

Newsletter de Infraestructura en Colombia

Julio de 2025

Ofrecemos las principales novedades legales y de mercado para el sector de infraestructura en Colombia que resultan de interés para los diferentes actores que confluyen en el sector. En este documento, se relacionan proyectos de ley, nuevas normas, jurisprudencia y acontecimientos relevantes para el sector.

Sentencias y laudos arbitrales

El laudo arbitral sobre el contrato entre Concesión Vías del Nus S.A.S. (VINUS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ordena restablecer la ecuación económica

El 25 de enero de 2016, Concesión Vías del Nus S.A.S. (VINUS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) suscribieron el contrato de concesión bajo esquema de APP No. 001 de 2016 que tenía como objeto “la elaboración de estudios de trazado y diseño Geométrico y los Estudios de Detalle, financiación, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del Proyecto “Concesión Vías del Nus”, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás apéndices del Contrato”.

En el marco de la ejecución del contrato surgieron dos situaciones que, de acuerdo con el concesionario, ocasionaron la ruptura de la ecuación económica del contrato y que fueron objeto de análisis en el laudo arbitral del 1 de julio de 2025: (i) se expidió el Decreto 050 de 2023, que suspendió el ajuste tarifario de los peajes con base en el IPC y (ii) la ANI aún no había entregado la estación de peaje Niquía al VINUS (de acuerdo con el Laudo Arbitral proferido el 7 de noviembre de 2023 con radicado 135526, la no entrega del peaje rompió la ecuación económica del contrato).

En ese sentido, primero, el Tribunal analizó la expedición del Decreto 050 de 2023 para determinar si la suspensión del ajuste tarifario constituía una alteración sobreviniente no imputable a VINUS que rompió la ecuación económica del contrato —y por la cual la ANI debía responder—, o si dicha suspensión correspondía a un riesgo previsto, en cuyo caso aplicarían los mecanismos de compensación establecidos en el contrato. El Tribunal afirmó que la medida administrativa no configuraba un riesgo de menor recaudo, pues, “(...) en estricto sentido, [el recaudo] no se alteró, pero la moneda sí perdió poder adquisitivo en perjuicio del concesionario al no actualizarse la tarifa que lo comprende”. En ese sentido, el Tribunal aseguró que el Decreto 050 de 2023 alteró la ecuación económica del contrato. Así mismo, concluyó que la decisión contenida en el decreto y la posterior comunicación de la ANI constituyeron un hecho del príncipe, al ser decisiones unilaterales adoptadas en ejercicio de funciones públicas que rompieron la ecuación económica del contrato. A pesar de las normas expedidas en 2024 que permitieron la actualización de las tarifas, el Tribunal consideró que se mantuvo el desequilibrio y ordenó a la ANI a restablecer la ecuación contractual.

Segundo, el Tribunal analizó si persistía la ruptura de la ecuación económica del contrato debido a que aún no se había entregado la estación de peaje Niquía, a pesar de que el Laudo 135526 ordenó recomponer dicha ecuación. En este, se reconocieron los ingresos no percibidos entre el 2 de agosto de 2021 y el 31 de marzo de 2023, por lo que la controversia actual recaía sobre los valores dejados de percibir a partir del 1 de abril de 2023, hasta que la estación sea entregada y

opere conforme a lo pactado. En la medida en que, a la fecha en que fue analizada la controversia, la ANI aún no había entregado el peaje y no había restablecido la ecuación económica del contrato, el desequilibrio se mantenía y la ANI también debía restablecer la ecuación contractual por este concepto.

Por todo lo anterior, el Tribunal condenó a la ANI a pagar a VINUS diferentes sumas relativas a las controversias relacionadas con la implementación del Decreto 050 de 2023, correspondientes a los peajes activos en la concesión. Así mismo, condenó a la ANI a pagar a VINUS una suma equivalente a los ingresos no obtenidos por la ausencia de la estación de peaje.

El laudo arbitral de E-SOMOS contra Transmilenio y ENEL define responsabilidades por infraestructura de carga eléctrica y otros reclamos

El 12 de diciembre de 2019, Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. (Transmilenio) y E-SOMOS Alimentación S.A.S. (E-SOMOS) suscribieron el Contrato de Concesión No. 762 de 2019, cuyo objeto era otorgar en concesión no exclusiva la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros en la Unidad Funcional 5 del Sistema Integrado de Transporte Público, mediante la operación de flota eléctrica. En el marco de dicho contrato, el día 10 de diciembre de 2020 E-SOMOS celebró el Contrato de Suministro de Energía Eléctrica CN-202- 00510 con Terpel Energía S.A.S. E.S.P., cuyo objeto era la adquisición de energía en bloque para el suministro de la flota.

De acuerdo con lo argumentado por E-SOMOS, las siguientes circunstancias afectaron la ejecución de los contratos: (i) ENEL Colombia S.A. E.S.P. (ENEL) “no entregó oportunamente la infraestructura de carga eléctrica; (ii) Transmilenio aplicó descuentos sobre la remuneración de E-SOMOS, basados en la no validación de pasajeros en el sistema; y (iii) se instaló un tótem publicitario denominado “Terpel Voltex”, ubicado en las estaciones de recarga que, según E-SOMOS, constituía explotación comercial no autorizada que afectaba el equilibrio económico del contrato. Además, E-SOMOS argumentó que, dado el carácter funcionalmente integrado del contrato de concesión y el contrato de suministro de energía, existía coligación contractual que justificaba la solidaridad en la responsabilidad entre Transmilenio y ENEL.

En relación con la infraestructura de carga eléctrica, el Tribunal determinó que existieron retrasos en la entrega de las estaciones de recarga y que ENEL omitió la instalación oportuna de filtros compensadores, lo cual produjo costos adicionales. No obstante, el Tribunal consideró que E-SOMOS no logró acreditar en su totalidad la cuantía de los perjuicios ni el nexo causal entre la omisión de ENEL y el impacto económico. Adicionalmente, en cuanto a los descuentos efectuados por Transmilenio, el Tribunal afirmó que eran legítimos, por estar expresamente previstos en las cláusulas contractuales, y subrayó que E-SOMOS tenía la obligación contractual de garantizar la validación como mecanismo de control de ingresos. Respecto del tótem publicitario, el Tribunal concluyó que no se acreditó perjuicio económico directo ni afectación al equilibrio económico del contrato, negando las pretensiones indemnizatorias. Finalmente, de acuerdo con el Tribunal, si bien los contratos se encontraban funcionalmente interrelacionados para cumplir un fin económico unitario, dicha coligación no implica la solidaridad en las responsabilidades de las partes, pues debe probarse el vínculo causal específico entre el hecho generador y el daño alegado.

En consecuencia, el Tribunal declaró: (i) parcialmente probados los incumplimientos contractuales de ENEL en la entrega y adecuación de la infraestructura de carga eléctrica, (ii) negar la mayor parte de las pretensiones indemnizatorias de E-SOMOS por falta de prueba suficiente y por tratarse en algunos casos de riesgos inherentes a la actividad concesionada, (iii) reconocer la legalidad de los descuentos efectuados por Transmilenio, (iv) exonerar a esta entidad de responsabilidad por la instalación del tótem “Terpel Voltex”, y (v) condenar parcialmente a ENEL a responder frente a Transmilenio por costos específicos vinculados a las deficiencias técnicas en la infraestructura.

La sentencia C-244 de 2025 de la Corte Constitucional declaró inexecutable el cobro de valorización en vías nacionales

Por medio de la sentencia C-244 de 2025, con ponencia del Magistrado Miguel Polo Rosero, la Corte Constitucional declaró la inexecutable del artículo 280 de la Ley 2294 de 2023 por incumplir el principio de unidad de materia. El artículo 280 de la mencionada ley modificó el inciso segundo del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016 “por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones”. De acuerdo con esta modificación, el artículo dictaba que “la Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto”. La Corte consideró que, si bien la norma podía guardar alguna relación con las metas, planes y programas del Plan Nacional de Desarrollo, la relación no era directa ni inmediata, en la medida en la que no había claridad sobre la necesidad de modificar la temporalidad prevista para la imposición de la contribución por valorización. En ese sentido, concluyó que no era evidente que no se pudieran ejecutar los proyectos de infraestructura vial planteados en la Ley 2294 de 2023 sin la modificación introducida por la misma.

Noticias relevantes

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) presenta una demanda de controversias contractuales contra Grupo Portuario S.A.

La ANI anunció el 29 de mayo de 2025 que presentó ante el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca una demanda de controversias contractuales contra Grupo Portuario S.A., concesionario del Muelle 13 en Buenaventura, con el objeto de anular la Resolución No. 20233030018615 del 23 de diciembre de 2023. Según la ANI, dicha resolución incorporó modificaciones sustanciales al contrato de concesión sin cumplir requisitos legales en materia portuaria, ambiental y administrativa. Concretamente, no se efectuó la reversión efectiva del muelle ni se contaron con conceptos definitivos de las autoridades ambientales, lo que podría generar riesgos para el entorno portuario.

El Ministerio de Transporte entregó el nuevo tramo que conecta a Bogotá con la Calera

El 13 de junio de 2025, el Ministerio de Transporte inauguró un tramo vial de 3,2 kilómetros entre Bogotá y La Calera, mejorando significativamente la movilidad en la región. Esta obra fue ejecutada por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) en colaboración con la Gobernación de Cundinamarca, que aportó los estudios y diseños necesarios. El proyecto abarca el trayecto La Cabaña – El Triunfo – El Codito, beneficiando directamente a más de 35.000 habitantes de zonas como Guasca, Guatavita, Gachalá y Junín. La intervención incluyó la pavimentación del corredor, la construcción de 11 alcantarillas nuevas y mejoras en el drenaje pluvial, lo que ha reducido los tiempos de desplazamiento de más de una hora a aproximadamente 10 minutos en condiciones óptimas. Además, se mejoró el acceso a servicios básicos para comunidades como San José y San Antonio Márquez, y se generaron 200 empleos locales durante la ejecución de la obra.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) publica los pliegos definitivos del proyecto vial el Estanquillo – Popayán

El 14 de julio la ANI dio apertura al proceso licitatorio de iniciativa pública bajo la modalidad de Asociación Público-Privada del proyecto el Estanquillo – Popayán.

Según el cronograma del proceso, se tiene previsto el cierre para el día 24 de noviembre de 2025 y la adjudicación para el 30 de diciembre.

Con el desarrollado de dicho proyecto, el gobierno busca optimizar la movilización de carga entre el centro y el suroccidente de Colombia.

GARRIGUES

Avenida Calle 92 No. 11-51 Piso 4
Bogotá D.C. (Colombia)
T +57 601 326 69 99
bogota@garrigues.com

Síguenos en:



© 2025 J&A Garrigues, S.L.P. | La información de esta página es de carácter general
y no constituye opinión profesional ni servicio de asesoramiento legal o fiscal.

garrigues.com