



Bogotá, D.C.,

Doctor

**JUAN ALBERTO DUQUE GARCÍA**

Secretario General Comisión Cuarta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carrera 7 No. 8 -68

[comision.cuarta@camara.gov.co](mailto:comision.cuarta@camara.gov.co)

Ciudad

**Asunto:** Respuesta Radicado MT. No 20263030525742

Cordial saludo Secretario Duque,

En atención a la comunicación referida en el asunto, a través de la cual solicita emitir comentarios frente al Proyecto de Ley 270 de 2025 de la Cámara de Representantes, así como explicar cómo funciona actualmente su modelo de contratación en relación con el cumplimiento de sus objetivos misionales y de qué manera la iniciativa legislativa podría impactarlo. Adicionalmente, el valor total de los contratos celebrados con privados durante 2024, y una proyección presupuestal y temporal que indique cuándo y cómo la entidad podría implementar los cambios propuestos por dicha iniciativa. En el marco de las funciones a cargo de este Ministerio y con base en los datos que reposan en sus sistemas de información, se brinda respuesta en los siguientes términos, no sin antes hacer algunas aclaraciones:

En primer término, es importante mencionar, que el Ministerio de Transporte, en virtud de lo establecido en el Decreto 011 de 2011, tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica y técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

En línea con lo anterior, los artículos 12, 16 y 17 de la Ley 105 de 1993 *"por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"*, señalan que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales son aquellas a cargo de los departamentos y las vías municipales y distritales aquellas a cargo de los municipios.

Igualmente, el artículo 19 de la citada ley determina que *"...corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente ley"*; y, el artículo 20 señala que *"...corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción"*.

De acuerdo con lo anterior, el Ministerio de Transporte principalmente formula la política sectorial de transporte a nivel nacional en los diferentes modos (carretero, marítimo, fluvial y férreo) y la ejecución directa la realizan las entidades adscritas a esta Cartera, tales como la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Unidad de

1

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioc Ciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioc Ciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





Planeación de Infraestructura de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Con el propósito de atender el cuestionario remitido en el marco de la proposición de audiencia pública del Proyecto de Ley 270 de 2025 – Cámara, “por medio del cual se modifica la Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”, el Ministerio de Transporte procede a pronunciarse en los términos solicitados.

En este contexto, y a manera de consideración general, se comparte el propósito de la iniciativa en cuanto al fortalecimiento de los principios de transparencia y selección objetiva, como herramientas fundamentales para la lucha contra la corrupción y la optimización del gasto público; no obstante, se estima pertinente formular algunas observaciones orientadas a la necesidad de contar con una reglamentación clara, precisa y aplicable, que brinde seguridad jurídica y facilite la implementación uniforme de los procesos de selección. Así mismo, se considera relevante que el desarrollo de la propuesta incorpore un enfoque territorial, reconociendo las capacidades institucionales diferenciadas de las entidades en los distintos niveles del país, de manera que las medidas adoptadas resulten viables, proporcionales y ajustadas a las realidades operativas de cada contexto.

**1. ¿Qué comentarios tiene su entidad respecto al Proyecto de Ley 270/2025 Cámara de Representantes?**

Se valora positivamente la intención del proyecto orientada al fortalecimiento de los principios de transparencia, selección objetiva y uso eficiente de los recursos públicos, en la medida en que estos constituyen pilares esenciales para la prevención de prácticas indebidas y el fortalecimiento de la confianza en la contratación estatal. No obstante, se considera pertinente formular algunas observaciones y sugerencias de ajuste.

En ese sentido, a continuación, se presentan las principales observaciones y comentarios de la entidad frente al articulado del proyecto.

**a. El artículo 7 de la modificación propuesta adiciona a la definición de Unión temporal, con las expresiones señaladas en negrilla.**

**“ARTÍCULO 7o. ENTIDADES A CONTRATAR.**

(...)

7. Unión Temporal: Cuando dos o más personas en forma conjunta presentan una misma propuesta para la adjudicación, celebración y ejecución de un contrato, respondiendo solidariamente por el cumplimiento total de la propuesta y del objeto contratado, pero las sanciones por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la propuesta y del contrato se impondrán de acuerdo con la participación en la ejecución de cada uno de los miembros de la unión temporal. *Debe garantizarse, cinco años o más de experiencia, o si es mínima cuantía.*

(...)

Al respecto, la manera en que se encuentra redactado el texto no permite comprender la expresión final “o si es mínima cuantía”; también resulta confuso solicitar 5 años de experiencia, (la cual se presume para la participación en un proceso de selección) pues esta estipulación no es coherente con el esfuerzo reglamentario que se ha desplegado a lo largo de varios años, para lograr democratizar la contratación y lograr la participación de nuevos proponentes que no cumplen con dicho parámetro. En ese sentido, se advierte una posible inconsistencia, ya que actualmente existen normas que permiten a los nuevos proponentes sumar la experiencia que tienen los socios para que

2

---

**Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co), de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





las empresas no nazcan a la vida jurídica sin experiencia, pero a la vez se impongan obstáculos para que participen en la contratación por no contar con cinco años de experiencia.

**b. Sobre las modificaciones a los artículos 15 y 16 de la ley 80, relacionadas con la interpretación y modificación unilateral.**

Se considera pertinente revisar la limitación de las facultades de las entidades, ya que se presenta la afectación del 20% de la ejecución de la obra o de la prestación del servicio; esto implica que, en los casos en los que la afectación sea menor, el Estado se quede sin estas herramientas relevantes para la gestión contractual para lograr evitar perjuicios de mayor envergadura, ellos aunado a que el Estado deberá desplegar más esfuerzos para lograr una valoración objetiva acerca del porcentaje, lo cual es poco eficiente en la actividad contractual que ya de por sí sufre traumatismos por el número de procesos y ritualidades que se deben seguir para la solución de incumplimientos contractuales.

**C. Frente al artículo 17, se adiciona la causal de terminación unilateral del contrato "Por Informe de Interventoría o informe técnico de la entidad contratante que resuelve el incumplimiento contractual en un porcentaje no superior o igual al 20% en la ejecución de la obra o de la prestación del servicio público con respecto al periodo de tiempo del contrato".**

Al respecto, se sugiere revisar la pertinencia de la expresión "resuelve", en la medida en que el informe técnico de la entidad o el informe de la interventoría, conforme a lo establecido en la Ley 1474 de 2011, no tienen el alcance de decidir de manera definitiva sobre un eventual incumplimiento en la ejecución contractual, sino que constituyen insumos para su análisis.

De igual forma, resulta relevante precisar que, en esta etapa, el incumplimiento tiene un carácter preliminar o presunto, sin que exista aún certeza procesal sobre su ocurrencia, la cual solo se configura una vez se ha surtido el debido proceso que así lo declare. En esa línea, se considera oportuno evaluar la inclusión de esta causal para los casos en los que el incumplimiento haya sido declarado mediante acto administrativo en firme.

Lo anterior adquiere especial importancia en la práctica, donde, aun con el contrato vigente, pueden presentarse escenarios en los que el contratista, pese a haber sido declarado incumplido, continúa presentando deficiencias en la prestación del servicio o incluso cesa la ejecución con ocasión de dicha declaratoria. En este sentido, contemplar esta posibilidad podría fortalecer la capacidad de respuesta de la administración y favorecer una gestión más eficiente.

**d. Desnaturalización de la Responsabilidad Estatal (Modificación Art. 50 a través del Art. 35 del Proyecto).**

Contenido del artículo:

*"Artículo 33. Adiciónese y modifíquese el artículo 50 de la Ley 80 de 1993, el cual quedaría así:*

**ARTÍCULO 50. DE LA RESPONSABILIDAD DE LAS ENTIDADES ESTATALES.** *Las entidades responderán de manera fiscal, penal, civil y disciplinaria por las actuaciones, abstenciones, hechos y omisiones antijurídicos que les sean imputables y que causen perjuicios a sus contratistas.*

*En tales casos deberán indemnizar las pérdidas que se ocasionen, la prolongación de la misma y la ganancia, beneficio o provecho dejados de percibir por el contratista. Dicha indemnización será determinada por los jueces competentes."*

El proyecto propone actualizar el régimen de responsabilidad de las entidades, incluyendo la obligación de indemnizar la prolongación de pérdidas y la ganancia o provecho dejado de percibir por

3

---

**Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





el contratista.

- **Claridad Jurídica:** es pertinente precisar que la responsabilidad penal, disciplinaria y fiscal recae sobre sujetos específicos (personas naturales o servidores públicos) según la normativa vigente (C.P., Ley 599 de 2000, Ley 1952 de 2019 y Ley 610 de 2000), donde la entidad estatal suele actuar como la titular de los bienes afectados.
- **Estabilidad Financiera:** se sugiere revisar el alcance de la indemnización por utilidad proyectada en escenarios de fuerza mayor o consultas previas, a fin de garantizar la sostenibilidad del presupuesto público y evitar la parálisis en la toma de decisiones administrativas.

#### **e. Burocratización de la Ejecución y Liquidación (Modificación Art. 60 a través del Art. 41 del Proyecto).**

Contenido del artículo:

*"Artículo 41. Adiciónese y modifíquese el artículo 60 de la Ley 80 de 1993, el cual quedaría así:*

*ARTÍCULO 60. DE LA OCURRENCIA Y CONTENIDO DE LA LIQUIDACIÓN. Los contratos de tracto sucesivo, aquellos cuya ejecución o cumplimiento se prolongue en el tiempo y los demás que lo requieran, serán objeto de liquidación.*

*También en esta etapa las partes acordarán los ajustes, revisiones y reconocimientos a que haya lugar.*

*En el acta de liquidación constarán los acuerdos, conciliaciones y transacciones a que llegaren las partes para poner fin a las divergencias presentadas y poder declararse a paz y salvo.*

*Para la liquidación se exigirá al contratista la extensión o ampliación, si es del caso, de la garantía del contrato a la estabilidad de la obra, a la calidad del bien o servicio suministrado, a la provisión de repuestos y accesorios, al pago de salarios, prestaciones, indemnizaciones a la responsabilidad civil, honorarios, pago a proveedores y, en general, para avalar las obligaciones que deba cumplir con posterioridad a la extinción del contrato."*

La iniciativa expande las garantías exigibles en la liquidación a conceptos como el pago a proveedores externos.

- **Realidad del sector:** actualmente, el Ministerio liquida basándose en la calidad técnica de la obra, a partir del análisis de un conjunto de documentación. Ahora obligar a la entidad a verificar el pago a proveedores externos del contratista nos traslada una carga administrativa de auditoría privada para la cual no tenemos capacidad instalada. Esto dilatará las liquidaciones contractuales adelantadas por el grupo de Contratos del Ministerio y puede llegar a congestionar las oficinas jurídicas con disputas ajenas a la misión sectorial, por lo cual es pertinente ajustar el texto de tal manera que se articule con las condiciones actuales del sector transporte.

#### **f. Rigidez en la Adaptabilidad Técnica (Modificación Art. 40 - Art. 26 del Proyecto).**

Contenido del artículo:

*"ARTÍCULO 26. Adiciónese y modifíquese el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, el cual quedaría así:*

*ARTÍCULO 40. DEL CONTENIDO DEL CONTRATO ESTATAL. Las estipulaciones de los contratos serán las que de acuerdo con las normas civiles, comerciales, penales, fiscales, disciplinarias, de lo contencioso*

---

#### **Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co), de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





*administrativo y las previstas en esta ley, correspondan a su esencia y naturaleza.*

*Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.*

*En los contratos que celebren las entidades estatales serán exclusivamente de interés público y en ellos se incluirán las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, las normas que lo regulan, el orden público y a los principios y finalidades de esta ley y a los de la buena administración.*

*En los contratos de empréstito o cualquier otra forma de financiación de organismos multilaterales, podrán incluirse las previsiones y particularidades contempladas en los reglamentos de tales entidades, que no sean contrarias a la Constitución o a la ley.*

*En los contratos que celebren las entidades estatales se podrá pactar el pago anticipado y la entrega de anticipos, pero su monto no podrá exceder el treinta y cinco por ciento (35%) del valor del respectivo contrato.*

*Los contratos no podrán adicionarse en más del veinticinco por ciento (25%) de su valor inicial, expresado este en salarios mínimos legales mensuales.*

*Adición que procederá solamente por una vez y previa revisión o aprobación una vez demostrada la necesidad de la entidad que se exceptúan los eventos de fuerza mayor o caso fortuito."*

Se propone reducir el límite de adiciones contractuales del 50% al 25% del valor inicial.

- **Realidad del Sector:** en el sector transporte, la incertidumbre geológica es un factor inherente. Limitar las adiciones a un porcentaje tan bajo podría llevar al Ministerio a enfrentar escenarios de liquidación de contratos inconclusos ante imprevistos técnicos que superen dicho tope, generando "elefantes blancos" y obligando a procesos de relicitación mucho más costosos y lentos para terminar tramos viales vitales, por lo cual es pertinente ajustar el texto de tal manera que se articule con las condiciones actuales del sector transporte.

#### **g. Gestión de Emergencias y Urgencia Manifiesta (Modificación Art. 41 - Art. 27 del Proyecto).**

##### **Contenido del artículo:**

*"ARTÍCULO 27. Adiciónese y modifíquese el artículo 41 de la ley 80 de 1993, el cual quedaría así:*

##### **ARTÍCULO 41.- DEL PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO.**

*El perfeccionamiento de un contrato estatal hace referencia al acuerdo de voluntades al que llegan las partes, el cual se eleva por escrito.*

*La legalización del contrato es un término que no contempla la normativa del Sistema de Compra Pública y que en la práctica se utiliza para referirse a todos los requisitos que deben cumplir las partes del contrato antes de iniciar su ejecución.*

*Antes del inicio del contrato, deben cumplirse los siguientes requisitos: (i) La aprobación de la garantía cuando el contrato la requiera; (ii) La existencia de las disponibilidades presupuestales correspondientes, salvo que se trate de la contratación con recursos de vigencias fiscales futuras, y (iii) La acreditación de que el contratista se encuentra al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, en los términos que establezca la normativa.*

*Los contratos estatales son "Intuitu personae" y, en consecuencia, una vez celebrados no podrán cederse sin previa autorización escrita de la entidad contratante.*

---

#### **Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





*Los contratistas u oferentes que hubieren sido sancionados por decisión judicial por delitos contra la administración pública a la licitación ofrecida, no podrán contratar con la administración pública.*

*En caso de situaciones de urgencia manifiesta a que se refiere el artículo 42 de esta Ley que no permitan la suscripción de contrato escrito, se prescindirá de éste y aún del acuerdo acerca de la remuneración, no obstante, deberá dejarse constancia escrita de la autorización impartida por la entidad estatal contratante.*

*A falta de acuerdo previo sobre la remuneración de que trata el inciso anterior, la contraprestación económica se acordará con posterioridad al inicio de la ejecución de lo contratado. Si no se lograre el acuerdo, la contraprestación será determinada por el justiprecio objetivo de la entidad u organismo respectivo que tenga el carácter de cuerpo consultivo del Gobierno y, a falta de éste por un perito designado por las partes. (...)"*

En situaciones de Urgencia Manifiesta, el proyecto elimina el acuerdo previo de remuneración, delegando el pago a un "justiprecio objetivo" definido por peritos o cuerpos consultivos con posterioridad al inicio de la ejecución.

- **Realidad del sector:** ante desastres naturales o colapsos de infraestructura, la celeridad es clave. Esta medida podría desincentivar la movilización oportuna de maquinaria de gran escala sin certeza sobre la remuneración. Dejar el pago supeditado a un tercero a posteriori desincentiva la respuesta inmediata ante emergencias nacionales, por lo cual es pertinente ajustar el texto de tal manera que se articule con las condiciones actuales del sector transporte.

#### **h. Evaluación del Principio Preferente (Art. 22)**

Contenido del artículo:

*"ARTÍCULO 22. Adiciónese artículo nuevo a la Ley 80 de 1993, de la siguiente manera:*

##### **ARTÍCULO NUEVO. PRINCIPIO PREFERENTE**

*Para la ejecución de una obra pública o la prestación de un servicio público, el Estado, a través de la entidad correspondiente, realizará la ejecución de esta en el siguiente orden de preferencia:*

- a. Si la entidad del Estado cuenta con la capacidad para la ejecución de la obra o la prestación del servicio público tendrá el deber de realizarlo por cuenta propia.*
- b. En caso de no presentarse las condiciones del literal a, se realizará la ejecución de la obra pública o la prestación del servicio público, de acuerdo con las modalidades de contratación pública especificadas en la ley 1150 del 2007.*

*Parágrafo 1: La participación de los particulares, comprenderá tanto las alianzas público-populares como las alianzas público-privadas.*

*Parágrafo 2: Si el Estado cuenta con una capacidad parcial para la ejecución de la obra o la prestación del servicio público, para contratar la parte faltante, se regirá por las modalidades de contratación pública de acuerdo a la necesidad parcial que se requiera.*

*Parágrafo transitorio: Se propenderá por la compra de maquinaria y la adquisición de materiales e insumos por parte del Estado, en vías de cumplir este principio. Así mismo, en los convenios interadministrativos no se podrá subcontratar a entidades o empresas externas para cumplir el objeto del contrato."*

Se establece un principio preferente donde el Estado debe ejecutar por cuenta propia si tiene la "capacidad".

#### **Ministerio de Transporte**

**Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.**

**Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





- **Realidad del sector:** El Ministerio, en su calidad de ente rector y planificador, no cumple funciones de ejecución directa propias de una constructora operativa. En ese sentido, priorizar este tipo de ejecución bajo la premisa de un "Estado administrador" podría no ajustarse plenamente a los niveles de especialización técnica que demanda la infraestructura multimodal, con posibles efectos en la eficiencia logística y en la optimización de costos, especialmente en lo relacionado con la gestión de la cadena de suministro de obra civil.

Por lo anterior, se considera pertinente ajustar el texto de manera que se articule con las condiciones actuales del sector transporte, reconociendo las capacidades institucionales existentes y promoviendo esquemas que garanticen una implementación técnica, eficiente y acorde con las dinámicas del sector.

El Proyecto de Ley 270 de 2025 presenta un diagnóstico de la situación actual de la contratación pública, dentro del cual se destaca como uno de sus principales aportes la necesidad de actualizar el marco normativo vigente. En particular, el proyecto realiza un llamado expreso a fortalecer el acceso a la información en los procesos de contratación, señalando que uno de los principales retos radica en las dificultades que enfrentan ciudadanos y organizaciones para acceder a información completa y actualizada.

En este sentido, si bien se reconoce la existencia del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP II) como herramienta central para la publicación de información contractual, se advierte que, en la práctica, su funcionamiento no siempre permite cumplir plenamente con este propósito. Lo anterior pone de relieve la importancia de continuar fortaleciendo los mecanismos de transparencia y acceso a la información, en línea con los objetivos planteados en la iniciativa.

Se considera pertinente fortalecer la orientación y el alcance de la justificación, teniendo en cuenta que los procesos de actualización han presentado rezagos y no han incorporado de manera integral los diseños y cronogramas propuestos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Esta situación responde, en parte, a que los estimados de costos requeridos para dichas actualizaciones no han sido aprobados, lo que ha limitado una modernización adecuada de la plataforma.

Como resultado, el SECOP II ha venido presentando desactualizaciones relevantes y fallas recurrentes en su funcionamiento. A ello se suma la debilidad en los mecanismos de control, asociada a la insuficiencia de recursos para consolidar una base tecnológica robusta, lo que impacta la calidad y el nivel de detalle de los reportes, dificultando el ejercicio de un control político oportuno y eficaz. No obstante, si bien es esperable que una plataforma de esta naturaleza enfrente desafíos operativos, no se considera necesario sustituirla, especialmente teniendo en cuenta la experiencia acumulada a lo largo de cerca de dos décadas. En este contexto, el enfoque debería orientarse al fortalecimiento de la plataforma mediante la asignación de recursos suficientes, la vinculación de talento altamente calificado y la implementación de procesos de actualización continua. Referentes como Meta Platforms y Microsoft evidencian que, ante retos tecnológicos, la respuesta más efectiva radica en la mejora progresiva y la inversión sostenida, más que en la sustitución de plataformas y la pérdida del conocimiento acumulado.

Los objetivos del proyecto de ley cambian varias veces a lo largo de la descripción del proyecto 270/2025, y como consecuencia, la actualización de las normas, (ley 80 de 1993), es presentado como innovador, pero sin que se advierta, por ahora, un soporte técnico suficientemente desarrollado, sin datos de derecho comparado que se adapten a la realidad de la contratación colombiana, y sin un costeo conservador y promedio para la actualización de la contratación pública; que en parte es el principal inconveniente, que tiene la plataforma SECOP II, resultado de un diseño económico que no es apto para las actuales necesidades de la contratación.

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





El Proyecto de Ley 270 de 2025 Cámara parte de una preocupación legítima y jurídicamente relevante: la necesidad de fortalecer la transparencia, la trazabilidad y el control en la contratación estatal. Esa finalidad es coherente con los principios que orientan la función administrativa y la actividad contractual del Estado. Sin embargo, una revisión detenida del articulado propuesto, especialmente a partir del texto de la ponencia para primer debate, permite advertir que la iniciativa no se limita a introducir ajustes puntuales al régimen vigente, sino que propone una transformación profunda en la lógica de la contratación pública en Colombia.

En particular, el proyecto incorpora la idea de un “poder preferente” del Estado en la satisfacción de los fines públicos y plantea que las entidades estatales deben ejecutar de manera preferente y directa las actividades orientadas al cumplimiento de dichos fines, limitando la participación de particulares cuando la administración cuente con “capacidad administrativa”. Asimismo, introduce mecanismos como el incidente de objeciones ciudadanas, con el propósito de ampliar el control social sobre la contratación. Si bien estos instrumentos pueden responder a una intención legítima de reforzar la vigilancia ciudadana y la intervención estatal, la redacción actual del proyecto genera serias preocupaciones de técnica legislativa, seguridad jurídica y viabilidad operativa.

Una primera consideración se relaciona con la necesidad de precisar algunos conceptos centrales del proyecto. Expresiones como “poder preferente” o “capacidad administrativa” no se encuentran desarrolladas con el nivel de detalle requerido para su aplicación como reglas generales en materia contractual. Esta indeterminación podría dar lugar a interpretaciones divergentes entre entidades, organismos de control y autoridades judiciales, generando escenarios de incertidumbre jurídica en un ámbito que demanda claridad, previsibilidad y estabilidad normativa.

En segundo lugar, desde una perspectiva práctica e institucional, es importante reconocer que, en sectores complejos como el transporte, la infraestructura, la logística o la tecnología, el Estado no siempre dispone de la capacidad instalada, el talento técnico especializado o los medios operativos suficientes para asumir de manera directa todas las actividades requeridas para el cumplimiento de sus fines. En estos contextos, la contratación con particulares no solo resulta válida, sino que constituye un mecanismo necesario para garantizar la adecuada prestación del servicio público. Por ello, establecer la ejecución directa como criterio prevalente, sin una valoración objetiva de la capacidad institucional, podría generar rigideces, retrasos, desarticulación administrativa e incluso riesgos de ineficiencia.

Finalmente, resulta relevante preservar el equilibrio del sistema contractual. La contratación estatal no debe entenderse exclusivamente como un foco de riesgo, sino también como una herramienta estratégica de gestión pública. En ese sentido, un enfoque que restrinja de manera significativa la participación de particulares, sin estar acompañado de un fortalecimiento efectivo de las capacidades estatales, podría producir efectos contrarios a los buscados, tales como una menor agilidad en la gestión, mayores niveles de incertidumbre, incremento en la litigiosidad y barreras adicionales para la implementación oportuna de las políticas públicas.

En ese contexto, el proyecto responde a una problemática real, pero la solución normativa propuesta, en su versión actualmente conocida, requiere ser actualizada y ajustada. La intención de fortalecer la transparencia y el control es legítima; no obstante, el articulado parece avanzar hacia una reforma estructural que puede comprometer la funcionalidad del sistema contractual, sin que se advierta todavía un soporte técnico suficiente que garantice su viabilidad. Por ello, la valoración frente al proyecto, en su texto actual, debe abordarse con prudencia y con una valoración integral de sus efectos.

Desde el Grupo de Contratos del Ministerio de Transporte, en el marco de sus competencias y a partir de la experiencia en la estructuración, adjudicación y ejecución de proyectos de infraestructura, es

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co), de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





viable considerar que el Proyecto de Ley 270 de 2025 constituye una iniciativa relevante orientada a la actualización del régimen general de contratación estatal, particularmente en lo que respecta a la adecuación de la Ley 80 de 1993 a las nuevas dinámicas de la gestión pública, la evolución de los mercados y la creciente complejidad de los procesos contractuales.

En términos generales, considera que el propósito de la iniciativa, dirigido al fortalecimiento de los principios de transparencia, eficiencia, economía y selección objetiva, resulta acorde con los postulados constitucionales que rigen la función administrativa y con la necesidad de consolidar un sistema de contratación pública más confiable, trazable y orientado a resultados. En ese sentido, cualquier esfuerzo legislativo encaminado a mejorar la calidad de la contratación estatal debe ser valorado positivamente.

No obstante, desde una perspectiva jurídica y sectorial, resulta indispensable advertir que el alcance de la reforma debe ser evaluado de manera integral y sistemática, particularmente en relación con las especificidades del sector transporte. Este sector se caracteriza por la ejecución de proyectos de infraestructura de gran escala, que involucran altos niveles de inversión, esquemas complejos de financiación y una participación determinante del sector privado. En este contexto, la contratación no solo cumple una función administrativa, sino que se convierte en un instrumento esencial de política pública para el desarrollo económico y la integración territorial.

Bajo este entendimiento, cualquier modificación al Estatuto General de Contratación debe garantizar su adecuada articulación con los regímenes especiales vigentes, en particular aquellos que regulan las asociaciones público-privadas y los contratos de concesión. La falta de armonización normativa podría dar lugar a interpretaciones divergentes, generar inseguridad jurídica y afectar la estructuración técnica y financiera de los proyectos, con consecuencias directas en su viabilidad y ejecución.

De igual forma, resulta necesario evaluar con detenimiento el impacto que las disposiciones propuestas podrían tener sobre la flexibilidad operativa de las entidades estatales. Si bien el fortalecimiento de los mecanismos de control y supervisión es un objetivo legítimo, la introducción de esquemas excesivamente rígidos podría limitar la capacidad de las entidades para adaptar los procesos contractuales a las condiciones particulares de cada proyecto. En sectores como el transporte, donde confluyen variables técnicas, prediales, ambientales y sociales, la posibilidad de adoptar decisiones oportunas y ajustadas a la realidad del proyecto resulta determinante para el cumplimiento de los fines estatales.

En este mismo sentido, reviste especial importancia el tratamiento que la iniciativa otorgue a aspectos estructurales del régimen contractual, tales como la asignación de riesgos, el mantenimiento del equilibrio económico del contrato y los mecanismos de modificación durante la ejecución. La experiencia del sector ha demostrado que una adecuada distribución de riesgos y la existencia de reglas claras en materia de restablecimiento del equilibrio económico son elementos esenciales para garantizar la sostenibilidad de los contratos, prevenir controversias y asegurar la continuidad de los proyectos.

Adicionalmente, es importante considerar que el desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia se sustenta, en gran medida, en la participación del sector privado. En este contexto, la estabilidad normativa y la previsibilidad de las reglas contractuales resultan fundamentales para promover la confianza y facilitar la atracción de inversión.

Por ello, cualquier modificación que introduzca incertidumbre o altere de manera sustancial las condiciones del mercado podría incidir en la participación de oferentes, en los costos de financiación y, en términos generales, en la viabilidad de los proyectos. En ese sentido, se recomienda que los ajustes normativos se orienten a fortalecer la seguridad jurídica y la confianza del mercado, en línea

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





con las necesidades del sector.

En consecuencia, si bien el Proyecto de Ley 270 de 2025 representa una oportunidad para fortalecer el sistema de contratación pública, se considera fundamental que su diseño e implementación aseguren la coherencia normativa, la seguridad jurídica y la preservación de condiciones adecuadas para la ejecución de proyectos estratégicos del sector transporte.

**2. Bajo el modelo actual de contratación de su entidad ¿cómo se desarrolla en los desafíos y objetivos misionales propios y cómo alteraría la mencionada iniciativa legislativa el proceso de contratación?**

Actualmente, la entidad adelanta sus procesos contractuales bajo el marco normativo vigente, procurando siempre una adecuada planeación y el cumplimiento de los principios de transparencia y selección objetiva, lo que permite atender los objetivos misionales de manera oportuna.

No obstante, en la práctica se presentan algunos retos, principalmente asociados a la complejidad de la normativa y a la diversidad de interpretaciones que pueden surgir en su aplicación, lo que en ocasiones dificulta la gestión y puede generar cargas operativas adicionales.

En ese sentido, el proyecto de ley podría representar un avance importante si logra simplificar y estandarizar ciertos aspectos del proceso contractual. Sin embargo, se considera que ello será posible en la medida en que si viene acompañado de una reglamentación clara, que permita a las entidades aplicar las nuevas disposiciones sin generar riesgos jurídicos ni afectar la eficiencia en la contratación.

En el modelo actual, el Ministerio de Transporte desarrolla su gestión contractual bajo los principios de la Ley 80 de 1993 y sus normas complementarias, enfrentando desafíos estructurales que coinciden con los identificados en la ponencia, tales como:

- Altos niveles de complejidad y tramitología, que pueden afectar la eficiencia en la estructuración y adjudicación de proyectos.
- Riesgos de concentración de contratistas, especialmente en proyectos de infraestructura de gran escala.
- Necesidad de fortalecer la planeación contractual, debido a impactos asociados a sobrecostos, retrasos e incumplimientos.
- Limitaciones en los mecanismos de seguimiento y control oportuno, especialmente en etapas de ejecución.

Estos desafíos son particularmente relevantes en el sector transporte, donde los proyectos de infraestructura presentan alta exposición a riesgos de corrupción, sobrecostos y fallas en ejecución, tal como lo evidencia la ponencia al señalar que las irregularidades se concentran en fases como ejecución de obra e incumplimiento contractual.

Frente a este contexto, la iniciativa legislativa podría generar los siguientes efectos:

Impactos positivos:

- Mayor transparencia y trazabilidad en los procesos contractuales.
- Incremento en la pluralidad de oferentes, lo cual podría mejorar condiciones económicas para el Estado.

---

**Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





- Fortalecimiento del control ciudadano, especialmente en proyectos de alto impacto social.

Posibles impactos operativos:

- Ajustes en los procedimientos internos de contratación, especialmente en lo relacionado con publicidad, participación y mecanismos de seguimiento.
- Necesidad de fortalecer capacidades institucionales para gestionar una mayor diversidad de contratistas, incluyendo actores comunitarios.
- Posible incremento en la carga administrativa en etapas iniciales, derivado de nuevos requisitos o mecanismos de participación.

En conclusión, la iniciativa presenta un importante potencial para fortalecer la transparencia y la eficiencia del sistema de contratación. No obstante, su implementación en el sector transporte requiere una reglamentación cuidadosa y diferenciada, que reconozca las particularidades del sector y asegure el cumplimiento de los objetivos misionales, sin afectar la calidad, la oportunidad ni la sostenibilidad de los proyectos de infraestructura.

Dado el momento actual en el ciclo de vida del proyecto 270/2025, es limitada la influencia de fondo en los desafíos y objetivos misionales propios, y de influir seriamente en la mejora de los proyectos desarrollados en materia de contratación pública; sin embargo, durante el trámite legislativo aún podrían incorporarse ajustes para reducir los riesgos de experimentar un incremento de costos y prolongación de los problemas de fondo de la contratación pública; se deben cerrar las brechas críticas en materia tecnológica y de infraestructura como se ha venido planteando en distintos escenarios técnicos.

Ahora, en cuanto a cómo alteraría la mencionada iniciativa legislativa el proceso de contratación, se debe indicar que implementar en parte un "nuevo modelo de contratación" para mejorar y actualizar la contratación pública colombiana, es necesario que se acompañe de una filosofía de cambio, de mejora de todos los partícipes de la contratación pública colombiana.

Esto es, que la contratación pública comprometa a personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, quienes venden bienes, servicios u obras al Estado. Para que participen de manera transparente y honesta en el cumplimiento de los pliegos de condiciones y la normativa vigente, garantizando transparencia.

También es necesario contar con el soporte de todas entidades públicas, estando alineados con la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente acerca del cumplimiento de las directrices impartidas en materia de contratación, la evidencia demuestra que el liderazgo provee los fundamentos adecuados para la implementación de un proceso transparente de contratación pública y para un buen comportamiento de todos los partícipes de la contratación pública, lo que está correlacionado con resultados transparentes del ejercicio.

En el modelo vigente, las entidades estatales, y particularmente el Ministerio de Transporte, desarrollan sus fines misionales a través de una combinación entre el ejercicio directo de sus competencias y el uso de la contratación estatal como instrumento de apoyo, ejecución y materialización de políticas públicas. Esto significa que la entidad conserva su función de dirección, rectoría, planeación, regulación y control, mientras utiliza herramientas contractuales para adquirir bienes, servicios, consultorías, estudios, soportes tecnológicos, interventorías y demás instrumentos necesarios para hacer efectivo el interés general.

Ese esquema no debe entenderse como una delegación del deber estatal, sino como una forma jurídicamente válida y funcional de gestionar necesidades públicas en escenarios donde la

11

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioc Ciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioc Ciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





complejidad técnica, la especialidad o la capacidad operativa superan la infraestructura institucional disponible. En el sector transporte, esta realidad es particularmente evidente: la ejecución de proyectos, la implementación de políticas, el mantenimiento de plataformas, la estructuración de estudios técnicos y la operación de múltiples líneas de acción requieren, en muchas ocasiones, apoyo especializado que no puede ser asumido íntegramente por la planta administrativa.

En esa medida, el modelo actual permite responder a los desafíos institucionales de manera relativamente flexible, bajo parámetros de planeación, legalidad, transparencia y selección objetiva. La contratación no sustituye la función pública; la complementa. Gracias a ello, la administración puede avanzar en la formulación e implementación de políticas, en la atención de requerimientos, en la gestión de proyectos sectoriales y en la producción de resultados, sin depender exclusivamente de su capacidad interna.

En caso de que el Proyecto de Ley 270 de 2025 Cámara prospere en los términos planteados en la ponencia para primer debate, el esquema actual de contratación podría experimentar una modificación sustancial. En particular, la contratación estatal dejaría de operar como una herramienta ordinaria de gestión pública, para pasar a estar condicionada por una presunción de preferencia hacia la ejecución directa por parte del Estado. En la práctica, esto implicaría que las entidades no solo deban justificar la necesidad de la contratación, sino también acreditar la insuficiencia de su capacidad administrativa, bajo criterios que aún no se encuentran definidos con precisión en el proyecto.

Este cambio podría generar diversos efectos. En primer lugar, es previsible un incremento en la carga argumentativa y documental previa a la contratación, lo que podría incidir en la oportunidad y agilidad de procesos que requieren respuestas eficientes. En segundo lugar, se abriría un margen amplio de interpretación respecto a la procedencia de acudir a particulares, lo cual podría derivar en mayores niveles de controversia, litigiosidad y exposición frente a instancias de control. En tercer lugar, podría impactarse la ejecución de políticas públicas en sectores que dependen de capacidades técnicas especializadas, al ubicarse ciertas actuaciones en un escenario de tensión entre la necesidad operativa y las restricciones normativas.

En el caso de un ministerio como el de Transporte, estas condiciones podrían traducirse en mayores desafíos para la estructuración de proyectos, la formulación de lineamientos, la contratación de estudios técnicos, la gestión tecnológica, la articulación territorial y la implementación oportuna de políticas públicas. En este sentido, más allá de introducir ajustes en las reglas de contratación, la iniciativa podría incidir de manera directa en la forma en que la administración emplea esta herramienta para el cumplimiento efectivo de sus fines.

En conclusión, bajo el modelo actual la contratación estatal funciona como un instrumento que, bien utilizado, permite al Estado cumplir sus fines de manera técnica, eficiente y jurídicamente controlable. El proyecto de ley, en su formulación vigente, desplaza ese modelo hacia un esquema más restrictivo y rígido, cuya implementación podría generar serias tensiones operativas e institucionales. Por ello, la discusión legislativa debería profundizar en el análisis de impacto real que tendría esta reforma sobre la capacidad del Estado para cumplir sus funciones, especialmente en sectores altamente especializados como el transporte.

El modelo de contratación actualmente implementado por el Ministerio de Transporte se encuentra estructurado sobre la base del régimen general previsto en la Ley 80 de 1993, complementado por la Ley 1150 de 2007, el Decreto 1082 de 2015 y las normas especiales aplicables al sector. Este marco normativo ha permitido consolidar un esquema de contratación que, si bien es complejo, ha resultado funcional para el cumplimiento de los objetivos misionales, particularmente en lo relacionado con la planeación, estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura.

A través de este modelo, el sector ha logrado articular la inversión pública con la participación del

12

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





sector privado, especialmente mediante mecanismos como las concesiones y las asociaciones público-privadas. Estos esquemas han permitido desarrollar proyectos de gran envergadura, optimizar la asignación de riesgos y estructurar soluciones financieras sostenibles, contribuyendo de manera significativa al mejoramiento de la conectividad, la competitividad y la integración regional del país.

Ahora bien, el desarrollo de estos procesos contractuales implica enfrentar desafíos importantes, entre los que se destacan la complejidad técnica de la estructuración, la gestión de riesgos asociados a la ejecución, la articulación interinstitucional y la necesidad de garantizar procesos transparentes y competitivos. No obstante, el marco normativo vigente ha proporcionado herramientas suficientes para abordar estos retos, permitiendo un balance razonable entre control, eficiencia y flexibilidad.

En este contexto, la eventual aprobación del Proyecto de Ley 270 de 2025 podría incidir de manera significativa en las distintas etapas del proceso contractual. En la fase de planeación, un eventual fortalecimiento de los requisitos de estructuración podría redundar en una mejora en la calidad de los proyectos, lo cual resulta positivo desde la perspectiva del principio de planeación; sin embargo, también podría implicar un aumento en los tiempos y en las cargas técnicas requeridas, lo que podría afectar la oportunidad en la ejecución de las inversiones.

En la etapa de selección, la introducción de nuevas reglas o la modificación de las existentes podría contribuir a reforzar la transparencia y la objetividad de los procesos, pero también podría generar rigideces que dificulten la adaptación de los procedimientos a la naturaleza particular de los proyectos de infraestructura, los cuales suelen requerir esquemas flexibles y soluciones a la medida.

Por su parte, en la etapa de ejecución contractual, cualquier modificación relacionada con las cláusulas excepcionales, la gestión del equilibrio económico o los mecanismos de modificación contractual podría tener un impacto directo en la administración de contratos de largo plazo. La introducción de incertidumbre en estos aspectos podría traducirse en un incremento de controversias, mayores costos para el Estado y riesgos en la continuidad de los proyectos.

Finalmente, resulta necesario destacar que el modelo actual ha permitido consolidar una relación funcional con el sector privado, basada en reglas relativamente estables y previsibles. En este sentido, conviene que cualquier modificación normativa sea evaluada cuidadosamente, en la medida en que puede incidir en la confianza de los inversionistas, en la participación de oferentes y en las condiciones de financiación de los proyectos.

En definitiva, el modelo vigente de contratación ha sido un instrumento efectivo para el cumplimiento de los objetivos misionales del sector transporte. Si bien es susceptible de ajustes y mejoras, cualquier reforma debe orientarse a fortalecer sus capacidades sin comprometer la estabilidad del sistema, la ejecución de proyectos estratégicos ni la confianza de los actores que participan en la contratación estatal.

### **3. ¿Cuál es el valor total de los contratos en 2024 que licitan, contratan o concesionan con privados? Detallar en archivo en formato Excel.**

En atención a la solicitud, se informa que el valor total de los contratos correspondientes a la vigencia 2024, asociados a procesos que licitan, contratan o concesionan con privados, se encuentra consolidado en el archivo en formato Excel adjunto, el cual asciende a \$80.210.585.051.

Dicho archivo contiene el detalle individual de cada proceso contractual, incluyendo su valor, lo que permite identificar y verificar el monto total mediante la sumatoria de los registros allí relacionados.





**4. Realice una proyección presupuestal y temporal sobre cuándo y cómo la entidad podría adoptar los cambios propuestos en la iniciativa legislativa ya descrita.**

El Proyecto de Ley No. 270 de 2025, orientado a reformar el Estatuto General de Contratación (Ley 80 de 1993), posiblemente generaría un impacto presupuestal en las entidades públicas colombianas para su implementación y cumplimiento.

En efecto, el proyecto de Ley introduce el "Principio Preferente", que establece que, si una entidad estatal tiene la capacidad de ejecutar una obra o prestar un servicio por cuenta propia, debe hacerlo de forma directa en lugar de contratar con privados. Para operativizar esto, el articulado especifica que el Estado deberá propender por la compra de maquinaria y la adquisición de materiales e insumos, lo que representa un gasto de capital significativo para las entidades.

**"ARTÍCULO NUEVO. PRINCIPIO PREFERENTE.**

*Para la ejecución de una obra pública o la prestación de un servicio público, el Estado, a través de la entidad correspondiente, realizará la ejecución de está en el siguiente orden de preferencia:*

*. Si la entidad del Estado cuenta con la capacidad para la ejecución de la obra o la prestación del servicio público tendrá el deber de realizarlo por cuenta propia.*

*. En caso de no presentar las condiciones del literal a, se realizará la ejecución de la obra pública o la prestación del servicio público, de acuerdo con las modalidades de contratación pública especificadas en la Ley 1150 del 2007.*

*Parágrafo 1: La participación de los particulares, comprenderá tanto las alianzas público – populares como las alianzas público – privadas.*

*Parágrafo 2: Si el Estado cuenta con una capacidad parcial para la ejecución de la obra o la prestación del servicio público, para contratar la parte faltante, se regirá por las modalidades de contratación pública de acuerdo a la necesidad parcial que se requiera.*

*Parágrafo transitorio: Se propenderá por la compra de maquinaria y la adquisición de materiales e insumos por parte del Estado, en vías de cumplir este principio. Así mismo, en los convenios interadministrativos no se podrá subcontratar a entidades o empresas externas para cumplir el objeto del contrato".*

Sin embargo, no es posible realizar una proyección presupuestal al respecto, dado que eso dependerá en cada caso particular de los bienes o servicios que, en el momento de entrada en vigor de la ley, tenga a su cargo el Ministerio y el análisis previo sobre capacidad o incapacidad para ejecutar por cuenta propia las labores que se requieran.

De otra parte, la reforma contiene el "incidente de objeciones ciudadanas" y las audiencias públicas de control, las cuales requieren que las entidades destinen recursos administrativos y logísticos para su resolución y realización dentro de plazos perentorios.

Sin embargo, estas y otras medidas que implican cargas administrativas que hoy no tiene el Ministerio, serán asumidas por los grupos de trabajo con los que cuenta el Ministerio, no solo en el grupo de contratos, sino en todas y cada una de las dependencias que trabajan articuladamente en las etapas precontractual contractual y post-contractual, servidores públicos y contratistas que deberán trabajar también en las actualizaciones a los manuales, organigramas, formatos, mapas de procesos y demás que se requiera, para lograr la materialización de los preceptos normativos que sean obligatorios para la entidad.

En los anteriores términos se atiende su solicitud, no sin antes indicar que esta cartera Ministerial se encuentra atenta a resolver cualquier inquietud adicional sobre el particular.

---

**Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





Cordialmente,

**MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA**  
Ministra de Transporte

Revisó: Yurany Pérez Castro – Jefe Grupo de Contratación *yc*  
Francisco Julio Taborda Ocampo – Jefe Oficina Asesora Jurídica *FJO*  
Lina María Rojas Ospina – Jefe Oficina Asesora de Planeación *LRO*  
Nicolás Sánchez Celis – Contratista Grupo Enlace Congreso *NS*

Consolidó: Danna Pasachoa Castañeda – Contratista Grupo Enlace Congreso *DP*

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



