

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE
RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA
VIAL EN COLOMBIA



Análisis de la controversia legal sobre la asignación de riesgos en los contratos de concesión de infraestructura vial en Colombia para los contratos de cuarta generación (4G) de concesiones suscritos con la Agencia Nacional de Infraestructura

Ismael Mafioly Rodríguez

Corporación Universitaria Minuto de Dios
Rectoría Virtual
Programa Especialización en Gerencia de Proyectos
Marzo de 2025

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE
RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA
VIAL EN COLOMBIA

Análisis de la controversia legal sobre la asignación de riesgos en los contratos de
concesión de infraestructura vial en Colombia

Ismael Mafioly Rodríguez

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Especialista en
Gerencia de Proyectos

Asesor(a)

Nombres y apellidos completos de la persona que dirigió/asesoró el trabajo
Título académico

Corporación Universitaria Minuto de Dios
Rectoría Virtual
Programa Especialización en Gerencia de Proyectos
marzo de 2025

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIAS LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

Contenido

Lista de tablas.....	5
Lista de figuras	6
Lista de anexos	7
Introducción.....	8
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	11
1.1 La pregunta de investigación	14
1.2 Los objetivos de investigación	14
1.2.1 Objetivo general	14
1.2.2 Objetivos específicos.....	14
1.3 Justificación de la investigación.....	15
2. MARCO DE REFERENCIA.....	16
2.1. Marco de Antecedentes.....	17
2.2. Marco Teórico.....	26
2.3. Marco normativo.....	29
3. METODOLOGÍA	31
3.1. Enfoque y alcance de la investigación	32
3.2. Ruta metodológica.....	33
Fuente: Fuente propia.....	34
3.3. Población y muestra.....	34
3.3.1. Definición de la población.....	34
3.3.2. Cálculo y selección de la muestra.....	35
3.4. Instrumento(s)	36
3.5. Descripción de procedimientos	37
3.6. Muestra recolectada.....	38
Fuente: Fuente propia.....	44
3.7. Análisis de la información.....	44
3.8. Consideraciones éticas.....	46
3.8.1. Análisis de consideraciones éticas.....	46
3.8.2. Instrumento de aceptación y autorización.....	47
4. Hipótesis de investigación.....	47

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE
RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA
VIAL EN COLOMBIA

5. Análisis de datos.....	48
5.1. Gráfica 1. Resolución de controversias.	48
5.2. Gráfica 2. Porcentaje riesgos condenados.....	50
5.3. Gráfica 3. Frecuencia de los riesgos condenados	51
5.4. Gráfica 4. Análisis económico de los riesgos (sin construcción)	53
6. Análisis de resultado	55
6.1. Identificación de los principales riesgos asignados en los contratos de concesión de cuarta generación (4G) en Colombia, evaluando como han sido interpretados en controversias legales entre concesionario y el Estado.....	57
6.2. Análisis de los mecanismos de resolución de controversia actualmente previstos en los contratos de concesión, evaluando su efectividad en resolución de conflictos.....	59
6.3. Examen de los casos de demandas interpuestas por los concesionario contra el Estado, identificación de patrones en la interpretación de los riesgos y las causas que generan las controversias.....	61
6.4. Identificación Propuesta de mejoras en la redacción y asignación de los riesgos en los contratos de concesión, enfocadas en reducir los conflictos legales y establecer mecanismos más eficientes de resolución de disputas.....	63
7. Conclusiones y recomendaciones	66
8. Propuesta para trabajos futuros	68
Referencias	70
Anexos	74

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE
RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA
VIAL EN COLOMBIA

Lista de tablas

Tabla 1 Estudios de antecedentes sobre resolución de controversias a través de amigables componedores y tribunales de arbitramentos.....	17
Tabla 2. Ruta metodológica de los objetivos.....	33
Tabla 3. Estudios Laudos arbitrales recolectados de los últimos 5 años	38

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIAS LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

Lista de figuras

5.1.	Gráfico 1 Resolución de controversias.....	48
5.2.	Gráfico 2 Porcentaje de riesgos condenados.....	50
5.3.	Gráfico 3 Frecuencia de los riesgos condenados.....	51
5.4.	Gráfico 4 Análisis económico de los riesgos (sin construcción).....	53

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE
RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA
VIAL EN COLOMBIA

Lista de anexos

Anexo 1 Condenas por riesgos..... 74

Introducción

En Colombia, los contratos de concesión vial han sido una herramienta fundamental para promover el desarrollo de infraestructura de transporte mediante asociaciones público-privadas. Sin embargo, la asignación de riesgos en estos contratos ha sido motivo de controversia recurrente entre los concesionarios y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), lo cual ha derivado en litigios prolongados que afectan tanto la ejecución de los proyectos como el equilibrio económico de los contratos. Este problema es particularmente relevante en el contexto de los contratos de cuarta generación (4G), en los cuales se han identificado riesgos específicos que, al no estar claramente asignados, generan interpretaciones diversas y conflictos que terminan en mecanismos de resolución alternativos, como la amigable composición y el arbitraje.

El presente estudio aborda la problemática de la asignación de riesgos en los contratos de concesión vial, con el objetivo de analizar cómo una asignación más clara y precisa podría reducir las controversias legales y los costos adicionales para ambas partes. La pregunta de investigación que guía este estudio es: ¿Cómo pueden los contratos de concesión mejorar la claridad en la asignación de riesgos para reducir las controversias legales entre concesionarios y la ANI, evitando litigios prolongados y costos adicionales?

La investigación se justifica por la necesidad de optimizar la estructura de los contratos de concesión para evitar conflictos innecesarios y fortalecer la seguridad

jurídica en la ejecución de estos proyectos. Una asignación de riesgos clara no solo beneficia a las partes involucradas, sino que también contribuye al cumplimiento eficiente de los objetivos de desarrollo de infraestructura pública. Al analizar casos documentados en fallos de amigable composición y laudos arbitrales, se espera identificar patrones y prácticas que permitan formular recomendaciones para mejorar la asignación de riesgos en futuros contratos de concesión.

Los objetivos específicos de este estudio incluyen: (1) Identificar los principales riesgos asignados en los contratos de concesión de 4G y su interpretación en las controversias legales; (2) Analizar la efectividad de los mecanismos de resolución de controversias previstos en estos contratos; (3) Examinar los casos de demandas presentadas por concesionarios para identificar patrones en la interpretación de riesgos; y (4) Proponer mejoras en la redacción y asignación de riesgos enfocadas en reducir conflictos legales y optimizar la resolución de disputas.

La metodología de investigación es de enfoque cualitativo, con un alcance descriptivo y exploratorio. A través del análisis documental y el estudio de casos de fallos de amigable composición y laudos arbitrales, se busca comprender las dinámicas y factores que influyen en las controversias relacionadas con la asignación de riesgos. Se utilizarán leyes, normativa específica de concesiones y estudios previos, lo cual permitirá analizar cómo han sido interpretados los riesgos en conflictos anteriores y qué elementos de los contratos contribuyen a la generación de disputas.

Los resultados de esta investigación proporcionarán una base para entender las causas de las controversias y para sugerir prácticas contractuales más efectivas. Se

espera que estas recomendaciones contribuyan a la reducción de litigios en el futuro, mejorando la viabilidad y efectividad de los proyectos de concesión vial en Colombia, en línea con los objetivos de desarrollo de infraestructura y colaboración público-privada en el país.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las concesiones de infraestructura vial en América Latina han sido una herramienta fundamental para atraer inversión privada y mejorar la red vial en la región. De acuerdo con la CEPAL, desde los años noventa, 13 países de América Latina han concesionado 36.103 kilómetros de carreteras a través de 246 concesiones, lo que representa el 7.3% de las vías pavimentadas en la región. El modelo de concesiones permite que el concesionario recupere los costos mediante el cobro de peajes y, en algunos casos, con aportes fiscales. Aunque el proceso de concesiones experimentó un auge en los noventa, este ritmo disminuyó en la década siguiente. La continuidad de este modelo depende de varios factores, como la definición de un marco legal adecuado, la gestión del riesgo entre el Estado y el concesionario, y la identificación de las vías susceptibles de concesión (CEPAL, 2004).

En Colombia, las concesiones viales comenzaron a implementarse en 1997 como una solución ante la falta de recursos del Estado para financiar adecuadamente la infraestructura vial nacional. Según Wilman Muñoz Prieto, el país enfrentaba graves problemas con la red vial, la cual estaba en condiciones deficientes debido a la falta de inversión pública en su mantenimiento y construcción. Con la introducción de las concesiones, el sector privado comenzó a asumir la construcción y mantenimiento de las vías, recuperando los costos mediante la explotación de peajes. Aunque este modelo trajo mejoras significativas en la red vial, también surgieron desafíos relacionados con la asignación de riesgos y las controversias contractuales (Muñoz Prieto, 2002).

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), creada en 2011 mediante el Decreto 4165, es la entidad encargada de gestionar y coordinar los proyectos de concesión y asociaciones público-privadas (APP) en Colombia. La ANI ha sido clave en la implementación de las concesiones de Cuarta Generación (4G), un esquema que introduce el concepto de "pago por disponibilidad", en el cual el concesionario solo recibe su contraprestación cuando la infraestructura está disponible y operativa. Este modelo busca mejorar la eficiencia y reducir los riesgos para el Estado, que anteriormente asumía gran parte de las contingencias. Sin embargo, a pesar de los avances en infraestructura logrados con las concesiones 4G, la asignación de ciertos riesgos sigue siendo un desafío que afecta el desarrollo de los proyectos (Araujo Ariza, 2012).

Uno de los principales problemas que enfrenta el modelo de concesiones en Colombia son las demandas que los concesionarios interponen contra el Estado. Aunque los contratos de concesión asignan claramente ciertos riesgos al concesionario, estos a menudo argumentan que eventos imprevistos, como cambios normativos o condiciones geológicas adversas, deberían ser asumidos por el Estado.

Esta situación ha generado múltiples controversias legales que terminan en tribunales, lo que no solo retrasa la ejecución de los proyectos, sino que también incrementa los costos tanto para el Estado como para los concesionarios. Estos conflictos afectan la sostenibilidad del modelo de concesiones y ponen en entredicho la capacidad del Estado para gestionar de manera efectiva estos contratos.

En los contratos llevados a cabo por la Agencia Nacional de Infraestructura para proyectos de 4G, se ha identificado un problema recurrente relacionado con la interpretación y aplicación de los riesgos estipulados en los contratos de concesión. A pesar de que estos contratos definen ciertos riesgos y responsabilidades, los concesionarios frecuentemente presentan demandas argumentando que los riesgos tienen particularidades no previstas o que ciertas obligaciones deben tratarse con excepciones específicas. Esto genera controversias legales que, en muchos casos, terminan en tribunales arbitrales, con fallos que resultan en condenas para el Estado, incluyendo el pago de costas judiciales y la compensación por los efectos económicos derivados del litigio.

Una de las causas principales de este problema es la interpretación ambigua de las cláusulas contractuales. Los concesionarios suelen argumentar que ciertos eventos no están claramente cubiertos por los riesgos asignados a ellos en los contratos o al estado, presentando estos eventos como situaciones excepcionales. En consecuencia, el Estado es frecuentemente demandado bajo el argumento de que los riesgos deben ser asumidos por este, a pesar de que las cláusulas contractuales ya incluyen disposiciones para la gestión de dichos riesgos.

El impacto de esta situación se traduce en procesos legales largos y costosos para el Estado, con implicaciones económicas significativas. Además, estos litigios tienden a retrasar la resolución de los problemas que afectan la operación de las concesiones, prolongando los conflictos y generando costos adicionales. Esto evidencia la necesidad de mejorar la claridad en la definición y asignación de riesgos

dentro de los contratos de concesión, así como de fortalecer los mecanismos de resolución de controversias, con el fin de evitar que estos casos terminen en tribunales.

1.1 La pregunta de investigación

¿Cómo pueden los contratos de concesión mejorar la claridad en la asignación de riesgos para reducir las controversias legales entre concesionarios y la ANI, evitando litigios prolongados y costos adicionales?

1.2 Los objetivos de investigación

1.2.1 Objetivo general

Evaluar la asignación de riesgos en los contratos de concesión de infraestructura vial en Colombia, especialmente en los proyectos de cuarta generación (4G), con el fin de proponer mecanismos que reduzcan las controversias legales y mejoren la claridad en la responsabilidad contractual.

1.2.2 Objetivos específicos

Identificar los principales riesgos asignados en los contratos de concesión de cuarta generación (4G) en Colombia, evaluando cómo han sido interpretados en las controversias legales entre concesionarios y el Estado.

Analizar los mecanismos de resolución de controversias actualmente previstos en los contratos de concesión, evaluando su efectividad en la reducción de litigios.

Examinar los casos de demandas interpuestas por los concesionarios contra el Estado, identificando patrones en la interpretación de los riesgos y las causas que generan las controversias.

Proponer mejoras en la redacción y asignación de riesgos en los contratos de concesión, enfocadas en reducir los conflictos legales y establecer mecanismos más eficientes de resolución de disputas.

1.3 Justificación de la investigación

La investigación sobre la asignación de riesgos en los contratos de concesión vial en los proyectos de cuarta generación (4G) en Colombia es crucial debido a las frecuentes controversias legales entre concesionarios y el Estado, que generan sobrecostos y retrasos en los proyectos. Esta problemática surge principalmente por la ambigüedad en la definición de los riesgos asignados, lo que lleva a litigios prolongados y la consecuente afectación en la ejecución de las obras. El estudio busca analizar los riesgos y los mecanismos de resolución de controversias, con el objetivo de proponer mejoras que reduzcan los conflictos legales y optimicen la claridad en las responsabilidades contractuales, beneficiando tanto al Estado como a los concesionarios.

Los resultados de esta investigación tendrán un impacto positivo en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que podrá mejorar la redacción de contratos y reducir los costos asociados a los litigios. Además, la comunidad se beneficiará de una infraestructura mejor gestionada y con menos retrasos.

2. MARCO DE REFERENCIA

Con base en la pregunta de investigación determinada anteriormente, la presente investigación se centra en analizar cómo la asignación de riesgos en los contratos de concesión vial de cuarta generación (4G) en Colombia genera controversias legales que impactan tanto a los concesionarios como al Estado. Aunque los contratos de concesión incluyen disposiciones sobre riesgos, en la práctica los concesionarios a menudo demandan al Estado argumentando que ciertos riesgos no estaban previstos o presentan particularidades que los excluyen de su responsabilidad. Al mismo tiempo, en algunas controversias, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) también adopta posiciones rígidas que, en ciertos casos, podrían favorecer a los concesionarios en lugar de defender plenamente los intereses estatales. Este marco de referencia se construye a partir de los antecedentes históricos y teóricos de las concesiones viales en Colombia, las teorías de gestión de riesgos aplicadas a infraestructura, y el marco normativo que regula estos contratos, incluyendo los principios de equilibrio económico y los mecanismos de resolución de controversias como el arbitraje y la amigable composición. Con esta base, la investigación busca entender las causas de las disputas y proponer mejoras en la asignación de riesgos para reducir la carga de litigios y mejorar la sostenibilidad de los proyectos de infraestructura.

2.1. Marco de Antecedentes

Para la identificación de los estudios previos en torno a las concesiones viales en Colombia, las controversias legales y la asignación de riesgos, se ha recurrido tanto a bases de datos como a bibliografía especializada. En cuanto a bases de datos, se utilizó plataformas como Google para encontrar artículos asociados al proyecto de investigación, empleando un conjunto de palabras clave que permitió identificar estudios relevantes y actuales sobre el tema. Adicionalmente, se complementó esta revisión con obras específicas de expertos en la materia, como Fernando Gómez Casas y su libro "Contratos de concesión y tribunales de arbitramento: Análisis de la experiencia colombiana", así como con el libro "Infraestructura y Derecho: Decisiones arbitrales y de amigables componedores en el programa 4G". Estos textos ofrecen un análisis profundo de los aspectos jurídicos y financieros que afectan la viabilidad y ejecución de los contratos de concesión en Colombia. A continuación, se presentan los resultados de esta revisión bibliográfica y documental.

Tabla 1 Estudios de antecedentes sobre resolución de controversias a través de amigables componedores y tribunales de arbitramentos.

No .	Nombre de Autor(es)	Año de Publicación	Título de la publicación	Editorial, amigable o tribunal	Resumen
1	Fernando Gómez Casas	2018	Contratos de concesión y tribunales de arbitramento	Universidad de los Andes	El libro <i>Contratos de concesión y tribunales de arbitramento. Análisis de la experiencia colombiana</i> de Fernando Gómez Casas, publicado por la Universidad

					<p>de los Andes, analiza la relación entre los contratos de concesión y los tribunales de arbitramento en Colombia. A través de una revisión histórica y un diagnóstico de casos específicos, el autor examina cómo se han desarrollado los contratos de concesión en el país y cómo los tribunales de arbitramento han intervenido en la resolución de disputas. La obra destaca las causas comunes de los conflictos, la interpretación de las cláusulas contractuales y la eficacia de las decisiones arbitrales. Al final, Gómez Casas ofrece recomendaciones para mejorar la redacción de estos contratos y optimizar la asignación de riesgos, con el objetivo de reducir controversias futuras y fortalecer la seguridad jurídica</p>
--	--	--	--	--	--

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

					en el sector de concesiones.
2	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Efrén Nadín Ordóñez Archila, Ornella Choles Povea, Laura Isabel Zambrano Infante, Diego Fernando Garzón Otálora	2020	Infraestructura y Derecho: Decisiones arbitrales y de amigables componedores en el programa 4G	Legis	El libro <i>Infraestructura y Derecho</i> analiza en detalle las controversias en contratos de concesión de cuarta generación (4G) en Colombia. A través de estudios de casos y decisiones arbitrales, examina cómo las interpretaciones divergentes de las obligaciones contractuales llevaron a procesos prolongados en amigables y tribunales. Estos conflictos generaron costos adicionales significativos tanto para el Estado como para el concesionario. Al final del libro, se destaca el impacto del tiempo prolongado que tomaron los procesos para resolver los conflictos, subrayando que los largos plazos de resolución no solo aumentaron los costos, sino que también afectaron la

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

					eficiencia de los proyectos.
3	Valentina Cruz Medina	2018	La amigable composición en los contratos de concesión 4G en Colombia: Un mecanismo de justicia alternativa que garantiza la seguridad jurídica	Universidad de Los Andes	Se analiza la implementación de la amigable composición en los contratos de concesión 4G, describiendo su rol como mecanismo alternativo de solución de conflictos. El artículo evalúa su capacidad para resolver disputas contractuales de forma equitativa y eficiente, con un enfoque en garantizar la seguridad jurídica a través de casos específicos y jurisprudencia aplicable en Colombia.
4	Tribunal Arbitral Vías del Nus	2023	Laudo Arbitral sobre Compensación por Riesgo Económico	Tribunal de Arbitramento	El fallo otorgó una compensación significativa al concesionario para restablecer la ecuación económica del contrato debido a la imposibilidad de operación de la Estación de Peaje Niquía, que no fue entregada al concesionario porque la Gobernación de Antioquia no la puso

					<p>a disposición de la ANI. Si bien el tribunal no consideró la actuación de la ANI como un incumplimiento directo, concluyó que la concesionaria enfrentó un desbalance económico que requería una compensación. La ANI argumentó que no debía reconocer compensación alguna, señalando que el concesionario mostró falta de diligencia al no prever un riesgo relacionado con la no operación del peaje vandalizado al presentar la iniciativa privada. Sin embargo, el tribunal desestimó esta postura, enfatizando la necesidad de ajustar el equilibrio económico del contrato para compensar la pérdida de ingresos del concesionario. Este fallo destaca la importancia de ajustar la ecuación económica de un</p>
--	--	--	--	--	---

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

					contrato cuando situaciones imprevistas, fuera del control de ambas partes, impactan su viabilidad financiera, y resalta que, aunque la ANI no incurrió en incumplimiento, su postura rígida en este caso podría haber exacerbado el conflicto contractual, lo que concluyó en una condena a la ANI por las costas.
5	Decisión Amigable Pacífico 1 - Ancho de Berma	2016	Decisión Amigable sobre Ancho de Berma en Pacífico 1	Amigable Composición	Controversia sobre si el ancho de berma podría distribuirse. Destaca cómo una mayor flexibilidad en interpretación contractual puede evitar disputas.
6	Decisión Amigable Señalización	2022	Decisión Amigable sobre Señalización	Amigable Composición	En la decisión sobre la señalización en el proyecto Pacífico 1, el contrato establecía especificaciones técnicas para la implementación de la señalización, que el concesionario consideraba cumplidas. Sin embargo, la ANI adoptó una postura rígida,

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

					argumentando que los elementos instalados no se ajustaban completamente a los requisitos contractuales. Esta interpretación estricta de la ANI, a pesar de la claridad relativa del contrato, derivó en un proceso de amigable composición que favoreció al concesionario. La posición inflexible de la ANI no solo resultó en una decisión adversa, sino que también ocasionó una pérdida de tiempo y recursos que pudieron haberse evitado mediante una interpretación más pragmática y flexible de las especificaciones contractuales.
7	Laudo Arbitral Pacífico 1	2018	Laudo Arbitral sobre Compensación en Pacífico 1	Tribunal de Arbitramento	El Laudo Arbitral Pacífico 1 (2018) aborda la controversia en torno al plazo de la fase de preconstrucción del proyecto, donde el concesionario argumentó que la falta de liberación oportuna de predios

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

					<p>por parte de la ANI generó retrasos y sobrecostos que extendieron esta fase más allá del tiempo inicialmente previsto. La ANI sostenía que el contrato establecía un plazo fijo de un año para completar la etapa de preconstrucción y que cualquier demora adicional debía ser asumida por el concesionario. Sin embargo, el tribunal concluyó que los retrasos en la liberación de predios eran atribuibles a la ANI, y que estos afectaron el cumplimiento del cronograma contractual. Como resultado, se otorgó una compensación al concesionario por los costos adicionales incurridos debido a esta extensión. Este laudo resalta la importancia de una asignación de riesgos clara y compromisos contractuales específicos, subrayando que</p>
--	--	--	--	--	--

					una mayor precisión en estos términos podría haber evitado el litigio prolongado y los costos adicionales asociados.
--	--	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia con base en búsqueda bibliográfica y búsqueda en la web. De los libros y documentos analizados, el más relevante es el de Fernando

Gómez Casas, ya que ofrece un análisis exhaustivo de la problemática en torno a los contratos de concesión de infraestructura vial en Colombia. Gómez Casas aborda los antecedentes históricos y el marco legal aplicable, proporcionando una visión integral de cómo se asignan los riesgos en estos contratos. Su análisis muestra, además, cómo las controversias en la interpretación de estas asignaciones suelen llevar a la condena del Estado en los tribunales, lo que genera implicaciones significativas, como el retraso en la ejecución de las obras y el gasto de recursos públicos en indemnizaciones y costas judiciales. Este enfoque detallado y crítico aporta una base sólida para entender las consecuencias prácticas de las controversias contractuales y la necesidad de un marco más efectivo de asignación de riesgos.

Otro libro que llama la atención en la revisión del marco de antecedente es Infraestructura y Derecho: Decisiones arbitrales y de amigables componedores en el programa 4G, ya que ofrece una comparación detallada de las controversias en los contratos de concesión de infraestructura vial en el programa de cuarta generación (4G) en Colombia. Además, realiza un análisis exhaustivo cuantitativo de los tiempos y promedios de duración de los fallos en estas controversias, proporcionando una visión clara de los impactos que estos retrasos y decisiones tienen sobre el avance de las

obras y los recursos involucrados. La profundidad de esta revisión permite comprender mejor las implicaciones de los procesos de arbitraje y resolución de conflictos en la gestión de estos proyectos de infraestructura.

2.2. Marco Teórico

En los contratos de concesión vial en Colombia, la claridad en la asignación de riesgos es fundamental para garantizar una ejecución efectiva y reducir las controversias legales entre los concesionarios y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Sin embargo, cuando surgen desacuerdos, estos conflictos suelen ser resueltos a través de mecanismos de amigable composición o arbitraje. La eficiencia de estos mecanismos se vuelve crucial para minimizar los costos y los retrasos que afectan el desarrollo de las infraestructuras.

De acuerdo con los datos analizados en el libro *Infraestructura y Derecho: Decisiones arbitrales y de amigables componedores en el programa 4G (2020)*, el proceso de amigable composición tarda en promedio 216 días en resolver una controversia, mientras que los tribunales de arbitraje demoran un promedio de 745 días, es decir, más de dos años. Estos tiempos de resolución varían significativamente en función de la complejidad de cada caso. Por ejemplo, según el estudio realizado en el mismo libro, el panel de amigable composición que más tardó en resolver un conflicto necesitó 424 días, mientras que el proceso más largo en un tribunal de arbitraje requirió 930 días, equivalente a más de dos años y medio. Por otro lado,

algunos casos son resueltos en menos tiempo: el amigable componedor más rápido tomó 92 días y el tribunal de arbitraje más ágil, 394 días.

Estos tiempos resaltan la necesidad de una asignación de riesgos clara y efectiva desde el inicio de los contratos, pues una mala interpretación o ambigüedad puede derivar en controversias que requieren años de litigio, afectando la ejecución y el equilibrio económico de los proyectos de infraestructura. Por ello, este marco teórico se centrará en analizar los fundamentos legales y contractuales de la asignación de riesgos en concesiones viales, con el fin de identificar cómo mejorar su claridad y reducir las disputas legales.

Se reconoce que, en los contratos de concesión vial en Colombia, la amigable composición y los tribunales de arbitraje juegan un papel crucial en la resolución de conflictos que surgen durante la ejecución del contrato. Por lo que no se busca eliminar estos mecanismos, sino optimizar el diseño y la asignación de riesgos dentro de los contratos para reducir la necesidad de recurrir a ellos y minimizar los tiempos asociados a estos procesos.

Según el análisis realizado por Valentina Cruz Medina en su trabajo titulado La amigable composición en los contratos de concesión 4G en Colombia: Un mecanismo de justicia alternativa que garantiza la seguridad jurídica (2018), la amigable composición es un instrumento esencial para garantizar la seguridad jurídica en los contratos de concesión, permitiendo una solución más rápida y especializada que la que ofrecería la justicia ordinaria. La amigable composición, en particular, ofrece una vía de resolución basada en el acuerdo mutuo, mientras que el arbitraje permite

decisiones vinculantes que restauran el equilibrio contractual cuando existen discrepancias importantes entre las partes. Estos mecanismos de resolución alternativa de conflictos (ADR, por sus siglas en inglés) fortalecen la confianza entre el Estado y los concesionarios al brindar respuestas imparciales y técnicas en temas contractuales complejos.

Sin embargo, debido a los tiempos que estos procesos pueden tomar, como se evidenció anteriormente (con promedios de resolución de 216 días para amigables y 745 días para arbitrajes), es necesario mejorar la claridad en la asignación de riesgos desde la fase de redacción del contrato. Esto reduciría la cantidad de controversias que dependen de interpretaciones ambiguas o de vacíos contractuales que luego deben ser resueltos en instancias de amigable composición o arbitraje. Al mejorar la asignación de riesgos, los contratos pueden prever con mayor precisión las responsabilidades de cada parte, evitando así que surjan controversias que, aunque similares a casos anteriores, resultan en largos procesos de resolución.

Además, la experiencia acumulada de los fallos ya emitidos en procesos de amigable y arbitraje proporciona un cuerpo de decisiones valiosas que pueden servir de guía para resolver futuras controversias. Aunque cada contrato tiene particularidades específicas, muchas de las situaciones o responsabilidades enfrentadas por los concesionarios y la ANI tienen similitudes. Aprender de estos fallos y aplicar las lecciones en la redacción de nuevos contratos o en la interpretación de obligaciones similares puede reducir el volumen de controversias que deben ser llevadas a resolución formal. De esta manera, se promueve una ejecución contractual más

eficiente y se evita el desgaste de tiempo y recursos tanto para los concesionarios como para la administración pública.

En resumen, el objetivo no es suprimir los mecanismos de resolución de conflictos, sino hacer que los contratos de concesión sean más claros y menos propensos a generar disputas. Al integrar las lecciones de fallos previos y mejorar la asignación de riesgos, se puede evitar la necesidad de recurrir a la amigable composición o al arbitraje, permitiendo que estos mecanismos se utilicen únicamente para conflictos realmente complejos o novedosos, reduciendo así los tiempos y costos asociados.

2.3. Marco normativo

El marco legal de los contratos de concesión vial en Colombia está fundamentado en una serie de leyes, decretos y normas que regulan las Asociaciones Público-Privadas (APP), la asignación de riesgos y los mecanismos de resolución de controversias. Este marco ha evolucionado para promover la participación del sector privado en la infraestructura pública, garantizando la claridad en las responsabilidades y la estabilidad económica de los contratos.

La Ley 1508 de 2012 establece el marco normativo para las Asociaciones Público-Privadas en Colombia, promoviendo la participación del sector privado en el financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de proyectos de infraestructura pública. Esta ley fija las bases para la asignación de riesgos, asignando al Estado los riesgos que este tiene mayor capacidad de gestionar (como riesgos

políticos y regulatorios) y al concesionario aquellos relacionados con la construcción, operación y financiamiento del proyecto. La ley establece que la asignación de riesgos debe ser clara y equitativa, a fin de evitar desequilibrios que afecten la viabilidad del proyecto.

El Decreto 1082 de 2015 reglamenta la Ley 1508 de 2012 y establece disposiciones específicas para la estructuración, contratación y ejecución de proyectos de APP en Colombia. Este decreto define los procedimientos para la asignación de riesgos y detalla las obligaciones de las partes en relación con la financiación, diseño, construcción y mantenimiento de los proyectos. Además, establece el uso de matrices de riesgo como herramienta para identificar y asignar los riesgos desde la etapa de estructuración del proyecto, asegurando que ambas partes tengan claridad sobre sus responsabilidades.

3. METODOLOGÍA

Esta investigación se desarrollará a través de un análisis documental y de casos de estudio sobre la asignación de riesgos en contratos de concesión de infraestructura vial en Colombia. El objetivo es identificar patrones, dificultades y oportunidades de mejora en la asignación de riesgos, con el fin de reducir controversias legales y optimizar el diseño de futuros contratos.

El proceso comenzará con la revisión exhaustiva de la normativa aplicable, incluyendo leyes, resoluciones y decretos como la Ley 80 de 1993, la Ley 1508 de 2012, y la Ley 1682 de 2013, que regulan las Asociaciones Público-Privadas y los contratos de concesión. Esta revisión permitirá entender el marco legal que estructura la asignación de riesgos y los mecanismos de resolución de conflictos, como la amigable composición y el arbitraje.

A continuación, se llevará a cabo un análisis de casos documentales utilizando fallos de amigable composición y laudos arbitrales, como los documentados en el libro *Infraestructura y Derecho: Decisiones arbitrales y de amigables componedores en el programa 4G* y el estudio de Valentina Cruz Medina. Estos casos permitirán examinar cómo se han resuelto controversias sobre la asignación de riesgos en la práctica y qué aspectos de los contratos han resultado ser puntos críticos de conflicto.

Para cada caso, se identificará si las resoluciones se basaron en especificaciones técnicas, matrices de riesgo o en la interpretación de documentación previa, como los estudios disponibles en cuartos de datos. Esto permitirá obtener una visión detallada de las decisiones tomadas y de los criterios utilizados en la resolución

de las controversias, extrayendo lecciones aplicables a la redacción de futuros contratos.

Finalmente, a partir del análisis documental y de los casos revisados, se formularán recomendaciones para mejorar la claridad en la asignación de riesgos en los contratos de concesión, con el objetivo de reducir la dependencia de mecanismos de resolución de conflictos y disminuir los tiempos de resolución en caso de controversias.

3.1. Enfoque y alcance de la investigación

El enfoque de esta investigación es cualitativo, ya que se centra en comprender y analizar en profundidad los factores que influyen en la asignación de riesgos en los contratos de concesión vial en Colombia y su impacto en la generación de controversias legales. Según Hernández, Fernández y Baptista (2018), el enfoque cualitativo se caracteriza por explorar fenómenos de manera sistemática, utilizando métodos que permiten captar el significado de los datos en su contexto. Este enfoque es apropiado para el estudio porque busca interpretar los patrones y lecciones que se pueden extraer de fallos judiciales y decisiones de amigable composición en casos previos, con el fin de mejorar la claridad en los futuros contratos de concesión.

El alcance de la investigación es descriptivo y exploratorio. Es descriptivo porque documenta y analiza cómo se ha estructurado la asignación de riesgos en los contratos de concesión y los tipos de controversias que han surgido a partir de ambigüedades en estos contratos. Además, es exploratorio, ya que intenta identificar oportunidades de

mejora en la asignación de riesgos, basándose en la revisión de casos previos y en la experiencia acumulada en fallos de amigable composición y arbitraje. Este alcance descriptivo y exploratorio permite no solo registrar los fenómenos observados, sino también indagar en posibles soluciones y mejores prácticas para reducir las controversias legales y optimizar los tiempos de resolución de conflictos.

3.2. Ruta metodológica

Tabla 2. Ruta metodológica de los objetivos.

Objetivo	Ruta metodológica
Objetivo 1. Identificar los principales riesgos asignados en los contratos de concesión de cuarta generación (4G) en Colombia, evaluando cómo han sido interpretados en las controversias legales entre concesionarios y el Estado.	Realizar un análisis documental de contratos de concesión 4G, matrices de riesgos y fallos de amigable composición y arbitraje. Este análisis permitirá identificar los tipos de riesgos asignados, observando cómo se han interpretado y aplicado en conflictos específicos.
Objetivo 2. Analizar los mecanismos de resolución de controversias actualmente previstos en los contratos de concesión, evaluando su efectividad en la reducción de litigios	Revisar documentos de políticas, normativas y fallos que detallan los mecanismos de amigable composición y arbitraje. Examinar estudios sobre la eficacia de estos mecanismos en reducir los tiempos y costos de resolución de conflictos, tomando en cuenta ejemplos documentados en fallos de concesiones 4G.
Objetivo 3. Examinar los casos de demandas interpuestas por los concesionarios contra el Estado, identificando patrones en la interpretación de los riesgos y las causas que generan las controversias.	Llevar a cabo un análisis de casos de demandas documentadas en laudos arbitrales y amigable composición, identificando patrones en las interpretaciones de los riesgos y sus causas comunes. Este análisis buscará establecer factores recurrentes que impulsan las demandas.
Objetivo 4. Proponer mejoras en la redacción y asignación de riesgos en los contratos de concesión, enfocadas en	Desarrollar una síntesis de los hallazgos y patrones encontrados en los objetivos anteriores. Formular recomendaciones

reducir los conflictos legales y establecer mecanismos más eficientes de resolución de disputas.	para mejorar la claridad en la asignación de riesgos y optimizar los mecanismos de resolución de conflictos, con base en prácticas identificadas y lecciones aprendidas de casos previos.
--	---

Fuente: Fuente propia.

3.3. Población y muestra

3.3.1. Definición de la población

La población objeto de estudio en esta investigación está constituida por los contratos de concesión de infraestructura vial de cuarta generación (4G) en Colombia, firmados entre el Estado, representado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y los concesionarios privados que ejecutan estos proyectos. Esta población incluye tanto los contratos vigentes como aquellos que han sido objeto de controversias legales resueltas mediante mecanismos de amigable composición y arbitraje.

Además, se consideran parte de esta población los fallos y laudos emitidos por los tribunales de arbitramento y paneles de amigable composición, ya que reflejan la interpretación de las cláusulas de asignación de riesgos y los puntos de conflicto recurrentes en estos contratos. La población estudiada tiene características comunes, como la participación de la ANI como ente regulador, la inclusión de matrices de riesgo específicas y la presencia de cláusulas contractuales que regulan la asignación de responsabilidades entre las partes.

Este universo permite analizar de manera integral la asignación de riesgos en contratos de concesión y la respuesta jurídica a las disputas derivadas de

interpretaciones contractuales, ofreciendo una visión global de las dinámicas y desafíos en la gestión de riesgos en proyectos de concesión de infraestructura vial en el contexto colombiano.

3.3.2. Cálculo y selección de la muestra

Dado el enfoque cualitativo de esta investigación y la naturaleza específica de los casos analizados, se utilizará un muestreo no probabilístico de tipo intencional. Este tipo de muestreo permite seleccionar de manera estratégica aquellos contratos de concesión y fallos de amigable composición y arbitraje que son representativos en cuanto a la asignación de riesgos y la resolución de controversias en concesiones de infraestructura vial de cuarta generación (4G) en Colombia.

Actualmente existen 43 contratos firmados por Concesiones carreteras con la ANI, la muestra estará compuesta por aproximadamente 15 contratos de concesión y sus correspondientes fallos o laudos arbitrales. Este tamaño se considera adecuado para proporcionar una visión representativa sin perder profundidad en el análisis de cada caso. La selección se basa en la relevancia de los casos en términos de conflictos surgidos por la asignación de riesgos y su resolución a través de mecanismos alternativos.

Criterios de inclusión:

- Contratos de concesión de infraestructura vial 4G en Colombia firmados entre el Estado (ANI) y concesionarios privados.
- Casos que hayan derivado en controversias legales, específicamente aquellas resueltas mediante amigable composición o arbitraje.

- Fallos emitidos en los últimos cinco años, para asegurar que el análisis sea pertinente y actualizado.

Criterios de exclusión:

- Contratos y fallos que no incluyan controversias relacionadas con la asignación de riesgos.
- Casos de concesiones de otras áreas de infraestructura que no sean viales, para mantener el enfoque específico en proyectos de vías.

Este proceso de selección garantiza que los resultados sean relevantes y específicos para la temática de investigación, permitiendo un análisis detallado de los factores de riesgo y las soluciones implementadas en el contexto de concesiones viales en Colombia.

3.4. Instrumento(s)

Para la recolección de información en esta investigación, se utilizará el análisis documental como instrumento principal. Este instrumento permitirá revisar y analizar los contratos de concesión, fallos de amigable composición y laudos arbitrales relacionados con proyectos de infraestructura vial de cuarta generación (4G) en Colombia. A continuación, se describe el instrumento en detalle.

Para la recolección de datos, se realizará un proceso estructurado de análisis documental, comenzando con la identificación y selección de contratos de concesión vial de cuarta generación (4G) y sus respectivos fallos de amigable composición y laudos arbitrales relevantes en Colombia. A continuación, se categorizarán los

documentos según los tipos de riesgo asignados, interpretaciones legales y resultados de las controversias. Cada documento será revisado para extraer información clave sobre la asignación de riesgos y los factores que generaron conflictos legales.

Finalmente, se analizarán los patrones y tendencias en la resolución de estas disputas, permitiendo obtener conclusiones que aporten a la mejora en la claridad contractual y reducción de controversias futuras.

3.5. Descripción de procedimientos

Para el levantamiento de la información, se aplicará un análisis documental riguroso sobre contratos de concesión de cuarta generación (4G), fallos de amigable composición y laudos arbitrales relacionados con controversias en la asignación de riesgos. El procedimiento se desarrollará entre los meses de noviembre de 2024 a febrero 2024, utilizando como fuente principal documentos públicos disponibles en bases de datos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Cámara de Comercio de Bogotá (Centro de Arbitraje y Conciliación), y bibliografía especializada en concesiones viales.

La recolección de documentos no requiere autorizaciones especiales, ya que se trata de información de acceso público. Sin embargo, se garantizará la citación adecuada y el respeto por los derechos de autor en todos los casos. El análisis documental se llevará a cabo desde la ciudad de Medellín, en modalidad virtual, utilizando herramientas como Excel para la clasificación de casos, y procesadores de texto para la sistematización de la información.

No se contempla la necesidad de aplicar encuestas ni entrevistas, por lo cual no se requerirá capacitación adicional ni aprobación de comités de ética. El procedimiento incluye la categorización de los casos por tipo de riesgo, naturaleza del conflicto, mecanismos de resolución aplicados y resultados obtenidos, con el fin de identificar patrones relevantes que orienten las recomendaciones finales del estudio.

3.6. Muestra recolectada

A continuación, se presenta la evidencia correspondiente a la muestra recolectada en el marco del proyecto, la cual está compuesta por una serie de laudos arbitrales relacionados con contratos de concesión vial en Colombia. Esta información ha sido sistematizada con el objetivo de facilitar su análisis y extraer conclusiones relevantes sobre los conflictos asociados a la asignación de riesgos contractuales. La muestra se construyó a partir de fuentes públicas y representa casos significativos que permiten identificar patrones, tendencias y problemáticas comunes en este tipo de procesos. Los valores negativos representan fallos a favor de la ANI.

Tabla 3. Estudios Laudos arbitrales recolectados de los últimos 5 años

No.	Descripción	Entidad	Concesionario	Fecha	Total
1	2019-02-01_ 4677 CSS CONSTRUCTORES S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 22 02 2019	ANI	CSS CONSTRUCTORES S.A.	1/02/19	\$ 2.539.059.169
2	2019-02-27_ 5212 OPAIN S.A. VS. ANI 27 02 2019-OCR	ANI	OPAIN S.A.	27/02/19	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

No.	Descripción	Entidad	Concesionario	Fecha	Total
3	2019-02-28_ 5012 CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 28 02 2019	ANI		28/02/19	\$ -
4	2019-03-29_ 5393 ÍNTEGRA DE COLOMBIA S.A.S., CASTRO TCHERASSI S.A., CIVILIA S.A., OFINSA INVERSIONES S.A.S., EQUIPO UNIVERSAL S.A., G4S y MINCIVIL VS. ANI 29032019	ANI	la Unión Temporal conformada por Íntegra de Colombia S.A.S., Castro Tcherassi S.A., Civilia S.A., Ofinsa Inversiones S.A.S., Equipo Universal S.A., G4S y Mincivil	29/03/19	\$ -
5	2019-04-01_ 4889 CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE - COVIORIENTE S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 22 10 2019	ANI	CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE - COVIORIENTE S.A.S	1/04/19	\$ -
6	2019-04-05_ 5376 CONCESIONARIA VIAL DE COLOMBIA S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 5 04 2019-OCR	ANI	CONCESIONARIA VIAL DE COLOMBIA S.A.S.	5/04/19	-\$ 10.037.724
7	2019-04-11_ 5286 CSS CONSTRUCTORES S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 11 04 2019 (1)	ANI	CSS CONSTRUCTORES S.A.	11/04/19	\$ 17.119.284.325

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIAS LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

No.	Descripción	Entidad	Concesionario	Fecha	Total
8	2019-07-02_ 4922 CODAD S.A.S. VS. ANI y AEROCIVIL 2 07 2019	ANI	CODAD S.A.S.	2/07/19	\$ 17.438.847.135
9	2019-08-06_ 4209 (4190) CONCESIONARIA RUTA DEL SOL S.A.S. VS. ANI 6 08 2019	ANI	CONCESIONARIA RUTA DEL SOL S.A.S.	6/08/19	\$ 211.273.405.561
10	2020-01-31_ 15597 AUTOPISTAS DE LA SABANA S.A.S. VS. ANI 31 01 2020	ANI	AUTOPISTAS DE LA SABANA S.A.S.	31/01/20	\$ -
11	2020-03-12_ 15769 ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. VS. ANI 12 03 2020	ANI	ZONA FRANCA ARGOS S.A.S.	12/03/20	\$ -
12	2020-05-08_ 5206 YUMA CONCESIONARIA S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 08 05 2020	ANI	YUMA CONCESIONARIA S.A.	8/05/20	\$ 1.863.900.000
13	2020-06-23_ 5504 CONCESIÓN CESAR - GUAJIRA S.A.S. VS. ANI 23 06 2020	ANI	CONCESIÓN CESAR - GUAJIRA S.A.S.	23/06/20	\$ 34.573.471.932
14	2020-07-21_ 15845 VÍA 40 EXPRESS S.A.S. VS. ANI 21 07 2020	ANI	VÍA 40 EXPRESS S.A.S	21/07/20	\$ -
15	2020-09-25_ 15811 UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA Y OTROS VS. ANI 25 09 2020	ANI	UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA	25/09/20	\$ 823.455.078.467

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

No.	Descripción	Entidad	Concesionario	Fecha	Total
16	2020-11-30 VÍA 40 EXPRESS SAS VS ANI 30 11 2020	ANI	VÍA 40 EXPRESS SAS VS ANI 30 11 2020	30/11/20	\$ 626.484.524
17	2020-12-01_ 15744 VÍAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 01 12 2020	ANI	VÍAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S.	1/12/20	\$ 44.218.131.486
18	2021-03-08_ 15613 AUTOPISTAS DE SANTANDER S.A. VS. ANI 08 03 2021	ANI	AUTOPISTAS DE SANTANDER S.A.	8/03/21	\$ -
19	2021-04-12 116306 CONCESIONARIA SAN RAFAEL S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI 12 04 2021	ANI	CONCESIONARIA SAN RAFAEL S.A.	12/04/21	\$ 1.206.591.346
20	2021-10-08_ 121233 CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S. VS. ANI 08 10 2021	ANI	CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S.	8/10/21	\$ -
21	2021-10-27_ 123555 ALIADAS PARA EL PROGRESO S.A.S. VS. ANI 27 10 2021	ANI	ALIADAS PARA EL PROGRESO S.A.S.	27/10/21	-\$ 3.697.518.482
22	2022-02-16_ 121660 SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 16 02 2022	ANI	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	16/02/22	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

42

No.	Descripción	Entidad	Concesionario	Fecha	Total
23	2022-04-25_ UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA VS. ANI 05 04 2022	ANI	UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA	25/04/22	\$ 2.366.619.669
24	2022-06-08 123019 VÍA PACÍFICO S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	VÍA PACÍFICO S.A.S.	8/06/22	\$ 26.804.253.132
25	2022-06-17_ 127211 CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S. VS. ANI 17 06 2022	ANI	CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S.	17/06/22	\$ 1.101.966.949
26	2022-06-30 128975 LAUDO GINPRO VS ANI 30-06-22	ANI	CONSORCIO GINPRO - SAS	30/07/22	\$ 651.102.321
27	2022-09-26_ AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI VS SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTAS DEL NORDESTE.pdf	ANI	SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTAS DEL NORDESTE	11/05/22	\$ -
28	2023-05-18_ 128411 CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S COVIANDES S.A.S VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	ANI	CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S COVIANDES S.A.S	20/12/22	\$ 52.767.243.697
29	2023-05-23 130853 CONCESIONARIA SAN RAFAEL S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE	ANI	CONCESIONARIA SAN RAFAEL S.A.	14/03/23	\$ 26.211.041.095

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

No.	Descripción	Entidad	Concesionario	Fecha	Total
	INFRAESTRUCTURA ANI				
30	2023-07-15 128836 GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S	29/05/23	\$ -
31	2023-07-15 131704 CONSORCIO VIAL HELIOS VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	CONSORCIO VIAL HELIOS	25/05/23	\$ 135.681.214.578
32	2023-07-15 132646 CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S.	17/04/23	-\$ 1.054.435.468
33	2023-07-15 133822 AUTOVÍA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	AUTOVÍA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S.	28/03/23	\$ -
34	2024-04-05 CONCESION VIAS DEL NUS SAS VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	CONCESION VIAS DEL NUS SAS	7/11/23	\$ 69.068.917.586

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

No.	Descripción	Entidad	Concesionario	Fecha	Total
35	2024-04-05 136972 APP GICA S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	GICA S.A.	24/10/23	\$ 939.000.000
36	2024-07-23 CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S COVIANDES S.A.S VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	ANI	CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S COVIANDES S.A.S	10/11/23	\$ 2.272.875.213

Fuente: Fuente propia.

En la muestra analizada se evidenció que en la mayoría de los laudos las costas procesales fueron impuestas a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), así como el reconocimiento de rendimientos financieros en su contra. Se encontró además que los fallos que favorecieron a la ANI fueron pocos, y su principal resultado favorable consistió en no ser condenada, más que en obtener decisiones a su favor.

3.7. Análisis de la información

La información recolectada será procesada y analizada utilizando herramientas informáticas disponibles en Microsoft Excel, con el fin de identificar patrones, tendencias y relaciones relevantes entre los laudos arbitrales y los conflictos derivados de la asignación de riesgos en los contratos de concesión vial en Colombia.

Inicialmente, los datos serán organizados en una matriz que contendrá variables como: nombre del concesionario, fecha del laudo, tipo de conflicto, decisión del tribunal por riesgos y montos asociados. Una vez sistematizada la información, se aplicarán funciones de Excel como filtros automáticos, ordenamientos, tablas dinámicas y fórmulas condicionales para facilitar la exploración y segmentación de la base de datos.

Asimismo, se emplearán gráficos estadísticos (barras, columnas, circulares y líneas) para representar visualmente la distribución de los conflictos, su frecuencia por año o concesionario, y los montos económicos involucrados.

En cuanto a las medidas estadísticas, se aplicarán estadísticas descriptivas básicas tales como conteo, sumatoria, promedio, máximo y mínimo, de acuerdo con la naturaleza de cada variable. Esto permitirá identificar, por ejemplo, cuáles concesionarios han presentado más conflictos o cuáles han implicado mayores costos para el Estado.

El procedimiento a seguir será el siguiente:

- Consolidar los datos de los laudos arbitrales en una hoja de cálculo estructurada.
- Codificar las variables clave con criterios unificados para facilitar su análisis.
- Aplicar herramientas de análisis de datos de Excel (tablas dinámicas, funciones estadísticas, filtros).
- Generar gráficos explicativos para apoyar las conclusiones del estudio.
- Interpretar los hallazgos a la luz de los objetivos específicos del proyecto.

Este análisis permitirá sustentar con datos empíricos las recomendaciones propuestas para mejorar la claridad en la asignación de riesgos y prevenir futuras controversias contractuales.

3.8. Consideraciones éticas

3.8.1. Análisis de consideraciones éticas

Este proyecto de investigación se enmarca dentro de los principios éticos establecidos por la Universidad y por la comunidad científica en general. Dado que el estudio se basa en el análisis de documentos públicos como laudos arbitrales, contratos y normativa relacionada con concesiones viales, no se afectará la integridad, privacidad ni derechos de individuos u organizaciones.

Se mantendrá una postura ética rigurosa en el manejo de la información, garantizando el uso responsable y objetivo de las fuentes, evitando juicios de valor, interpretaciones sesgadas o uso indebido de la información. Asimismo, se respetará la confidencialidad en caso de que se encuentren datos sensibles, aunque estos provengan de fuentes públicas. También se garantizará la citación adecuada y el reconocimiento de autores y entidades conforme a las normas académicas. Finalmente, se mantendrá la imparcialidad en el análisis de los datos, procurando que los hallazgos y conclusiones no respondan a intereses personales ni institucionales.

Este compromiso ético se mantendrá durante todas las fases del proyecto, asegurando la credibilidad del estudio y su aporte al conocimiento académico y técnico en el ámbito de la infraestructura vial.

3.8.2. Instrumento de aceptación y autorización

Dado que el proyecto no involucra directamente a personas, entrevistas, encuestas o recolección de datos personales, no se requiere un instrumento de consentimiento informado. Toda la información utilizada proviene de fuentes públicas y de libre acceso, por lo que no es necesario gestionar autorizaciones adicionales para su uso académico.

4. Hipótesis de investigación

Una asignación de riesgos más clara y específica en los contratos de concesión vial de cuarta generación (4G) en Colombia podría reducir en al menos un 30% las controversias legales entre los concesionarios y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), disminuyendo la necesidad de recurrir a mecanismos de resolución de conflictos como el arbitraje y la amigable composición, y reduciendo así los costos y retrasos asociados.

5. Análisis de datos

Este capítulo presenta los resultados obtenidos a partir del análisis documental de casos de controversia entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y concesionarios de proyectos viales 4G en Colombia. La información se organiza según los objetivos específicos del estudio y se muestra a través de gráficos que permiten visualizar la frecuencia, tipo y valor económico de los riesgos que han generado condenas contra la ANI. En algunos casos, se excluye el riesgo de construcción para facilitar una lectura más clara de los demás resultados.

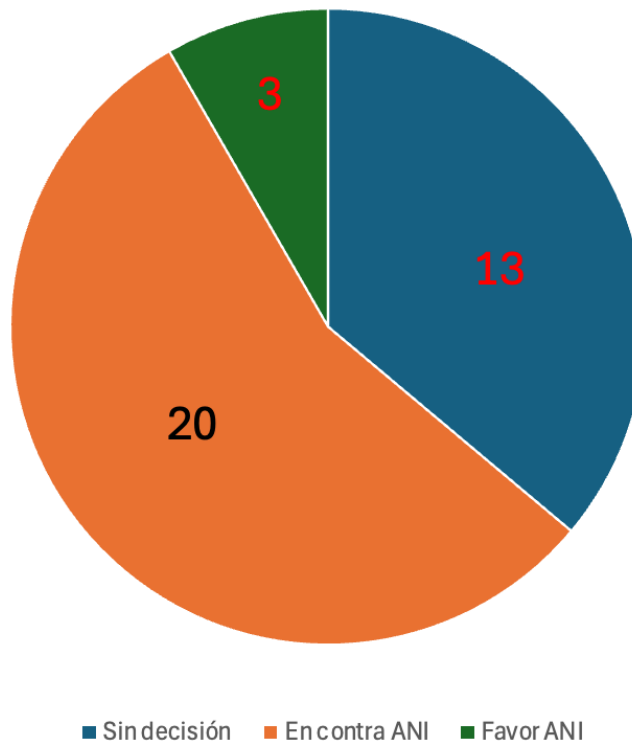
5.1. Gráfico 1 Resolución de controversias.

La Gráfica 1 presenta el resultado general de las controversias contractuales analizadas. De un total de 36 casos revisados, 20 fueron fallados en contra de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), lo que representa aproximadamente el 56 % del total. Estos casos concluyeron con decisiones desfavorables que implicaron condenas al Estado, ya sea por compensaciones económicas o por ajustes en la ecuación contractual.

Por otro lado, 13 casos, equivalentes al 36 %, fueron resueltos con la negación de las pretensiones presentadas por los concesionarios, es decir, los tribunales consideraron que no había lugar a las reclamaciones formuladas. Finalmente, solo 3 casos, es decir, cerca del 8 %, fueron decididos expresamente a favor de la ANI, reconociendo sus argumentos o eximiéndola de responsabilidad.

Este panorama refleja una tendencia claramente desfavorable para el Estado, no solo por la cantidad de decisiones adversas, sino por el bajo porcentaje de casos ganados. Aunque se registran tres decisiones a favor de la ANI, en realidad solo una fue plenamente favorable, ya que en las otras dos el tribunal simplemente concluyó que no le asistía razón al concesionario y, por lo tanto, se negaron sus pretensiones y se le condenó en costas. Esto pone de manifiesto la necesidad de revisar la forma en que se estructuran los contratos de concesión, se asignan los riesgos y se abordan las controversias legales desde el punto de vista institucional.

Resolución del conflicto



Fuente: Elaboración propia

5.2. Gráfico 2 Porcentaje de riesgos condenados

La Gráfica 2 presenta la distribución porcentual de los riesgos que han sido objeto de controversia y condena en los casos analizados. El riesgo de construcción representa el 83 % del total, lo que lo convierte en el tipo de riesgo más significativo y recurrente en las decisiones adversas para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Este dato refleja que, en términos generales, los conflictos asociados a este riesgo han tenido un alto impacto económico y una frecuencia considerable, siendo además el más representativo en los fallos en contra del Estado.

Cabe aclarar que no todos los reclamos por riesgo de construcción fueron reconocidos a favor de los concesionarios. En varios casos, los tribunales determinaron que no había lugar al pago por parte de la ANI, lo cual puede considerarse una decisión favorable para la entidad. Sin embargo, en aquellos casos en que se profirieron condenas, este tipo de riesgo fue el que más peso tuvo, tanto en porcentaje como en monto.

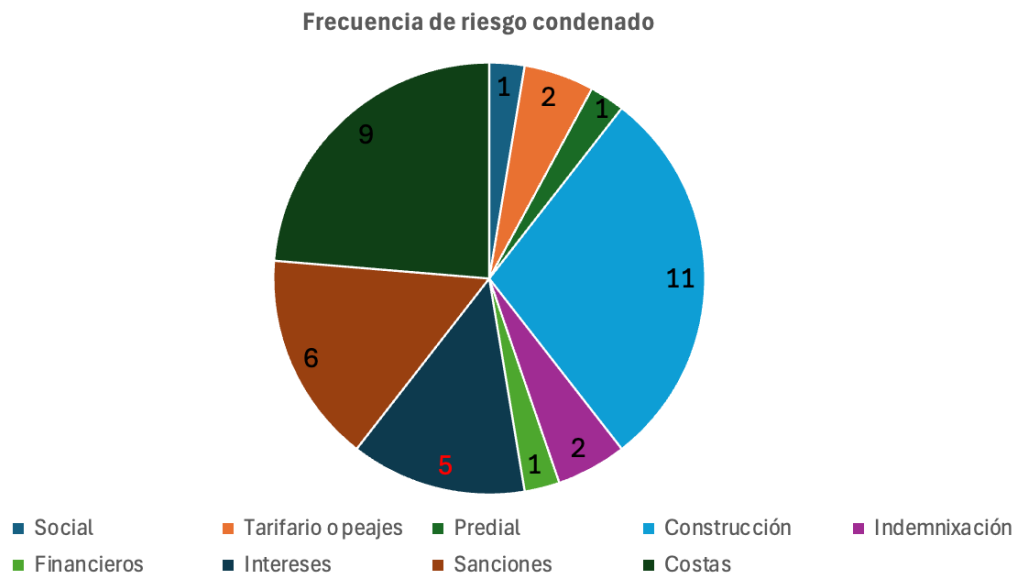
Un caso particular es el del riesgo predial. Si bien fue resuelto a favor de la ANI —es decir, se determinó que no debía asumir la responsabilidad frente a las pretensiones del concesionario—, el mismo proceso incluyó la condena por riesgo de construcción, cuyo valor superó ampliamente al del riesgo predial. En la práctica, esto implicó que el impacto económico general recayera sobre la ANI, a pesar del resultado favorable en uno de los componentes del litigio.

construcción se mantiene como el más relevante, con 11 casos, lo que confirma su alta recurrencia como fuente de conflicto contractual. Esto sugiere que, más allá del valor económico asociado, es el tipo de riesgo que con mayor frecuencia genera controversias en los contratos de concesión vial.

Le siguen en frecuencia el riesgo de costas, con 9 casos, y el riesgo de sanciones, con 6 casos, lo que evidencia que en muchos procesos no solo se condena a la ANI por el fondo del litigio, sino también por gastos asociados al proceso y posibles incumplimientos administrativos. El riesgo de intereses aparece en 5 casos, lo que puede estar relacionado con demoras en pagos o reconocimientos económicos que generan efectos financieros adicionales.

Otros riesgos como el tarifario o de peajes (2 casos), indemnización (2 casos), social, predial y financieros (1 caso cada uno) presentan una incidencia mucho menor en cuanto a número de apariciones, aunque en algunos casos su impacto económico puede ser significativo, como se verá en las secciones siguientes.

Este análisis muestra que, si bien algunos riesgos tienen menor peso económico, su presencia recurrente en los fallos indica que deben ser objeto de revisión y control, especialmente en lo relacionado con cláusulas procesales, administrativas y financieras.



Fuente: Elaboración propia

5.4. Gráfico 4 Análisis económico de los riesgos (sin construcción)

Con el fin de visualizar de manera más clara la magnitud relativa de los riesgos distintos al de construcción, se elaboró la Gráfica 4, la cual presenta el porcentaje de participación de cada uno de ellos en el total económico condenado, excluyendo el riesgo constructivo.

El análisis muestra que los riesgos financieros representan el 34 % del total restante, seguidos por el riesgo tarifario o de peajes, con un 30 %, y el riesgo de intereses, con un 27 %. Estos tres tipos concentran más del 90 % del total económico condenado a la ANI en procesos donde el riesgo de construcción no fue

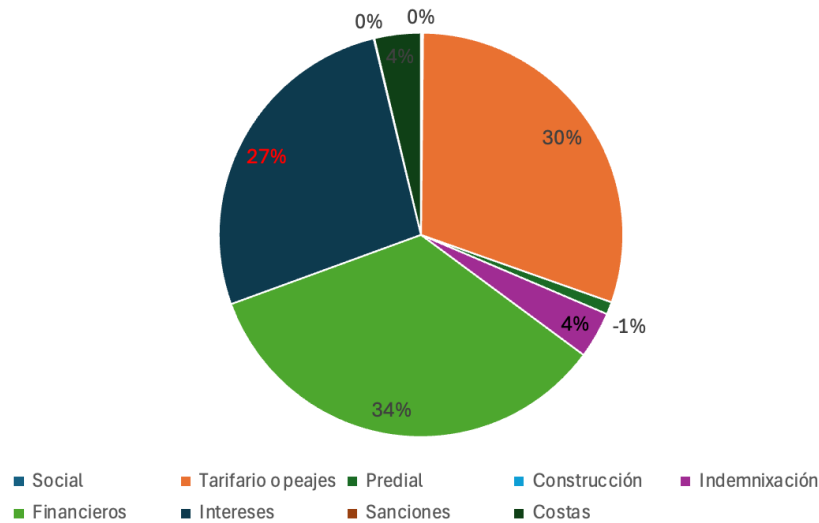
protagonista, lo que evidencia que las controversias asociadas a temas financieros y económicos también tienen un impacto considerable.

Otros riesgos como indemnización (4 %) y costas judiciales (4 %) aparecen con una participación menor, pero igualmente relevante en términos de los efectos que generan en la responsabilidad patrimonial del Estado. En contraste, el **riesgo predial** muestra una participación negativa (-1 %), lo que se explica por el hecho de que en uno de los casos el tribunal resolvió a favor de la ANI, eximiéndola de cualquier obligación e incluso ordenando al concesionario asumir costas, lo que terminó compensando el impacto económico en esa categoría.

El riesgo social y el de sanciones prácticamente no aparecen en esta distribución, lo cual indica que en los casos analizados su efecto económico fue mínimo o nulo.

Este análisis confirma que, aunque el riesgo de construcción es el más representativo en términos globales, los riesgos financieros, tarifarios e intereses son críticos en los casos restantes y deben ser cuidadosamente estructurados y gestionados en los contratos, ya que pueden representar sumas significativas para el Estado.

Análisis económico de los riesgos (sin construcción) en porcentaje



Fuente: Elaboración propia

6. Análisis de resultado

Los resultados obtenidos reflejan una tendencia clara de desequilibrio en la distribución y gestión de los riesgos contractuales dentro de los proyectos de concesión vial 4G en Colombia. A lo largo de los diferentes casos analizados, se identificó que los conflictos asociados al riesgo de construcción representan no solo el mayor porcentaje de condenas contra la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), sino también la mayor recurrencia en términos de cantidad de casos y valor económico.

Si bien este riesgo es técnicamente complejo y difícil de delimitar, los datos evidencian que, en la práctica, el concesionario ha logrado trasladar su impacto a la entidad estatal en múltiples escenarios, lo que sugiere vacíos contractuales o debilidades en la defensa institucional del Estado.

Adicionalmente, al excluir el riesgo de construcción del análisis, se observó que los riesgos financieros, tarifarios e intereses adquieren una relevancia considerable. Estos tipos de controversia, aunque menos frecuentes, tienen un peso económico significativo que pone de manifiesto la necesidad de mejorar los modelos de estructuración financiera y los mecanismos de compensación y reajuste económico incluidos en los contratos.

También se evidenció que una baja proporción de controversias son resueltas a favor de la ANI, y que en varios casos las decisiones favorables se deben más a la falta de mérito en las pretensiones del concesionario que a un reconocimiento directo de los argumentos del Estado. Esto implica que, si bien en ocasiones la ANI no es condenada, tampoco logra afirmar una posición jurídica sólida en los litigios.

En algunos de los casos resueltos a favor de la ANI, como el relacionado con el riesgo predial, los tribunales no se limitaron a interpretar la matriz de riesgos, sino que también consideraron otros apartes del contrato, en particular aquellos que regulan la destinación de los recursos de la subcuenta predial y los montos establecidos para su cobertura. Estos elementos contractuales ofrecieron claridad sobre los compromisos asumidos por el concesionario, y permitieron al tribunal concluir que no había lugar a las pretensiones formuladas. En ese caso específico, además, se analizó la demanda de reconvencción presentada por la ANI, y se encontraron fundamentos suficientes para reconocerle razón en su argumentación, lo que derivó en una decisión favorable para la entidad.

En suma, los resultados del análisis muestran que existen oportunidades claras de mejora tanto en la fase de estructuración contractual como en la gestión y resolución de controversias. La falta de precisión en la asignación de riesgos, junto con un marco institucional que a veces resulta reactivo en lugar de preventivo, ha derivado en decisiones judiciales con altos costos económicos y administrativos para el Estado.

6.1. Identificación de los principales riesgos asignados en los contratos de concesión de cuarta generación (4G) en Colombia, evaluando como han sido interpretados en controversias legales entre concesionario y el Estado.

En los contratos de concesión vial de cuarta generación (4G) en Colombia, la asignación de riesgos constituye un eje fundamental para la adecuada ejecución y sostenibilidad de los proyectos. Estos contratos establecen una matriz de riesgos que busca distribuir entre las partes las posibles contingencias que puedan surgir durante el ciclo de vida del contrato. De acuerdo con la normativa vigente, especialmente la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, los riesgos deben asignarse con base en la capacidad que tiene cada parte para gestionarlos, con el fin de preservar el equilibrio económico y evitar litigios innecesarios.

Entre los riesgos comúnmente asignados al concesionario se encuentran: el riesgo constructivo (incluidos retrasos y sobrecostos en obras), el riesgo geológico previsible, el riesgo de operación y mantenimiento, así como el riesgo financiero relacionado con la obtención de recursos. Por su parte, el Estado asume, entre otros,

los riesgos regulatorios, los riesgos de orden público y, en algunos casos, el riesgo predial, dependiendo de los umbrales establecidos contractualmente.

Sin embargo, el análisis de fallos de amigable composición y laudos arbitrales evidencia que, a pesar de la existencia formal de esta distribución de riesgos, su interpretación ha sido uno de los principales focos de controversia. En varios casos, los concesionarios han sostenido que ciertos eventos —como actos vandálicos, incumplimientos de terceros, demoras en la liberación de predios o cambios normativos— constituyen hechos excepcionales no contemplados claramente en la matriz de riesgos, lo cual ha llevado a presentar reclamaciones ante tribunales o paneles amigables.

Un ejemplo claro es el caso del proyecto Vías del Nus, en el cual el concesionario reclamó una compensación por la imposibilidad de operar una estación de peaje que no le fue entregada, al parecer por la falta de gestión de la Gobernación de Antioquia hacia la ANI. Aunque la ANI alegó que no debía reconocer compensación por tratarse de una falta de diligencia del concesionario —posición considerada excesivamente rígida—, el tribunal adoptó una solución intermedia. Concluyó que si bien no hubo incumplimiento directo de la ANI, el hecho de que la estación no estuviera disponible (sumado a que fue vandalizada) configuraba una afectación al equilibrio económico que debía ser compensada, al no estar claramente regulado como riesgo en el contrato.

Otro caso relevante es el de Pacífico 1, donde las diferencias en la interpretación del plazo de preconstrucción y la gestión predial terminaron en un laudo favorable al

concesionario, luego de argumentarse que la ANI no cumplió oportunamente con la entrega de predios, lo que afectó el cumplimiento del cronograma.

Estos casos reflejan que, aunque los contratos 4G incluyen matrices de riesgos, su redacción en algunos apartes puede dar lugar a ambigüedades que permiten múltiples interpretaciones. En consecuencia, la identificación de estos vacíos o zonas grises en la asignación contractual de riesgos representa una oportunidad de mejora clave en futuros procesos de estructuración.

6.2. Análisis de los mecanismos de resolución de controversia actualmente previstos en los contratos de concesión, evaluando su efectividad en resolución de conflictos.

Los contratos de concesión de infraestructura vial en Colombia, particularmente aquellos suscritos en el marco del programa de cuarta generación (4G), incluyen mecanismos contractuales para la resolución de controversias que buscan ofrecer alternativas ágiles y especializadas frente a los conflictos que puedan surgir durante la ejecución contractual. Entre los mecanismos más utilizados se encuentran la amigable composición y el arbitraje, ambos previstos contractualmente y respaldados por la legislación nacional como instrumentos de justicia alternativa.

La amigable composición ha sido reconocida como una herramienta que permite resolver controversias de manera técnica, imparcial y expedita. Este mecanismo, basado en el acuerdo de las partes, ha demostrado ser particularmente útil cuando las

diferencias están relacionadas con interpretaciones técnicas o contractuales. Según el análisis del libro *Infraestructura y Derecho* (Quiñones et al., 2020), el tiempo promedio para la resolución de controversias mediante amigable composición es de aproximadamente 216 días, lo que representa un ahorro significativo frente a los plazos de la justicia ordinaria o incluso del arbitraje.

Por su parte, el arbitraje ha sido el canal más utilizado cuando no se logra un acuerdo inicial entre las partes. Si bien ofrece la ventaja de una decisión vinculante por parte de un tribunal especializado, su duración es considerablemente mayor. En promedio, según los mismos estudios, un tribunal arbitral tarda 745 días en resolver un caso, llegando incluso hasta 930 días en procesos complejos, lo cual puede generar impactos importantes en la ejecución y sostenibilidad del proyecto.

En cuanto a la efectividad de estos mecanismos, se observa que si bien ambos ofrecen soluciones técnicas y especializadas, su eficacia está condicionada por la claridad de las cláusulas contractuales y la disposición de las partes a cooperar. En varios casos, como los fallos relacionados con los proyectos Pacífico 1 y Vías del Nus, las decisiones fueron favorables al concesionario debido a interpretaciones contractuales que resultaron ambiguas o poco precisas, lo cual evidencia que la existencia de estos mecanismos, por sí sola, no garantiza una disminución en la conflictividad contractual.

Además, aunque la amigable composición ha sido promovida como un mecanismo menos confrontacional, la experiencia demuestra que en algunos casos se convierte en una etapa previa al arbitraje, sin lograr resolver de fondo la controversia.

Esto sugiere que la efectividad de estos mecanismos no depende únicamente de su inclusión en los contratos, sino de la calidad de las cláusulas, la voluntad de las partes, y la experiencia acumulada en decisiones previas que permitan generar precedentes contractuales más sólidos.

En conclusión, los mecanismos actuales de resolución de controversias son funcionales, pero su efectividad en la reducción de litigios depende en gran medida de la redacción contractual y de la existencia de reglas claras para la asignación de riesgos. Su uso debe ir acompañado de esfuerzos por mejorar la claridad y precisión de las obligaciones contractuales, así como del fortalecimiento institucional de los paneles y tribunales encargados de impartir decisiones técnicas.

6.3. Examen de los casos de demandas interpuestas por los concesionario contra el Estado, identificación de patrones en la interpretación de los riesgos y las causas que generan las controversias.

El análisis de los casos de demandas interpuestas por los concesionarios evidencia una tendencia recurrente en torno a la forma en que se interpretan ciertos riesgos contractuales. Aunque los contratos de concesión de cuarta generación (4G) incluyen matrices de riesgo con asignaciones específicas, la práctica ha demostrado que la interpretación de estos riesgos varía sustancialmente entre las partes, especialmente cuando se presentan situaciones excepcionales o no previstas con suficiente claridad.

A partir del análisis documental de más de una docena de laudos arbitrales, se observa que el riesgo más frecuente en las controversias que han derivado en condenas contra el Estado corresponde al **riesgo constructivo**, el cual representa un **83 %** del total. Este riesgo se relaciona, en la mayoría de los casos, con **mayores cantidades de obra**, ajustes técnicos o interpretaciones contractuales sobre el alcance de las actividades constructivas. En contraste con lo que comúnmente se atribuye a causas como el riesgo predial, tarifario o social, los datos muestran que estos tienen una participación menor en las condenas, con un 6 %, 5 % y 4 % respectivamente. Esto evidencia que, más allá de factores externos o institucionales, la **principal fuente de conflictividad radica en los aspectos técnicos de ejecución**, lo cual debe ser tenido en cuenta para mejorar la estructuración de futuros contratos.

En cuanto a los resultados de las controversias, se observa que los concesionarios obtuvieron decisiones favorables en aproximadamente el 60 % de los casos, especialmente cuando lograron demostrar que el evento que dio origen al conflicto no estaba claramente previsto en la matriz de riesgos, o que existía ambigüedad en la redacción de las cláusulas contractuales. Este patrón sugiere que, si bien el contrato distribuye los riesgos formalmente, existen vacíos interpretativos que se convierten en puntos críticos de litigio.

Otro hallazgo relevante es el comportamiento de la ANI frente a estas controversias. En múltiples casos, la Agencia adoptó una postura estricta frente a la interpretación del contrato, lo cual, lejos de evitar el litigio, terminó favoreciendo al concesionario ante los tribunales o paneles amigables. En algunos casos analizados,

se observó que posturas contractuales rígidas por parte de la ANI no evitaron la controversia y, por el contrario, concluyeron en decisiones adversas para el Estado. Esto sugiere que una mayor flexibilidad interpretativa, cuando existe margen razonable, podría reducir el riesgo de condenas innecesarias.

En términos de duración de los procesos, también se encontró que las controversias sometidas a arbitraje fueron sustancialmente más largas que aquellas resueltas mediante amigable composición, con diferencias que en algunos casos superan los 500 días. Esta diferencia no solo implica mayores costos para el Estado, sino que también impacta la oportunidad en la resolución de problemas operativos dentro de los proyectos.

El análisis comparativo sugiere que algunos concesionarios estructuran sus reclamaciones tomando como referencia argumentos y criterios que han sido previamente validados por tribunales arbitrales o amigables componedores. Esto refuerza la utilidad de consolidar un repositorio institucional de decisiones contractuales, que permita orientar futuras interpretaciones y promover mayor coherencia en la gestión de controversias.

6.4. Identificación Propuesta de mejoras en la redacción y asignación de los riesgos en los contratos de concesión, enfocadas en reducir los conflictos legales y establecer mecanismos más eficientes de resolución de disputas.

A partir del análisis documental y de los casos estudiados, se identifican varias oportunidades de mejora en la forma en que se redactan y asignan los riesgos en los contratos de concesión de infraestructura vial de cuarta generación (4G) en Colombia.

Estas recomendaciones buscan no solo reducir el número de controversias legales, sino también fortalecer la seguridad jurídica, mejorar la interpretación contractual y optimizar el funcionamiento de los mecanismos de resolución de conflictos.

Una de las principales conclusiones es la necesidad de incrementar la precisión en la redacción de las cláusulas contractuales. Si bien las matrices de riesgo asignan de forma general responsabilidades entre el Estado y el concesionario, en la práctica estas asignaciones se ven debilitadas por cláusulas abiertas, términos ambiguos o supuestos no contemplados expresamente. Para ello, se recomienda que las matrices se acompañen de glosarios contractuales vinculantes, donde se definan expresamente conceptos clave como “eventos imprevistos”, “riesgos excepcionales”, “fuerza mayor” o “hechos imputables”.

Asimismo, los contratos deberían incorporar una sección específica de riesgos jurisprudenciales o históricos, en la que se incluya un resumen de controversias ya resueltas en procesos anteriores, indicando cómo fueron interpretados por tribunales o amigables componedores. Esta herramienta permitiría construir un precedente contractual que funcione como referencia para nuevos contratos, fortaleciendo la coherencia en la interpretación.

Otra mejora relevante está relacionada con el uso y actualización de las matrices de riesgo. En muchos contratos estas se presentan como anexos estáticos, sin mecanismos contractuales que permitan revisarlas o ajustarlas ante nuevas realidades del proyecto. Por tanto, se sugiere establecer un procedimiento contractual periódico

(por ejemplo, anual) para revisar, actualizar o aclarar los riesgos conforme avanza la ejecución del contrato, especialmente cuando se trata de contratos de largo plazo.

En cuanto a los mecanismos de resolución de controversias, si bien la amigable composición y el arbitraje han sido útiles, su eficacia está limitada cuando las posiciones de las partes están marcadamente opuestas. Por ello, se recomienda incluir instancias intermedias de conciliación técnica dentro de los contratos, con plazos breves y personal técnico especializado, que permitan resolver disputas menores sin escalar innecesariamente a arbitraje. De igual manera, podría contemplarse la obligación contractual de remitir a comité tripartito con la ANI, la Interventoría y el concesionario antes de activar cualquier mecanismo formal de resolución, lo cual permitiría agotar instancias internas de interpretación colaborativa.

Finalmente, se propone que la ANI consolide un repositorio oficial de decisiones arbitrales y de amigable composición, accesible para estructuradores, interventores y concesionarios. Este repositorio permitiría unificar criterios, evitar interpretaciones contradictorias y reducir la reiteración de controversias ya resueltas. Además, la adopción sistemática de soluciones previamente aplicadas en contratos similares podría convertirse en una política institucional que ofrezca seguridad jurídica interna y facilite la toma de decisiones por parte de los funcionarios públicos. En muchas ocasiones, la resistencia a resolver directamente una controversia con fundamentos técnicos válidos obedece al temor de generar hallazgos por parte de órganos de control, lo que termina llevando a litigios innecesarios aun cuando las probabilidades de éxito para el Estado son bajas. Por tanto, la existencia de precedentes contractuales

aplicados de manera uniforme y documentada no solo contribuiría a reducir la conflictividad, sino también a brindar respaldo institucional a quienes deben tomar decisiones dentro de la administración pública.

En conjunto, estas recomendaciones buscan fortalecer la claridad jurídica, fomentar una cultura contractual más preventiva que reactiva, y mejorar la eficiencia institucional en la gestión de controversias. Su aplicación contribuiría significativamente a la sostenibilidad del modelo de concesiones y al mejor desempeño de los proyectos de infraestructura vial en Colombia.

7. Conclusiones y recomendaciones

Los contratos de concesión en Colombia han avanzado notablemente en la incorporación de instrumentos técnicos como las matrices de riesgos y los mecanismos alternativos de resolución de controversias. Sin embargo, esta investigación evidencia que la sola existencia de estos instrumentos no garantiza una disminución en los conflictos legales, ya que muchas controversias se originan en la ambigüedad, omisión o rigidez en la interpretación de las cláusulas contractuales, especialmente aquellas relacionadas con eventos constructivos, que hoy representan la principal causa de condenas contra el Estado.

Se ha observado que gran parte de las controversias se concentran en riesgos operativos derivados de mayores cantidades de obra, lo cual sugiere que el enfoque preventivo debe centrarse en mejorar la precisión técnica y operativa del contrato desde su etapa de estructuración. Los mecanismos de resolución de controversias, si

bien cumplen una función importante, no están resolviendo todos los conflictos de fondo y, en ocasiones, actúan más como escalones procedimentales hacia el arbitraje que como instancias reales de solución.

Otro hallazgo significativo es la reiteración de argumentos jurídicos por parte de los concesionarios, inspirados en decisiones favorables obtenidas en casos anteriores. Esta práctica, lejos de ser reprochable, evidencia la ausencia de un sistema institucional de interpretación contractual coherente, lo que obliga a las partes a recurrir constantemente a los tribunales para obtener definiciones que podrían resolverse administrativamente. En este contexto, la toma de decisiones por parte de los funcionarios públicos se ve afectada por el temor a sanciones disciplinarias, lo que genera una cultura de inacción o remisión automática al arbitraje, incluso cuando hay precedentes que podrían aplicarse razonablemente.

Desde una perspectiva crítica, este escenario plantea desafíos tanto contractuales como institucionales. Mejorar la redacción de los contratos, aumentar la coherencia interpretativa y respaldar las decisiones administrativas con herramientas normativas y antecedentes claros permitiría no solo reducir los litigios, sino también ofrecer mayor tranquilidad a quienes deben tomar decisiones en la administración pública.

Como acciones de mejora, se considera fundamental avanzar hacia una redacción más precisa de las cláusulas contractuales, en particular en lo relativo a riesgos constructivos y condiciones de ajuste. Así mismo, sería deseable incorporar mecanismos contractuales que permitan la actualización periódica de las matrices de

riesgo durante la ejecución del proyecto, de manera que puedan reflejarse aprendizajes, cambios normativos o condiciones no previstas. También se propone establecer un repositorio institucional de decisiones previas —tanto arbitrales como de amigable composición— que sirva como referencia técnica y jurídica para la interpretación contractual, promoviendo así una mayor coherencia en la toma de decisiones. Además, se deben fortalecer los espacios de conciliación técnica tripartita que, antes de escalar a instancias judiciales, permitan resolver diferencias mediante criterios objetivos y razonables. Finalmente, se requiere un respaldo más claro e institucional a los funcionarios que actúan con fundamento técnico y en coherencia con antecedentes aplicables, de manera que no se inhiban de tomar decisiones por temor a eventuales cuestionamientos disciplinarios.

En suma, la claridad en la asignación de riesgos no es un asunto meramente formal, sino una condición esencial para la eficiencia, la estabilidad y la transparencia en la gestión de los contratos de concesión en Colombia. Superar los vacíos actuales requiere avanzar hacia una visión más estratégica del riesgo, más técnica en su gestión y más institucionalmente coherente en su resolución.

8. Propuesta para trabajos futuros

A partir de los resultados obtenidos en este estudio, se identifican varias líneas de investigación que pueden ser desarrolladas en futuros trabajos. Una primera posibilidad es profundizar en el análisis comparativo entre los diferentes mecanismos de resolución de controversias —amigable composición, arbitraje y conciliación—

evaluando no solo su efectividad en términos de resultados, sino también su impacto en la ejecución financiera y técnica de los proyectos. Esto permitiría determinar con mayor precisión qué mecanismos ofrecen mejores resultados según el tipo de controversia o fase contractual.

Asimismo, sería pertinente desarrollar estudios de carácter cuantitativo que sistematicen y clasifiquen una base más amplia de laudos arbitrales y decisiones contractuales, lo cual permitiría identificar patrones a mayor escala y fortalecer la generación de indicadores de gestión del riesgo en contratos de concesión.

Otra línea de investigación relevante consiste en explorar la relación entre la toma de decisiones de los funcionarios públicos en materia contractual y los mecanismos de control fiscal, disciplinario y penal. Comprender mejor cómo influye el temor a sanciones en la inacción institucional podría abrir el camino hacia propuestas normativas o de política pública que respalden la toma de decisiones técnicas razonables sin comprometer la seguridad jurídica del funcionario.

Finalmente, futuros trabajos podrían evaluar la eficacia de la implementación de repositorios institucionales de decisiones contractuales y su capacidad para reducir la litigiosidad en el sector, a partir de experiencias comparadas o pilotos en sectores similares como energía, agua o transporte urbano.

Estas líneas futuras no solo permitirían afinar los hallazgos aquí presentados, sino también avanzar en la construcción de un sistema más sólido, predecible y eficiente en la gestión de la infraestructura pública en Colombia.

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2013). *Contrato de Concesión Parte General*. Bogotá, Colombia: Agencia Nacional de Infraestructura.
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2016, noviembre 22). *Decisión de Amigable Composición sobre Ancho de Berma en el trámite de la ANI y Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S.*. Bogotá, Colombia.
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2019). *Decreto 4165 de 2011*. Recuperado de <https://www.ani.gov.co/informacion-de-la-ani/quienes-somos>.
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2022, mayo 6). *Decisión de Amigable Composición en el trámite entre la Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S. y la ANI (Caso No. 134467)*. Bogotá, Colombia.
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2016). *Decisión de Amigable Composición entre la Concesión Vías del Nus S.A.S. y la ANI (Caso No. 132906)*. Bogotá, Colombia.
- Araujo Ariza, J. P. (2012). *Concesiones de Cuarta Generación: La herramienta para ser más competitivos*. Revista Fasecolda. Recuperado de <https://www.revista.fasecolda.com>.
- Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación. (2018, mayo 3). *Laudo Arbitral entre la Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S. y la ANI (Proceso No. 135526)*. Bogotá, Colombia.
- Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación. (2023, noviembre 7). *Laudo Arbitral entre la Concesión Vías del Nus S.A.S. y la ANI (Proceso No. 135526)*. Bogotá, Colombia.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2004). *La concesión de carreteras en América Latina: Evolución y perspectivas*. CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6444-concesiones-viales-america-latina-situacion-actual-perspectivas>.
- Cruz Medina, V. (2018). *La amigable composición en los contratos de concesión 4G en Colombia: Un mecanismo de justicia alternativa que garantiza la seguridad jurídica*. Universidad de los Andes.
- Gómez Casas, F. (2018). *Contratos de concesión y tribunales de arbitramento: Análisis de la experiencia colombiana*. Universidad de los Andes.
- Muñoz Prieto, W. (2002). *Concesiones viales en Colombia: Historia y desarrollo*. Revista Udistrital. Recuperado de <http://www.revista.udistrital.edu.co>.
- Quiñones Guzmán, J. C., Ordóñez Archila, E. N., Choles Povea, O., Zambrano Infante, L. I., & Garzón Otálora, D. F. (2020). *Infraestructura y Derecho: Decisiones arbitrales y de amigables componedores en el programa 4G*. Legis.
- Tribunal Arbitral. (2023). *Laudo Arbitral VINUS S.A.S. vs. ANI. Proceso No. 135526*. Bogotá, Colombia.

Referencias de los laudos

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-02-01_ 4677 CSS CONSTRUCTORES S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-02-27_ 5212 OPAIN S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-03-29_ 5393 ÍNTEGRA DE COLOMBIA S.A.S. Y OTROS VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-04-01_ 4889 COVIORIENTE S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-04-05_ 5376 CONCESIONARIA VIAL DE COLOMBIA S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-04-11_ 5286 CSS CONSTRUCTORES S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-07-02_ 4922 CODAD S.A.S. VS. ANI y AEROCIVIL*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2019). *2019-08-06_ CONCESIONARIA RUTA DEL SOL S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-01-31_ 15597 AUTOPISTAS DE LA SABANA S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-03-12_ 15769 ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-05-08_ 5206 YUMA CONCESIONARIA S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-06-23_ 5504 CONCESIÓN CESAR - GUAJIRA S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-07-21_ 15845 VÍA 40 EXPRESS S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-09-25_ 15811 U.T. DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-11-30_ VÍA 40 EXPRESS SAS VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2020). *2020-12-01_ 15744 VÍAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2021). *2021-03-08_ 15613 AUTOPISTAS DE SANTANDER S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2021). *2021-04-12_ 116306 CONCESIONARIA SAN RAFAEL S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2021). *2021-10-08_ 121233 CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2021). *2021-10-27_ 123555 ALIADAS PARA EL PROGRESO S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2021). *2021-11-25_ 15890 CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A.S. VS. ICCU*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2022). *2022-02-16_ 121660 SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2022). *2022-04-25_ U.T. DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2022). *2022-06-08_ 123019 VÍA PACÍFICO S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2022). *2022-06-17_ 127211 CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2022). *2022-06-30_ 128975 GINPRO VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2022). *2022-09-26_ ANI VS. AUTOPISTAS DEL NORDESTE*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2023). *2023-05-18_ 128411 COVIANDES S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2023). *2023-05-23_ 130853 CONCESIONARIA SAN RAFAEL S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2023). *2023-07-15_ 128836 GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2023). *2023-07-15_ 131704 CONSORCIO VIAL HELIOS VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2023). *2023-07-15_ 132646 CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2023). *2023-07-15_ 133822 AUTOVÍA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2024). *2024-04-05_ CONCESIÓN VÍAS DEL NUS S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2024). *2024-04-05_ 136972 APP GICA S.A. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

Tribunal Arbitral. (2024). *2024-07-23_ COVIANDES S.A.S. VS. ANI*. Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá – Centro de Arbitraje y Conciliación.

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

	ARIA VIAL DE COLO MBIA S.A.S. VS. AGEN CIA NACIO NAL DE INFRA ESTRU CTURA - ANI 5 04 2019- OCR	DE COLO MBIA S.A.S.											
7	2019- 04-11_ 5286 CSS CONST RUCTO RES S.A. VS. AGEN CIA NACIO NAL DE INFRA ESTRU CTURA - ANI 11 04 2019 (1)	A NI CSS CONS TRUC TORE S S.A.	11 /0 4/ 19	\$ 17.11 9.284 .325	\$ -	\$ 6.66 4.17 6.05 4	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 10.45 5.108 .271	\$ -	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

	ZONA FRANCA ARGOS S.A.S. VS. ANI 12 03 2020		ARGO S S.A.S.	3/ 20										
1 2	2020- 05-08_ 5206 YUMA CONC ESION ARIA S.A. VS. AGEN CIA NACIONAL DE INFRA ESTRU CTURA - ANI 08 05 2020	A NI	YUMA CONC ESION ARIA S.A.	8/ 05 /2 0	\$ 1.863 .900. 000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.86 3.90 0.00 0	\$ -	
1 3	2020- 06-23_ 5504 CONC ESIÓN CESAR - GUAJIR A S.A.S. VS. ANI 23 06 2020	A NI	CONC ESIÓN CESA R - GUAJI RA S.A.S.	23 /0 6/ 20	\$ 34.57 3.471 .932	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 33.70 8.599 .273	\$ -	\$ -	\$ 864. 872. 659	\$ -	

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

80

14	2020-07-21_15845 VÍA 40 EXPRES S.A.S. VS. ANI 21 07 2020	ANI	VÍA 40 EXPRES S.A.S	21 /0 7/ 20	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
15	2020-09-25_15811 UNIÓN TEMPO RAL DESAR ROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUC AY CAUC AY OTROS VS. ANI 25 09 2020	ANI	UNIÓ N TEMP ORAL DESAR ROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUC A	25 /0 9/ 20	\$ 823.4 55.07 8.467	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 823.4 55.07 8.467	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
16	2020-11-30 VÍA 40 EXPRES SAS VS ANI 30 11 2020	ANI	VÍA 40 EXPRES SAS VS ANI 30 11 2020	30 /1 1/ 20	\$ 626.4 84.52 4	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 626. 484. 524
17	2020-12-01_15744	ANI	VÍAS DE LAS	1/ 12	\$ 44.21	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 44.21	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

	VÍAS DE LAS AMÉRI CAS S.A.S. VS. AGEN CIA NACIO NAL DE INFRA ESTRU CTURA - ANI 01 12 2020	AMÉRI CAS S.A.S.	/2 0	8.131 .486					8.131 .486					
1 8	2021- 03-08_ 15613 AUTOP ISTAS DE SANTA NDER S.A. VS. ANI 08 03 2021	A NI	8/ 03 /2 1	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
1 9	2021- 04-12 11630 6 CONC ESION ARIA SAN RAFAE L S.A. VS. AGEN	A NI	12 /0 4/ 21	\$ 1.206 .591. 346	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.206 .591. 346	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 16 02 2022	REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.											
23	2022-04-25_ UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA VS. ANI 05 04 2022	UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA	25 /0 4/ 22	\$ 2.366 .619. 669	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.226 .235. 360	\$ -	\$ -	\$ 1.140 .384. 309	\$ -	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

24	2022-06-08 12301 9 VÍA PACÍFI CO S.A.S. VS. AGEN CIA NACIO NAL DE INFRA ESTRU CTURA ANI	ANI	VÍA PACÍF ICO S.A.S.	8/ 06 /2 2	\$ 26.80 4.253 .132	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 25.77 5.339 .669	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.02 8.91 3.46 3
25	2022-06-17_ 12721 1 CONC ESION ARIA RUTA DEL CACA O S.A.S. VS. ANI 17 06 2022	ANI	CONC ESION ARIA RUTA DEL CACA O S.A.S.	17 /0 6/ 22	\$ 6.870 .957. 109	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 5.768 .990. 160	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.10 1.96 6.94 9	\$ -
26	2022-06-30 12897 5 LAUDO GINPR O VS ANI 30- 06-22	ANI	CONS ORCI O GINP RO - SAS	30 /0 7/ 22	\$ 651.1 02.32 1	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 651. 102. 321	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

27	2022-09-26_ AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANIVS SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTAS DEL NORDESTE.pdf	A NI	SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTAS DEL NORDESTE	11 /0 5/ 22	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
28	2023-05-18_128411 CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S COVIANDES S.A.S VS. AGENCIA NACIONAL	A NI	CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S COVIANDES S.A.S	20 /1 2/ 22	\$ 52.76 7.243 .697	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 52.76 7.243 .697	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

ANÁLISIS DE LA CONTROVERSI A LEGAL SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EN
LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA

	NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI														
31	2023-07-15 131704 CONSORCIO VIAL HELIOS VS. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	ANI	CONSORCIO VIAL HELIOS	25/05/23	\$ 135.6 81.21 4.578							\$ 84.5 35.4 35.4 21	\$ 51.1 45.7 79.1 57	\$ -	\$ -
32	2023-07-15 132646 CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S. VS. AGENCIA NACIONAL	ANI	CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S.	17/04/23	-\$ 1.054 .435. 468							\$ -	\$ -	\$ -	-\$ 1.05 4.43 5.46 8

