

EDNA KATHERINE RINCÓN MORENO¹

DIEGO ANDRÉS SOSA INAMPÚES²

Reactivación del sistema ferroviario en Colombia: Análisis crítico de las alianzas público - privadas como propuesta.

¹Abogada, Universidad Santo Tomás de Tunja (2023). Estudiante de la Especialización en Contratación Estatal, Universidad Santo Tomás de Tunja (En curso)

² Ingeniero Industrial, Universidad Santo Tomás. Seccional Tunja (2023). Estudiante de la Especialización en Contratación Estatal, Universidad Santo Tomás de Tunja (En curso)

RESUMEN

Con la presentación del nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” se planteó como uno de los ejes fundamentales de la economía del país, la propuesta de la construcción y reactivación del sistema ferroviario en Colombia, con las modalidades de transporte de carga y de pasajeros, para generar sinergias en el transporte multimodal, con lo cual se contribuye a que el país continúe avanzando en diferentes aspectos, como el económico, jurídico, ambiental y social y de este modo lograr saldar el atraso histórico en el que ha quedado por la falta de desarrollo en la materia. Sin embargo, dicha reactivación se ve truncada por varias dificultades como los vacíos normativos de los posibles instrumentos de contratación a usar, por eso con el presente artículo de investigación realizamos un recorrido desde el análisis histórico de la regulación del transporte ferroviario en Colombia, continuando con un estudio sobre la normativa y aplicación de las asociaciones público - privadas en Colombia, para finalizar con un análisis crítico de los aspectos a mejorar en la regulación de alianzas público-privadas y así ser implementadas de manera exitosa en el sector ferroviario.

PALABRAS CLAVE

Contratación, Alianza público-privada, sistema ferroviario, reactivación, normatividad.

ABSTRACT

With the presentation of the new National Development Plan 2022 - 2026 “Colombia World Power of Life”, the proposal for the construction and reactivation of the railway system in Colombia, with the modalities of cargo and passenger transport, was raised as one of the fundamental axes of the country's economy, to generate synergies in multimodal transport, thus contributing to the country to continue advancing in different aspects, such as economic, legal, environmental and social and thus achieve to settle the historical backwardness in which it has been left due to the lack of development in the matter. However, such reactivation is truncated by several difficulties such as regulatory gaps in the possible contracting instruments to be used, so with this research article we make a tour from the historical analysis of the regulation of rail transport in Colombia, continuing with a study on the regulation and implementation of public-private partnerships in Colombia, ending with a critical analysis of the aspects to be improved in the regulation of public-private partnerships and thus be implemented successfully in the railway sector.

KEY WORDS

Contracting, Public-private partnership, railway system, reactivation, regulatory framework.

INTRODUCCIÓN

Históricamente el sector ferroviario se ha presentado como un sistema sólido y necesario, no solo en el país, sino en todas las grandes economías del mundo,

que a través del transporte de carga y pasajeros les ha permitido a los países a nivel mundial explotar las funciones de este y obtener avances respecto de la economía, la tecnología, y el medio ambiente, que les permite estar mucho más adelante en cuanto a desarrollo y regulaciones.

Se establecen como modelos de referencia gracias a la productividad y beneficios que demuestran tener en cuanto a eficiencia en el transporte, los costos, el tiempo y la compatibilidad con el medio ambiente.

Sin embargo, el hecho de que estén tan avanzados y su desarrollo sea de la magnitud actual, hace que países como el nuestro se encuentre muy relegado y con demasiados atrasos que perjudican la economía de la nación, y en consecuencia generan que no haya productividad en muchas regiones. Al mencionado atraso de este sistema en el país, deben sumarse los problemas actuales de contaminación producidos por el consumo elevado de combustibles (gasolina y diésel) en las carreteras.

Es por esto por lo que la reactivación, construcción y mantenimiento del sistema ferroviario en Colombia se presenta como una nueva oportunidad de avance para el país, bajo la cual podrá posicionarse nuevamente en el nivel de competitividad que puede ofrecer como país productor de mercancías y que representan mayor productividad y capacidad de competencia con los países latinoamericanos más fuertes en la materia.

Aunque los beneficios son innegables y la propuesta es excelente, el proyecto se ha quedado corto con la regulación y normativa que pretenden hacerlo realidad.

La mayor dificultad de la reactivación ha sido la forma de materializarla, los parámetros, requisitos, normatividad y estándares bajo los cuales se puede realizar, es decir, en esquemas como el del Plan Maestro Ferroviario se presenta la importancia de implementar el sistema, pero dejando descuidados aspectos

como la falta de regulación económica, jurídica, técnica, ambiental, social y contractual.

De esta manera, la base de nuestra investigación será el análisis de las alianzas público – privadas como modelo de contratación, para poder cumplir el objetivo de implementar un sistema ferroviario eficiente que brinde la competitividad que requiere Colombia, y lograr que se conviertan en el mejor mecanismo para lograrlo.

La metodología del presente artículo de investigación tendrá un enfoque cualitativo y se realizará mediante métodos descriptivo y analítico, por lo que se investigarán fuentes de información para recolección de datos que constituirán la base fundamental para el análisis crítico respecto del uso de asociaciones público– privadas como modelo de contratación en el sistema ferroviario de Colombia.

De este modo, se hace necesario realizar un exhaustivo análisis de los aspectos jurídicos que se relacionan en el sistema ferroviario y en las asociaciones público – privadas, con el fin de encontrar un camino jurídico viable para que la reactivación del sistema ferroviario colombiano se convierta en realidad.

I. Contexto Histórico Normativo Del Sector Ferroviario En Colombia

La primera ley que se expide en Colombia relacionada con los sistemas ferroviarios data del año 1835, la cual consistía en otorgar concesiones de ferrocarril, esta ley se materializó por primera vez con la construcción del ferrocarril de Panamá, entre 1849 y 1854, es así como el sistema ferroviario nace de la necesidad de impulsar las exportaciones de café, tabaco, cacao y bananos, convirtiéndose en un impulsor de la economía del país.

Los sistemas ferroviarios en Colombia continúan su uso alrededor del siglo XIX con la ley 104 de 1882, la cual se resume en un sistema de concesiones en donde el estado otorgaba al constructor el monopolio de la ruta concesionada.

La segunda vía ferroviaria del país se componía de 27 kilómetros entre Barranquilla y Puerto Colombia, construida por una firma alemana, luego de esto, gracias a la ley 52 de 1872, nace el proyecto de ferrocarril del norte, que unía Bogotá con el océano Atlántico y en 1874, se contrata la construcción del tramo de Puerto Berrio – Medellín, con una distancia de 193 kilómetros.

La tercera construcción de ferrocarril estableció una conexión entre Cúcuta – Puerto Villamizar, 40 kilómetros al norte en la frontera con Venezuela y entró en servicio en el año 1888, hito importante en la historia del ferrocarril colombiano porque es la única construcción ferroviaria que permite la unión de este sistema con el exterior.

Más adelante, la empresa Cisneros construye el ferrocarril del Pacífico, entre Cali–Buenaventura, de 174 kilómetros y termina hasta 1915. Casi 40 años después, la ley 76 de 1920 estipula, “Los ferrocarriles de cualquiera clase construidos en Colombia estarán sujetos a las prescripciones de la presente Ley y de los Decretos reglamentarios que el Gobierno dicte en su desarrollo.” (“LEY 76 DE 1920 - Portal ANI”) (Ley 76, 1920).

Al mismo tiempo, las construcciones de vías ferroviarias continúan a lo largo del país, comprendiendo recorridos como; Puerto Wilches – Bucaramanga, más adelante desde La Dorada – Girardot – Tolima – Huila, la vía comprendida entre Santa Marta y el río Magdalena la cual más adelante llegó hasta Fundación, el tramo entre Bogotá – Facatativá, Flandes – Ibagué, Cartagena – Calamar, Bogotá – Zipaquirá, Cartago – Manizales, Ambalema – Ibagué, Bogotá – Sogamoso, tramos que iniciaron su construcción entre los años de 1878 y 1921, y es de resaltar que debido al abandono que ha sufrido este sector a lo largo de la historia algunos de estos tramos ya no existen.

Mientras tanto la ley 102 de 1922 permitió una mayor inversión y expansión del sistema ferroviario en el país, en donde se concertó;

“Autorízase al Gobierno para que contrate dentro del país o fuera de él, con personas naturales o jurídicas, de derecho privado, un empréstito o empréstitos hasta por cien millones de dólares o veinte millones de libras esterlinas oro, destinados a la construcción y desarrollo de las vías férreas, al mejoramiento de los puertos y a las principales vías fluviales de la Nación”. (Ley 102, 1922)

Esta ley ordenó darles preferencia a ciertos tramos ferroviarios y de esta forma inició la construcción de vías férreas entre; Cartagena – Popayán, Popayán - Pasto – Ipiales – Tumaco.

Posteriormente por recomendaciones del Banco Mundial, en 1954 se estableció la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia, para unificar los sistemas existentes. El informe que entregó el Banco Mundial también recomendó; la construcción de la vía férrea entre Puerto Wilches y Dorada, que se denominaría el ferrocarril del Atlántico, este hecho fue la última inversión que se realizó en el país para ampliación de las vías férreas, sin embargo, en uno de los mayores auges que tuvo el sistema ferroviario, se llegó a tener 3.533 kilómetros que conectaban todo el país.

A pesar de esto, comenzando la década de 1970, se inició a tener dificultades en ámbitos financieros y operativos, debido a la falta de planeación en estos aspectos, en donde no se tenían en cuenta aspectos como la rentabilidad.

En otro momento, mediante la ley 21 de 1988, “Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones” (Ley 21, 1988), se buscaba una recuperación del sector ferroviario. (“Sentencia No - Corte Constitucional”)

En el año de 1989 se liquidó la empresa Ferrocarriles Nacionales, para crear la empresa colombiana de vías férreas (Ferrovías), empresa industrial y comercial del estado que entregó en concesión la red del pacífico en 1998 y a FENOCO (Ferrocarriles del Norte de Colombia) la del atlántico en 1999.

Iniciando el siglo XXI, en el año 2003, mediante el decreto 1791 del 26 de junio se inició la liquidación de Ferrovías, para de esta forma poder ceder los contratos a INCO (Instituto Nacional de Concesiones), el cual se creó en ese mismo año, con el objetivo de “planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de la infraestructura en transporte que se desarrollen con capital privado” (Decreto 1791 de 2003), no solamente ferroviario, sino también marítimo, carretero, fluvial y portuario.

En el año 2015, mediante el decreto 1079 se definió que las entidades territoriales o administrativas que quisieran exponer planes masivos con participación de la nación tenían que solicitar al Ministerio de Transporte la descripción de la zona preliminar de influencia en los sistemas integrados de transporte masivo para su respectiva aprobación.

En la actualidad, solo opera un sistema de transporte masivo de pasajeros mediante vías ferroviarias, el metro de Medellín; las obras que se han realizado en este sistema son a través de contrato de obra pública.

Para el año 2022, el gobierno entrante (periodo presidencial 2022 – 2026) estableció la importancia que tendría la reactivación del sector ferroviario en el siguiente cuatrienio. De esta manera, se marcó una hoja de ruta para la reactivación del sector; se adjudicó el contrato de obra pública para la operación y el mantenimiento entre Bogotá - Belencito, en el primer semestre de 2024 se adjudicará el contrato de APP para construir, rehabilitar, mejorar, operar y mantener del tramo entre la Dorada – Chiriguana, para el segundo semestre de 2025 se espera adjudicar el tramo entre Bogotá y Buenaventura con el corredor

férreo central a nivel de prefactibilidad.

En el presente, se encuentra el proyecto de ley Ferroviaria Nacional 337 de 2023, “Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones” (Proyecto de Ley Ferroviaria Nacional 337), este proyecto de ley espera ser expedido y firmado para convertirse en ley en el primer semestre de 2024.

Actualmente, uno de los grandes retos del gobierno nacional, junto al gobierno distrital de Bogotá en el sector ferroviario, es la construcción de la primera línea de metro, contratado en 2019 mediante una concesión integral de la empresa del metro de Bogotá y cofinanciado por la Nación, proyecto compuesto de 23,96 Km de vía férrea y 16 estaciones.

En el ámbito regional, continuando con la política nacional del actual gobierno de incentivar el transporte mixto en el sector ferroviario tanto para transporte de pasajeros como para carga, se inicia un proyecto que permitiría conectar Sogamoso (Boyacá) con Bogotá, un tren de alta velocidad (transporte mixto), mediante un convenio interadministrativo con la ANI, iniciando con la fase de prefactibilidad, para así firmar y adjudicar el contrato en los próximos cuatro años

Por último, a lo largo de la historia en Colombia se ha evidenciado la problemática en contratación para la reactivación del sector ferroviario, teniendo en cuenta aspectos complejos, como; la falta de planeación, inexperiencia de los operadores, desequilibrio económico por parte de los grupos concesionarios, fines políticos, entre otras complicaciones que han contribuido para que hoy en día el sistema ferroviario en Colombia sea prácticamente inexistente.

Tabla 1
Evolución normativa del sector ferroviario en Colombia

Normativa	Fecha de emisión	Generador	Descripción	Modo de transporte
Ley	1835	Congreso de la República	“Se expide en Colombia la primera Ley sobre vías férreas, trata sobre concesiones ferroviarias en Panamá y Portobelo, una vez exista un canal entre el océano atlántico y Pacífico”. (López,2019, p 9)	Férreo
Ley 52	1872	Congreso de la República	“Nace el proyecto ferrocarril del norte, cuya finalidad era unir a Bogotá con el Océano Atlántico”. (López,2019, p 9)	Férreo
Ley 129	13 de diciembre de 1913	Congreso de la República	“Por la cual se ordena empalmar el actual ferrocarril del Tolima con el de Buenaventura. Ferrocarril del Pacífico.” (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Ley 76	15 de noviembre de 1920	Congreso de la República	“Sobre policía de ferrocarriles (sanciones a las personas que violen la vía férrea).” (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Ley 102	1922	Congreso de la República	Ordena construir un ferrocarril entre Cartagena y Popayán. Se autoriza al gobierno para construir la línea Popayán - Pasto - Ipiales – Tumaco. (López,2019, p 10)	Férreo
Decreto 1075	1 de abril de 1954	Congreso de la República	“Por lo cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles”. (“DECRETO 1075 DE 1954 - SUIN – JURISCOL”) (Cámara de Representantes, 2023)	Carretero y Férreo

Ley 146	31 de diciembre de 1963	Congreso de la República	“Por la cual se ordena a la nación departamentos y ferrocarriles nacionales, la construcción de unas obras y se reglamenta la futura construcción de carreteras y líneas férreas”. (“LEY 146 DE 1963 - SUIN – JURISCOL”) (Cámara de Representantes, 2023)	Carretero y Férreo
Ley 21	1 de febrero 1988	Congreso de la República	“Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones”. (“LEY 21 DE 1988 - SUIN – JURISCOL”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Decreto 1586	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	“Por el cual se ordena liquidar la empresa ferrocarriles nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones”. (“Decreto 1586 de 1989, por el cual se ordena liquidar la empresa ...”) (Decreto 1586,1989)	Férreo
Decreto 1587	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	“Por el que se dictan normas generales para organizar y operar el sistema de transporte público ferroviario nacional”. (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Decreto 1588	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	“Por la cual se crea la empresa colombiana de vías férreas "ferrovías" y se dictan normas para su organización y funcionamiento.” (“Documento Conpes 3581 - Portal ANI”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo

Documentos Conpes 2776	26 de abril de 1995	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte	“Estrategia para modernización de la red férrea.” (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Resolución 353	18 de enero de 1996	Ministerio de Transporte	“Por lo cual se fijan tarifas de peajes para el transporte de carga en el modo férreo durante el tiempo de rehabilitación de la vía férrea.” (“SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN GCSP-P-020 GESTION CONTRACTUAL Y ... - Inicio”) (Ministerio de Ambiente, 2004)	Férreo
Decreto 3109	30 de diciembre de 1997	Presidencia de la República	“Por el cual se reglamenta la habilitación, prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación”. (“Decreto 3109 de 1997 - Gestor Normativo - Función Pública”) (Cámara de Representantes, 2023)	
Decreto 3110	30 de diciembre de 1997	Presidencia de la República	“Por el cual se reglamenta la habilitación y la prestación del servicio público de transporte ferroviario”. (“DECRETO 3110 DE 1997 - SUIN – JURISCOL”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Resolución 693	15 de septiembre de 1998	Empresa Colombiana de Vías Férreas Ferrovías	“Por la cual se reglamenta la autorización para los permisos de cruce “ferrovías.” (“SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN GCSP-P-020 GESTION CONTRACTUAL Y ... - Inicio”) (Agencia Nacional de Infraestructura, 2018)	Férreo
Decreto 1791	26 de junio de 2003	Presidencia de la República	“Por medio del cual el gobierno suprime la empresa colombiana de vías férreas	Férreo

			(ferrovías) y ordena su liquidación.” (“Presentación de PowerPoint”) (Decreto 1791, 2003)	
Decreto 1072	13 de abril de 2004	Ministerio de Transporte	“Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga”. (“Transporte por cable - vLex”) (Cámara de Representantes, 2023)	Aéreo y Férreo
Resolución 075	10 de febrero de 2005	Ministerio de Transporte	“Por la cual se autoriza provisionalmente la composición de trenes para la operación férrea en el tramo la loma – puerto drummond para la fira drummond ltda y se adoptan otras disposiciones”. (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Decreto 2089	21 de junio de 2005	Ministerio de Transporte	“Por el cual se amplía el plazo para la liquidación de la empresa colombiana de vías férreas ferrovías en liquidación.” (“DECRETO 231 DE 2008 - SUIN – JURISCOL”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Resolución 1070	27 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de Transporte Ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana – Santa Marta.” (“Conpes 3512 - Portal ANI”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Decreto 888	21 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	“Por el cual se establecen los criterios para la fijación de las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros por el corredor férreo Chiriguana – Santa Marta.” (“transporte ferroviario	Férreo

			en Colombia - vLex”) (Cámara de Representantes, 2023)	
Documento Conpes 3512	7 de abril de 2008	“Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público” (“Colombia: Impuesto Nacional al Carbono - LEDS LAC”)	“Importancia estratégica del proyecto de concesión sistema ferroviario central.” (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Documento Conpes 3535	18 de julio de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Concesiones.	“Concepto previo favorable para la prórroga o adición de los contratos de concesión vial y férrea.” (“Documento Conpes 3666 - Portal ANI”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Resolución 184	6 de enero de 2009	Ministerio de Transporte	“Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el corredor del sistema férreo central.” (“CONSIDERANDO - EFR”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Resolución 000453	12 de febrero de 2009	Ministerio de Transporte	“Por la cual se adopta el factor de ajuste de la tarifa a cobrar por el uso de la red férrea en el corredor Chiriguana - Santa Marta.” (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Resolución 241	24 de mayo de 2011	INCO	“Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la interventoría de la infraestructura férrea nacional concesionada.” (“Resolución número 716 de 2015, por la	Férreo

			cual se fija el procedimiento ...”) (Cámara de Representantes, 2023)	
Decreto 1008	15 de mayo de 2015	Ministerio de Transporte	“Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvías y tren – tram.” (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo
Proyecto de ley 337	14 de junio de 2023	Ministerio de Transporte	“Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones.” (“Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara, por medio de la ... - vLex”) (Cámara de Representantes, 2023)	Férreo

Nota. Fuente. Elaboración propia con base la normativa expedida en Colombia

A. Proyecto De Ley 337 Del Año 2023

La finalidad primordial del proyecto de ley es: “Regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad”. (Proyecto de ley 337 de 2023) (“DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 de 2023 CÁMARA DE REPRESENTANTES ...”)

El proyecto de ley describe en uno de sus apartados las autoridades competentes para llevar a cabo la reactivación del sistema ferroviario en Colombia, iniciando por el Ministerio de transporte el cual será encargado de las políticas del transporte, infraestructura y regulación técnica, mientras entre

a asumir la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, las funciones anteriormente descritas.

En la descripción del proyecto de ley se resalta la perspectiva intermodal que se requiere llevar a cabo en este medio de transporte ferroviario, con fines de optimización de recursos y eficiencia entre los modos de transporte.

La entidad encargada de la supervisión, atención y mando en el transporte, tránsito e infraestructura será la Superintendencia de Transporte. El Instituto Nacional de Vías – INVIAS conservará los predios de las vías férreas inactivas y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI se encargará de los corredores de red férrea priorizados por el Gobierno Nacional.

El proyecto de ley N° 337 establece la figura importante de: encargado o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional que se define como, “Persona jurídica de derecho público o privado o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas responsables de llevar a cabo las labores de administración y/o operación y/o vigilancia y/o control de tráfico y/o construcción y/o rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y/o nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades, bien en su calidad de entidad titular o ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración.”(Proyecto de Ley 337 de 2023) (“Texto aprobado en primer debate por la comisión sexta constitucional...”)

En otro momento, se determina que las entidades territoriales, regionales o municipales, pueden llegar a ser entidades ejecutoras de la infraestructura de vías férreas para constituir y realizar proyectos, con previa autorización correspondiente por parte del Ministerio de transporte y la entidad encargada de la infraestructura ferroviaria.

El Ministerio de Transporte otorgará los permisos para la prestación del servicio público o privado en el sistema ferroviario, donde pasa a convertirse en operador de transporte público ferroviario, un permiso revocable e intransferible, en el cual se compromete a cumplir con las condiciones establecidas.

Entre las facultades del Ministerio de Transporte está suspender o revocar la autorización de operación, con notificación previa de la Superintendencia de Transporte, donde se describa la falta grave de las obligaciones legales o reglamentarias del operador público o privado que afecten el rendimiento del servicio.

Es importante agregar que el Ministerio de transporte junto con la ANI y el Instituto Nacional de Vías se encargarán de validar las especificaciones técnicas del material rodante y evaluar aspectos como la vida útil, la transición progresiva a tecnologías limpias y de bajas emisiones.

Además, un elemento relevante del proyecto de ley es la parte económica y tarifaria, por lo que se establece que el Ministerio determinará el valor de la tarifa por uso de la infraestructura (se considerarán costos y demanda), al menos hasta que la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) asuma estas funciones, el cobro de la tarifa se ejecutará por la entidad, directa o mediante el encargado de la infraestructura, finalizando en el cobro al operador público o privado que utilice el tramo.

Mediante el pago de la tarifa por utilización de la infraestructura, el dinero debe destinarse a construcción, mantenimiento, operación o administración del sistema ferroviario, y se puede utilizar para el ejercicio de la entidad ejecutora o para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en este último caso la proporción no puede superar el 15% del recaudo, por lo que el Ministerio de Transporte determinará el porcentaje considerando que no supere el 15%.

De igual manera, se establecen los encargados de determinar el régimen tarifario para los usuarios del transporte férreo, los cuales tendrán autonomía regulada en la consolidación de la tarifa y serán operadores públicos y privados.

En otro momento del proyecto, se describen los incentivos tributarios así: “Los equipos, elementos, maquinaria, incluido material rodante, de operación, de construcción y de verificación, y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos de IVA.” (Tomado de proyecto de ley 337 de 2023), así como la exención de sobretasa para los combustibles que se utilicen en el sistema ferroviario como gasolina motora, extra, corriente o ACPM.

Por otra parte, se contempla que mientras los corredores férreos se encuentren deshabilitados, se pueden utilizar momentáneamente para espacios recreativos, culturales, deportivos, turísticos, ambientales o para actividades comerciales, desde que el Ministerio de Transporte entregue la aprobación teniendo en cuenta que la vía férrea de interés no sea considerada para iniciar su funcionamiento y de importancia en un tiempo de por lo menos diez (10) años, al igual se determina que no se pueden realizar actuaciones que sean definitivas para la afectación de la infraestructura del tramo férreo, teniendo en cuenta una posible reactivación del corredor más adelante.

Finalmente, el proyecto cuenta con un artículo especialmente para la estrategia ambiental, en donde se enfatiza que los planes del sistema ferroviario de valor estratégico contarán con un régimen especial ambiental, el cual será trabajado entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente.

B. Observaciones Al Proyecto De Ley 337 De 2023

Se determina vital que la reactivación del sistema ferroviario consista en un

sistema de transporte intermodal, que tenga contemplado ser sostenible y se pueda vincular con los diferentes transportes ya existentes, por lo que es un elemento positivo analizado desde variables económicas, competitivas, ambientales y sociales.

El proyecto de ley fomenta la relación interministerial para reactivar el sistema ferroviario, considerando los diferentes ámbitos de desarrollo público relacionados en la temática.

Una característica positiva de todo el proyecto de ley es el fomento ambiental, considerando que el modo de transporte ferroviario debe ser un sistema sostenible, pensado a largo plazo, con tecnologías limpias.

De igual manera, otro aspecto es la priorización que deben tener los planes ferroviarios de valor estratégico con reglamentación ambiental y se establece la transición progresiva que debe tener el material rodante a energías limpias, de cero emisiones.

En materia económica, permitir cierta libertad regulada de la tarifa que se cobraría al usuario, requiere de un compromiso serio de la entidad pública para su respectivo proceso de regulación y del operador, ya sea público o privado, para evitar problemas y sobre costos en tarifas o desfinanciamiento del sistema, lo que puede generar que el intento de reactivación del ferrocarril se convierta en otro intento fallido.

Con la intención de incentivar plenamente la reactivación del sistema ferroviario no debería abrirse la puerta para otros usos de la infraestructura que todavía no se reactiva, en sectores como recreativo o comercial, por nombrar algunos aspectos. Estos usos alternos de la infraestructura ferroviaria pueden generar daños irreversibles o que otros intereses particulares puedan primar en vez de la reactivación del sistema ferroviario.

Finalmente, el proyecto de ley contiene una normatividad administrativa y entidades encargadas, pero no demuestra el camino para reactivar infraestructura o un proyecto relacionado con las APP (Asociaciones público-privada) en el sistema ferroviario, representa solo una actualización normativa en materia de entidades competentes, funciones y un organigrama administrativo, debido a que la última ley en el sector ferroviario se encontraba desde el siglo pasado, en un aproximado de 100 años atrás.

II. La Asociación Público-Privada En La Contratación Estatal Colombiana

Teniendo en cuenta el contexto histórico y la normatividad vigente en el país, se plantea como propuesta para la reactivación del sistema ferroviario la figura de las asociaciones público-privadas como mecanismo de contratación en este sector.

A continuación, se realiza una descripción sobre las asociaciones público-privadas, su respectiva normativa y la importancia en la reactivación del sistema ferroviario de Colombia.

La figura de la asociación público-privada en el sector de la contratación estatal surge como una herramienta que permite gestionar contractualmente la construcción de obras e infraestructura pública, además de la provisión de bienes, recursos y servicios para las mismas, todo esto mediante la relación del sector privado con las entidades públicas.

La contratación a través de este mecanismo se puede realizar mediante dos tipos de iniciativa, la privada, cuando la idea y estructuración del proyecto procede de la empresa privada, quien se responsabiliza de la presentación y aprobación del proyecto, y la pública, cuando el sector público estructura el proyecto y este mismo acarrea la responsabilidad de aprobación, logrando de

esta forma que a través de cualquiera de las dos iniciativas se permita la participación y el incentivo de las empresas privadas.

El Estado se propuso incentivar la actuación del sector privado en obras públicas, buscando así dinamizar la inversión en el sector público, para convertirse en un país competitivo frente a los demás, destacando la eficiencia de cada proyecto que pretende posicionar al país en la vanguardia que requiere hoy, o en palabras de Jorge Enrique Santos Rodríguez:

“La consolidación de una economía globalizada en todos los niveles, la necesidad y el interés de los Estados por el desarrollo adecuado de su propia infraestructura ha acrecentado en los últimos tiempos, pues de otra manera, esto es, sin una buena infraestructura, no pueden hacer frente los Estados a las exigencias que los cambios en la economía mundial imponen”. (Santos Rodríguez, J (2017) Las asociaciones público – privadas de iniciativa privada y el cambio en la lógica contractual tradicional)

En este sentido, es importante resaltar algunas de las ventajas más notorias que ha representado un avance para el país gracias a estos acuerdos de contratación a través de APP, donde resaltan:

- La provisión y mantenimiento de infraestructura, dentro de parámetros muy exigentes de disponibilidad y calidad, que representan mayor compromiso y tiempo en la etapa de planeación y estructuración de cada uno de los proyectos, pero menor tiempo y sobrecostos en la etapa de construcción y ejecución.
- El no pago de anticipos por ningún concepto en estos contratos, por parte de la entidad estatal, ya que se pagará según el cumplimiento y disponibilidad del servicio que se pretende prestar y que es objeto del proyecto para el que se contrató a través de APP.
- Los estándares y exigencias de la contratación son mucho más altos ya

que se requiere de una adecuada estructuración de proyectos en todos sus ámbitos como lo son el social, el jurídico, el ambiental, el financiero entre otros, así como los estudios presentados los análisis de riesgos y sobre todo la justificación de la modalidad de contratación, que en conjunto hace que no se tenga que invertir en proyectos inmaduros que más adelante acarrearán solo sobrecostos.

- Los costos generados por este tipo de contratación son reales, que se limitan a adicionar recursos hasta el 20 % del valor total del contrato, incluidos dentro de estos los gastos de inversión de capital (CAPEX) y los de operación y mantenimiento (OPEX), factor determinante y que no vemos incluido en ninguna otra forma de contratación.
- Los proyectos de financiación público-privada son completamente banqueables (respaldables financieramente), y con ventajas como las siguientes esbozadas por Mónica Liliana Ibagón Ibagón:

“El manejo de recursos mediante un patrimonio autónomo, el deslinde del proyecto en unidades funcionales, el respaldo de los compromisos de pago mediante vigencias futuras, que pueden ser en dólares y en pesos, el pago por terminación anticipada, los pagos de compensaciones económicas por diferencias de tráfico y la asunción compartida entre el concesionario y la ANI de los riesgos ambientales, prediales y de traslado de redes.” (Ibagón, M. (2017) La financiación de contratos públicos: el modelo innovador de asociaciones público-privadas en Colombia) (“La financiación de contratos públicos: el modelo innovador de ...”)

Teniendo en cuenta algunas de las ventajas de este tipo de contratación hay que resaltar también que actualmente las Asociaciones Público-Privadas se pueden usar e implementar en la gran mayoría de sectores dividiéndolos así:

- Infraestructura productiva. Obras físicas que permiten elevar los niveles de producción y eficiencia de los sectores que componen la oferta

productiva de un país y que contribuyen al crecimiento de la economía. • Sector Sanitario (Sistemas de Agua Potable, Saneamiento y Plantas de Tratamiento de Agua y Alcantarillado) • Sector Hidráulico (Embalses, Sistemas de Aguas Lluvias, Riego, Defensas Fluviales) • Sector Energía (Sistemas de Generación, Sistemas de Transmisión, Sistemas de Electrificación Urbana y Rural) • Sector Transporte (Puertos, Aeropuertos, Vías, Movilidad Urbana e Interurbana, Ferrocarriles, Logística) • Sector Comunicaciones y Tecnología de la Información (Telecomunicaciones Sociales, Satélites). (“ABC ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP) - secretaria general”)

- Infraestructura social. “Obras y servicios relacionados que permiten incrementar el capital social de una comunidad y su posibilidad de acceder a mayores servicios y/o de mejor calidad.” (“ABC ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP) - Secretaria General”)
Hacen parte de la infraestructura social sectores y proyectos como: • Educación (colegios, y establecimientos e institutos de educación superior) • Salud (hospitales y centros de salud) • Defensa y Penitenciario (cárceles y centros de detención preventiva) • Edificación Pública (edificación de oficinas públicas y del poder Judicial) • Deportivo y Cultural (recintos deportivos, artísticos y culturales) • Ambiental (áreas naturales protegidas). (“Asociaciones Público-Privadas Ley 1508 de 2012”) (Alcaldía de Bogotá, ABC asociaciones público-privadas)

A. Normativa Vigente Para Las Asociaciones Público-Privadas En Colombia

En Colombia, la contratación mediante asociaciones público-privadas encuentra regulación en normas jerárquicas, que han cobijado esta modalidad en diferentes momentos desde 2001.

Dicha normatividad se presenta en orden cronológico de la siguiente manera:

Tabla 2
Marco normativo de las Asociaciones Público – Privadas en Colombia

Tipo de documento	Fecha de emisión	Generador	Descripción
CONPES 3107	3 de abril de 2001	Departamento Nacional de Planeación	“Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura.” (“Documento CONPES 4117”) (Departamento Nacional de Planeación, 2001)
CONPES 3133	3 de septiembre de 2001	Departamento Nacional de Planeación	“Modificaciones a la política de manejo de riesgo contractual del estado para procesos de participación privada en infraestructura establecida en el documento.” (“CONPES 3133 de 2001 Portal ANI”) (Departamento Nacional de Planeación, 2001)
Ley 1508	10 de enero de 2012	Congreso de la República	“Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.” (“Ley 1508 de 2012 – Observatorio Agencia ITRC”) (Ley 1508, 2012)
Resolución 3656	20 de diciembre de 2012	Departamento Nacional de Planeación	“Por la cual se establecen parámetros para la evaluación del mecanismo de asociación público-privada como una modalidad de ejecución de proyectos de qué trata la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1467 de 2012.” (“DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN - Portal ANI”) (DNP,2012)
CONPES 3758	6 de agosto de 2013	Departamento Nacional de Planeación	Plan para restablecer la navegabilidad del río magdalena
Ley 1682	22 de noviembre de 2013	Congreso de la República	“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.” (“Ley 1682 de

			2013 - Gestor Normativo - Función Pública") (Ley 1682,2013)
Decreto 301	17 de febrero de 2014	Presidente de la República	Por el que se modifica el Decreto 1467 de 2012. ("REPÚBLICA DE COLOMBIA")
CONPES 3807	3 de junio de 2014	Departamento Nacional de Planeación	"MODIFICACIÓN AL DOCUMENTO CONPES 3107: Política de manejo de riesgo contractual del estado para procesos de participación privada en infraestructura." ("Documento Conpes N3807 número") (DNP, 2014)
Decreto 1553	19 de agosto de 2014	Presidente de la República	Por el que se modifica el Decreto 1467 de 2012. ("REPÚBLICA DE COLOMBIA")
Decreto 2043	15 de octubre de 2014	Presidente de la República	Por el que se modifica el Decreto 1467 de 2012, regulado la Ley 1508 de 2012.
Decreto 063	14 de enero de 2015	Presidente de la República	"Por el cual se reglamentan las particularidades para la implementación de Asociaciones Público-Privadas en el sector de Agua Potable y Saneamiento Básico." ("Gestor Normativo de la CRA - Decreto 63 de 2015") (Decreto 63, 2015)
Decreto 1082	26 de mayo de 2015	Presidente de la República	"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional." ("DECRETO 1082 DE 2015 - SUIN – JURISCOL") (Decreto 1082, 2015)
Ley 1753	9 de junio de 2015	Congreso de la República	"Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país". ("Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad ...") (Ley 1753, 2015)

Resolución 1464	1 de abril de 2016	Departamento Nacional de Planeación	“Por la cual se establecen los requisitos y parámetros que deberán cumplir las entidades públicas responsables del desarrollo de proyectos de Asociación Público-Privada para solicitar el concepto previsto en el artículo 206 de la Ley 1753 de 2015.” (“Res. 1464 de 2016 Portal ANI”) (Resolución 1464, 2016)
CONPES 3911	7 de diciembre de 2017	Departamento Nacional de Planeación	“Proyectos de patrimonio cultural sumergido bajo el esquema de asociación público-privada de iniciativa privada: lineamientos para la distribución de riesgos.” (DNP, 2017)
Decreto 2100	12 de diciembre de 2017	Presidente de la República	“Por el cual se sustituye el artículo 2.2.2.1.2.2 del Decreto número 1082 de 2015, relacionado con el derecho a retribuciones en proyectos de Asociación Público-Privada.” (“DECRETO 2100 DE 2017 - SUIN – JURISCOL”) (Decreto 2100, 2017)
Ley 1882	15 de enero de 2018	Congreso de la República	“Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la Contratación Pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.” (“LEY 1882 DE 2018 - SUIN – JURISCOL”) (Ley 1882, 2018)
CONPES 3961	28 de mayo de 2019	Departamento Nacional de Planeación	“Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la nación.” (““ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR ...”) (DNP, 2019)
Decreto 1974	29 de octubre de 2019	Presidente de la República	“Por el cual se adiciona la Sección 12 al Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector de Planeación Nacional, con el fin de reglamentar las particularidades para la implementación de Asociaciones Público-Privadas en materia de

			Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.” (Decreto 1974, 2019)
CONPES 4000	5 de agosto de 2020	Departamento Nacional de Planeación	“Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos aeroportuarios con participación privada.” (“Documento CONPES 4117”) (DNP, 2020)
Decreto 438	28 de abril de 2021	Presidente de la República	“Por el cual se modifica el Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional.” (“Decreto 438 de 2021 - Gestor Normativo - Función Pública”) (Decreto 438, 2021)
CONPES 4047	21 de septiembre de 2021	Departamento Nacional de Planeación	“Lineamientos de política de riesgo contractual del Estado para proyectos de sistemas férreos de carga con participación privada en el país.” (“Documento CONPES 4117”) (DNP, 2021)
Decreto 1278	13 de octubre de 2021	Presidente de la República	“Por el cual se adiciona la Sección 13 al Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el objeto de definir los términos y condiciones en que podrán establecerse Unidades Funcionales de Vía Férrea en proyectos de Asociación Público-Privada de infraestructura férrea, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 6 del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012.” (Decreto 1278, 2021)
Resolución 1092	20 de abril de 2022	Departamento Nacional de Planeación	“Por la cual se adopta la Tasa Social de Descuento como parámetro en la evaluación de proyectos de inversión del Sector Público.” (“Resolución 1092 de abril 20 de 2022 - Colección De”) (Resolución 1092, 2022)

Resolución 857	17 de abril de 2023	Departamento Nacional de Planeación	“Por la cual se sustituye el Anexo de la Resolución 3656 de 2012.” (“Proyecto de resolución por la cual se sustituye el anexo de la ... - vLex”) (Resolución 857, 2023)
CONPES 4116	14 de junio de 2023	Departamento Nacional de Planeación	“Meta de balance primario y nivel de deuda del sector público no financiero (spnf) para 2024.” (“Documento Conpes, Documento Conpes N.º 4116, Meta de Balance Primario y ...”) (DNP, 2023)
CONPES 4117	15 de junio de 2023	Departamento Nacional de Planeación	“Política de riesgo contractual del estado para proyectos de infraestructura con participación privada.” (“Aprobado el documento CONPES que establece la política de riesgo ...”) (DNP, 2023)

Nota. Fuente. Elaboración propia con base la normativa expedida en Colombia.

III. Relevancia De Las Alianzas Público-Privadas En La Reactivación Del Sistema Ferroviario En Colombia.

La reactivación del sistema ferroviario en Colombia, como uno de los objetivos del gobierno actual, nos enfrenta a cuestionamientos como el desarrollado en el presente artículo, y es así como, tras conocer el desarrollo histórico del transporte por vías férreas en el país, y de resaltar los intentos del Estado por priorizar y dinamizar este medio de transporte para carga y pasajeros, se exponen las alianzas públicas privadas como acuerdos de innovación para estimular nuestro sistema de contratación estatal y obtener un país competitivo en el contexto de globalización.

La figura de las APPs, además de algunas de las ventajas presentadas en el capítulo anterior, también han sido estudiadas como un mecanismo para enfrentar la corrupción colombiana, que representaría un doble beneficio para el país.

La construcción de un proyecto ambicioso de alianza público-privada para reactivar el sistema ferroviario requiere un gran compromiso de la empresa privada como del Estado colombiano, cumpliendo las obligaciones que cada parte asuma, una relación en la que ambas partes puedan beneficiarse, mediante el cumplimiento de los objetivos, como lo manifiesta la economista Mariana Mazzucato, refiriéndose a establecer una política de contratación con base en los objetivos.

Las asociaciones público-privadas se deben incentivar en el sector privado, mostrando al Estado colombiano como agente económico e inversor, para crear nuevos mercados, ideando oportunidades atractivas para el sector privado incentivando la ciencia, la tecnología, la innovación y el desarrollo del sector privado en este mercado.

En su libro "Misión Economía" la economista describe que: "Aunque suele utilizarse el término asociación público - privada, hay que seguir pensando en cómo desarrollar verdaderas colaboraciones que beneficien a todos" (Mazzucato, M. (2021) Misión Economía), de esta forma hace referencia a los grandes retos que se pueden desarrollar con sinergia entre el sector privado y público, como en este caso particular, la reactivación del sistema ferroviario, de igual forma, resalta la importancia de "establecer acuerdos simbióticos entre los sectores público y privado" (Mazzucato, M. (2021) Misión Economía).

A. Concesión vs Alianza APP

Por otro lado, encontramos la modalidad de concesión como opción principal para reactivar el sistema ferroviario, pero aquí presentamos las diferencias entre las concesiones y las alianzas público-privadas, que resalta las amabilidades de la segunda opción.

Tabla 3
Comparación de factores entre concesiones y alianzas público – privadas

Factor	Régimen de concesiones	Régimen Alianza público – privada
Iniciativa	No había lugar a iniciativa privada.	Pueden ser de iniciativa pública o privada.
Forma de pago	Se pagaba por obras.	Se paga por los servicios que presta la infraestructura.
Pago dependiente	El pago se realizaba independientemente del cumplimiento con el servicio.	El pago se realiza de acuerdo con el cumplimiento del servicio
Pago	La retribución puede ser derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien, o una suma periódica, única o porcentual, entre otros.	El pago de la obra se condiciona a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de servicio, y estándares de calidad.
Plazo	El plazo es el que se haya pactado en el contrato, teniendo en cuenta las expectativas del concesionario en recuperar su inversión.	La ley establece un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas, si se requiere mayor plazo, se necesita concepto previo del CONPES.
Asignación de riesgos	No se hacía una eficiente asignación de riesgos.	Desde la estructuración del proyecto, se realiza una asignación de riesgos más equilibrada.
Riesgos	Riesgos retenidos por el estado	Distribución de riesgos entre las partes
Anticipo	Se puede pactar el pago de anticipo.	No es posible pactar anticipo en este tipo de contratos.

Aporte desde que fase	Los aportes estatales se empiezan a hacer desde la etapa de construcción.	Los aportes estatales se hacen sólo a partir de la etapa de operación y mantenimiento.
Adiciones	Inicialmente adiciones del 50%, luego adiciones limitadas al 60%.	Se limitan las adiciones en tiempo y recursos al 20% del valor del contrato (CAPEX y OPEX).
Modalidad de ejecución	No se analizaba cuál era la mejor modalidad para ejecutar el proyecto (APP u Obra Pública). (“Asociaciones Público Privadas APP en Infraestructura en Colombia”)	Se exige por ley justificar la modalidad de ejecución.
Inversionistas	Los proyectos no eran diseñados para inversionistas institucionales y financieros.	Esquemas para atraer inversionistas privados de diversos sectores.

Nota. Fuente. Elaboración propia con base en el Plan Anual de Estudios (2016) de la Contraloría de Bogotá D.C.

B. Casos Internacionales de uso de esquemas de asociación público-privada en sistemas ferroviarios

A manera de ejemplo, en el contexto internacional han sido diversas las modalidades de contratación que se han aplicado, con una excelente ejecución y obteniendo como resultado grandes proyectos de infraestructura, en diferentes sectores y con diferentes finalidades, sin embargo, nos centraremos en algunos casos de éxito de construcción de infraestructura ferroviaria específicamente ejecutada a través de la figura de asociaciones público-privadas, definida por el Banco Mundial en los siguientes términos:

“un contrato de largo plazo entre una parte pública y una parte privada para la gestión de un activo público o servicio, en el que la parte privada

asume riesgo significativo y responsabilidad significativa de gestión, y la remuneración está vinculada significativamente con el desempeño y/o la demanda o uso del activo o servicio con el fin de alinear los intereses de ambas partes”. (Banco Mundial (2018), citado por Ibagón, M., Santofimio, J.(s.f.)).

En este sentido, los cuatro ejemplos asociados con los sistemas ferroviarios que han sido llevados a cabo y a feliz término a través de las alianzas público-privadas son los siguientes:

a. Canadá Line de Vancouver

Es una línea de transporte ferroviario rápido que se encuentra ubicada en Vancouver (Canadá) y funciona para conectar Vancouver, Richmond y el Aeropuerto Internacional de Vancouver. Se inauguró en 2009 y cuenta con 19,2 kilómetros de vía férrea. La línea se construyó con la modalidad de alianza público-privada DBFOM que delegaba diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de todo el proyecto en la empresa privada.

b. Denver Eagle P3 de Denver

Este es un proyecto de asociación público-privada ejecutado como el anterior ejemplo, mediante la modalidad DBFOM, mediante el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de las líneas ferroviarias del Distrito regional de Denver, que funciona desde 2010 y terminará en 2044.

c. Liefkenshoek de Bélgica

Esta es una alianza pública privada de 42 años de duración, ubicada en Amberes, Bélgica, que incluye vías férreas, un túnel submarino y vías fluviales. La modalidad de esta APP es de DBFM, que, a diferencia de la anterior, no incluye la operación de la obra durante su duración, ya que la misma corre por

cuenta y responsabilidad del Estado.

d. Líneas 4 y 5 de Sao Paulo

Corresponden a dos de las seis líneas que conforman el Metro de Sao Paulo; ambas fueron construidas mediante la modalidad APP – O&M, según la cual en responsabilidad del privado solo recaen el mantenimiento y la operación del bien objeto del contrato, en este caso del material rodante que conforma los trenes, entonces la ejecución del contrato corre por cuenta del Estado, y luego su operación y mantenimiento se asegura dejándolo en manos del privado, alrededor de 20 años.

C. ASPECTOS POR MEJORAR EN LA REGULACIÓN DE ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS PARA EL SECTOR FERROVIARIO.

Entendiendo que la reactivación del sistema ferroviario es una realidad, y más aún que el uso de Alianzas público - privadas como herramienta para lograr dicho objetivo se está implementando en la actualidad, es importante resaltar aspectos puntuales que pueden representar áreas desprotegidas jurídicamente relevantes que son importantes para finalizar con éxito la meta planteada por el Gobierno.

En concreto, podemos plantear tres aspectos que no se contemplan bajo la regulación público-privada y que, a efecto de implementar proyectos de reactivación masiva de las vías férreas resultan ser relevantes, teniendo en cuenta que además de lograr la reactivación del sistema ferroviario, se debe velar porque las obras se estructuren, ejecuten y presten sus servicios eficientemente.

En primer lugar, contemplamos la necesidad de que exista una normatividad enfocada en la alternativa de contratación de sistemas férreos a través de alianzas público-privadas, que profundice en las especificaciones necesarias para esta contratación, considerando que lo reglado en la ley 1508 de 2012, se

plantea de forma muy general, lo que significa que hasta hoy las alianzas público privadas solo sean un modo de presentar iniciativas para contratar a través de tipologías contractuales como la concesión, y que se constituyan en meros procedimientos de selección de oferentes, y no en los acuerdos estado – privados que trabajen en conjunto por un solo objetivo.

En segundo lugar, encontramos que el método de selección implementado en la Ley 1508 para elegir a la entidad que debe proceder con la ejecución de las iniciativas, se presenta de carácter general y hace que la precalificación, en el caso de las iniciativas públicas, y de la revisión previa, para las iniciativas de carácter privado, puedan ser una herramienta subjetiva que adecue los requisitos para constituir prácticas restrictivas de la competencia, y que de nuevo, no sea ni transparente, ni en beneficio de la sociedad, tratando de buscar las mejores opciones para el desarrollo del país, específicamente con el sistema ferroviario.

Finalmente, uno de los aspectos que se ha dejado más desprotegido desde la expedición de la Ley 1508 de 2012, y que sería muy importante para lograr un feliz término en el plan de reactivación y puesta en marcha de nuestro sistema ferroviario, es la inspección y vigilancia realizada sobre aquellos proyectos que se adelantan a través de asociaciones público privadas, teniendo de presente las cuantías por las que se implementan los proyectos, la duración de los contratos ejecutados, y la relevancia de cada uno de las iniciativas que se llevan a cabo, entonces se debe contar con entidades o funcionarios que estén en todo momento representando a la parte estatal del contrato, y que se encargue de preservar siempre los fines de la contratación esperada, para no dejar de manera suelta todas las atribuciones en el privado a cargo.

Esto implica que, a pesar de resaltar la importancia de la presencia de las entidades privadas, de su enfoque de inversión y de los beneficios que representan estas alianzas para ellos, es importante mantener la presencia del Estado, cumpliendo con sus funciones constitucionales.

CONCLUSIONES

El estudio y análisis realizado permitió obtener una visión más amplia de las limitaciones que se le pueden estar presentando al estado colombiano en materia ferroviaria y en los objetivos trazados, si no se logra regular la materia de estudio, resaltando que el proyecto de ley presentado y que se encuentra en trámite propende a la protección de ámbitos poco destinados a la contratación, y más enfocados en el uso de recursos, asignación de entidades encargadas y protección del ambiente.

Desde el ámbito normativo se evidencia que el sistema ferroviario se ha encontrado abandonado por parte del estado, lo que ha conllevado a la pérdida de beneficios en transporte de carga y de pasajero, como; una economía más productiva, menores costos en el transporte de carga y una alternativa de transporte para los ciudadanos. Además, las leyes establecidas desde el siglo pasado no se han actualizado a las necesidades actuales.

Con relación a las asociaciones público – privadas, se hace necesario que exista un mayor control para la aplicación exitosa de estos esquemas de negocios, debido a que existen aspectos que deben ser atendidos regulatoriamente como: la ausencia de un modelo de contratación específica en el sistema férreo mediante APP, la carencia de una disposición específica respecto de la modalidad de selección del intervinientes privados en modelo de APP y la falta de seguimiento que se debería realizar por parte del estado a los proyectos realizados por medio de este mecanismo.

Se describe la importancia de las alianzas público–privadas para la reactivación del sistema ferroviario, teniendo en cuenta el compromiso y voluntad que debe tener el Estado colombiano. Al igual que las ventajas que tiene este mecanismo, frente a otros mecanismos de contratación, ampliando la posibilidad de cumplir las metas de reactivación en el sistema ferroviario de

una manera más eficiente.

Igualmente, incentivar el uso eficiente de las alianzas público–privadas en el sector ferroviario, impulsará la contratación por objetivos, impulsando un trabajo conjunto entre un privado que debe entregar obras funcionales para su retribución, y un estado que no entregará recursos hasta no visualizar materializado el objeto contractual.

Por último, es importante una nueva interacción entre el sector público y privado para poder llevar a cabo este gran reto, como lo es la reactivación del sector ferroviario. Mediante las APP (Alianza público – privada), poder compartir riesgos y establecer relaciones más equilibradas, en el que las dos partes puedan tener beneficios, por un lado, visto desde las utilidades para el sector privado y por la otra parte cumpliendo con los fines sociales del estado.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Nacional de Infraestructura (s.f.). Foro ruta ferroviaria Estación Caribe. Recuperado de: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u947/1_presentacion_viceani_jonathan_bernal_.pdf

Agencia Nacional de Infraestructura (s.f.). Foro ruta ferroviaria Estación Pacífico. Recuperado de: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/maria_constanza_garcia_-_ley_feroviaria.pdf

Agencia Nacional de Infraestructura (s.f.). Resolución 693 de 1998. Recuperado de: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_693_1998.pdf

Alba Garzón, C.M. (2006). Análisis del estado actual de la normatividad general en el sector ferroviario en Colombia. (Tesis de grado, Universidad de los Andes). Recuperado de: <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/98693dba-d21d-4fa6-8dc7-42e1fa0a02d4/content>

Alcaldía de Bogotá. (s.f.) ABC Asociaciones público-privadas (APP). Recuperado de: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=t_norma_archivo&p_normfil_id=2955&f_normfil_file=x&inputfileext=normfil_filename

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (s.f.). Asociaciones Público-Privadas Distrito Capital. Recuperado de: <https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/inversiones-estrategicas/app>

Bogotá redacción. (4 de enero de 2024). En octubre empezarían los trámites para financiar tren que conectará Sogamoso con Bogotá. El Espectador. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/bogota/el-importante-avance-en-el-futuro-tren-de-alta-velocidad-que-conectara-boyaca-con-bogota-bogota-noticias-hoy/>

Cámara de Representantes. (7 de junio de 2023). “Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones.”. [Proyecto de ley número 337 de 2023]. Recuperado de: https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2023-06/230607_Ponencia_1er_debate_PL337-23C_Ferrov%C3%A1rio.pdf

Congreso de Colombia. (15 de noviembre de 1920). Sobre Policía de Ferrocarriles. [Ley 76]. Recuperado de: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1623315>

Congreso de la República de Colombia. (10 de enero de 2012). Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. [Ley 1508 de 2012]. DO 48.308. Recuperado de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1508_2012.html

Congreso de la República de Colombia. (14 de diciembre de 1922). Por la cual se confieren varias autorizaciones al Poder Ejecutivo. [Ley 102 de 1922]. DO 18.663. Recuperado de: https://www.fps.gov.co/aym_images/files/LEY%2021%20DE%201988.pdf

Congreso de la República de Colombia. (15 de enero de 2018). Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la Contratación Pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones. [Ley 1882 de 2018]. DO 50.477. Recuperado de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1882_2018.html

Congreso de la República de Colombia. (22 de noviembre de 2013). Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades

extraordinarias. [Ley 1682 de 2013]. DO 48.987. Recuperado de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1682_2013.html

Congreso de la República de Colombia. (9 de junio de 2015). Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país". [Ley 1753 de 2015]. DO 49.538. Recuperado de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1753_2015.html

Contraloría de Bogotá. (2016). El sistema de asociación público-privado, como instrumento de gerencia pública para la inversión y el desarrollo regional. Recuperado de: <https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/marco-legal/2022-07/2016sistemadeasociacionpublicoprivadaappdic.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (01 de abril de 2016). Por la cual se establecen los requisitos y parámetros que deberán cumplir las entidades públicas responsables del desarrollo de proyectos de Asociación Público-Privada para solicitar el concepto previsto en el artículo 206 de la Ley 1753 de 2015. [Resolución 1464 de 2016]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/RESOLUCION%20%201464%20-%202016.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (13 de octubre de 2021). "Por el cual se adiciona la Sección 13 al Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el objeto de definir los términos y condiciones en que podrán establecerse Unidades Funcionales de Vía Férrea en proyectos de Asociación Público-Privada de infraestructura férrea, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 6 del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012". [Decreto 1278 de 2021]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/DECRETO%201278%20DEL%2013%20DE%20OCTUBRE%20DE%202021.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (14 de enero de 2015). "Por el cual se reglamentan las particularidades para la implementación de Asociaciones Público-Privadas en el sector de Agua Potable y Saneamiento Básico". [Decreto 063 de 2015]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/DECRETO%20063%20DEL%2014%20DE%20ENERO%20DE%202015.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (14 de junio de 2023). Meta de balance primario y nivel de deuda del sector público no financiero (SPNF) para 2024. [CONPES 4116]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4116.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (15 de junio de 2023). Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos aeroportuarios con participación privada. [CONPES 4117]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4117.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (17 de abril de 2023). Por la cual se sustituye el Anexo de la Resolución 3656 de 2012. [Resolución 0857 de 2023]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Resoluci%C3%B3n%200857%20de%202023%20Por%20la%20cual%20se%20sustituye%20el%20Anexo%20de%20la%20Resoluci%C3%B3n%203656%20de%202012.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (20 de abril de 2022). Por la cual se adopta la Tasa Social de Descuento como parámetro en la evaluación de proyectos de inversión del Sector Público. [Resolución 1092 de 2022]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Resoluci%C3%B3n%201092%20de%202022%20Por%20la%20cul%20se%20adopta%20la%20tasa%20Social%20de%20Descuento.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (20 de agosto de 2013). Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público-privadas: Cuarta generación de concesiones viales. [CONPES 3760]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3760.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (20 de diciembre de 2020). Por la cual se establecen parámetros para la evaluación del mecanismo de asociación público-privada como una modalidad de ejecución de proyectos de qué trata la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1467 de 2012. [Resolución 3656 de 2012]. DO 48651. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Resoluci%C3%B3n%203656%20de%202012.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2013). Abecé Asociaciones Público-Privadas. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/ABC%20APP.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2017). Asociaciones Público-Privadas – APP – en Infraestructura en Colombia. Recuperado de: <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=aadc3049-7f8e-4c99-bbd0-7e5aed227fd6>

Departamento Nacional de Planeación. (2020) APP Sector férreo - DNP. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Gu%C3%ADa%20APP%20Sector%20F%C3%A9rreo.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2023). Participación Privada en Proyectos de Infraestructura. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/LaEntidad/subdireccion-general-prospectiva-desarrollo-nacional/programa-participacion-privada-infraestructura/Paginas/definicion-app.aspx#:~:text=%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8BLas,la%20Ley%201582%20de%202012.>

Departamento Nacional de Planeación. (28 de mayo de 2019). Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la nación. [CONPES 3961]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3961.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (3 de abril de 2001). Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura. [CONPES 3107]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3107.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (3 de junio de 2013). MODIFICACIÓN AL DOCUMENTO CONPES 3107: “Política de manejo de riesgo contractual del estado para procesos de participación privada en infraestructura”. [CONPES 3807]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3807.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (3 de septiembre de 2021). Modificaciones a la política de manejo de riesgo contractual del estado para procesos de participación privada en infraestructura establecida en el documento CONPES 3107 de 2001. [CONPES 3133 de 2021]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3133.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (27 de septiembre de 2021). Lineamientos de política de Riesgo Contractual del Estado para proyectos de Sistemas Férreos de carga con participación privada en el país. [CONPES 4047 de 2021]. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Económicos/4047.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (5 de agosto de 2020). Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos aeroportuarios con participación privada. [CONPES 4000]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4000.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (6 de agosto de 2013). Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena. [CONPES 3758]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/cdt/Conpes/Econ%C3%B3micos/3758.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (7 de diciembre de 2017). Proyecto de patrimonio cultural sumergido bajo el esquema de asociación público-privada de iniciativa privada: Lineamientos para la distribución de riesgos. [CONPES 3911]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3911.pdf>

Ibagón Ibagón, M. (2017). La financiación de contratos públicos: el modelo innovador de asociaciones público-privadas en Colombia. En Montaña Plata, A., Rincón Córdoba, J., Contratos públicos: Problemas, perspectivas y prospectivas. (pp 160 - 201), Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

López Escobar, C.M. (2019). Análisis del estado actual de la normatividad general en el sector ferroviario en Colombia. (Trabajo de grado, Universidad Cooperativa de Colombia). Recuperado de: <https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/5a7c39ff-4c15-404b-99b4-ea0eaf321256/content>

Mazzucato, Mariana. (2021). MISIÓN ECONOMÍA. Penguin Random House Grupo Editorial, S.A.U.

Ministerio de ambiente y desarrollo sostenible. Guía de gestión ambiental subsector férreo. Recuperado de: <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/07/17.-Guia-de-gestion-ambiental-subsector-ferreo.pdf>

Ministerio de hacienda y crédito público de Colombia. (s.f.). Rol de la subdirección en el ciclo de gestión del proyecto. Recuperado de: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/portal/EntidadesFinancieras/pages_app/nuestrotramites

Poveda Cubillos, G. (2015). Asociaciones público-privadas en Colombia: ¿la calma después de la tormenta? (Trabajo de grado, Universidad de los Andes). Recuperado de: <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/b8c5c3d2-0ed1-4ae1-8c31-fe587452b65b/content>

Presidente de la República de Colombia. (12 de diciembre de 2017). Por el cual se sustituye el artículo 2.2.2.1.2.2 del Decreto número 1082 de 2015, relacionado con el derecho a retribuciones en proyectos de Asociación Público-Privada. [Decreto 2100 de 2017]. DO 50.445. Recuperado de: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30034345>

Presidente de la República de Colombia. (15 de octubre de 2014). Por el cual se modifica el Decreto número 1467 de 2012, reglamentario de la Ley 1508 de 2012. [Decreto 2043 de 2014]. Recuperado de: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1390190>

Presidente de la República de Colombia. (17 de febrero de 2014). Por el cual se modifica el Decreto número 1467 de 2012. [Decreto 301 de 2014]. DO 52.689 Recuperado de: [https://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/30051238?fn=document-frame.htm\\$&f=templates\\$3.0](https://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/30051238?fn=document-frame.htm$&f=templates$3.0)

Presidente de la República de Colombia. (19 de agosto de 2014). Por medio del cual se modifica el Decreto número 1467 de 2012. [Decreto 1553 de 2014]. DO 49.244. Recuperado de: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1308270>

Presidente de la República de Colombia. (26 de junio de 2003). Por el cual se suprime la Empresa Colombiana de Vías Férreas - Ferrovías y se ordena su liquidación. [Decreto 1791 de 2003]. DO 45.231. Recuperado de: [https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1351301#:~:text=\(junio%2026\)-,por%20el%20cual%20se%20suprime%20la%20Empresa%20Colombiana%20de%20V%C3%ADAs,y%20se%20ordena%20su%20liquidaci%C3%B3n.&text=Art%C3%ADculo%201%C2%BA.,vinculada%20al%20Ministerio%20de%20Transporte](https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1351301#:~:text=(junio%2026)-,por%20el%20cual%20se%20suprime%20la%20Empresa%20Colombiana%20de%20V%C3%ADAs,y%20se%20ordena%20su%20liquidaci%C3%B3n.&text=Art%C3%ADculo%201%C2%BA.,vinculada%20al%20Ministerio%20de%20Transporte)

Presidente de la República de Colombia. (26 de mayo de 2015). Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional. [Decreto 1082 de 2015]. DO 49.523. Recuperado de: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30019920>

Presidente de la República de Colombia. (29 de octubre de 2019). Por el cual se adiciona la Sección 12 al Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector de Planeación Nacional, con el fin de reglamentar las particularidades para la implementación de Asociaciones Público-Privadas en materia de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. [Decreto 1974 de 2019]. DO 51.121. Recuperado de: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30038295>

Santofimio Gamboa, J y Ibagón Ibagón, M. (2018). Las asociaciones público-privadas (APP) en Colombia y en el derecho administrativo internacional. Universidad Externado de Colombia. Recuperado de: <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/dfddf314-eaff-4470-93fc-ba5af4e2115a/content>

Santos Rodríguez, J. (2017). Las asociaciones público-privadas de iniciativa privada y el cambio en la lógica contractual tradicional. En Montaña Plata, A., Rincón Córdoba, J., Contratos públicos: Problemas, perspectivas y prospectivas. (pp 666 – 714), Bogotá: Universidad Externado de Colombia.