en Senado
PL - 466 de 2025 Cámara	Exención de IVA a la importación de productos: tráfico postal y envíos urgentes	12 de noviembre de 2025	Comisión Tercera Constitucional Permanente	Trámite en Comisión
PL - 228 de 2025 Senado	Actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil	27 de agosto de 2025	Comisión Sexta	Pendiente discutir ponencia para primer debate en Senado
PL - 443 de 2025 Cámara	Subsidio de transporte para presidentes de las Juntas de Acción Comunal	22 de octubre de 2025	Comisión Séptima Constitucional Permanente	Trámite en Comisión
PL - 311 de 2025 Senado	Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas	29 de octubre de 2025	Comisión Cuarta	Pendiente designar ponentes en Senado
PL - 469 de 2025 Cámara	Impuesto sobre vehículos automotores	12 de noviembre de 2025	Comisión Tercera Constitucional Permanente	Trámite en Comisión
PL- 232 de 2024 Senado	Infraestructura ferroviaria	11 de septiembre de 2024	Comisión Sexta	Pendiente discutir ponencia para segundo debate en Senado

>>>> BOLETÍN VIRTUAL

DOCUMENTOS CONPES:

CONPES 4183 de 2026: Declaración de importancia estratégica del proyecto de inversión “Fortalecimiento de la infraestructura y dotación del Hospital Universitario San Juan de Dios y Materno Infantil, centro de salud de excelencia en Colombia”

El documento presenta al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaración de importancia estratégica del proyecto de fortalecimiento de la infraestructura y dotación del Hospital Universitario San Juan de Dios y Materno Infantil, con el fin de superar su obsolescencia y recuperar su capacidad de prestación de servicios de salud en Colombia.

Para más información: [aquí](#).



CONPES 4181 de 2026: Declaración de importancia estratégica del Plan Nacional de Espacios Educativos como centro de la vida comunitaria

El documento presenta al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaración de importancia estratégica del Plan nacional de espacios educativos como centros de la vida comunitaria, que incluye los proyectos identificados con los códigos BPIN 202400000000081 y 202300000000009.

Para más información: [aquí](#).

DECRETOS Y RESOLUCIONES:

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DECRETO 1033 DE 2025

Por el cual se adiciona el capítulo 10, del Título 2, de la parte 2, del Libro 2 del Decreto 1076 de 2015, Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo relacionado con la Licencia Ambiental Solar con Diseño Optimizado - LASolar- para impulsar la transición Energética Justa y se dictan otras disposiciones.

Se introduce la Licencia Ambiental Solar (LASolar), un procedimiento acelerado que busca reducir la incertidumbre en la financiación de proyectos energía renovable.

Para más información: [aquí.](#)



MINISTERIO DE JUSTICIA Y DEL DERECHO DECRETO 0042 DE 2026

Por medio del cual se sustituye y modifica en forma parcial el Decreto 1069 de 2015, Único Reglamentario del Sector Justicia y del Derecho en lo relacionado con Métodos Alternativos de Solución de Conflictos

Para más información: [aquí.](#)



DECRETOS Y RESOLUCIONES:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RESOLUCIÓN 20256050019125 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2025

Por medio de la cual se adopta la Estrategia Global de Sostenibilidad de los proyectos de infraestructura liderados por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI para los diferentes modos de transporte

Para más información: [aquí.](#)



INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO RESOLUCIÓN 3446 DEL 17 DE DICIEMBRE DE 2025

Por medio de la cual se anuncia el proyecto Construcción de la Vía Cota, desde la Carrera 92 (Cerro La Conejera) e intersección con el Municipio de Cota en Bogotá D.C.

Para más información: [aquí.](#)

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE RESOLUCIÓN No. 83 DE 2026

Por medio de la cual se unifican las actividades de bajo impacto ambiental y que generan beneficio social al interior de las áreas de reserva forestal, sin sustracción previa, y se adoptan otras determinaciones.

Para más información: [aquí](#).



MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA RESOLUCIÓN NO. 40046 DE 2026

Por la cual se aprueba y se adopta el Plan Nacional de Desarrollo Minero 2024-2035 y se dictan otras disposiciones.

Se establece el Plan como marco para la formulación de políticas, planes y proyectos del sector, en armonía con el Ley 2294 de 2023 y la Política Minera Nacional; encarga a la Unidad de Planeación Minero-Energética su implementación, seguimiento y evaluación.

Para más información: [aquí](#).

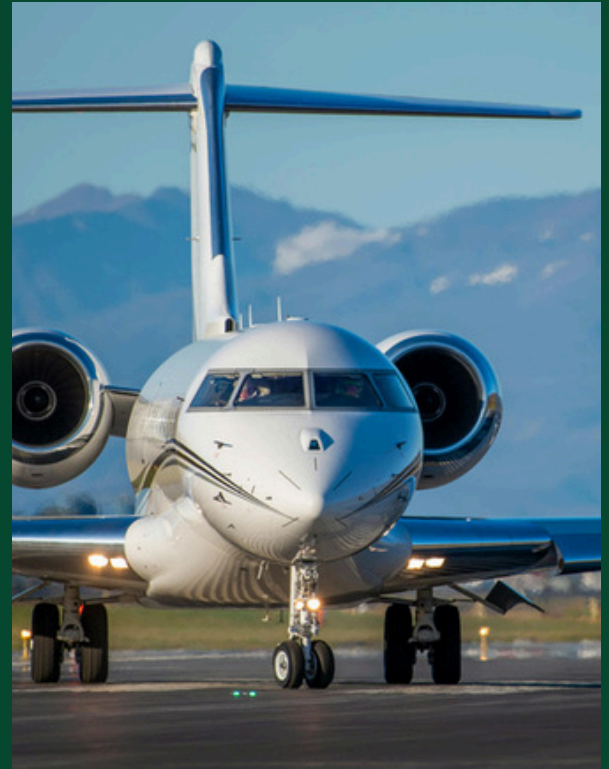


AERONÁUTICA CIVIL **RESOLUCIÓN No. 199 de 2026**

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 2026.

La resolución actualiza el régimen de tarifas, tasas y derechos por servicios aeronáuticos y aeroportuarios para 2026, en cumplimiento del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, que introduce la Unidad de Valor Básico (UVB).

Para más información: [aquí](#).



AERONÁUTICA CIVIL **RESOLUCIÓN No. 2985 DE 2026**

Por la cual se reglamentan por sectorización alturas máximas permitidas en superficies limitadoras de obstáculos, en las áreas de influencia de los aeródromos de la ciudad de Bogotá, D. C.

La resolución desarrolla estándares del Convenio de Chicago y del RAC 14, delimitando las superficies de despeje y precisando las restricciones a construcciones y plantaciones que puedan constituir obstáculos.

Para más información: [aquí](#).



Número de identificación	85001-23-33-001-2015-00319-00 Acumulado (61245) 25 de noviembre de 2025 Acción de Controversias Contractuales
Consejero Ponente	María Adriana Marín
PROBLEMA(S) JURÍDICOS	
¿El Consorcio I.E., en su condición de contratista, cumplió el contrato de vinculación del personal, así como el pago sin deducciones?	
HECHOS	
<p>1. Las controversias planteadas se originan en el marco del contrato de interventoría n.º 909 del 9 de agosto de 2011, suscrito entre el departamento de Casanare, como contratante, y el consorcio I.E., en su condición de contratista, por el valor de \$1.403.247.360, el cual tenía por objeto el seguimiento técnico del contrato de interventoría n.º 150 de 2011, que a su vez tenía por finalidad velar por la ejecución de los proyectos autorizados mediante la Ordenanza n.º 007 del 6 de septiembre de 2010 de la Asamblea Departamental de Casanare, par la construcción y mejoramiento de la infraestructura educativa.</p> <p>2. Dentro del expediente se encuentran dos procesos acumulados, en uno la parte actora es el departamento de Casanare y demandó que se declare el incumplimiento de su contratista, el consorcio I.E. 2011, toda vez que contrató el personal por orden de prestación de servicio, cuando lo pactado fue por contrato laboral, entre otros asuntos y, finalmente pidió la liquidación judicial del contrato.</p> <p>3. Dentro del otro proceso, el Consorcio I.E. 2011 pidió declarar el incumplimiento del departamento de Casanare por pagos adeudados. Igualmente, solicitó los costos por mayor permanencia, el reconocimiento de los perjuicios morales por la exposición mediática generada alrededor de este negocio jurídico, así como la pérdida de oportunidad por no poder consignar la experiencia del contrato en estudio en el Registro único de Proponentes y la imposibilidad de participar en otros procesos de selección, finalmente, la liquidación judicial del contrato.</p> <p>4. En la sentencia de Primera Instancia del 9 de noviembre de 2017, se sostuvo que no hay ninguna legal o contractual que impusiera su aceptación. Precisó que, si bien en el pliego se consignó que esta iría hasta la terminación del contrato vigilado, el texto del contrato y sus prórrogas, que fueron firmadas de mutuo acuerdo y libremente, determinaron un plazo cerrado, el cual, al cumplirse, daba lugar a la finalización del acuerdo. Por lo tanto, concluyó que no hubo incumplimiento de la entidad territorial.</p> <p>5. En la liquidación del contrato, concluyó el incumplimiento del contratista, consorcio I.E. 2011, pero sin condena, toda vez que lo único acreditado fue la estimación del perito de lo ejecutado por \$808'043.640,83, suma que no fue objetada. Consideró procedente la devolución de lo no ejecutado en los proyectos de obra. En consecuencia, en línea con las conclusiones del perito sobre el particular, concluyó que, de lo desembolsado al contratista, sólo se le debían reconocer el 69.40%, que fue la ejecución efectiva y, por consiguiente, se debía reintegrar al Departamento la suma de \$338'619.939.</p>	
CONSIDERACIONES Y DECISIÓN	
<p>El Consorcio I.E. 2011 centró su apelación en cuatro puntos: (i) el cumplimiento del contrato frente a la vinculación del personal; (ii) el pago del acta parcial n.º 3; (iii) el pago de los sobrecostos generados por las prórrogas, y (iv) el reconocimiento del valor total del precio pactado, sin la reducción proporcional a la ejecución de los proyectos. En tal orden, la Sala procederá a resolverlos. Pero la Sala delimito cada uno de ellos y aclaró que solo se limitará a resolver el primero, que corresponde al cumplimiento del contrato frente a la vinculación de personal.</p> <p>Por tanto, la Sala al analizar la obra y los estudios previos, se concluyó que no hubo incumplimiento del contratista, revocando el numeral primero de la sentencia de primera instancia, al encontrar que El pliego se limitó a señalar las variables para el factor multiplicador, pero no así una modalidad de vinculación específica. Esto resulta entendible, en la medida que el interventor, como responsable de administrar el contrato, debía analizar las particularidades de la ejecución y con base en ello fijar, entre otras, la forma de vinculación del personal requerido. En consecuencia, no se derivaba la imposición para el contratista de vincular a su personal a través de contratos laborales.</p> <p>Respecto al pago sin deducciones por el avance de las obras, la Sala determinó que la oferta del contratista se desprende que en la forma de pago no se determinó el avance de obras fuera un ítem para el cálculo del precio, ni tampoco en los documentos precontractuales.</p> <p>En ese sentido, la Sala decide:</p> <p>REVOCAR el numeral primero de la parte resolutive de la sentencia del 9 de noviembre de 2017, proferida por el Tribunal Administrativo de Casanare, por las razones aquí consignadas.</p> <p>CONDENAR en costas de segunda instancia a los integrantes del consorcio I.E. 2011, en proporción de su participación, y a favor del departamento de Casanare. En consecuencia, las agencias en derecho se fijan en la suma de un (1) SMMLV.</p>	

JURISPRUDENCIA:

CONSEJO DE ESTADO

Número de identificación	Consejo de Estado. Sección Primera. Rad. no. 08001-23-33-000-2022-00315-01 del 22 de enero de 2026. C.P.: Germán Eduardo Osorio Cifuentes,
Magistrada Ponente	Adriana Consuelo López Martínez
PROBLEMA(S) JURÍDICOS	
<p>Le correspondió a la Sala establecer si el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, el municipio de Puerto Colombia, el Área Metropolitana de Barranquilla (AMB), el departamento del Atlántico, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), la Corporación Autónoma Regional del Atlántico (CRA), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Concesión Costera Cartagena Barranquilla S.A.S., así como las sociedades SOBUSA S.A. y Cementos Argos S.A., vulneraron derechos e intereses colectivos de los habitantes del barrio Urbanización La Playa, en el Distrito de Barranquilla.</p> <p>El análisis se centró en la posible afectación de los derechos colectivos al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público; la seguridad y salubridad pública; el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna; el acceso a una infraestructura que garantice condiciones adecuadas de salubridad; y la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente.</p> <p>En particular, la Sala debía determinar si: (i) la modificación de la ruta de transporte público C16-4167; (ii) la ausencia de semaforización en la intersección de la calle 14 con carrera 51B; (iii) las condiciones de la adecuación topográfica ejecutada en el marco del proyecto Circunvalar de la Prosperidad; (iv) el riesgo de remoción en masa asociado a un talud contiguo al sector; y (v) las deficiencias en el servicio de alumbrado público, configuraban una amenaza o vulneración cierta de tales derechos colectivos, susceptible de ser amparada mediante acción popular.</p>	
HECHOS	
<ul style="list-style-type: none">• El accionante promovió acción de tutela contra una providencia proferida por el Tribunal Administrativo del Huila, al considerar que la decisión incurrió en errores de orden sustantivo y probatorio, al desconocer normas aplicables al caso y valorar indebidamente el acervo probatorio.• Sostuvo que el fallo cuestionado vulneró sus derechos fundamentales, así como los de la comunidad que afirmaba representar, especialmente el debido proceso y el acceso a la administración de justicia, al aplicar incorrectamente el marco normativo pertinente.• El juez de primera instancia negó el amparo, al concluir que la providencia impugnada fue proferida en ejercicio de la autonomía e independencia judicial, con fundamento en una interpretación razonada del derecho y una valoración probatoria sustentada, sin que se configuraran los requisitos excepcionales de procedencia de la tutela contra providencias judiciales.• Impugnada la decisión, correspondió a la Sección Primera del Consejo de Estado resolver en segunda instancia, a fin de determinar si se acreditaba la configuración de algún defecto que habilitara el control constitucional excepcional de la decisión judicial cuestionada.	
CONSIDERACIONES Y DECISIÓN	
<p>El Consejo de Estado resolvió los recursos de apelación interpuestos contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo del Atlántico y, en consecuencia, confirmó el amparo de los derechos colectivos relacionados con la seguridad y salubridad públicas, el goce del espacio público, el acceso eficiente a los servicios públicos y a una infraestructura adecuada, así como la prevención de desastres previsibles técnicamente.</p> <p>En desarrollo de lo anterior, ordenó al Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla adelantar las gestiones administrativas, financieras y contractuales necesarias para la instalación de un semáforo en la intersección de la calle 14 con carrera 51B, conforme a lo recomendado en el informe técnico del Área Metropolitana de Barranquilla. A su vez, dispuso que dicha autoridad metropolitana, una vez instalada la infraestructura de control vial, adopte las actuaciones necesarias para el restablecimiento de la ruta de transporte público C16-4167.</p> <p>Asimismo, la Sala ordenó a la Agencia Nacional de Infraestructura y a la Concesión Costera Cartagena Barranquilla S.A.S. fortalecer el cerramiento y las medidas de control en el área correspondiente a la adecuación topográfica del proyecto vial, bajo el seguimiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.</p> <p>Igualmente, impuso al Distrito la obligación de implementar las acciones recomendadas por la Oficina de Gestión del Riesgo, orientadas a mitigar el riesgo asociado al talud identificado en el sector. Finalmente, ordenó al Distrito de Barranquilla y al Municipio de Puerto Colombia coordinar la instalación y el mantenimiento de luminarias en el tramo señalado de la calle 14, con el fin de garantizar condiciones adecuadas de seguridad y uso del espacio público.</p>	

JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL*

ESPAÑA

Sentencia	Sentencia núm. 212/2025, de 6 de junio de 2025, del Juzgado de Primera Instancia núm 7 de Vigo. ECLI:ES:JPI:2025:492.
Ponente	María Belén Velázquez Turnes
TEMA	
Derecho de compensación por retraso en el vuelo	
CONTENIDO	
<p>El objeto del presente procedimiento consiste en una reclamación de cantidad en concepto de compensación económica derivada de la incidencia surgida en la llegada de un vuelo con retraso, y por haberse ocasionado gastos de parking derivados de tal incumplimiento parcial del contrato de transporte aéreo.</p> <p>Aprueba además el Tribunal que el pago de esa compensación económica no exime a la compañía aérea demandada de la obligación de indemnizar al pasajero de los gastos adicionales en los que hubiera incurrido con motivo del retraso siempre que resulten plenamente acreditados. Y ello es así porque la normativa comunitaria no es incompatible con la aplicación de nuestra normativa nacional, concretamente, del art. 1124 CC, que legitima a cualquiera de las partes contratantes el derecho a exigir de la contraria el pago de los daños y perjuicios ocasionados con motivo del incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato. En el caso de autos, habiendo acreditado documentalmente la parte actora los gastos de Parking y que los mismos tienen su origen y causa en la incidencia surgida con motivo del incumplimiento del contrato de transporte aéreo por parte de la demandada, se procede a estimar también dicha pretensión ejercida de forma acumulada, pues si el vuelo llegara a su hora tal daño y perjuicio no se habría producido (C. R. A. M.).</p>	

Sentencia	Sentencia núm, 613/2025, de 8 de mayo, de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15.a). ECLI:ES:APB:2025:3888.
Ponente	Juan Francisco Garnica Martín
TEMA	
Daños y perjuicios por cancelación de vuelo	
CONTENIDO	
<p>La litis que se sustancia en el presente proceso parte de la demanda interpuesta contra una compañía aérea reclamándole daños y perjuicios derivados de la cancelación de diversos vuelos entre Guayaquil y Barcelona como consecuencia de las restricciones al transporte aéreo derivadas de la entrada en vigor de las normativas en materia de Covid. La compañía aérea demandada ofreció hasta seis vuelos alternativos hasta el siguiente mes, todos ellos fueron finalmente cancelados. Ante ello, los demandantes se vieron forzados a contratar vuelo con otra compañía, con el que finalmente consiguieron viajar a Barcelona. Reclamaban la suma del importe de los billetes de avión así como daños producidos.</p> <p>Aprueba el Tribunal que la demanda debe ser estimada respecto a la cantidad reclamada por el vuelo de sustitución contratado con los pasajeros. En cambio, respecto de las cantidades reclamadas por otros gastos el Tribunal no lo procede a estimar acreditado que responden a otro nexo causal, la pandemia, de la que no se puede hacer responsable a la demandada (C-R-A-M).</p>	

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

DOCTRINA:

La nueva economía del tiempo logístico: efectos regulatorios y financieros de los Decretos 1017 y el Decreto 1469 del 2025

Autor: Juan Pablo Cano Cuestas*.

La regulación del transporte de carga en Colombia atraviesa una transformación que redefine la gestión del tiempo logístico y las obligaciones entre generadores de carga, empresas de transporte y propietarios de vehículos. Desde 2022 se avanza hacia un modelo más técnico y verificable, con horas logísticas mínimas obligatorias y sistemas de trazabilidad basados en GPS que se integran al Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC.

En 2025, dos cambios normativos generaron un impacto que actualmente afecta a muchas empresas de transporte de carga terrestre: el Decreto 1017, que reduce de 12 a 8 horas el umbral de horas máximas de cargue y descargue, para efectos de reconocer compensaciones por "Stand By"; y el Decreto 1469, que incrementó sustancialmente el salario mínimo para el año 2026, elevando el costo de dichas compensaciones toda vez que están cuantificadas en salarios mínimos diarios legales vigentes. Estos ajustes, sumados a las particularidades de operación según el sector, aumentó los costos para empresas de transporte, lo cual exige revisar acuerdos entre el originador de la carga y la empresa de transporte, específicamente, en las responsabilidades y compensaciones por demoras y criterios para imputar tiempos no atribuibles a las empresas de transporte.



[CONSULTA EL TEXTO COMPLETO EN EL BLOG DEL DEPARTAMENTO](#)

*Abogado de la Universidad Católica de Colombia, Especialista en Gestión Pública e Instituciones Administrativas de la Universidad de los Andes y Derecho de la Infraestructura por la Universidad Externado de Colombia, miembro del Semillero de Investigación en Transporte e Infraestructura de la Universidad Externado de Colombia. Datos de contacto: juan.cano@estructura.com.co