

ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS: ANALISIS DE VENTAJAS Y OBSTÁCULOS DE IMPLEMENTACIÓN EN MUNICIPIOS DE SEXTA CATEGORÍA.

PALABRAS CLAVE: asociaciones Público-Privadas, desarrollo sostenible, autonomía territorial, infraestructura pública, marco jurídico, contratación estatal, Colombia, municipios de sexta categoría, transferencia de riesgos, desarrollo regional.

Abstract y keywords

Se realizará un análisis del marco normativo de las Asociaciones Público-Privadas (APP) en Colombia, así como sus orígenes históricos, desde el Imperio Romano hasta su renacimiento moderno en el Reino Unido. Incluyendo toda la evolución del marco legal colombiano, que se formalizó con la Ley 1508 de 2012, que regula la colaboración para el desarrollo de infraestructura y servicios entre el sector privado y el Estado. Este artículo detalla la evolución de las concesiones, desde sus inicios hasta proyectos ambiciosos, destacando la asignación de riesgos y la estructuración técnica. También aborda el grado de relevancia de las Asociaciones Público-Privadas (APP) para el desarrollo económico regional, e identifica obstáculos para la ejecución de estos esquemas de participación público-privada en los municipios de 6° categoría

This article analyzes the regulations governing Public-Private Partnerships (PPPs) in Colombia, tracing their historical origins from the Roman Empire to their modern revival in the United Kingdom. It includes the evolution of the Colombian legal framework, formalized by Law 1508 of 2012, which regulates collaboration between the State and

the private sector for infrastructure and service development. The article details the evolution of concessions, from their inception to ambitious projects, highlighting risk allocation and technical structuring. It also addresses the importance of PPPs for regional economic development and identifies obstacles to implementing these public-private partnership models in Category 6 municipalities.

INTRODUCCIÓN

Las asociaciones Publico-Privadas (APP) han surgido en el contexto contemporáneo como un mecanismo significativo para el desarrollo de infraestructura y provisión de servicios públicos. Las APP representan una evolución en la forma de satisfacer el interés general y desafíos para los estados, en cuanto a financiamiento, eficiencia y sostenibilidad en la gestión pública. En Colombia, este modelo contractual ha adquirido particular relevancia desde la promulgación de la Ley 1508 de 2012, construyéndose como un instrumento transcendental para superar las limitaciones presupuestales del sector público mientras se aprovecha la experiencia, innovación y capacidad financiera del sector privado en la materialización de proyectos de gran dimensión.

Estas asociaciones representan una respuesta innovadora a las persistentes brechas de infraestructura que caracterizan a los países en desarrollo donde las necesidades de inversión exceden en gran magnitud las capacidades fiscales de los gobiernos, Colombia no constituye una excepción, enfrentando históricamente desafíos estructurales en materia de conectividad vial, infraestructura educativa, sanitaria y de servicios públicos que han limitado su competitividad y desarrollo territorial equilibrado.

Las complejidades del modelo APP requiere un abordaje académico integral que permita comprender los técnicos y jurídicos de su implementación como contribución al desarrollo sostenible, autonomía territorial y equidad regional. Es así, como a través de este artículo se aborda con criterio reflexivo los fundamentos normativos de las APP, su evolución a nivel global y nacional y su potencial aporte a la transformación de la realidad de infraestructura y servicios en los municipios de sexta categoría en Colombia.

Planteamiento del Problema

El problema de investigación se sustenta en la brecha de la implementación de APP en Colombia para el desarrollo de proyectos de gran escala por la Nación y algunas entidades territoriales, mientras que en municipios de sexta categoría no han sido objeto de implementación, pese a que son estos últimos los que pueden obtener un mayor beneficio de estos instrumentos sin comprometer significativamente sus presupuestos y capacidad administrativa.

Esta brecha identificada, exige una reflexión sobre las barreras que impiden la democratización del acceso a las APP como herramienta de equidad territorial, según el (Departamento Nacional de Planeación (DNP), febrero 2022) los municipios de sexta categoría representan aproximadamente el 87.9% la totalidad del territorio Colombiano, y enfrentan limitaciones estructurales en términos de capacidad técnica, recursos humanos especializados y conocimiento del marco normativo lo cual dificulta el acceso a estos mecanismos de financiamiento y desarrollo.

Pregunta de investigación

¿Por qué un modelo diseñado para la eficiencia y la sostenibilidad fiscal, como son las APP, resulta prácticamente inaplicable en la gran mayoría de los entes territoriales colombianos? ¿Cuáles son las barreras técnicas, financieras y jurídicas que impiden que el desarrollo llegue a la periferia del Estado?

Justificación

La presente investigación se justifica en la imperiosa necesidad de cerrar la brecha de desigualdad territorial que caracteriza la ejecución de proyectos de infraestructura en Colombia. Si bien las Asociaciones Público-Privadas (APP) han demostrado ser motores de eficiencia y sostenibilidad fiscal en grandes centros urbanos y proyectos de escala nacional, existe una omisión estructural en el diseño de las políticas públicas hacia los municipios de sexta categoría los cuales representan aproximadamente el 87.9% del territorio nacional.

La relevancia de abordar la pregunta de investigación radica en que la actual inaplicabilidad del modelo en estos territorios no es un hecho fortuito, sino el resultado de un desajuste entre la complejidad del régimen de la Ley 1508 de 2012 y la realidad institucional, financiera y técnica de las entidades territoriales más vulnerables. Este estudio se justifica en la necesidad de identificar herramientas que permitan la democratización del acceso a la inversión privada como fuente de desarrollo local.

Desde una perspectiva académica y práctica, este trabajo no se limita a realizar una exégesis normativa del régimen de APP, sino que ofrece una mirada crítica sobre la ineficacia del modelo frente a la precariedad presupuestal que enfrentan los municipios de sexta categoría. La investigación es necesaria para trascender el enfoque dogmático,

proporcionando una hoja de ruta técnica y jurídica para una gestión pública reactiva a una proactiva.

Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Analizar las ventajas y las barreras jurídicas, técnicas y financieras que obstaculizan la implementación de las Asociaciones Público-Privadas (APP) en los municipios de sexta categoría en Colombia, con el propósito de explicar por qué este modelo de eficiencia resulta inaplicable en dichos entes territoriales y cómo esto limita el desarrollo en la periferia del Estado.

Objetivo Especifico

1. Rastrear la evolución histórica y el contexto global de las Asociaciones Público-Privadas, abarcando desde sus antecedentes internacionales hasta el desarrollo normativo de la concesión en Colombia.
2. Examinar la evolución del marco jurídico contemporáneo de las Asociaciones Público-Privadas en Colombia, con especial énfasis en el modelo estructurado por la Ley 1508 de 2012 y su articulación con el principio de eficiencia administrativa.
3. Contrastar el potencial teórico de las Asociaciones Público-Privadas como mecanismo de desarrollo territorial con la caracterización y la realidad institucional actual de los municipios de sexta categoría.
4. Identificar y analizar críticamente las barreras institucionales, financieras y presupuestales que limitan la ejecución del modelo de APP en los municipios de sexta categoría, con el fin de formular propuestas viables para su implementación.

Metodología de la investigación

Esta investigación se llevó a cabo con un enfoque cualitativo, descriptivo-analítico, empleando el análisis documental como método principal de recolección de datos. Este enfoque metodológico se eligió porque el objetivo central del estudio no es la medición estadística del fenómeno, sino un análisis profundo de la naturaleza de los obstáculos legales, técnicos y financieros que limitan la implementación de la Ley 1508 de 2012. Al adoptar un enfoque descriptivo-analítico, el estudio va más allá de una mera exposición dogmática del marco regulatorio, buscando explicar críticamente las razones de su ineficacia. Mediante la investigación y el análisis de regulaciones, doctrina jurídica y jurisprudencia, se estableció una comparación directa entre el modelo teórico de alianzas público-privadas y la realidad institucional de los municipios de sexta categoría; este ejercicio sociojurídico es esencial para identificar las criticidades estructurales que impiden la implementación de este modelo de eficiencia en el desarrollo de la periferia del país.

Desde una perspectiva práctica, la importancia de este artículo radica en el análisis de la normativa que regula las APP y proporciona herramientas para su utilización eficiente por parte de municipios de sexta categoría, proponiendo estrategias para que estos fortalezcan institucionalmente sus capacitaciones y puedan acceder a estos instrumentos.

La aproximación metodológica adoptada en este artículo combina el análisis de instrumentos jurídicos, examen de casos exitosos de implementación y la revisión crítica de la regulación de este instrumento a nivel nacional e internacional. Esta perspectiva multidimensional, permite comprender la evolución del modelo de APP en Colombia, y evaluar críticamente su desempeño y potencial de mejora en función de los objetivos de desarrollo sostenible y equidad territorial en el marco del Estado Social de Derecho.

CAPITULO 1: LAS ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS: ORIGEN Y DESARROLLO

Contexto Mundial de las Asociaciones Público-Privadas

Para abordar las asociaciones público-privadas es importante tener en cuenta el contexto histórico estos esquemas de vinculación. También resulta necesario analizar el surgimiento de las APP a nivel mundial, y su adopción en el contexto colombiano, constituyendo un instrumento clave para el desarrollo de infraestructura nacional en el siglo XXI.

Orígenes Ancestrales y Desarrollo Medieval

Contrario a lo que podría pensarse, la colaboración entre el sector público y privado para la provisión de obras públicas no es un fenómeno nuevo. Los antecedentes más remotos se remontan al Imperio Romano, donde “hace más de dos mil años se desarrollaron las primeras formas de concesiones conocidas como *"concessionones"*. Según registros del código legal *Digeste* del siglo VI, los emperadores romanos otorgaban concesiones para la construcción y operación de puertos, carreteras y servicios públicos” (Banco Mundial,

2025). Un ejemplo destacado fue el desarrollo de una red de estaciones postales que acompañaba el vasto sistema de carreteras bajo las legiones romanas, donde las estaciones eran construidas y administradas por un socio privado durante períodos de cinco años bajo contratos denominados "*manceps*" adjudicados por municipios mediante licitación competitiva.

Durante la Edad Media, este modelo reapareció en Europa occidental, particularmente en Francia durante los siglos XII y XIII, donde los gobernantes delegaban proyectos de infraestructura otorgando derechos a largo plazo sobre ciudades fortificadas y la ocupación de nuevas tierras. En los siglos XVI y XVII, los soberanos europeos rutinariamente contrataban inversionistas privados para construir canales, puentes y otras obras de infraestructura (Banco Mundial, 2025).

La Expansión del Siglo XIX y el Declive del Siglo XX

El siglo XIX marcó el apogeo de las concesiones privadas para infraestructura. El financiamiento de concesiones se disparó durante este período, con gobiernos europeos otorgando franquicias a empresarios privados para ferrocarriles, servicios públicos y servicios urbanos, coincidiendo con la difusión de las ideas de libre mercado. Muhammad Ali de Egipto utilizó "concesiones" a principios del siglo XIX para obtener obras públicas con costos mínimos mientras las empresas concesionarias obtenían la mayoría de las ganancias de proyectos como ferrocarriles y represas. En Estados Unidos, gran parte de la infraestructura temprana fue construida mediante lo que puede considerarse asociaciones público-privadas, incluyendo la carretera Philadelphia and Lancaster Turnpike en Pennsylvania iniciada en 1792, una línea de vapores temprana entre Nueva

York y Nueva Jersey en 1808, y muchos de los ferrocarriles, incluido el primer ferrocarril de la nación (Banco Mundial, 2025).

Sin embargo, varios factores redujeron la participación privada a principios del siglo XX. Las guerras mundiales y las políticas populistas llevaron a muchos estados a retomar el control de servicios públicos e infraestructura. A mediados del siglo, muchos países nacionalizaron ferrocarriles y servicios públicos o construyeron empresas estatales, en parte para evitar vulnerabilidades por guerra e inflación. El concepto de empresas estatales nació para evitar la vulnerabilidad financiera de contratos tradicionalmente de muy largo plazo, un movimiento que creció en toda Europa durante los períodos de posguerra.

El Resurgimiento Moderno: Reino Unido y la Iniciativa de Financiamiento Privado

El resurgimiento moderno de las APP comenzó en la década de 1980, impulsado por presiones fiscales y una nueva preferencia por métodos basados en el mercado. “El Reino Unido fue pionero en el desarrollo del modelo moderno de APP a través de la Iniciativa de Financiamiento Privado (PFI) lanzada en 1992 durante el gobierno conservador de John Major” (LATORRE, 2023). La Private Finance Initiative (PFI) fue concebida como un instrumento estratégico destinado a responder a la urgente necesidad de modernizar los activos públicos, tras un prolongado periodo de baja inversión en infraestructura. Su propósito esencial consistía en impulsar prácticas de gestión más eficientes, aprovechando la experiencia y capacidad operativa del sector privado en el desarrollo y administración de proyectos públicos.

El origen de las asociaciones público-privadas (APP) en el contexto británico surgió en un escenario de transformación del modelo tradicional de prestación de servicios públicos, impulsado por la creciente preocupación ante el incremento de la deuda pública tras las crisis petroleras de 1973 y 1979. En respuesta a esta situación, el gobierno del Reino Unido buscó incentivar la participación del capital privado en el desarrollo de infraestructuras. En sus etapas iniciales, dichas políticas se sustentaron en supuestos contables equivocados, derivados de la ausencia de una distinción clara entre los gastos recurrentes y los gastos de capital dentro de las cuentas públicas.

En 1997, el nuevo gobierno de Tony Blair agrandó la PFI, pero trató de cambiar el foco hacia obtener "valor por dinero", sobre todo a través de asignar bien los riesgos. Blair hizo Partnerships UK (PUK), una nueva entidad casi libre, para tomar lugares de entes estatales viejos a favor de las APP, cuyo rol era animar y poner en práctica la PFI y fue esencial para hacer que las APP sean la "nueva regla" para los negocios de infraestructura pública en el país.

Expansión Global y Desarrollo en Países Emergentes

Desde el principio del 90, muchos estados hicieron unidades de Asociación Público-Privadas como las que se usan en Reino Unido. Casi al mismo tiempo, las APP se empezaron de una forma desordenada en muchos países de la (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) OCDE, estableciendo principios rectores para sus gobiernos miembros acerca de la administración de las APP, y cubre tres áreas: establecimiento de un marco institucional transparente, predecible y legítimo, apoyado por autoridades competentes y con suficientes recursos, basar la selección de la APP en

valor por dinero y usar el proceso presupuestario en forma transparente para minimizar riesgos fiscales y asegurar la integridad del proceso de contratación.

En América Latina, la implementación del modelo de asociaciones público-privadas (APP) tuvo lugar hacia finales de la década de 1980 y comienzos de la década de 1990. La primera generación de proyectos bajo esta modalidad se desarrolló en México, Colombia, Argentina y Chile, a los que posteriormente se sumaron Brasil, Perú y Costa Rica. De acuerdo con el Banco Mundial, en su informe sobre el financiamiento privado de la infraestructura pública en la región de América Latina y el Caribe; Colombia, Brasil, Chile, México y Perú se destacan como los países con mayor grado de madurez en la consolidación y gestión de proyectos de APP.

La proliferación de las APP en países emergentes durante las décadas de 1980 y 1990 no puede comprenderse sin analizar el contexto ideológico neoliberal que dominó las políticas públicas de la época. Los primeros gobiernos en implementar APP fueron ideológicamente neoliberales y con escasos ingresos, por lo que estaban política y fiscalmente inclinados a probar formas alternativas de adquisición pública.

Esta difusión siguió patrones diferenciados entre países desarrollados y emergentes. Mientras que, en países desarrollados como Reino Unido y Estados Unidos, la adopción respondía a una estrategia endógena de reforma del Estado bajo los gobiernos de Thatcher y Reagan, en los países en desarrollo la adopción fue exógena y condicionada por las instituciones financieras internacionales. El Banco Mundial y el FMI condicionaron la liberación de ayuda financiera externa a la adopción de políticas neoliberales, incluyendo privatización, desregulación y APP (Radwan, 2020).

Los países emergentes enfrentaban restricciones fiscales severas y una brecha significativa de infraestructura que los presionó hacia la adopción del modelo APP. En América Latina, la región necesitaba invertir al menos 5% del PIB para cubrir sus necesidades de infraestructura, pero solo invertía la mitad. Esta situación creó un contexto favorable para mecanismos que permitieran movilizar capital privado sin impactar inmediatamente los balances fiscales públicos.

El Modelo en Colombia de las Asociaciones Público-Privadas: Evolución Histórica

Antecedentes Constitucionales y Primeras Concesiones

La intervención del sector privado en el desarrollo de la infraestructura vial en Colombia tuvo un origen formal durante la década de 1990, con la creación del Sistema de Concesiones Viales. La Constitución Política de 1991 otorgó el marco jurídico que posibilitó la participación privada en ámbitos que, hasta entonces, se circunscribían principalmente a la contratación para labores de mantenimiento y gestión operativa. En consecuencia, en 1992 el Gobierno nacional puso en marcha el programa de concesiones viales, en un escenario marcado por los retos de la globalización, la apertura económica y una crisis fiscal que exigía nuevas estrategias de financiación y gestión de la infraestructura pública.

Curiosamente, Colombia tiene precedentes históricos aún más antiguos en materia de concesiones. Según se cita en trabajos académicos, ya en el siglo XIX, en el Decreto del 21 de abril de 1847 en Colombia, existía una definición para el concepto de concesión semejante al de las APP actuales. Esto demuestra que la colaboración público-privada

ha estado presente de diferentes formas en el desarrollo institucional del país desde el siglo XIX (Carlos Alberto Botero Chica, 2017).

Primera Generación de Concesiones Viales (1993-1997)

El primer modelo de concesiones se enmarca en un contexto de transformaciones estructurales del Estado colombiano. En 1993 fue expedida la Ley de Transporte (Ley 105 de 1993), la cual reglamentó la participación privada en este sector y creó las instituciones de regulación y control requeridas para su concreción. Se realizó la identificación de los proyectos con potencial para ser ejecutados mediante el esquema de concesión, y como resultado de este proceso se aprobaron trece iniciativas que integraron la denominada primera generación de concesiones viales, las cuales fueron adjudicadas entre los años 1994 y 1997.

La primera generación de iniciativas orientadas al desarrollo de infraestructura vial en Colombia tuvo como propósito fundamental incrementar los mecanismos de financiación destinados a la expansión masiva de la red carretera nacional. Durante el periodo comprendido entre 1994 y 1996, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) lideró la firma de contratos que abarcaban un número significativo de kilómetros, con el objetivo de fortalecer la conectividad y la integración territorial del país. Sin embargo, esta fase inicial puso de manifiesto diversos desafíos técnicos, administrativos y financieros, cuyos aprendizajes se convirtieron en insumos esenciales para el diseño y la implementación de mejoras sustanciales en las generaciones de proyectos posteriores (Gobernacion Antioquia , 2015).

Segunda Generación de Concesiones Viales (1995-1999)

En 1995, mediante los lineamientos establecidos en el Documento CONPES 2775, se dio inicio al programa de concesiones viales de segunda generación durante la administración del presidente Ernesto Samper. A partir del análisis de las dificultades evidenciadas en la primera generación de concesiones, se planteó la necesidad de corregir los problemas previamente identificados. En consecuencia, se otorgó una mayor atención al diseño de esquemas de distribución de riesgos entre el Estado y el sector privado, asignando al concesionario responsabilidades más amplias en materia de riesgo constructivo y riesgo comercial.

La segunda generación de proyectos de infraestructura vial en Colombia se caracterizó por la adopción de lineamientos contractuales más rigurosos, orientados a optimizar los procesos de planeación y ejecución. Entre las principales innovaciones normativas se estableció que los concesionarios debían asegurar la obtención de licencias ambientales y gestionar las fichas prediales correspondientes antes de dar inicio a las obras, con el fin de reducir riesgos y retrasos asociados a trámites administrativos y procesos de adquisición de terrenos. Asimismo, se introdujeron modificaciones sustanciales en los mecanismos de adjudicación, promoviendo una competencia más equilibrada basada en el nivel de aportes económicos ofrecidos por la Nación y en las garantías financieras y técnicas presentadas por los concesionarios (Gobernacion Antioquia , 2015).

Este marco regulatorio permitió fortalecer la transparencia en los procesos de contratación y garantizar una mayor corresponsabilidad entre el sector público y el

privado, elementos esenciales para avanzar hacia modelos de concesión más eficientes. La segunda generación, que abarca contratos suscritos entre 1997 y 1998, implicó una inversión total aproximada de 504 millones de dólares al cierre del periodo, cifra que evidenció el compromiso del Estado en consolidar un sistema vial estratégico para el desarrollo económico y territorial. Estas transformaciones sentaron las bases para un modelo de gestión de proyectos más robusto, con mayor capacidad de atracción de inversión privada y alineado con estándares internacionales de planeación y ejecución de infraestructura.

Tercera Generación de Concesiones Viales (1999-2013)

La tercera generación de proyectos de infraestructura vial en Colombia, desarrollada entre los años 2001 y 2004, representó un punto de inflexión en el modelo de concesiones, al introducir un sistema de licitación más simplificado y accesible para los participantes. Este enfoque buscó dinamizar la participación de actores privados, promoviendo un mayor número de oferentes y favoreciendo la competitividad del proceso. “Entre las principales reformas implementadas destacan una redistribución más equitativa de los riesgos contractuales entre el Estado y los concesionarios, el fortalecimiento de los análisis de factibilidad —especialmente en materia de factibilidad técnica y financiera— y la optimización en la adquisición de predios, un aspecto históricamente complejo en la ejecución de proyectos de infraestructura” (Guerrero, 2013).

Desde un punto de vista propio, esta generación constituyó un avance significativo en la consolidación de un modelo de concesiones más eficiente y sostenible, dado que introdujo elementos que siguen siendo relevantes en las políticas de infraestructura

actuales. Por ejemplo, la definición clara de riesgos y responsabilidades permitió reducir litigios y sobrecostos, un problema frecuente en generaciones anteriores. La implementación de estudios más exhaustivos antes de la adjudicación también se tradujo en una ejecución más ágil y en una reducción de imprevistos durante la construcción. Estos cambios encuentran sustento normativo en el Documento CONPES 3045 de 1998, que delineó un ambicioso programa de ocho proyectos estratégicos, concebidos para mejorar la conectividad vial del país mediante plazos de concesión diferenciados.

Casos como la concesión de la Autopista Bogotá–Girardot, adjudicada en este periodo, evidencian la efectividad del nuevo esquema. Dicho proyecto logró importantes avances en tiempos récord, gracias a la correcta planificación y a una estructura financiera sólida, convirtiéndose en un ejemplo de cómo una adecuada asignación de riesgos y estudios previos rigurosos impactan positivamente la ejecución. Asimismo, esta tercera generación sentó las bases para la confianza inversionista, elemento clave en el desarrollo de programas posteriores como las concesiones de cuarta generación (4G), que ya se apoyan en esquemas de financiación privada más robustos y en una visión integral de sostenibilidad.

En 2004 se reestructuró el Ministerio de Transporte y se delegó la responsabilidad de administrar los proyectos de concesión vial a una nueva entidad, el INCO, la cual estaba adscrita al Ministerio. Bajo la responsabilidad del INCO se adjudicaron dos nuevos proyectos: Bogotá-Girardot y Pereira-La Victoria, por lo que la tercera generación de concesiones se compone de un total de 10 proyectos incluyendo 3.557 km (Gobernación Antioquia, 2015).

La Cuarta Generación de Concesiones Viales: Los Proyectos 4G

Los proyectos de la cuarta generación de concesiones viales en Colombia fueron los primeros en aplicar los principios establecidos por la Ley 1508 de 2012, incorporando además estándares internacionales en la estructuración de iniciativas de infraestructura. Entre sus elementos más relevantes se destacan: un mayor nivel de desarrollo en los estudios técnicos, ambientales, sociales, jurídicos y financieros; la asignación de recursos públicos condicionada a la disponibilidad operativa de la infraestructura y al cumplimiento de indicadores de servicio y calidad; criterios más precisos para la identificación, distribución y compensación de riesgos; y la inclusión de mecanismos legales modernos orientados a la resolución alternativa de controversias (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2013).

El Programa de Cuarta Generación (4G) de Concesiones Viales constituye una de las iniciativas de infraestructura más ambiciosas emprendidas en Colombia. La inversión estimada asciende a aproximadamente 47 billones de pesos colombianos, equivalentes a unos 18.000 millones de dólares estadounidenses. Este programa tiene como propósito la rehabilitación y construcción de alrededor de 7.000 kilómetros de carreteras, incluyendo cerca de 1.370 kilómetros de dobles calzadas, además de la edificación de 141 túneles y aproximadamente 1.300 viaductos.

La consolidación del modelo de Asociaciones Público-Privadas en Colombia ha trascendido significativamente el sector vial, extendiéndose hacia sectores estratégicos de infraestructura social y productiva durante los últimos años. A partir de 2023, con la implementación de la iniciativa "ANI Social y Productiva", el país ha identificado un ambicioso portafolio de 13 proyectos estructurados que incluyen 5 hospitales de alta complejidad, 4 infraestructuras educativas y 4 sistemas de tratamiento de aguas

residuales, con el objetivo de beneficiar a más de 4 millones de personas (Ministerio de Transporte , 2023). Estos proyectos representan una evolución fundamental en la modalidad contractual tradicional, demostrando cómo el esquema de APP se adapta a nuevos sectores y realidades del desarrollo territorial. En el sector de agua y saneamiento básico, la implementación de los Sistemas de Tratamiento de Aguas Residuales (STAR) bajo modalidad APP constituye una respuesta integral a las necesidades de tratamiento de vertimientos municipales en las cuencas críticas del país, con iniciativas en ciudades como Neiva, Duitama, Cúcuta y otras municipalidades, enmarcadas en el Programa Saneamiento de Vertimientos (SAVER) (Ministerio de Vivienda). De particular relevancia, en abril de 2025, se adjudicó la primera Asociación Público-Privada ferroviaria en la historia de Colombia, correspondiente al corredor La Dorada–Chiriguaná, con una inversión de \$2,27 billones de pesos y una duración de 114 meses, generando aproximadamente 32.000 empleos directos e indirectos y beneficiando a 25 municipios en cinco departamentos (Ministerio deTransporte, 2025). Paralelamente, en junio de 2024, se formalizó la APP del Complejo Cultural y Deportivo El Campín en Bogotá, con una inversión de \$2,4 billones de pesos durante 29,2 años, transformando un polígono de 174.000 m² en un espacio multifuncional que integra deporte, cultura y entretenimiento (Bogota, 2024). Estos proyectos innovadores evidencian que Colombia ha consolidado su posición como líder regional en la gestión de Asociaciones Público-Privadas, según reconocimiento del Banco Mundial, y ha logrado atraer inversión de múltiples fuentes incluyendo banca multilateral, fondos de inversión internacionales, y mercados de capitales locales, replicando y perfeccionando los mecanismos de distribución de riesgos, estudios de factibilidad rigurosos y estructuras financieras robustas que caracterizaron el éxito de los programas 4G y, actualmente, impulsan los proyectos de Quinta Generación

(5G) de infraestructura vial, cuyos seis iniciativas suman cierres financieros por \$8,9 billones de pesos y benefician a múltiples regiones del país (Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), 2024).

CAPITULO 2: EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS EN COLOMBIA

El marco normativo en Colombia respecto a las asociaciones público-privadas ha sido limitado requirió superar esquemas de la contratación pública en Colombia. La Ley 80 de 1993 fue la respuesta a las falencias del régimen anterior, ahora todos los contratos estatales se rigen por el Derecho Público, independientemente de su objeto, consolidó la jurisdicción de lo contencioso administrativo como el juez natural de todos los litigios contractuales del Estado, elevó los principios de la contratación a un nivel esencial, destacando la transparencia, la economía y la selección objetiva, todo esto buscando un marco más claro para evitar conflictos de intereses y garantizando la moralidad en la gestión pública.

Sin embargo, aunque la Ley 80 de 1993 incluye en el artículo 32 una definición de contrato de concesión, no desarrolló en esencia el esquema de participación público privada, es hasta la expedición de la Ley 1508 de 2012 que regula este tipo de colaboración entre el Estado y la empresa privada estableciendo la posibilidad de celebrar una alianza público-privada como un acuerdo para la participación del capital privado, que se formaliza por un contrato de la entidad estatal con una persona natural o jurídica privada a fin de proporcionar bienes públicos y servicios relacionados. Este tipo de contrato implica un nuevo esquema de distribución de riesgos y mecanismos de pago

ligados a la disponibilidad y nivel de servicio de la infraestructura o del servicio contratado. (Congreso de la Republica de Colombia, 2012). Así definido, la esencia de este modelo está en la transferencia de la responsabilidad de parte de las actividades que tradicionalmente se le asignan al Estado a actores privados que, con sus propios recursos, innovación y capacidad operativa siempre bajo un marco regulatorio, permiten ejecutar proyectos estratégicos sin comprometer desde un comienzo el gasto público. Esta figura, además de estar regulada por la citada ley, fue desarrollada por el Decreto 1467 de 2012 y complementada por otras disposiciones como el Decreto 2767 de 2012, la Resolución DNP 3656 de 2012, la Ley 1593 de 2012 y el Decreto 1793 de 2021, que en conjunto constituyen el marco regulatorio que respalda el uso de las APP en Colombia. El Decreto 1082 de 2015, este Decreto único reglamentario compiló todas las disposiciones sobre APP, integrando y organizando la reglamentación dispersa en un solo cuerpo normativo.

En este contexto y en las últimas décadas, las asociaciones público-privadas se contemplan de manera progresiva como una de las estructuras de colaboración más prometedoras en términos de promoción de los proyectos de las infraestructuras, los servicios públicos y la tecnología entre las potestades estatales y el sector privado. Asimismo, sin embargo, este enfoque es cada vez más demandado, especialmente en los contextos de los países en desarrollo, como Colombia, ya que los países se enfrentan a las restricciones financieras mencionadas y a las imperantes exigencias de asegurar la alta calidad de los servicios públicos y otros. En relación al contexto colombiano, las APP son calificadas como un instrumento estratégico de la implementación de proyectos a

largo plazo, de repartición de riesgos financieros y operativos entre los participantes con mejora de la eficacia, innovación y sostenibilidad de la administración pública.

El punto de partida para la consolidación del marco regulatorio de las APP en Colombia fue la promulgación de la Ley 1508 de 2012. Esta ley sienta las bases para la estructuración, contratación y ejecución de proyectos bajo esta modalidad, definiendo a las APP como mecanismos para el abordaje del déficit de infraestructura y la insuficiencia de servicios conexos a través de contratos de largo plazo que asignan apropiadamente los riesgos entre las partes. Algunos de los elementos más innovadores introducidos por esta ley se detallan a continuación: la capacidad de proponer iniciativas privadas sin fondos públicos; la remuneración basada en la disponibilidad y el desempeño; y la participación del sector privado en la definición legal, reglamentaria, técnica y financiera del proyecto.

Posteriormente, el desarrollo reglamentario del régimen APP fue consolidado mediante el Decreto 1082 de 2015, el cual compiló y organizó la normativa existente sobre contratación estatal y asociaciones público-privadas. Esta reglamentación fortaleció los requisitos relacionados con la estructuración técnica, financiera, jurídica y de riesgos de los proyectos, estableciendo procedimientos más rigurosos para garantizar su viabilidad y sostenibilidad. Asimismo, incorporó herramientas destinadas a mejorar la evaluación de las iniciativas y a asegurar una adecuada utilización de los recursos públicos (Decreto 1082 de 2015).

Desde una perspectiva constitucional, el modelo APP encuentra fundamento en los principios que orientan la función administrativa. El artículo 209 de la Constitución Política establece que la administración pública debe desarrollarse con fundamento en los

principios de eficiencia, economía y eficacia, mientras que el artículo 334 reconoce la intervención del Estado en la economía para promover el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. En este contexto, las APP constituyen un mecanismo mediante el cual el Estado busca cumplir sus fines esenciales utilizando esquemas de colaboración que permitan optimizar recursos y mejorar la prestación de bienes y servicios públicos (Constitución Política de Colombia, 1991).

La relación entre las APP y el principio de eficiencia administrativa ha sido destacada tanto por organismos internacionales como por la doctrina especializada. El Banco Mundial define las APP como acuerdos de largo plazo en los cuales una parte privada proporciona infraestructura o servicios públicos, asumiendo riesgos significativos y recibiendo una compensación asociada al desempeño. Bajo esta lógica, el modelo pretende garantizar que la inversión pública genere mayores niveles de productividad y mejores resultados para los ciudadanos (Banco Mundial, 2014).

La Corte Constitucional también ha contribuido a precisar el alcance jurídico de las APP dentro del ordenamiento colombiano. En la Sentencia C-050 de 2015, la Corporación analizó aspectos relacionados con la participación de entidades públicas y mixtas dentro de estos esquemas contractuales, precisando el alcance de las disposiciones contenidas en la Ley 1508 de 2012. Posteriormente, mediante la Sentencia C-346 de 2017, examinó disposiciones relacionadas con la autonomía territorial y la participación de las entidades territoriales en proyectos desarrollados bajo esquemas APP, reafirmando la necesidad de armonizar la intervención legislativa con la capacidad de gestión de los entes territoriales (Corte Constitucional, 2015; Corte Constitucional, 2017).

No obstante, la existencia de un marco normativo robusto no garantiza por sí sola la implementación efectiva de las APP en todo el territorio nacional. Diversos estudios han señalado que el éxito de estos esquemas depende de factores adicionales como la capacidad institucional, la disponibilidad de personal especializado y la adecuada estructuración técnica y financiera de los proyectos. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha señalado que la correcta distribución de riesgos y la fortaleza institucional constituyen elementos determinantes para el éxito de las asociaciones público-privadas. De igual forma, el Departamento Nacional de Planeación ha identificado el fortalecimiento de capacidades territoriales como uno de los principales desafíos para la expansión del modelo en Colombia (CEPAL, 2024; DNP, 2020).

El marco normativo colombiano, integrado por la ley marco, su reglamentación y las modificaciones posteriores, ha creado un sistema que busca equilibrar la participación del sector privado con la protección del interés público. La jurisprudencia constitucional ha contribuido a precisar los límites de este régimen, particularmente en aspectos relacionados con la autonomía territorial y la participación de entidades mixtas, la doctrina jurídica ha enriquecido la comprensión de las APP como instrumentos complejos que van más allá de la contratación tradicional, incorporando elementos de distribución de riesgos, orientación a resultados y aplicación de principios constitucionales como la igualdad. El desarrollo doctrinario ha sido fundamental para la interpretación y aplicación adecuada del régimen jurídico.

En conclusión, el análisis del régimen jurídico de las APP permite concluir que Colombia cuenta con una estructura normativa suficientemente desarrollada para promover la participación del sector privado en la provisión de infraestructura y servicios públicos. Sin

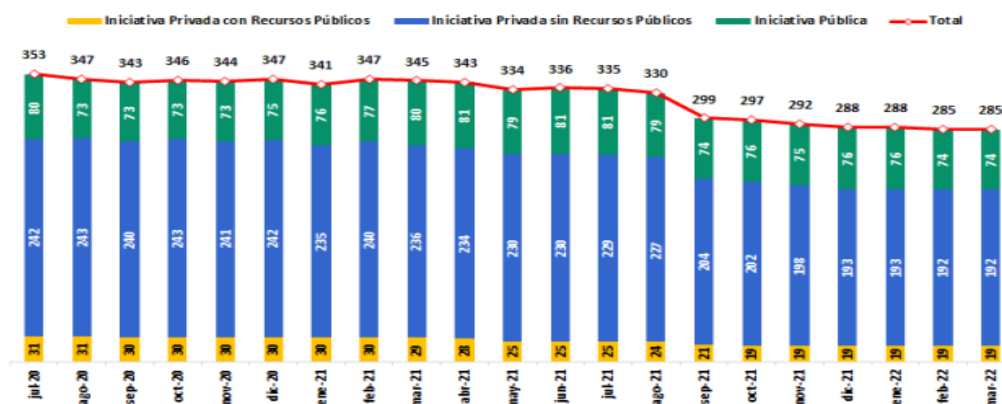
embargo, la efectividad de este modelo depende de la capacidad de las entidades estatales para cumplir las exigencias técnicas, financieras y jurídicas previstas en la normativa. Esta situación adquiere especial relevancia en el caso de los municipios de sexta categoría, donde las limitaciones institucionales pueden convertirse en un obstáculo para acceder a los beneficios que ofrece este instrumento de contratación, aspecto que será desarrollado en los capítulos siguientes.

CAPITULO 3: Las APP como Herramienta de Transformación: Entre el Potencial Teórico y la Realidad de Implementación en Municipios de Sexta Categoría.

Las asociaciones público-privadas (APP) se han consolidado como un instrumento esencial para el desarrollo de infraestructura y la prestación de servicios públicos en Colombia. Este modelo representa una estrategia estructural que promueve la vinculación del sector privado en la ejecución de proyectos que, de manera tradicional, habían sido competencia exclusiva del Estado. Desde la promulgación de la Ley 1508 de 2012, el marco jurídico ha permitido formalizar la cooperación entre ambos sectores, facilitando la inyección de capital privado y el aprovechamiento de su experiencia en la ejecución de obras públicas con criterios de eficiencia y sostenibilidad. Las APP no solo buscan aliviar la carga financiera del Estado, sino también optimizar la gestión de los proyectos mediante la transferencia de riesgos y responsabilidades entre las partes, promoviendo soluciones que consideren tanto la viabilidad económica como el impacto social y ambiental a largo plazo. Bajo este esquema, se establece una colaboración a largo plazo que garantiza la disponibilidad y calidad de los bienes y servicios comprometidos, integrando consideraciones de sostenibilidad en todas las fases del

proyecto. La flexibilidad del modelo permite su implementación a través de diversas modalidades, dependiendo de la fuente de los recursos y del liderazgo de las iniciativas, sean públicas o privadas, lo que amplía significativamente el abanico de oportunidades para el desarrollo de infraestructura sostenible en áreas como transporte, salud, educación y saneamiento básico. Además, las APP incentivan la innovación y eficiencia operativa del sector privado, logrando mejores resultados en plazos más cortos y con mayor eficiencia en el uso de recursos, mientras promueven prácticas responsables con el medio ambiente y las comunidades. Sin embargo, su éxito no solo depende de la capacidad financiera y técnica del sector privado, sino también de la adecuada planificación y estructuración de los proyectos, asegurando un balance adecuado en la asignación de riesgos y la incorporación de criterios sostenibles. El Registro Único de Asociación Público Privada (RUAPP), que administra el Departamento Nacional de Planeación, permite una supervisión efectiva de estos proyectos, garantizando transparencia en su implementación y el cumplimiento de estándares sostenibles. Así, las APP se consolidan como una herramienta clave para impulsar el desarrollo de infraestructura pública en Colombia bajo principios de sostenibilidad, lo que hace necesario profundizar en la comprensión de este concepto fundamental.

Figura 1. Registros acumulados RUAPP, según el tipo de APP²



Fuente: RUAPP

Para abordar la implementación de las Asociaciones Público-Privadas (APP) bajo el prisma del desarrollo sostenible, es imperativo aterrizar este concepto teórico a la estricta realidad fiscal de los entes territoriales. Si bien este paradigma emergió formalmente con el Informe Brundtland de 1987, definiéndose como "el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades", en el contexto de los municipios de sexta categoría esta premisa adquiere una connotación eminentemente presupuestal.

La relevancia del desarrollo sostenible radica en su visión integradora de las dimensiones económica, social y ambiental, la cual se ha convertido en el fundamento de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Sin embargo, al trasladar este marco de acción global a la administración pública local, la sostenibilidad debe interpretarse en estricta armonía con las restricciones impuestas por la Ley 617 de 2000. Para un municipio de sexta categoría, el verdadero desarrollo sostenible consiste en materializar proyectos de infraestructura que mejoren la calidad de vida de la población, sin que la financiación de dichas obras implique el quiebre de las finanzas locales, el

endeudamiento irresponsable o la superación de los límites legales establecidos para los gastos de funcionamiento.

En este contexto de búsqueda de eficiencia y control de riesgos en la infraestructura pública, las tres dimensiones fundamentales del desarrollo sostenible justifican la implementación de las APP. La dimensión social se centra en la promoción de la equidad social y la justicia intergeneracional, asegurando que las personas tengan acceso a servicios básicos de calidad como educación, salud y saneamiento. Cuando una administración local delega el diseño, construcción y mantenimiento al sector privado mediante una APP, logra satisfacer esta equidad social de manera inmediata, mitigando el riesgo de trasladar cargas financieras insostenibles a las futuras administraciones municipales.

De igual forma, la dimensión ambiental, que exige el uso eficiente de los recursos y la preservación de los sistemas ecológicos, encuentra un respaldo técnico en el modelo APP. Al remunerar al privado por la disponibilidad y nivel de servicio de la infraestructura, se incentiva desde el contrato la implementación de prácticas responsables y diseños duraderos que minimizan el impacto ambiental a largo plazo.

Por su parte, la dimensión económica del desarrollo sostenible busca promover un crecimiento que sea responsable e inclusivo, objetivo que se alinea perfectamente con la capacidad de las APP para generar eficiencias en el uso de recursos públicos y privados. La sostenibilidad económica requiere la internalización de los costos ambientales y sociales, lo que para los territorios de sexta categoría significa que la estructuración de los proyectos debe garantizar que las proyecciones de pago no asfixien la capacidad de inversión local. (ScienceDirect, 2024).

Bajo esta óptica, el desarrollo sostenible deja de ser un concepto abstracto internacional y se convierte en el estándar técnico-jurídico que justifica por qué las APP representan el vehículo idóneo para salvaguardar la autonomía financiera de los municipios pequeños. La aplicación de estos principios garantiza que las inversiones no solo generen beneficios inmediatos en términos de conectividad y acceso a servicios, sino que respeten la precaria estabilidad presupuestal de los territorios que más requieren de estos mecanismos de transformación. (Michelle E. Jarvie, 2016)

Las asociaciones público-privadas (APP) no constituyen únicamente un instrumento fundamental para el desarrollo de infraestructura, sino que también juegan un papel fundamental en el impulso de la economía local y regional. Al fomentar la inversión privada en proyectos de interés público, las APP generan empleo directo e indirecto durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento, lo que dinamiza las economías locales. A medida que se desarrollan proyectos en áreas como el transporte, la energía, y los servicios públicos, las comunidades circundantes se ven beneficiadas tanto por la creación de puestos de trabajo como por la mejora de la infraestructura que facilita el acceso a mercados y servicios básicos. Este impulso a la economía local, en muchas ocasiones, genera un efecto multiplicador, donde el aumento de la demanda de bienes y servicios derivados de las obras de infraestructura beneficia a sectores como la construcción, el comercio, el transporte y los servicios.

En algunos casos específicos, las asociaciones público-privadas (APP) han contribuido a acelerar la construcción de obras estratégicas orientadas a satisfacer necesidades ciudadanas, mediante una articulación sólida entre actores del sector público y del sector privado. Entre los ejemplos más frecuentes se incluyen instituciones educativas

(colegios), infraestructura sanitaria (hospitales), equipamientos culturales, espacios recreativos y deportivos, así como parques y centros de atención a la ciudadanía.

Los beneficios del programa han sido evidentes en varios casos. Proyectos emblemáticos como el Aeropuerto El Dorado de Bogotá, cuya modernización se llevó a cabo mediante una APP, han sido reconocidos internacionalmente por la eficiencia y calidad del servicio. Otro ejemplo notable es el Programa de Carreteras de Cuarta Generación, 4G, que incluye más de 30 proyectos viales estructurados y aproximadamente 50 billones de pesos de inversión. Según el Banco Interamericano de Desarrollo, concesionados por el Gobierno Nacional a través de la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), 2018), este programa constituye uno de los esfuerzos de infraestructura más ambiciosos de América Latina, lo que demuestra su potencial para cerrar brechas de conectividad y competitividad.

Sumado a los proyectos de transporte, se ha utilizado el programa APP para proyectos sociales, tales como los ajustes de los centros de cuidado infantil de ICBF ejecutado por la firma Valfinanzas S.A. Evidentemente, la versatilidad del modelo ha permitido a los programas APP ser integrados en los planes de naciones y municipalidades como instrumentos privilegiados de la ejecución.

Ello hace que la coordinación entre las APP y los instrumentos de planificación adquiera una importancia particular. De conformidad con la Ley 152 de 1994, cualquier proyecto de inversión debe ser coherente con el plan de desarrollo nacional PND. Como resultado, los proyectos de APP no pueden considerarse intervenciones independientes, sino componentes de una estrategia de desarrollo indivisible (Congreso de la República de Colombia, 1994).

En el actual Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, se pretende aprovechar el formato de alianza público-privado para lograr un mayor alcance en la prestación de servicios básicos, la disminución de las disparidades regionales y las menores de un enfoque económico.

En la actualidad, Bogotá cuenta con cinco proyectos desarrollados mediante el mecanismo de Asociaciones Público-Privadas (APP): el Hospital de Bosa, el Parque Salitre Mágico, el Centro Cultural y Deportivo El Campín, el Hub de Movilidad de la Calle 136 y el Coliseo El Campín (Movistar Arena). Estas iniciativas benefician a los usuarios de servicios de salud, movilidad y actividades recreativas, culturales y deportivas, con una inversión total estimada en aproximadamente 5,2 billones de pesos (¿Cómo las Asociaciones Público-Privadas contribuyen al desarrollo de Bogotá?, 2025).

Estos casos de éxito evidencian que el diseño de la Ley 1508 de 2012 tiene un sesgo natural hacia los megaproyectos urbanos y de escala nacional. Mientras los grandes distritos con amplias capacidades institucionales capitalizan el modelo, un municipio de sexta categoría queda marginado de esta figura contractual.

Además, en contraste con las ciudades capitales, a nivel regional las APP permitirían la materialización de proyectos de gran envergadura que, de otro modo, no podrían ser financiados exclusivamente por el sector público. Esto facilita la competitividad regional, mejorando la conectividad y la productividad en territorios más alejados del centro económico del país. Por ejemplo, la construcción de carreteras y puentes mediante APP en zonas rurales mejora significativamente el acceso a mercados, reduce los costos de transporte y aumenta la competitividad de productos locales en mercados nacionales e internacionales. En términos fiscales, el ingreso de inversión privada reduce la presión

sobre los recursos públicos, permitiendo que los gobiernos regionales destinen esos fondos a otras necesidades esenciales. De acuerdo con (Restrepo. 2018), “las APP han sido un motor de transformación económica en diversas regiones de Colombia, al permitir que el sector privado participe activamente en la provisión de infraestructura y servicios, impulsando el crecimiento económico local” (p. 134). Así, las APP no solo mejoran la infraestructura física, sino que también promueven un desarrollo económico integral a largo plazo.

La autonomía de las entidades territoriales, defendida por la Corte Constitucional, juega un rol esencial en la implementación de las Asociaciones Público Privadas (APP) a nivel local y regional. Al permitir que estas entidades gestionen sus propios recursos y proyectos, las APP se presentan como una herramienta valiosa para que las autoridades territoriales impulsen el desarrollo económico dentro de sus jurisdicciones, alineando estas iniciativas con los planes de desarrollo local. El derecho a la autonomía, consagrado en el artículo 287 de la Constitución Política, garantiza que las entidades territoriales tengan la capacidad de decidir sobre el uso de sus recursos y la forma de gestionar proyectos clave para su progreso Sentencia C-346/17, 2017. En este sentido, la Corte ha subrayado la importancia de mantener un equilibrio entre la unidad del Estado y la autonomía de las entidades territoriales, evitando que las regulaciones impuestas por el legislador limiten de manera excesiva la capacidad de las autoridades locales para gestionar sus propios asuntos (Constitucional, 2017).

Las limitaciones injustificadas a esta autonomía, como la prohibición de celebrar contratos APP en el último año de gobierno, afectan directamente la capacidad de las

entidades para impulsar proyectos de infraestructura que podrían dinamizar sus economías. La Corte señaló que esta restricción no solo limita el uso eficiente de los recursos públicos, sino que también socava el principio de autogestión, impidiendo que las entidades territoriales ejecuten proyectos estratégicos para el desarrollo de sus comunidades (Constitucional, 2017) En este marco, es fundamental que las normativas que regulan las APP respeten y fortalezcan la capacidad de las entidades territoriales para decidir e implementar proyectos que impacten positivamente sus economías y mejoren la calidad de vida de sus habitantes.

La autonomía de las entidades territoriales y su capacidad para gestionar recursos de manera independiente son factores clave para promover el desarrollo económico a nivel local y regional, especialmente en la implementación de Asociaciones Público Privadas (APP). Al tener la libertad de decidir sobre proyectos de infraestructura, las autoridades locales pueden enfocarse en la creación de obras que impacten positivamente a sus comunidades, generando empleo, mejorando la conectividad y potenciando sectores estratégicos como el turismo, el comercio y la industria. Las APP permiten que los gobiernos locales se asocien con el sector privado, facilitando la financiación y ejecución de proyectos de gran envergadura sin depender exclusivamente de recursos públicos. Esto es crucial para las economías locales, ya que no solo alivia la carga fiscal de las administraciones, sino que también atrae inversiones privadas, creando oportunidades de crecimiento económico. Por ejemplo, cuando una entidad territorial desarrolla infraestructura vial o sanitaria a través de una APP, mejora las condiciones para que las empresas locales operen con mayor eficiencia, generando un efecto multiplicador en la economía. No obstante, las restricciones excesivas, como la prohibición de celebrar

contratos APP en el último año de gobierno, limitan gravemente la capacidad de las entidades para planificar y ejecutar proyectos clave que podrían dinamizar sus economías. Estas restricciones frenan la concreción de iniciativas alineadas con los planes de desarrollo local, lo que retrasa el impacto positivo en la generación de empleo y en la mejora de las condiciones de vida de la población. Mantener un equilibrio adecuado entre las regulaciones estatales y la autonomía territorial es esencial para que las APP se conviertan en un verdadero motor de crecimiento económico y bienestar social en las regiones. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)

Las Asociaciones Público Privadas (APP) se han consolidado en Colombia como un mecanismo revolucionario que trasciende el concepto tradicional de contratación pública, posicionándose como una verdadera herramienta de transformación territorial que articula de manera integral el desarrollo sostenible con el crecimiento económico local. A través del análisis desarrollado en este capítulo, se evidencia que las APP no constituyen únicamente una alternativa de financiamiento para superar las limitaciones presupuestales del sector público, sino que representan un paradigma de colaboración estratégica que permite la materialización de proyectos de infraestructura bajo criterios de eficiencia, sostenibilidad y corresponsabilidad entre los sectores público y privado.

La implementación exitosa de las APP en Colombia, respaldada por el marco jurídico establecido en la Ley 1508 de 2012, ha demostrado su capacidad para generar valor agregado a través de la transferencia eficiente de riesgos, la optimización de recursos y la incorporación de criterios de sostenibilidad en todas las fases del proyecto. Los casos específicos analizados, como el Hospital de Bosa, el Parque Salitre Mágico y el Centro Cultural y Deportivo El Campín, ilustran cómo este modelo contractual logra superar los

problemas recurrentes de sobrecostos y sobre plazos que históricamente han afectado la obra pública tradicional, mientras promueve un desarrollo que equilibra las dimensiones económica, social y ambiental del territorio.

Las APP constituyen un catalizador fundamental para el impulso de las economías locales y regionales, generando efectos multiplicadores que se extienden más allá de la mera provisión de infraestructura. La capacidad de estas asociaciones para dinamizar sectores como la construcción, el comercio, el transporte y los servicios, mientras crean empleo directo e indirecto durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento, las posiciona como instrumentos clave para la reducción de brechas territoriales y el fortalecimiento de la competitividad regional.

El análisis de la autonomía de las entidades territoriales, particularmente a través de la jurisprudencia constitucional que ha defendido el derecho de los gobiernos locales a gestionar sus propios recursos y proyectos, revela que las APP representan una oportunidad invaluable para que las autoridades territoriales materialicen sus planes de desarrollo sin comprometer gravemente sus presupuestos anuales. La Sentencia C-346/17 de la Corte Constitucional ha ratificado que las limitaciones injustificadas a esta autonomía pueden socavar el principio de autogestión e impedir que las entidades territoriales ejecuten proyectos estratégicos para el desarrollo de sus comunidades.

CAPITULO 4: ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS EN MUNICIPIOS DE SEXTA CATEGORIA: BARRERAS IDENTIFICADAS Y PROPUESTAS PARA SU IMPLEMENTACIÓN.

A pesar de que las Asociaciones Público-Privadas (APP) se han consolidado normativamente como un mecanismo efectivo para superar limitaciones presupuestales en la ejecución de infraestructura, su implementación territorial revela una paradoja estructural: los municipios que mayor beneficio podrían obtener de este instrumento son precisamente los que menos lo utilizan. En Colombia, los municipios de sexta categoría constituyen aproximadamente el 87.9% del territorio nacional (Departamento Nacional de Planeación, 2023). Estos entes territoriales enfrentan el mayor rigor de la descentralización fiscal, asumiendo competencias complejas sin contar con los recursos, la capacidad técnica, ni el conocimiento especializado del marco normativo que exigen las APP.

La brecha existente entre el potencial teórico de la Ley 1508 de 2012 y su aplicación práctica en estos municipios plantea un interrogante fundamental para el derecho administrativo y la gestión pública: ¿por qué los territorios con mayores limitaciones financieras no están utilizando la herramienta legal diseñada, precisamente, para atraer inversión privada y materializar sus planes de desarrollo?

El presente capítulo aborda las razones jurídicas, técnicas y financieras por las cuales los municipios de sexta categoría no han logrado implementar exitosamente las APP como modalidad de contratación estatal. Para ello, se examinan las barreras estructurales derivadas de la Ley 617 de 2000 y las asimetrías de información, para posteriormente formular propuestas normativas y administrativas que permitan superar estos obstáculos, democratizando el acceso a las APP como un verdadero instrumento de equidad territorial.

El presente capítulo aborda las razones por las cuales los municipios de sexta categoría no han logrado implementar exitosamente las APP como modalidad de contratación estatal, analizando tanto las barreras estructurales como las soluciones prácticas que podrían superar estos obstáculos. Este análisis es fundamental no solo desde una perspectiva académica, sino también desde el compromiso con la equidad territorial y el desarrollo sostenible que debe caracterizar las políticas públicas en un Estado Social de Derecho como el colombiano.

Limitaciones Institucionales, Financieras y Presupuestales

Los municipios de sexta categoría en Colombia enfrentan limitaciones financieras estructurales que van más allá de cifras presupuestales, de acuerdo con investigaciones especializadas sobre la gestión financiera de estos territorios, estos municipios presentan una dependencia fiscal crítica del Sistema General de Participaciones (SGP), representando en promedio el 58.02% de sus ingresos totales durante los últimos años. En contraste, la capacidad de autofinanciamiento de inversión en estos municipios alcanza apenas el 11.49%, lo que evidencia una vulnerabilidad fiscal profunda que limita significativamente su capacidad para estructurar y ejecutar proyectos complejos como las APP (Departamento Nacional de Planeación (DNP)).

Esta situación se agrava cuando se consideran los costos de transacción inherentes a la estructuración de un proyecto APP, según estimaciones técnicas del sector, los costos de estructuración de una APP suelen ser significativo s e incluyen recursos para asesores técnicos, legales y financieros encargados de diseñar las especificaciones del proyecto. Técnicamente, se recomienda que un proyecto APP contemple una inversión mínima de 50.000 millones de pesos para justificar estos costos de transacción. Para

municipios de sexta categoría con ingresos corrientes de libre destinación que no superan 15.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, un proyecto de esta envergadura representa una proporción significativa de su presupuesto total, lo que lo hace prácticamente inviable sin financiamiento externo dedicado.

De igual manera, los municipios de sexta categoría presentan una baja capacidad de generación de rentas propias, los ingresos tributarios representan apenas el 12.07% de sus ingresos totales en promedio (Departamento Nacional de Planeación; Ministerio de Hacienda y Crédito Público), concentrándose principalmente en impuestos predial, de industria y comercio, y sobretasa a combustibles, aclarando que esta recaudación es limitada por factores estructurales como el atraso en la actualización catastral, la estrechez económica local, y la baja comercialización de combustibles en estas jurisdicciones, esta situación genera una dependencia crítica de transferencias nacionales que, aunque fundamental para la financiación de servicios básicos, no es suficiente para que los municipios puedan financiar proyectos de gran envergadura bajo esquemas de APP que requieren disposición de recursos futuros para respaldar los pagos de disponibilidad.

Cabe aclarar que por lo anterior, es necesario agregar la falta de capacidad institucional en los municipios de sexta categoría constituye una barrera fundamental para la implementación de APP, estos municipios enfrentan limitaciones severas en términos de talento humano especializado, infraestructura tecnológica y conocimiento del marco normativo que regula las APP, el (Departamento Nacional de Planeación) ha identificado como uno de los principales desafíos el fortalecimiento de los equipos técnicos de las

entidades territoriales, señalando que muchas no cuentan con el conocimiento o los recursos necesarios para administrar proyectos bajo el modelo APP.

Los municipios de sexta categoría típicamente cuentan con estructuras organizacionales muy reducidas, con plantas de personal que oscilan entre 11 y 40 empleados, que deben cubrir múltiples dependencias y funciones, esta estructura organizacional estrecha hace que el personal disponible esté saturado con responsabilidades de gestión corriente, dejando escaso margen para dedicar recursos a procesos complejos como la estructuración de proyectos APP; adicionalmente, estos municipios enfrentan problemas de rotación de personal y falta de continuidad en la formación de servidores públicos, lo que dificulta la acumulación de conocimiento y experiencia en temas especializados como la estructuración y administración de APP.

La ausencia de unidades técnicas especializadas en APP representa otro obstáculo significativo, a diferencia de grandes municipios o del nivel nacional que cuentan con equipos dedicados a identificar, estructurar y supervisar proyectos APP, los municipios de sexta categoría no disponen de personal con formación especializada en derecho administrativo, ingeniería financiera, evaluación de riesgos, o negociación contractual, competencias fundamentales para la estructuración exitosa de un proyecto APP. La capacitación en estos temas requiere inversiones significativas que los municipios pequeños simplemente no pueden asumir con sus presupuestos limitados.

Una barrera crítica pero frecuentemente subestimada es el desconocimiento generalizado sobre qué son las APP, cómo funcionan, cuáles son sus beneficios potenciales, y cómo pueden ser aplicadas en contextos municipales específicos, muchos alcaldes, funcionarios de planeación y concejales de municipios de sexta categoría tienen

un entendimiento limitado sobre el régimen de APP más allá de conceptos muy generales, lo que genera percepción de que se trata de instrumentos únicamente para proyectos de gran escala como las concesiones viales 4G.

Este desconocimiento se ve agravado por la complejidad del marco normativo que regula las APP en Colombia. La Ley 1508 de 2012, sus decretos reglamentarios (Decreto 1467 de 2012, Decreto 2767 de 2012, Decreto 1082 de 2015), las resoluciones del (Departamento Nacional de Planeación (DNP)), y las modificaciones posteriores crean un marco regulatorio denso que requiere especialización para ser comprendido adecuadamente. Para municipios que ya enfrentan dificultades en la interpretación de normativas fiscales y presupuestales, acceder a este marco complejo resulta prácticamente imposible sin asistencia técnica especializada.

Adicionalmente, existe una percepción generalizada entre los funcionarios municipales de que las APP son instrumentos complejos, riesgosos y que pueden generar litigios o controversias contractuales, basada en casos donde la falta de estructuración adecuada ha generado conflictos. Esta percepción desincentiva a los gobernantes locales a intentar implementar APP, incluso cuando podrían ser viables en sus contextos.

RESTRICCIONES NORMATIVAS , FINANCIERAS Y MARCO LEGAL LIMITANTE

El marco normativo que regula las APP en Colombia, aunque ha evolucionado significativamente desde la Ley 1508 de 2012, contiene disposiciones que generan limitaciones prácticas para los municipios de sexta categoría, específicamente, la restricción normativa que prohíbe la celebración de contratos de APP en el último año de

gobierno del mandatario local, aunque ha sido considerada constitucionalmente válida por la Corte Constitucional en la Sentencia C-346 de 2017, reduce significativamente la capacidad de ejecución de estos municipios, para administraciones municipales con períodos de cuatro años, esto implica que solo dos años y medio están efectivamente disponibles para estructurar y contratar un proyecto APP.

Otra limitación importante proviene de la restricción en derechos reales sobre inmuebles, aunque la Corte Constitucional declaró inexecutable parte de estas restricciones mediante la Sentencia C-346 de 2017 (Constitucional, 2017), la normativa aún contiene disposiciones que limitan la capacidad de las entidades territoriales para utilizar sus activos como mecanismo de retribución al inversionista privado. Para municipios pequeños con activos limitados, esta restricción reduce significativamente las opciones de estructuración financiera de los proyectos APP.

Adicionalmente, los requisitos de evaluación de factibilidad establecidos en el marco normativo, aunque apropiados desde una perspectiva de gestión del riesgo, implican costos de transacción adicionales que resultan desproporcionados para proyectos de menor escala. El CONPES 4117 de 2023 (Departamento Nacional de Planeación; Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2023), sobre política de riesgo contractual del Estado para proyectos de infraestructura con participación privada requiere un análisis exhaustivo de riesgos que, aunque necesario, genera costos iniciales que pueden ser prohibitivos para municipios con presupuestos limitados.

Una barrera práctica frecuentemente ignorada es la falta de acceso de los municipios de sexta categoría a instrumentos financieros que les permitan cubrir los costos iniciales de estructuración de proyectos APP. Mientras que municipios grandes pueden acceder a

crédito de organismos multilaterales para financiar los costos de asistencia técnica y estructuración, los municipios pequeños enfrentan dificultades para acceder a este tipo de financiamiento.

El financiamiento de los costos de estructuración de una APP requiere que el municipio disponga de recursos previos para contratar asesores especializados antes de que el proyecto genere ingresos, para los casos de municipios de sexta categoría donde estos recursos simplemente no existen, esto representa un obstáculo insuperable, aunque existen fondos de cooperación internacional y programas de apoyo de entidades como el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y organismos bilaterales, estos fondos frecuentemente se destinan a municipios con mayor capacidad de absorción o con proyectos ya estructurados (Banco Mundial, 2025).

Estos municipios se encuentran atrapados en un círculo donde sus limitaciones de capacidad técnica impiden que implementen las herramientas como las “APP” que podrían superar sus limitaciones presupuestales, esta situación refleja un problema estructural más profundo relacionado con el modelo de descentralización implementado en Colombia a partir de 1990.

La Ley 617 de 2000, que estableció la categorización de municipios en función de población e ingresos corrientes de libre destinación, fue diseñada con la intención de racionalizar el gasto público y mejorar la eficiencia administrativa, sin embargo, en la práctica ha generado una clasificación que perpetúa las desigualdades territoriales. Los municipios de sexta categoría, clasificados con estas características, enfrentan competencias cada vez más amplias y complejas “educación, salud, agua, saneamiento”

sin contar con los recursos o la capacidad institucional para ejecutarlas adecuadamente, esta brecha entre competencias asignadas y capacidades disponibles crea un escenario donde los municipios no pueden ni siquiera gestionar sus funciones corrientes, mucho menos innovar en nuevos mecanismos de financiamiento como las APP.

En Colombia, la experiencia en APP se ha concentrado en el nivel nacional y en algunos municipios grandes. El Programa de Carreteras 4G, ejecutado a nivel nacional, y proyectos en ciudades como Bogotá (Hospital de Bosa, Parque Salitre Mágico), han generado una acumulación de conocimiento y experiencia que permanece concentrada en estas instituciones. Esta concentración de experiencia genera un efecto de aislamiento donde los municipios pequeños no tienen acceso a redes de aprendizaje, benchmarking, o asesoría especializada que podría facilitarles la implementación de APP.

Adicionalmente, los modelos de APP desarrollados a nivel nacional están diseñados para proyectos de gran escala que no necesariamente son replicables en contextos municipales pequeños, no existe una relatoría de experiencias de APP exitosas en municipios de sexta categoría que pueda servir como referencia para otros territorios similares, esta ausencia de modelos demostrables genera un riesgo percibido más alto al considerar implementar APP en municipios pequeños.

Otra causa subyacente importante es que el sector privado, enfrentando limitaciones de rentabilidad en municipios pequeños, simplemente no se acerca a estas entidades territoriales con propuestas de APP, las iniciativas privadas que podrían ser viables en municipios de sexta categoría “como infraestructura educativa, sanitaria, o de servicios públicos básicos”, generan retornos financieros limitados que hacen que sean poco

atractivas para inversionistas privados, particularmente en mercados oligopólicos o con presencia de grandes grupos empresariales que prefieren proyectos de mayor escala.

Esta falta de iniciativa privada genera un círculo donde, sin propuestas del sector privado, los municipios no tienen incentivos para desarrollar capacidades en APP, y sin capacidades en los municipios, el sector privado no ve oportunidades para presentar propuestas, romper este círculo requiere intervención estatal deliberada y diseño de incentivos específicos.

4.1. Propuestas para la Viabilidad de las APP en Municipios de Sexta Categoría

Superar la parálisis institucional frente a las APP en la periferia del país requiere abandonar la pretensión de homogeneidad normativa y avanzar hacia un diseño institucional asimétrico. A partir del análisis anterior, resulta posible formular propuestas compatibles con el alcance jurídico-documental del trabajo:

1. Eje de Fortalecimiento Institucional y Gobernanza Compartida

La primera consiste en fortalecer esquemas de asistencia técnica supramunicipal, mediante la creación de equipos de expertos en estructuración de APP a nivel departamental. Estas unidades, financiadas articuladamente con el nivel nacional, asumirían la carga técnica de identificar proyectos, elaborar estudios de factibilidad y acompañar los procesos de licitación, supliendo la carencia de personal especializado en las alcaldías locales y habilitar jurídicamente a los municipios de sexta categoría para conformar esquemas asociativos territoriales enfocados exclusivamente en la estructuración de proyectos APP. Agrupar la demanda (por ejemplo, infraestructura educativa o saneamiento básico de varios municipios limítrofes) permite alcanzar la

escala mínima de inversión que justifique los altos costos de transacción y resulte atractiva para el sector privado. (DNP, 2023).

2. Eje de Flexibilización Normativa

La segunda propuesta se orienta a desarrollar mecanismos regulatorios diferenciados para proyectos APP de menor escala. No se trata de debilitar los controles ni de flexibilizar indebidamente la gestión del riesgo, sino implementar una categorización dentro del marco de la Ley 1508 de 2012 que reduzca las cargas de evaluación para proyectos de cuantías menores (ej. inferiores a 10.000 millones de pesos). Esto incluye la estandarización de pliegos y la simplificación de estudios previos, manteniendo el rigor en la asignación de riesgos, pero eliminando las exigencias pensadas para megaproyectos que pueden generar barreras desproporcionadas para municipios pequeños.

En ese sentido, podrían explorarse procedimientos simplificados, umbrales diferenciados de revisión y esquemas de estructuración estándar para sectores como agua, saneamiento, infraestructura educativa o equipamientos básicos, siempre dentro del marco de legalidad y sostenibilidad financiera (Departamento Nacional de Planeación & Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2023).

3. Eje Financiero y de Incentivos al Mercado

En tercer lugar, es necesario promover proyectos agrupados o asociativos, en los cuales varios municipios de sexta categoría estructuren de manera conjunta necesidades

territoriales similares. Esta estrategia puede generar economías de escala, hacer más atractiva la participación privada y justificar los costos de estructuración. La asociatividad territorial, además, se articula con los principios de coordinación y concurrencia administrativa y ofrece una salida más realista que exigir a cada municipio, de forma aislada, el desarrollo completo de capacidades altamente especializadas.

Finalmente, cualquier propuesta de expansión del modelo debe estar acompañada de una política pública de formación y fortalecimiento de capacidades locales. La viabilidad de las APP no depende exclusivamente del interés del mercado ni de la existencia de una ley especial; exige servidores públicos capaces de comprender la lógica del contrato, evaluar riesgos y defender el interés general durante todo el ciclo del proyecto. En ausencia de esa base institucional, la expansión formal del modelo podría terminar agravando asimetrías territoriales en lugar de corregirlas.

CONCLUSIONES

La presente investigación permite concluir que, si bien el marco normativo de las Asociaciones Público-Privadas estructurado a partir de la Ley 1508 de 2012 se ha consolidado teóricamente como un modelo eficiente para la provisión de infraestructura y la adecuada asignación de riesgos, su diseño institucional actual adolece de un sesgo excluyente. Este esquema regulatorio fue concebido bajo lógicas de megaproyectos y altas capacidades administrativas, ignorando la severa realidad fiscal y la precaria planta de personal que impone la Ley 617 de 2000 a los entes locales. En consecuencia, la herramienta jurídica llamada a dinamizar el desarrollo se ha convertido, paradójicamente, en un mecanismo de exclusión para los municipios de sexta categoría.

Para superar este desajuste normativo e institucional, Colombia tiene la oportunidad y el imperativo de transitar hacia un régimen de APP diferencial. Convertir este obstáculo en un verdadero mecanismo de equidad territorial requiere abandonar la pretensión de homogeneidad legal y adoptar una estrategia multidimensional que reconozca las limitaciones estructurales de la periferia.

Se concluye que la viabilidad del modelo en estos territorios depende de la implementación articulada de soluciones prácticas en tres dimensiones: una flexibilización normativa que simplifique las cargas de estructuración para proyectos de menor escala; una inyección de recursos desde el nivel nacional mediante fondos de cofinanciación que asuman los altos costos de transacción iniciales; y el fomento de esquemas de asociatividad territorial liderados por unidades técnicas descentralizadas.

Finalmente, la democratización en el acceso a las Asociaciones Público-Privadas trasciende el ámbito técnico para convertirse en un mandato de descentralización y equidad. Proveer a los municipios de sexta categoría de un ecosistema jurídico y financiero adaptado a sus realidades permitirá que esta figura contractual deje de ser un privilegio de las grandes capitales, transformándose en un motor legítimo para la ejecución de sus planes de desarrollo, la reducción de brechas sociales y la consolidación de un Estado verdaderamente orientado a resultados.

Referencias

Agencia Nacional de Infraestructura. (2024). *¿Qué son las APP?* Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u785/3_que_son_las_app_.pdf

lina maria sastoche baron. (2016). *Evaluación de la viabilidad de las asociaciones público-privadas para infraestructura social-sector educación*. Obtenido de Universidad de los Andes: <http://hdl.handle.net/1992/13318>

Ministerio de Vivienda. (s.f.). *Saneamiento de vertimientos (SAVER)*. <https://www.minvivienda.gov.co/viceministerio-de-agua-y-saneamiento-basico/saneamiento-de-vertimientos>.

¿Cómo las Asociaciones Público Privadas contribuyen al desarrollo de Bogotá? (2025). *sitio web Bogota*.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). (2018). *Con el Programa vías 4G, Colombia se pone al día en materia de infraestructura*. Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura (ANI): <https://www.ani.gov.co/con-el-programa-vias-4g-colombia-se-pone-al-dia-en-materia-de-infraestructura>

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). (2024). *Avanzan las vías de Quinta Generación: cuatro de seis proyectos ya están en construcción*. <https://www.ani.gov.co/avanzan-las-vias-de-quinta-generacion-cuatro-de-seis-proyectos-ya-estan-en-construccion>.

Banco Mundial, I. O. (01 de Junio de 2025). *La evolución global de las asociaciones público-privadas (APP)*. Obtenido de Public private partnership: <https://www.pppalliance.org/blog/history-of-public-private-partnerships>

Berrone, P., Fageda, X., Llumá, C., Ricart, J., Rodríguez, M., Salvador, J., & Trillas, F. (2018). *Asociación Público Privada en América Latina: Guía para gobiernos regionales y locales*. Corporación Andina de Fomento.

Bogotá. (2024). *Distrito firmó la APP de construcción del nuevo complejo El Campín*. Bogotá:
<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/distrito-firma-app-para-construccion-del-nuevo-complejo-el-campin>.

Carlos Alberto Botero Chica. (2017). *IMPORTANCIA Y PERSPECTIVAS DE LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS EN EL MUNDO, LATINOAMÉRICA Y COLOMBIA*. Obtenido de REVISTA CIENCIA TECNOLOGIA SOCIEDAD:
[file:///C:/Users/braya/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/92LKI4F/Dialnet-ImportanciaYPerspectivasDeLasAlianzasPublicoPrivad-6090401\[1\].pdf](file:///C:/Users/braya/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/92LKI4F/Dialnet-ImportanciaYPerspectivasDeLasAlianzasPublicoPrivad-6090401[1].pdf)

Chacón, K. S., Alayón, V. M., & Pinzón, C. G. (2022). *REGISTRO ÚNICO DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS RUAPP*. Obtenido de RUAPP:
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Informe%20Trimestral%201T%20-%202022.pdf>

Chica, C. A. (19 de mayo de 2017). *IMPORTANCIA Y PERSPECTIVAS DE LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS EN EL MUNDO, LATINOAMÉRICA Y COLOMBIA*. Obtenido de <https://revistas.itm.edu.co/index.php/trilogia/article/download/632/1520?inline=1>

Congreso de la República de Colombia. (1994). *Ley 152 de 1994. Ley Orgánica del Plan de Desarrollo*. Obtenido de Diario Oficial:
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=3119>

Congreso de la Republica de Colombia. (2012). *Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las asociaciones público privadas*. Obtenido de Diario Oficial:
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45423>

Constitucional, C. (11 de julio de 2017). *Sentencia C-346 de 2017*. Corte Constitucional, Bogotá-Colombia. Obtenido de <https://www.ambitojuridico.com/noticias/general/este-fallo-resuelve-que-las-entidades-territoriales-pueden-decidir-sobre>

Corte-Constitucional. (s.f.). C-050/15. C-050/15. Bogota, Colombia.

DECRETO 222. (02 de FEBRERO de 1983). *Por el cual se expiden normas sobre contratos de la Nación y sus entidades descentralizadas y se dictan otras disposiciones*. Obtenido de DECRETO 222: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1049915>

Departamento Nacional de Planeacion . (2013). *CONPES*. Obtenido de Departamento Nacional de Planeacion : <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3761.pdf>

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (febrero 2022). *tercera Actualización: Costos de la Administración Municipal*.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. (Junio de 2023). *GUÍA DE ASOCIACIONES PÚBLICO*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Contexto%20de%20las%20APP.pdf>

Departamento Nacional de Planeación; Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (junio de 2023). *CONPES 4117* . Obtenido de POLÍTICA DE RIESGO CONTRACTUAL DEL ESTADO PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA CON PARTICIPACIÓN PRIVADA : <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4117.pdf>

Fonnegra Ramírez, J. (2019). *Análisis de las asociaciones público-privadas en Colombia como una fuente alternativa de financiación de infraestructura para el desarrollo*. Obtenido de Universidad de los Andes: <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/44181>

Gobernacion Antioquia . (2015). *INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA*. Obtenido de Sistema General de Regalias:

https://antioquia.gov.co/images/PDF2/Productividad/ImplicacionesAutopistas/Ciudadania/03_Documentostematicos/3.2%20Infraestructura%20Vial.pdf

Guerrero, A. F. (2013). *CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LAS DIFERENTES GENERACIONES DE CONCESIONES EN COLOMBIA*. Obtenido de Universidad de los Andes: <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/78890c29-1558-4078-be90-59878b205dfa/content>

J. Lardé, CEPAL. (2024). *Desafíos y oportunidades para las asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe*. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/2ec5472a-b263-4667-96d7-70536e324a9c/content>

LATORRE, M. C. (2023). *EL ESQUEMA DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS EN COLOMBIA ¿LA REVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL?* Obtenido de universidad externado-Colombia: <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/790cb5d3-2e7b-413c-a860-29df5673e250/content>

Michelle E. Jarvie. (2016). Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. *Britannica*.

Ministerio de Transporte . (29 de septiembre de 2023). *Nuevos Proyectos y Expansión de las Asociaciones Público-Privadas en Colombia*. Obtenido de <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11492/gobierno-del-cambio-implementara-esquema-app-en-infraestructuras-sociales/>

Ministerio de Transporte. (2025). *Con una oferta de \$2,27 billones Estructura Plural Línea Férrea ganó licitación para la concesión APP del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná*. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11997/con-una-oferta-de-227-billones->

estructura-plural-linea-ferrea-gano-licitacion-para-la-concesion-app-del-corredor-ferreo-la-dorada-chiriguana/.

Mundial, B. (2014). *Public-Private Partnerships: Reference Guide, Version 2.0*. Obtenido de World Bank; Asian Development Bank; Inter-American Development Bank: <https://hdl.handle.net/10986/20118>

Radwan, T. (2020). *THE IMPACT AND INFLUENCE OF INTERNATIONAL FINANCIAL INSTITUTIONS ON THE ECONOMIES OF THE MIDDLE EAST AND NORTH AFRICA*. Obtenido de friedrich ebert Stiftung.

ScienceDirect. (2024). The sustainable development goals: Theory and a holistic evidence from the USA. *Gondwana Research*, 259-274.