



BOLETÍN INFRAESTRUCTURA

Julio
-
2025



POSSE | HERRERA | RUIZ

1. Nuevas oportunidades de negocio

- "Fase VI" del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. – SITP. Provisión de Flota e Infraestructura de Recarga eléctrica de los Patios "El Vínculo" y "Calle Sexta".

2. Actualización Proyectos

- Pasto Popayán (concesión vial)  Actualización.
- Villeta guaduas (concesión vial)  Actualización.
- IP Sogamoso-aguazul-Maní-El Yucao  Actualización.
- Línea 2 del Metro de Bogotá  Actualización.
- PTAR Cúcuta  Actualización.

3. Temas jurídicos de interés

- Resolución del Ministerio de Transporte No. 20253040008665 de 2025
- Concepto C- 132 de 2025 – Colombia Compra Eficiente
- Concepto C – 150 de 2025 – Colombia Compra Eficiente
- Sentencia de Constitucionalidad C-211 del 6 de junio de 2024
- Concepto C-412 de 2025 – Colombia Compra Eficiente

BOLETÍN:

ÁREA DE INFRAESTRUCTURA

1. Nuevas oportunidades de negocio

Fase VI” del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. – SITP. Provisión de Flota e Infraestructura de Recarga eléctrica de los Patios “El Vínculo” y “Calle Sexta

La Fase VI del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá está en marcha y en virtud de ello Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. (Transmilenio) ha iniciado el proceso de selección para la adjudicación de un contrato que tiene objeto “Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios la explotación de la prestación del servicio público de transporte terrestre, automotor, urbano, masivo de pasajeros del SITP en su componente de Provisión de Flota.”

En noviembre de 2024 se publicó el proyecto de pliego de condiciones y de acuerdo con el cronograma incluido por Transmilenio, el proyecto se encuentra en etapa de ajustes y observaciones con el objetivo de lograr la adjudicación en diciembre de 2025.

La adquisición de estos buses eléctricos y de bajas emisiones beneficiará a más de 2 millones de usuarios al día y reducirá al menos 33,300 toneladas de CO2 al año.

2. Actualización Proyectos

Pasto-Popayán (concesión vial)

Tras cumplir con los requisitos técnicos, financieros y legales, el tramo entre El Estanquillo y la ciudad de Popayán fue viabilizado y registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional a cargo del (DNP). Con los estudios de factibilidad completados, la ANI dará apertura al proceso de selección y publicación del pliego de condiciones de la APP el 14 de julio de 2025.

El alcance del proyecto incluye la construcción de 14 túneles, 116 puentes vehiculares, 12 puentes peatonales y 5 intersecciones nuevas a nivel y desnivel, toda infraestructura nueva. A mediados de junio, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió el concepto de no objeción de condiciones financieras y aprobación de valoración de obligaciones contingentes y plan de aportes del proyecto. Según los tiempos previstos por la ANI, la Fase de Construcción del proyecto culminaría aproximadamente en el 2030.

Por su parte, el tramo Estanquillo-Pasto se encuentra con diseños en etapa de factibilidad y lo siguiente es la elaboración de los estudios y diseños definitivos, cuyo proceso de selección cerró en mayo de este año con 30 ofertas recibidas y un presupuesto oficial de \$ 3.355 millones de pesos. La firma Lemione Rivera Ingenieros Asociados S.A.S. fue seleccionada para la ejecución del contrato de consultoría, el cual tiene por objeto “Actualización y complementación de estudios y diseños corredor Pasto – El Estanquillo para el mejoramiento y rehabilitación de Pasto – La Mina - Chachagüí; Doble calzada La Mina – Chachagüí sur y variante Chachagüí en doble calzada, departamento de Nariño”. La adjudicación marca el inicio técnico para la obra que tendrá una intervención integral de cerca de 70 km, con 62,4 km de nueva calzada entre El Estanquillo y Timbío, y una variante de 5,1 km en Chachagüí, clave para mejorar la movilidad hacia Popayán y el suroccidente del país.

Villeta-Guaduas (concesión vial)

El proyecto vial Villeta–Guaduas–El Korán, desarrollado bajo el esquema de alianza público-privada de iniciativa pública, avanza en su fase de estructuración con un 79 % de progreso en los estudios de factibilidad. Esta iniciativa cuenta con una inversión estimada de COP 4,9 billones en CAPEX y COP 2 billones en OPEX, e incluye la intervención de 82 kilómetros de corredor vial, con 18 kilómetros de doble calzada y 59 kilómetros de rehabilitación y mejoramiento de la vía existente. Actualmente, los estudios de prefactibilidad y factibilidad han finalizado, y se encuentra en trámite la obtención del concepto de no objeción del Ministerio de Hacienda sobre las condiciones financieras, la valoración de riesgos contingentes y el aval fiscal, con miras a presentar el proyecto ante el CONFIS. Se espera que la apertura del proceso licitatorio tenga lugar en el segundo semestre de 2025, permitiendo avanzar hacia la adjudicación y posterior fase de preconstrucción, que incluye adquisición predial y obtención de licencias ambientales. Este proyecto busca mejorar la conectividad entre el centro del país y el occidente.

Sogamoso-Aguazul-Maní-El Yucaco

El proyecto vial Sogamoso – Aguazul – Maní – El Yucaco, estructurado como una APP de iniciativa pública, contempla la intervención de 240 km de corredor, distribuidos en 66 km de mejoramiento, 174 km de rehabilitación, y la operación y mantenimiento integral del trayecto. La concesión estaba diseñada para ejecutarse en un plazo de 29 años, con 1,5 años de preconstrucción y 3 años de obra, y con una inversión estimada de \$0,86 billones en CAPEX y \$1,82 billones en OPEX. Sin embargo, según el Informe de Gestión de 2024 de la ANI, el proyecto se encuentra actualmente con factibilidad suspendida, debido al colapso del puente Los Grillos en agosto de 2023, infraestructura ubicada en el corredor a concesionar.

Paralelamente, el INVÍAS adelanta estudios de prefactibilidad para una solución alternativa en el tramo Curisí – Pajarito, mientras que la ANI evalúa nuevas alternativas para el corredor. La continuidad del proyecto dependerá del cierre de la prefactibilidad y la emisión del Documento de Aprobación de Alternativa (DAA) por parte del INVÍAS.

Línea 2 del Metro de Bogotá

La segunda Línea, que conectará a la Primera Línea que viene desde Bosa y Kennedy en el occidente de la ciudad, empezará en la calle 72 con Caracas e irá por esta misma calle hasta la avenida Ciudad de Cali, continuando por la ALO y la calle 145 hasta el sector Fontanar del Río, donde está ubicado el patio taller. El plazo para la presentación de propuestas vence el 20 de agosto de 2025 y la adjudicación está prevista para diciembre.

PTAR Cúcuta

Ese Proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa pública, que avanza de manera significativa en su fase de estructuración, busca sanear hasta el 80 % de las aguas residuales del área metropolitana haciéndolas viables para la agricultura del municipio y beneficiando a más de un millón de habitantes al mitigar la contaminación del río Pamplonita. A la fecha, se ha finalizado la

estructuración técnica, jurídica y financiera, bajo el liderazgo de la IFC, y se han priorizado tres puntos estratégicos de localización: quebrada Tonchalá, quebrada Seca y el río Pamplonita. En materia ambiental, en 2024 se radicó el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), iniciándose formalmente el trámite de licenciamiento. Actualmente, el proyecto se encuentra en etapa de evaluación por parte de la ANLA, a la espera de la visita técnica y del pronunciamiento definitivo. Con una inversión estimada de 1,2 billones de pesos, cofinanciada en un 70 % por la alcaldía, la PTAR Cúcuta tiene prevista su licitación para el primer semestre de 2026.

3. Temas jurídicos de interés

RESOLUCIÓN NÚMERO 20253040008665 DE 2025

Mediante la resolución 20253040008665 de 2025, el Ministerio de Transporte adoptó la tercera categorización parcial de las vías a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que conforman el Sistema Nacional de Carreteras. Dicha categorización se hace con el objetivo, de un lado, de asignar competencias y responsabilidades frente a la ejecución de actividades asociadas a la construcción, mantenimiento, rehabilitación y operación, así como también respecto de la gestión de recursos que se presenten en el marco de la ejecución de proyectos y, de otro, de organizar la gestión de proyectos a nivel macro.

Vale la pena señalar que esta tercera categorización parcial no constituye, por sí misma, una autorización para intervenir físicamente las vías listadas ni para ejecutar obras en ellas, sino que brinda un criterio técnico y de organización del inventario vial nacional, al constituirse como una herramienta de planeación e información para el sector vial. La resolución enfatiza que cualquier intervención en estas carreteras seguirá sujeta a las autorizaciones y trámites exigidos por la regulación vigente, independientemente de su categoría asignada.

CONCEPTO C-132 DE 2025 – AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA (CCE)

A través del Concepto C – 132 de 2025, CCE resolvió una consulta relacionada con la eventual inhabilidad para celebrar un contrato administrativo de administración delegada de interventoría si previamente se cuenta con otro suscrito para obra pública. El análisis integró tres categorías jurídicas relevantes en el marco de la contratación y ejecución contractual pública. En primera medida, se hizo referencia al régimen de inhabilidades e incompatibilidades en la contratación pública, asunto frente al cual reiteró que se trata de una clase de excepción al derecho fundamental para contratar con el Estado, establecido por ley para proteger la moralidad, transparencia e igualdad en la contratación.

Como segunda categoría, abarcó los contratos interadministrativos, entendidos como acuerdos que se desarrollan entre entidades públicas, con el objetivo de trabajar en conjunto para el cumplimiento de sus funciones y cuya modalidad de selección, según el Decreto 1082 de 2015, es la contratación directa.

En tercer lugar, se refirió a la figura de la administración delegada, cuyo alcance, en el marco jurídico colombiano, ostenta dos vías a saber: i) el de un contrato de mandato o ii) como una

modalidad de pago. En ese sentido y frente al tema puntual de la consulta, concluyó que la configuración de la inhabilidad dependerá del uso que le de la entidad a la administración delegada en cada situación, en la medida en el que si se adopta como forma de pago en ambos contratos, en efecto habría inhabilidad, contrario a lo que sucedería si lo que se contrata es un mandato para la gestión de un proyecto y otro para la gestión de una interventoría.

CONCEPTO C-150 DE 2025 – AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA (CCE)

En el marco de un interrogante respecto de la acreditación de la disponibilidad presupuestal para un proyecto de APP de Iniciativa Privada, la CCE emitió respuesta mediante Concepto C-150 de 2025, en el cual llevó a cabo un análisis sobre aspectos clave para las Asociaciones Público-Privadas (APP) de Iniciativa Privada en etapa de factibilidad. Indicó que, aun cuando sea el originador privado el obligado a financiar los estudios a través de un patrimonio autónomo, lo cierto es que la entidad estatal beneficiaria del proyecto es quien deberá suscribir directamente los contratos con los consultores encargados de la evaluación técnica, y no la fiduciaria, asignación de actividades que busca garantizar el ejercicio de la responsabilidad y el control público sobre insumos que serán determinantes para decidir sobre la viabilidad del proyecto.

Además de ello, puso de presente que los recursos aportados por el privado mantienen su carácter de fondos privados, incluso cuando se destinan a etapas precontractuales de proyectos públicos, de forma tal que no se incorporan al Tesoro ni requieren apropiación presupuestal ni certificado de disponibilidad (CDP) para su ejecución, por lo que la certificación de la fiduciaria administradora del patrimonio autónomo es suficiente para la correspondiente acreditación.

Este criterio permite delimitar con claridad las competencias de las entidades públicas y las obligaciones del originador privado en la fase preparatoria de proyectos APP.

SENTENCIA DE CONSTITUCIONALIDAD N° C-211/24 – CORTE CONSTITUCIONAL

Mediante la Sentencia C-211 de 2024, la Corte Constitucional analizó la constitucionalidad del artículo 41 de la Ley 1ª de 1991, el cual dispone el régimen sancionatorio para concesionarios y operadores portuarios. La Corte declaró la exequibilidad de la norma y reafirmó el principio de legalidad en materia sancionadora, propio de la potestad sancionatoria administrativa.

En este caso, la Corte precisó que la ley en materia sancionatorio debe cumplir tres requisitos esenciales: (i) describir claramente las conductas sancionables, (ii) ofrecer referencias normativas suficientes si se usan conceptos abiertos, y (iii) fijar las sanciones o los criterios para graduarlas. Esto garantiza que los posibles sancionados conozcan de antemano las reglas del juego y evita arbitrariedades.

Además, el fallo recalcó que solo el Congreso puede definir por ley las faltas y sanciones, sin delegar estos elementos esenciales a reglamentos o autoridades administrativas. Bajo este análisis, concluyó que el artículo 41 cumple con los estándares de legalidad, al ofrecer descripciones claras de las infracciones y sus consecuencias.

Esta decisión refuerza la seguridad jurídica en el sector de infraestructura, dejando claro que toda potestad sancionadora en ámbitos como transporte, servicios públicos o vías debe estar sustentada en normas legales claras, garantizando el respeto por los derechos de los regulados.

CONCEPTO C-412 DE 2025 – AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA (CCE)

En respuesta a una consulta sobre las nociones, alcance y contenido de los contratos de concesión regulados por la Ley 80 de 1993 y el régimen de las Asociaciones Público-Privadas (APP) creado por la Ley 1508 de 2012, CCE, mediante Concepto C – 412 de 2025, aclaró, en primera medida, que se trata de esquemas de vinculación de capital privado que coexisten y no se excluyen entre sí. No obstante, resalto que la activación de cualquiera de los dos requiere del cumplimiento de ciertas reglas y condiciones, en aras de ajustar las etapas del proyecto al marco normativo correspondiente.

El concepto explicó que los contratos de concesión definidos en el artículo 32 de la Ley 80 siguen vigentes y pueden celebrarse como una forma válida de vinculación del sector privado. No obstante, señaló que cuando un proyecto cumpla con los elementos y requisitos de una APP, debe someterse al régimen especial de la Ley 1508.

En ese sentido, aclaró que la Ley 1508 no derogó ni reemplazó la Ley 80, ni los regímenes sectoriales especiales, como los aplicables a concesiones mineras o de espectro, sino que se trata de una regulación especial para un tema particular, de manera que es deber de las entidades públicas evaluar cada proyecto y determinar si se ajusta al régimen de APP o si puede contratarse bajo otro mecanismo.

Este boletín es de carácter informativo.
No constituye asesoría legal ni representa
la posición de la firma frente a los temas
tratados.

Para más información, puede
comunicarse con:

Cristina Vásquez

cristina.vasquez@phrlegal.com