

Las medidas establecidas en el Título I tendrán vigencia por el término de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Por otro lado, las medidas establecidas en el Título II tendrán vigencia por el término de veinticuatro (24) meses, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Publíquese y cúmplase.
Dado a 17 de septiembre de 2026.

ABELARDO DE LA ESPRIELLA

El Ministro del Interior,

Rodrigo Lara Restrepo.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Ómar Nicolás Bula Escobar.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público (e),

Andrés Ricardo Quevedo Caro.

El Ministro de Justicia y del Derecho,

Iván Alfonso Cancino González.

El Ministro de Defensa Nacional,

Jorge Eduardo Mora López.

El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural,

Indalecio Dangond Baquero.

La Ministra de Salud y Protección Social,

Ana María Vesga Gaviria.

La Ministra de Trabajo,

Natalia Eugenia López Fuentes.

La Ministra de Minas y Energía,

María Nohemí Arboleda Arango.

El Ministro de Comercio, Industria y Turismo,

Mauricio Gómez Amín.

La Ministra de Educación Nacional,

Iva Myriam Hoyos.

El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

Fabio Alberto Arjona Hincapié.

El Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio,

Jaime Andrés Beltrán Martínez.

La Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,

Alexandra Falla Zerrate.

La Ministra de Transporte,

Elsa Margarita Noguera de la Espriella.

La Ministra de las Culturas, las Artes, y los Saberes,

Paola Andrea Holguín Moreno.

La Ministra del Deporte,

Juliana Gutiérrez Zuluaga.

La Ministra de Ciencia, Tecnología e Innovación,

Claudia Patricia Benavides Salazar.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETOS

DECRETO NÚMERO 1424 DE 2026

(septiembre 17)

por el cual se adoptan medidas extraordinarias del sector Transporte en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica por grave calamidad pública en parte del territorio nacional declarado mediante el Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 de 2026.

El presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 215 de la Constitución Política, el artículo 47 de la Ley 137 de 1994 y el Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 de 2026 y

CONSIDERANDO:

Que, en desarrollo del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado mediante el Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 de 2026, y con el fin de acreditar el cumplimiento de los requisitos aplicables a los decretos

legislativos de emergencia, la motivación del presente decreto se estructura en dos partes: por un lado, la verificación de los requisitos formales, puntualmente, la firma de todos los ministros y la delimitación del ámbito territorial; y, por otro lado, la verificación de los requisitos materiales en cada una de las medidas concretas que se adoptan en este decreto.

1. REQUISITOS FORMALES

Que el artículo 215 de la Constitución Política autoriza al presidente de la República, con la firma de todos los ministros, para dictar decretos con fuerza de ley destinados exclusivamente a conjurar la crisis e impedir la extensión de sus efectos. Además, si la declaratoria del estado de emergencia comprende únicamente determinado ámbito territorial, debe verificarse que los decretos de desarrollo no lo excedan.

1.1. Firma de todos los ministros

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 215 de la Constitución Política, el presente decreto fue firmado por el presidente de la República junto con todos los ministros del Gobierno y/o los empleados públicos encargados de las funciones del despacho de ministro.

Que, en cuanto a la firma del Ministerio de la Igualdad y Equidad, se ‘advierte que en Sentencia C-161 de 2024 la Corte Constitucional declaró inexecutable la Ley 2281 de 2023, por medio de la cual se creó aquella cartera. Además, difirió los efectos de dicha decisión por el término de dos legislaturas, contadas a partir del 20 de julio 2024, aclarando que, una vez culminara la Legislatura 2025-2026, la Ley 2281 de 2023 dejaría de producir efectos definitivamente y no formaría parte del ordenamiento jurídico, lo que en efecto ocurrió, pues el Congreso no aprobó su creación y el Decreto número 626 de 2026 ordenó su liquidación y suprimió el cargo del ministro de Igualdad y Equidad.

1.2. Delimitación del ámbito territorial

Que mediante el Decreto número 1261 del 19 de agosto de 2026, modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026, se declaró, por treinta (30) días calendario, el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica por grave calamidad pública en los departamentos de Antioquia, Caldas, Cauca, Chocó, Quindío, Cundinamarca, Risaralda, Huila, Valle del Cauca, Tolima, Norte de Santander, Bolívar, Nariño, Sucre, Santander y Caquetá.

Que el artículo 1° del Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026, comprende los municipios incluidos en el Reporte Situacional número 36 de la Sala de Crisis de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres y los demás municipios respecto de los cuales se demuestre, de manera precisa, una afectación concreta derivada del sismo.

Que el Decreto número 1261 de 2026 reconoció expresamente que la magnitud de la calamidad pública y la identificación de los territorios afectados se encontraban en proceso de verificación progresiva, y que la afectación derivada del terremoto del 10 de agosto de 2026 podía acreditarse posteriormente respecto de otros municipios. Asimismo, la Corte Constitucional, en la Sentencia C-220 de 1999, admitió la posibilidad de complementar la delimitación territorial inicialmente contenida en un decreto declaratorio de emergencia originado por un terremoto cuando posteriormente se adquiere conocimiento preciso del alcance real de la calamidad o se acredita la afectación de territorios inicialmente no incluidos, siempre que dicha afectación derive del mismo hecho generador de la emergencia. En consecuencia, las medidas previstas en el presente decreto deberán aplicarse igualmente a los territorios que sean incorporados al ámbito territorial del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica tal y como lo dispone el párrafo del artículo 1° del Decreto número 1261 de 2026.

Que, en consecuencia, la delimitación territorial de este decreto comprende los departamentos y municipios en los términos del mencionado artículo 1°, incluidos aquellos que posteriormente sean incorporados a dicho ámbito territorial mediante decreto legislativo expedido con ocasión de la misma calamidad pública derivada del terremoto del 10 de agosto de 2026, así como a las personas natural s o jurídicas cuya afectación directa por el sismo del 10 de agosto de 2026 haya sido acreditada por las autoridades que integran el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, mediante los registros oficiales vigentes o los mecanismos complementarios de acreditación que se establezcan.

Que el Reporte Situacional número 47 de la Sala de Crisis de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, con corte al 24 de agosto de 2026 a las 18:30, sustituyó el Reporte Situacional número 36 invocado en el artículo 1° del Decreto número 1261 de 2026; que en este reporte la Unidad retiró al departamento de Putumayo por haber establecido que las afectaciones allí reportadas no eran atribuibles al sismo, e incorporó información de los departamentos de Santander y Caquetá; y que, en consecuencia, la aplicación de las medidas de este decreto se determina por municipio con acreditación concreta de la afectación, sin que la mención de un departamento en el decreto declaratorio produzca por sí sola la aplicación de las medidas a todos sus municipios.

2. REQUISITOS MATERIALES

Que los artículos 214 de la Constitución Política y 2°, 4° a 15 y 46 a 50 de la Ley 137 de 1994 someten el ejercicio de las facultades excepcionales a los principios de finalidad, conexidad material (interna y externa), motivación suficiente, necesidad (fáctica y jurídica), incompatibilidad, proporcionalidad, ausencia de arbitrariedad, intangibilidad, no discriminación, y no contradicción específica.

Que, sin perjuicio del alcance concreto de cada medida particular adoptada en este decreto, las mismas están encaminadas única y exclusivamente a conjurar las causas de la perturbación y a impedir la extensión o agravación de los efectos de la calamidad pública declarada mediante el Decreto número 1261 de 2026.

Que la naturaleza súbita, extraordinaria e imprevisible del terremoto del 10 de agosto de 2026 configura una grave calamidad pública con dinámicas distintas a las de una crisis de carácter estructural o de lenta evolución; por consiguiente, aunque las medidas adoptadas en desarrollo del estado de emergencia deben satisfacer los mismos parámetros constitucionales de control, la justificación de su necesidad jurídica exige valorar la insuficiencia temporal y material de los mecanismos ordinarios frente a una situación que demanda una respuesta inmediata. En consecuencia, el Gobierno nacional asume la carga argumentativa de identificar, para cada medida, su idoneidad y la barrera legal que impide su adopción por las vías ordinarias, así como de demostrar su proporcionalidad y la conexidad de la intervención legislativa excepcional.

3. MEDIDAS SOBRE INFRAESTRUCTURA VIAL

3.1. Afectación general de la infraestructura de transporte

Que, como quedó anotado en el Decreto número 1261 de 2026, la topografía quebrada del país, la dispersión de la población rural, los caminos bloqueados por derrumbes y las fallas de comunicación en varias localidades han dificultado dimensionar con exactitud los daños, por lo que, a la fecha de expedición de este decreto, el inventario de perjuicios en la red de transporte aún no se encuentra terminado ni consolidado en su totalidad.

Que según el Reporte Situacional número 36 de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, con corte preliminar a las 12:30 del 19 de agosto de 2026, se identificaron afectaciones en 449 vías, 58 puentes vehiculares, 13 puentes peatonales y 5 aeropuertos, en 471 municipios con daños directos. Estas cifras, calificadas como preliminares por la entidad, podrían aumentar conforme avancen las inspecciones técnicas.

Que el parágrafo del artículo 1º del Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026 estableció que el ámbito territorial de la declaratoria comprende tanto los municipios listados en el Reporte Situacional número 36 de la sala de crisis de la UNGRD, como aquellos que puedan acreditar fehacientemente afectaciones concretas derivadas del sismo.

Que el artículo 3º del Decreto número 1261 de 2026 dispuso que el Gobierno nacional, a través de decretos legislativos, podrá implementar, además de las medidas ya anunciadas en su parte considerativa, todas aquellas que resulten necesarias para enfrentar la crisis y prevenir su propagación, así como ejecutar las operaciones presupuestales y de crédito público que se requieran.

Que, en materia de transporte, la parte considerativa del Decreto número 1261 de 2026 anunció la necesidad de adoptar medidas para intervenir infraestructura de competencia territorial cuando las entidades locales carezcan de capacidad y respaldar el déficit operacional y la estabilización tarifaria de los sistemas integrados y estratégicos de transporte, sin que ello sustituya los mecanismos ordinarios existentes; medidas que constituyen el fundamento directo y específico de conexidad de los Capítulos II, III y IV de este decreto.

Que el Instituto Nacional de Vías ha reportado derrumbes, pérdida de banca y afectaciones que van desde daños parciales hasta la destrucción total de sectores de calzada en los tramos bajo su responsabilidad, así como afectaciones reportadas en corredores concesionados de importancia estratégica como Buga-Buenaventura, Armenia-Pereira-Manizales, la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca y Girardot-Ibagué-Cajamarca, lo que afectó directamente la conexión con el Puerto de Buenaventura.

Que, en particular, el corredor Buga-Buenaventura presenta treinta y cuatro (34) kilómetros en calzada sencilla y no cuenta con vías alternas que permitan mantener la conectividad terrestre con el Distrito de Buenaventura cuando el corredor resulta afectado, configurándose como un corredor prioritario para el Valle del Cauca y la Nación. Por lo tanto, al no contar actualmente con doble calzada en dichos tramos, no existen alternativas que permitan mantener un paso parcial ante la obstrucción de la calzada única existente. Esta situación podría replicarse, toda vez que las afectaciones derivadas del sismo y los movimientos en masa asociados continúan siendo objeto de evaluación y, en algunos sectores, permanecen activas y requieren la ejecución de obras de emergencia, lo que mantiene un riesgo potencial de nuevas interrupciones del corredor y, con ello, de afectación a la conectividad terrestre con el Puerto de Buenaventura, principal puerto marítimo del país.

Que, en materia aeroportuaria, el Decreto número 1261 de 2026 señaló afectaciones en los aeropuertos Alfonso Bonilla Aragón (Cali), Matecaña (Pereira), Santa Ana (Cartago), El Edén (Armenia), Reyes Murillo (Quibdó), La Nubia (Manizales) y Gerardo Tovar López (Buenaventura), terminales que durante el primer semestre de 2026 movilizaron el 10,8% del tráfico aéreo nacional y que aún enfrentan restricciones operativas que limitan la conectividad regional.

Que, según el Registro Nacional de Despacho de Carga del Ministerio de Transporte, entre enero y julio de 2026 los departamentos afectados concentraron el 22% del transporte terrestre de carga del país, con un 19,3% correspondiente al Valle del Cauca, y que los cierres y restricciones en corredores como Fresno-Manizales, Montenegro-Quimbaya, Cali-Loboguerrero y Pereira-Chinchiná han generado interrupciones en las cadenas

de abastecimiento, incremento de costos y tiempos de transporte, y afectaciones a la continuidad de las actividades productivas y comerciales.

Que, conforme al informe técnico ‘Impacto Logístico Terremoto 10 de agosto 2026’, elaborado por el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte con base en los registros del concesionario del corredor Buga-Buenaventura, el paso restringido en el sector La Yolomba-Loboguerrero (PR 69+400) redujo el tránsito de vehículos de carga -que antes del sismo operaba las 24 horas con un promedio de 4.900 vehículos diarios en el peaje de Loboguerrero- a un esquema de paso controlado con cierre nocturno para vehículos de carga, y generó, en la Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN), la caída de 90 contenedores y daños estructurales en 70 unidades adicionales.

Que el Ministerio de Transporte convocó el 12 de agosto de 2026 un Puesto de Mando Unificado con la participación del Instituto Nacional de Vías, la Superintendencia de Transporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en el que se constató la persistencia de cierres totales y parciales, pérdida de banca, reducción de capacidad vial, pasos restringidos, desvíos y represamiento de vehículos y mercancías en los corredores estratégicos de Tolima, Valle del Cauca, Chocó y el Eje Cafetero.

Que, conforme a lo señalado por el Instituto Nacional de Vías (Invías), la cuantificación preliminar de los recursos requeridos por dicha entidad para atender los efectos del sismo del 10 de agosto de 2026 sobre la infraestructura vial, fluvial y los puentes vehiculares a su cargo asciende a \$2,468 billones de pesos moneda corriente.

3.2. Medidas sobre régimen contractual, pago por la utilización temporal de equipos e intervención de infraestructura en las entidades territoriales

Que es necesario establecer una medida que habilite a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o del Ente Territorial habilitado mediante convenio interadministrativo, para ordenar, dentro de los contratos de concesión y de asociación público-privada a su cargo, la ejecución de intervenciones o actividades adicionales a las previstas en el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012, sobre infraestructura afectada por el sismo del 10 de agosto de 2026 o con vínculo directo con su manejo. Dicha norma únicamente faculta al Gobierno para requerir de los concesionarios la maquinaria, el equipo y el personal disponibles, sin comprender la ejecución de obras o intervenciones ajenas al objeto contractual; y porque los instrumentos ordinarios disponibles -la adición contractual sujeta a los límites porcentuales de los artículos 13 y 18 de la Ley 1508 de 2012, o el inicio de un nuevo proceso de selección- no permiten una respuesta con la celeridad que exige la magnitud de los daños reportados en corredores estratégicos como Buga-Buenaventura, Armenia-Pereira-Manizales, la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca y Girardot-Ibagué-Cajamarca, con afectación directa de la conexión con el Puerto de Buenaventura.

Que el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 permite requerir a los contratistas y concesionarios del Estado la maquinaria, los equipos y el personal disponibles para atender de manera inmediata emergencias viales o de cualquier otra naturaleza, pero no establece un mecanismo específico para ejecutar, con cargo a una fuente independiente de financiación, obras o intervenciones que no formen parte del alcance de los contratos de concesión o de asociación público-privada vigentes, ni para reconocerlas de manera separada del modelo financiero, la estructura de riesgos y el esquema de retribución del contrato principal.

Que los mecanismos ordinarios de selección y modificación contractual no resultan suficientemente oportunos para atender aquellas intervenciones que, por su urgencia, ubicación y relación directa con los efectos del sismo, deban iniciarse en plazos incompatibles con la duración de los procedimientos ordinarios, particularmente cuando en el área afectada existe un concesionario que cuenta con capacidad técnica, financiera y operativa, así como con maquinaria, equipos y personal ya movilizados, y siempre que la infraestructura no esté comprendida en otro contrato vigente.

Que los contratos de concesión y de asociación público-privada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura corresponden a distintas generaciones y esquemas contractuales y no contienen reglas uniformes sobre la existencia, destinación y activación de subcuentas para obras complementarias, menores o sociales, circunstancia que impide disponer de un mecanismo homogéneo e inmediato para atender intervenciones no comprendidas en su alcance original y directamente relacionadas con la emergencia.

Que, en consecuencia, resulta necesario establecer un mecanismo excepcional, temporal y de aplicación restringida que permita ejecutar dichas intervenciones mediante los concesionarios presentes en las zonas afectadas, siempre que se demuestre, para cada actuación, su relación directa y específica con la emergencia, la inexistencia de otro contrato que comprenda la infraestructura, la capacidad del concesionario, la disponibilidad previa de recursos de la ANI o la procedencia de una ampliación de plazo acordada por las partes, y la mayor oportunidad de este mecanismo frente a los instrumentos ordinarios.

Que la medida no constituye una habilitación general para ampliar el objeto de los contratos de concesión o de asociación público-privada, ni para modificar su modelo financiero, matriz de riesgos, esquema de retribución o equilibrio económico, pues las intervenciones deberán identificarse, ejecutarse, financiarse, vigilarse y reconocerse de manera separada del alcance, de la estructura de riesgos y del esquema de retribución del contrato original. Para tales efectos, su financiación se realizará con cargo a recursos de la ANI que cuenten con disponibilidad presupuestal previa. Las condiciones de cada intervención constarán en un acuerdo tripartito suscrito por la ANI, el concesionario y la interventoría.

3.3. Pago por la utilización temporal de equipos e intervención de infraestructura en las entidades territoriales

Que el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 permite requerir a los contratistas y concesionarios del Estado la maquinaria, los equipos y el personal disponibles para atender de manera inmediata emergencias viales o de cualquier otra naturaleza, pero no establece un mecanismo específico para ejecutar, con cargo a una fuente independiente de financiación, obras o intervenciones que no formen parte del alcance de los contratos de concesión o de asociación público-privada vigentes.

Que los mecanismos ordinarios de selección y modificación contractual no resultan suficientemente oportunos para atender aquellas intervenciones que, por su urgencia, ubicación y relación directa con los efectos del sismo, deban iniciarse en plazos incompatibles con la duración de los procedimientos ordinarios, particularmente cuando en el área afectada existe un concesionario que cuenta con capacidad técnica, financiera y operativa, así como con maquinaria, equipos y personal ya movilizadas, y siempre que la infraestructura no esté comprendida en otro contrato vigente.

Que los contratos de concesión y de asociación público-privada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura corresponden a distintas generaciones y esquemas contractuales y no contienen reglas uniformes sobre la existencia, destinación y activación de subcuentas para obras complementarias, menores o sociales, circunstancia que impide disponer de un mecanismo homogéneo e inmediato para atender intervenciones no comprendidas en su alcance original y directamente relacionadas con la emergencia.

Que, en consecuencia, resulta necesario establecer un mecanismo excepcional, temporal y de aplicación restringida que permita ejecutar dichas intervenciones mediante los concesionarios presentes en las zonas afectadas, siempre que se demuestre, para cada actuación, su relación directa y específica con la emergencia, la inexistencia de otro contrato que comprenda la infraestructura, la capacidad del concesionario, la disponibilidad previa de recursos y la mayor oportunidad de este mecanismo frente a los instrumentos ordinarios.

Que la medida no constituye una habilitación general para ampliar el objeto de los contratos de concesión o de asociación público-privada, pues las intervenciones deberán identificarse, ejecutarse, financiarse, vigilarse y reconocerse de manera separada del alcance, de la estructura de riesgos y del esquema de retribución del contrato original, previo concepto favorable de la interventoría y mediante un acta que determine su objeto, cantidades, precios, fuente de financiación, plazo, obligaciones, controles y condiciones de ejecución.

Pago por la utilización de equipos

Que, de conformidad con los artículos 288 y 311 de la Constitución Política, así como con las competencias asignadas por los artículos 19 y 20 de la Ley 105 de 1993, corresponde a las entidades territoriales la construcción y conservación de la infraestructura de transporte de su propiedad o bajo su competencia.

Que, no obstante, la magnitud del sismo y sus efectos han generado situaciones en las que las entidades territoriales afectadas carecen de capacidad financiera, técnica u operativa suficiente para ejecutar oportunamente las intervenciones requeridas para garantizar la conectividad, el abastecimiento y el acceso de ayuda humanitaria.

Que, si bien dichas entidades conservan la titularidad y competencia sobre la infraestructura correspondiente, el régimen ordinario no prevé mecanismos que permitan a las entidades nacionales del sector transporte asumir excepcionalmente la ejecución inmediata de las actuaciones requeridas cuando la entidad territorial certifique dicha insuficiencia.

Que esta circunstancia puede comprometer la continuidad de corredores esenciales para la movilidad de personas, bienes y asistencia humanitaria, por lo que resulta necesario habilitar de manera excepcional, temporal, subsidiaria y sujeta a reversión obligatoria la intervención de la nación, a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, sin que ello implique transferencia permanente de competencias, alteración de la titularidad de los bienes respectivos ni afectación de la autonomía territorial.

Que el artículo 63 de la Ley 1682 de 2013 autoriza la utilización temporal, con compensación, de infraestructura, equipos y maquinaria privados para la atención de emergencias en el sector transporte, uso que las autoridades ya vienen haciendo de facto ante la magnitud de la presente emergencia. Sin embargo, no existe una metodología reglada para la determinación de dicha compensación. Lo anterior genera inseguridad jurídica tanto para la administración como para los propietarios y tenedores de dichos bienes.

Que es necesario establecer una medida que habilite reglas objetivas, claras y verificables para determinar, causar y pagar la compensación por el uso temporal de infraestructura, equipos y maquinaria privados a que se refiere el artículo 63 de la Ley 1682 de 2013.

Que estas medidas conjuran el daño porque permiten la atención inmediata de la infraestructura afectada, aprovechando la capacidad técnica, financiera y operativa de los concesionarios ya movilizadas en la zona sin necesidad de acudir a un nuevo proceso de selección, y porque garantizan el reconocimiento económico oportuno del uso de equipos y maquinaria privados sin necesidad de acuerdo previo con el propietario ni de esperar la superación de la emergencia.

Apoyo a las entidades territoriales - Aeronáutica Civil

Que, tratándose del modo aéreo, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ejerce las funciones de autoridad aeronáutica y administra la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica de su competencia; no obstante, el régimen ordinario únicamente le permite apoyar la financiación de proyectos aeroportuarios de competencia territorial en los

términos del artículo 103 de la Ley 1955 de 2019 y del Decreto número 129 de 2020, sin conferirle una habilitación equivalente para ejecutar directamente, de manera excepcional y transitoria, obras de atención, rehabilitación, mantenimiento y reconstrucción sobre infraestructura aeroportuaria de propiedad de departamentos, distritos o municipios afectada por las circunstancias que dieron lugar a la declaratoria de emergencia, cuando la respectiva entidad territorial carezca de capacidad financiera, técnica o de personal para atenderla oportunamente.

Que, de conformidad con la Ley 105 de 1993, la infraestructura aeroportuaria forma parte de la infraestructura de transporte y su construcción, conservación, administración y operación se sujetan a la distribución legal de competencias y al régimen de titularidad aplicable en cada caso. Estas responsabilidades se ejercen sin perjuicio de las funciones de regulación, certificación, vigilancia y control atribuidas a la autoridad aeronáutica.

Que, a su vez, la Ley 336 de 1996 dispone que el transporte goza de especial protección estatal y que, como servicio público, permanece bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda encomendarse a particulares y con prevalencia del interés general sobre el particular. En particular, su artículo 68 reconoce el transporte aéreo como servicio público esencial y atribuye al Estado, a través de la autoridad aeronáutica, sus funciones de dirección, regulación y control.

Que, en desarrollo de este marco, el Decreto número 1294 de 2021 establece que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia. Para el cumplimiento de ese objetivo, la entidad ejerce las funciones que le han sido legalmente asignadas en relación con la autoridad aeronáutica civil, la prestación de los servicios a la navegación aérea y la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica de su competencia.

Que el ejercicio de estas competencias ordinarias no comprende, de manera general, la ejecución directa de obras por parte de la Aerocivil sobre infraestructura aeroportuaria de propiedad de departamentos, distritos o municipios. Respecto de estos bienes, las responsabilidades ordinarias derivadas de su titularidad corresponden a la respectiva entidad territorial, sin perjuicio de las competencias de regulación, vigilancia y control que corresponden a la autoridad aeronáutica.

Que el ordenamiento jurídico prevé mecanismos de participación nacional respecto de infraestructura aeroportuaria territorial. En particular, el artículo 103 de la Ley 1955 de 2019, reglamentado por el Decreto número 129 de 2020, autorizó a la Aerocivil para apoyar la financiación de proyectos de intervención en aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales, conforme a los criterios y condiciones establecidos en dichas disposiciones. La Resolución 967 de 2020 adoptó la metodología aplicable a su evaluación y priorización.

Que, no obstante, esos mecanismos ordinarios de apoyo y financiación no contienen una habilitación equivalente a la prevista en el presente decreto para que la Aerocivil ejecute directamente, de manera excepcional y transitoria, obras sobre infraestructura aeroportuaria de propiedad territorial dañada por las circunstancias que dieron lugar a la declaratoria del Estado de Emergencia, cuando el respectivo ente territorial solicite la intervención y certifique que no cuenta con capacidad financiera, técnica o de personal para atenderla oportunamente.

Que, por lo anterior, este decreto establece una habilitación excepcional frente a una insuficiencia específica del régimen ordinario. La disposición autoriza a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para ejecutar las obras allí previstas sobre infraestructura de transporte perteneciente a departamentos, distritos o municipios, bajo las condiciones materiales, institucionales y temporales expresamente determinadas en el mismo artículo.

Que, finalizada la intervención, deberá suscribirse el acta de entrega correspondiente con el ente territorial, a partir de la cual este retomará la administración, operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura. Las garantías de estabilidad y calidad de las obras se constituirán a favor de la entidad contratante, que podrá hacerlas efectivas en beneficio del ente territorial.

Que, cuando los bienes pertenezcan a una entidad territorial, deberá existir previamente el convenio o instrumento de coordinación previsto en el parágrafo 4º, en el que se determinen la financiación, la titularidad de las mejoras, la operación, el mantenimiento, las garantías y la distribución de riesgos, sin que la intervención altere la propiedad del bien. Esta exigencia complementa las condiciones establecidas en el inciso principal y permite definir las obligaciones que corresponden a cada parte durante y después de la intervención.

Que, cuando la infraestructura aeroportuaria se encuentre entregada en concesión y su administración y control correspondan a la respectiva entidad concedente, deberán observarse las competencias de esa entidad, el respectivo contrato de concesión, la distribución contractual de obligaciones, garantías y riesgos.

Que, en este supuesto, el artículo no constituye fundamento para que la Aerocivil sustituya a la entidad concedente o al concesionario ni para que asuma obligaciones que no le correspondan de acuerdo con el respectivo contrato de concesión. La condición de propietaria que conserve la Aerocivil respecto de determinados bienes, cuando corresponda, no implica por sí sola competencia para ejecutar directamente intervenciones

cuya administración, ejecución o financiación correspondan a la entidad concedente o al concesionario.

Que, de este modo, el proyecto de decreto contempla instrumentos diferenciados frente a los distintos regímenes de la infraestructura aeroportuaria afectada. La infraestructura de propiedad o a cargo de la Aerocivil se atiende en ejercicio de las competencias ordinarias que correspondan y mediante los instrumentos contractuales, presupuestales y procedimentales previstos en el decreto. La infraestructura aeroportuaria territorial puede ser intervenida excepcionalmente bajo las condiciones del artículo 4°.

Que esta diferenciación permite atender integralmente las afectaciones del modo aéreo sin confundir los títulos jurídicos de intervención, trasladar responsabilidades entre entidades o alterar la titularidad, administración o régimen contractual de los respectivos activos.

Que la ejecución de las intervenciones aeroportuarias previstas en este decreto podrá requerir recursos para estudios, diseños, atención, rehabilitación, mantenimiento o reconstrucción de infraestructura afectada por el sismo. En todo caso, la materialización de cada actuación estará condicionada a la acreditación técnica del daño, la identificación de la titularidad del bien, la determinación de la entidad competente, la definición de la intervención estrictamente necesaria, la disponibilidad presupuestal y la identificación de la fuente de financiación aplicable, sin que esta habilitación constituya apropiación presupuestal, autorización automática de gasto ni obligación de intervenir una infraestructura determinada.

Que la aplicación del artículo puede generar impacto fiscal en dos componentes: de una parte, la ejecución por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de obras de atención, rehabilitación, mantenimiento y reconstrucción sobre infraestructura aeroportuaria de su propiedad, en desarrollo de sus competencias ordinarias; y, de otra, la ejecución excepcional de obras sobre infraestructura aeroportuaria perteneciente a departamentos, distritos o municipios que haya resultado dañada por las circunstancias que dieron lugar a la declaratoria del Estado de Emergencia, cuando se cumplan las condiciones previstas en dicha disposición.

Que, con fundamento en las inspecciones y estimaciones técnicas disponibles a la fecha, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil identificó, para el conjunto de infraestructura aeroportuaria inicialmente evaluada, un escenario máximo preliminar de hasta trece mil trescientos cincuenta millones de pesos (\$13.350.000.000) moneda corriente, integrado por tres mil cien millones de pesos (\$3.100.000.000) moneda corriente correspondientes a consultorías especializadas y hasta diez mil doscientos cincuenta millones de pesos (\$10.250.000.000) moneda corriente correspondientes a eventuales obras contingentes; estimación que tiene carácter indicativo, comprende activos sometidos a distintos regímenes de titularidad y administración, no constituye apropiación presupuestal ni autorización automática de gasto, y cuya materialización se determinará de manera individual para cada actuación, previa acreditación técnica del daño derivado del sismo, identificación de la titularidad del bien, definición de la intervención requerida, determinación de la entidad competente, identificación de la fuente de financiación y verificación de la disponibilidad presupuestal, sin que en ningún caso pueda configurarse doble.

Que, el escenario máximo preliminar de trece mil trescientos cincuenta millones de pesos (\$13.350 millones), diez mil ciento cuarenta millones de pesos (\$10.140 millones) corresponden a infraestructura aeroportuaria de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y tres mil doscientos diez millones de pesos (\$3.210 millones) corresponden a infraestructura aeroportuaria de propiedad de departamentos, distritos o municipios, conforme a la siguiente discriminación por aeropuerto. Este último grupo sería potencialmente beneficiario de las medidas señaladas en el artículo 4°.

3.4 Medidas excepcionales para la gestión concurrente de trámites y la ejecución de intervenciones de emergencia en la infraestructura de transporte gestión ambiental, social, predial, cultural y sectorial de las intervenciones de emergencia

Que el artículo 43 de la Ley 1682 de 2013 establece que, declarada por el Gobierno nacional la existencia de una emergencia que afecte gravemente un proyecto de infraestructura de transporte, la entidad competente solicitará a la autoridad ambiental competente pronunciamiento sobre la necesidad de obtener licencia, permiso o autorización ambiental, y que dicha autoridad deberá responder de manera inmediata, sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar.

Que los artículos 43 y 44 de la Ley 1682 de 2013 contienen reglas especiales aplicables, respectivamente, a las emergencias que afecten gravemente la infraestructura de transporte y a las actividades de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento, sin que dichas disposiciones constituyan una exención general del cumplimiento de las obligaciones ambientales ni autoricen, por sí solas, la ejecución de actividades sometidas a licencia, permiso, concesión o autorización ambiental previa.

Que, en desarrollo del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado mediante el Decreto número 1261 de 2026, el Gobierno nacional puede adoptar medidas especiales para agilizar el otorgamiento de las licencias, permisos y concesiones ambientales requeridos para las obras de estabilización y reconstrucción, así como para regular la ejecución inmediata y posterior formalización de las obras sobre infraestructura afectada que se encuentre amparada por un instrumento de manejo ambiental vigente.

Que, con el propósito de preservar la unidad normativa, evitar procedimientos ambientales paralelos y garantizar seguridad jurídica, las intervenciones reguladas en el presente decreto deberán sujetarse a la normativa ambiental vigente y a las disposiciones especiales que resulten aplicables, expedidas en desarrollo del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado mediante el Decreto número 1261 de 2026.

Que, tratándose de intervenciones de emergencia en infraestructura de transporte que requieran licencias, permisos, concesiones, autorizaciones o conceptos ambientales, resulta necesario asegurar la coordinación y priorización de las actuaciones a cargo de las autoridades competentes, sin que ello implique sustituir sus decisiones expresas, crear autorizaciones automáticas, desconocer prohibiciones ambientales o exceptuar el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales aplicables.

Que la secuencia ordinaria de licencias, permisos, autorizaciones y conceptos previos puede impedir el inicio oportuno de frentes indispensables para proteger la vida, permitir el acceso de ayuda humanitaria y restablecer la conectividad, pues varios de esos instrumentos fueron diseñados para proyectos ejecutados en condiciones ordinarias y no contienen procedimientos suficientemente determinados para su actuación simultánea durante la emergencia.

Que el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013 excluye de licencia ambiental los proyectos de mantenimiento, rehabilitación y las actividades de mejoramiento definidas por el reglamento, sin perjuicio de los permisos, concesiones o autorizaciones ambientales que resulten necesarios para usar o afectar recursos naturales renovables.

Que los artículos 8°, 79 y 80 de la Constitución conforman un límite material que impide convertir la emergencia en una habilitación general para ejecutar actividades prohibidas en parques nacionales naturales, páramos u otras áreas de especial protección, por lo cual las medidas deben preservar las prohibiciones materiales y limitar cualquier actuación a la protección inmediata de la vida y a intervenciones mínimas, necesarias y reversibles autorizadas por la autoridad competente.

Que la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008, y el Decreto número 1080 de 2015 protegen el patrimonio arqueológico y regulan los Programas de Arqueología Preventiva y los hallazgos fortuitos; no obstante, la ejecución secuencial de todas sus fases puede convertirse en una barrera para intervenciones urgentes, por lo cual resulta necesario habilitar su desarrollo por polígonos específicos funcionalmente independientes, con acompañamiento arqueológico, instrucciones prioritarias del ICANH y suspensión localizada cuando ocurra un hallazgo.

Que el terremoto del 10 de agosto de 2026 produjo daños graves en la infraestructura de transporte nacional, generando pérdida de banca, deslizamientos, remociones masivas de suelo y fallas estructurales que obligan a ejecutar excavaciones, cortes y estabilización de taludes de manera inmediata. Estas actividades, propias de las intervenciones de emergencia en corredores viales, pueden comprometer áreas con potencial arqueológico y requieren adelantar Programas de Arqueología Preventiva bajo la competencia del ICANH, cuyo trámite ordinario resulta incompatible con la urgencia de restablecer la transitabilidad, mitigar riesgos y evitar la agravación de los efectos del sismo.

Que, por ello, se hace necesario establecer un procedimiento excepcional que permita registrar y ejecutar los Programas de Arqueología Preventiva por polígonos funcionalmente independientes, de manera que el ICANH priorice el trámite y autorice la ejecución concomitante de las actividades arqueológicas y las obras de emergencia en los polígonos registrados. Esta medida conjura el daño al permitir avanzar de inmediato en las excavaciones y remociones de suelo indispensables para rehabilitar la infraestructura afectada, e impide la extensión de los efectos de la emergencia al garantizar que, ante un hallazgo fortuito, solo se suspenda el área técnicamente delimitada, manteniendo la continuidad de los frentes de obra independientes bajo dirección profesional y supervisión del ICANH.

Que la consulta previa es un derecho fundamental derivado de la Constitución y del Convenio 169 de la OIT, aprobado por la Ley 21 de 1991, que no puede ser suspendido ni sustituido mediante decreto legislativo; sin embargo, la jurisprudencia distingue las medidas humanitarias o de atención inmediata de las acciones de rehabilitación y reconstrucción profundas y de largo plazo que produzcan afectación directa.

Que, en consecuencia, las acciones materiales estrictamente indispensables para proteger la vida, garantizar acceso humanitario o evitar un daño inminente deben ejecutarse con información, participación y coordinación inmediata con las autoridades étnicas, mientras las decisiones de rehabilitación o reconstrucción que generen afectación directa deben someterse a determinación de procedencia y consulta previa, mediante una ruta prioritaria y culturalmente adecuada.

Instrumentos Prediales

Que los artículos 73 y siguientes de la Ley 1523 de 2012 ya prevén ocupación temporal y mecanismos de adquisición o expropiación de inmuebles en situaciones de desastre, y la Ley 1682 de 2013 contiene instrumentos prediales especiales para infraestructura de transporte; por tanto, no se requiere suprimir garantías de propiedad o debido proceso, sino ordenar su aplicación prioritaria, documentada y simultánea con la compensación correspondiente.

Que el artículo 116 de la Ley 685 de 2001 regula la autorización temporal para extraer materiales destinados a construcción, reparación, mantenimiento y mejora de vías públicas; la emergencia exige priorizar y coordinar ese trámite con la autorización ambiental, sin

habilitar explotación informal, comercialización ni intervención en zonas excluidas de la minería.

Que los artículos 47 y siguientes de la Ley 1682 de 2013 contienen reglas para la identificación y traslado de redes, pero la falta de información oportuna y de ejecución por sus operadores puede paralizar frentes de emergencia, razón por la cual se requieren plazos extraordinarios de respuesta, acompañamiento obligatorio y ejecución concurrente bajo protocolos técnicos que preserven la continuidad y seguridad de los servicios.

Que los planes de manejo de tránsito, cierres, desvíos y autorizaciones territoriales residuales deben proteger la seguridad vial y la autonomía territorial, pero pueden tramitarse mediante protocolos de emergencia, coordinación permanente y ajustes concomitantes, sin dispensar las determinantes ambientales, culturales ni de gestión del riesgo.

Que las autorizaciones marítimas, fluviales y demás controles sectoriales de seguridad operacional conservan su finalidad protectora y no pueden entenderse otorgados por silencio; no obstante, las autoridades deben priorizar las solicitudes, adoptar decisiones provisionales expresas para estabilización y ejercer seguimiento concurrente.

Que, en consecuencia, resulta necesario disponer que las demás autorizaciones sectoriales requeridas para las intervenciones de emergencia –distintas de las ambientales, arqueológicas, prediales, de redes y de tránsito ya reguladas en este capítulo– reciban trámite prioritario por parte de la autoridad competente, como quiera que el procedimiento ordinario aplicable a cada una de ellas no garantiza, por sí solo, la oportunidad que exige la atención de la emergencia.

Que, adicionalmente, las habilitaciones, permisos, autorizaciones, registros, certificados, conceptos, aprobaciones y demás títulos administrativos vigentes del sector transporte pueden vencer durante la vigencia de la emergencia sin que sus titulares puedan adelantar oportunamente los trámites ordinarios de renovación ante la autoridad competente, afectada igualmente por el sismo, con el consiguiente riesgo de pérdida de dichos títulos por causas ajenas a su voluntad y de interrupción de las actividades y servicios que amparan; que el régimen ordinario no contempla un mecanismo general, automático e inmediato que impida dicho efecto frente a una calamidad de esta magnitud, por lo cual resulta necesario y proporcional establecer una prórroga automática y temporal de la vigencia de dichos títulos, limitada al alcance, condiciones y obligaciones ya autorizados, sin extender derechos ni habilitar actividades no previamente autorizadas.

Que las medidas anteriores son temporales, territorialmente delimitadas, aplicables solo a obras directamente relacionadas con la emergencia, no autorizan obras nuevas ajenas a ella y obligan a publicar los actos, áreas intervenidas, medidas de manejo y resultados del seguimiento, lo cual permite preservar los principios de proporcionalidad, responsabilidad, publicidad y control.

De los Trámites ante el SUIIT

Que el parágrafo 1º del artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012 exceptúa del procedimiento previo ante el Departamento Administrativo de la Función Pública los trámites autorizados por decretos expedidos durante los estados de excepción con motivo de una catástrofe o emergencia natural; y frente a la necesidad de implementar de manera inmediata los procedimientos excepcionales directamente vinculados con la atención de la emergencia, resulta necesario y proporcional suspender, por un término breve y exclusivamente respecto de dichos procedimientos, la exigencia de inscripción previa en el SUIIT como condición de oponibilidad, sustituyéndola temporalmente por deberes reforzados de publicidad, información y posterior registro, sin habilitar la imposición de sanciones por obligaciones que no hayan sido efectivamente divulgadas.

Que las medidas previstas en este numeral no eliminan los controles sustantivos ambientales, culturales, prediales, sociales, sectoriales ni de gestión del riesgo aplicables a las intervenciones de infraestructura de transporte, sino que reorganizan su trámite para permitir una actuación concurrente, prioritaria, motivada y trazable durante la emergencia, bajo la competencia de las autoridades correspondientes y con sujeción a los principios de finalidad, necesidad, proporcionalidad, publicidad y control.

3.5. Apoyo Financiero a los Sistemas Integrados de Transporte y Sistemas Estratégicos de Transporte

Que, con fundamento en la información técnica disponible sobre los sistemas integrados y estratégicos de transporte público ubicados en los territorios afectados, se identificaron impactos derivados del sismo en la infraestructura, la operación, la demanda, el recaudo y la continuidad de la prestación del servicio.

Que dicha información permite advertir afectaciones extraordinarias y sobrevinientes atribuibles a la emergencia, cuya atención exige medidas excepcionales orientadas a preservar la continuidad del servicio público de transporte y a facilitar la rehabilitación de la infraestructura indispensable para su operación.

Que los entes gestores reportaron, según las particularidades de cada sistema, afectaciones en infraestructura física, componentes operacionales, estaciones, corredores, equipamientos y demás elementos necesarios para la adecuada prestación del servicio.

Que, en el caso del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali (SITM-MIO), Metro Cali S. A. reportó afectaciones estructurales y no estructurales en terminales, estaciones, patio-taller, infraestructura de control operacional y demás componentes asociados a la prestación del servicio, las cuales comprometen las condiciones de seguridad, funcionalidad y accesibilidad de la infraestructura y han generado restricciones

para la continuidad de la operación, cierres temporales, desvíos operacionales y operación parcial de determinados servicios.

Que Metro Cali S. A. reportó, adicionalmente, afectaciones en infraestructura esencial para la gestión y continuidad operacional del sistema, cuya atención requiere evaluaciones técnicas específicas para determinar el alcance de las intervenciones de reparación, rehabilitación o recuperación que resulten necesarias.

Que, respecto de la operación del SITM-MIO, Metro Cali S. A. informó una disminución significativa de la demanda de pasajeros frente al comportamiento habitual del sistema, así como necesidades extraordinarias asociadas a la continuidad operacional durante la emergencia, información que deberá ser verificada en la etapa de implementación conforme a la metodología que defina el Ministerio de Transporte.

Que los entes gestores reportaron, según las particularidades de cada sistema, afectaciones en infraestructura física, componentes operacionales, estaciones, corredores, equipamientos y demás elementos necesarios para la adecuada prestación del servicio.

Que AMABLE E.I.C.E. reportó que las afectaciones identificadas comprometen componentes de infraestructura indispensables para la seguridad, accesibilidad, funcionalidad y continuidad operacional del Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia, cuya atención deberá determinarse a partir de evaluaciones técnicas específicas y de la verificación que realice el Ministerio de Transporte en la etapa de implementación.

Que, por su parte, Megabús S. A. remitió información relacionada con afectaciones a la infraestructura de estaciones y carril exclusivo, la infraestructura del sistema Megacable y las oficinas del ente gestor, así como una proyección del déficit operacional asociado a la emergencia.

Que, con fundamento en la información reportada y verificada, se evidenció que las afectaciones derivadas del sismo han incidido, según las condiciones particulares de cada sistema, en la infraestructura, la operación y la prestación del servicio de transporte público y, cuando corresponda, en los ingresos asociados a su operación y en el cumplimiento de obligaciones, cronogramas y metas previstas.

Que el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, establece el régimen ordinario de cofinanciación de los sistemas de transporte público de pasajeros y permite a la Nación y a sus entidades descentralizadas realizar inversiones, dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo, con un mínimo del cuarenta por ciento (40%) y hasta por un setenta por ciento (70%) en proyectos de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR), respecto de los componentes expresamente previstos en dicha disposición.

Que, conforme al citado artículo, las inversiones susceptibles de cofinanciación comprenden el servicio de deuda, la infraestructura física, la adquisición predial, los planes de reasentamiento, los sistemas inteligentes de transporte y la adquisición total o parcial de determinados vehículos, y demás elementos allí previstos, sin incluir dentro de los componentes cofinanciables el déficit operacional de los sistemas.

Que, adicionalmente, para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, el artículo 2.2.1.2.1.3.3 del Decreto número 1079 de 2015 establece que los aportes de la Nación no podrán utilizarse para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros, lo cual impide acudir al mecanismo ordinario de cofinanciación para atender con recursos de la Nación el déficit operacional extraordinario y sobreviniente generado como consecuencia directa del sismo.

Que, si bien el régimen ordinario contempla la infraestructura física dentro de los componentes susceptibles de cofinanciación, su aplicación se encuentra sometida a las condiciones, requisitos y procedimientos establecidos para la estructuración y financiación de los respectivos proyectos, los cuales no permiten atender con la oportunidad requerida las necesidades extraordinarias e inmediatas de rehabilitación de la infraestructura directamente afectada por la calamidad pública, indispensables para restablecer las condiciones mínimas de operatividad y sostenibilidad de los sistemas.

Que, por lo anterior, los mecanismos ordinarios de cofinanciación resultan insuficientes y restrictivos para atender integral y oportunamente las afectaciones extraordinarias ocasionadas por el sismo del 10 de agosto de 2026, toda vez que, de una parte, no permiten destinar recursos de la Nación a cubrir el déficit operacional de los sistemas afectados y, de otra, no ofrecen un mecanismo específico y expedito para atender las necesidades inmediatas de rehabilitación de la infraestructura directamente afectada por la calamidad pública.

Que, en consecuencia, resulta necesario establecer, de manera temporal y excepcional, una habilitación legal que permita a la Nación cofinanciar el déficit operacional directamente atribuible al sismo del 10 de agosto de 2026, debidamente certificado por los respectivos entes gestores y verificado por el Ministerio de Transporte, así como apoyar la rehabilitación de la infraestructura física afectada que resulte necesaria para restablecer las condiciones mínimas de operatividad de los sistemas.

Que esta habilitación extraordinaria se circunscribe exclusivamente a las afectaciones directas, extraordinarias y verificables derivadas del sismo y no podrá utilizarse para asumir déficits operacionales acumulados con anterioridad a la fecha de la emergencia, financiar problemas estructurales de sostenibilidad de los sistemas, modificar permanentemente sus esquemas de financiación, ni sustituir las fuentes ordinarias existentes, con lo cual la

medida se limita a lo estrictamente necesario para contribuir a conjurar la crisis e impedir la extensión de sus efectos económicos y sociales.

Que, las afectaciones extraordinarias ocasionadas por el sismo pueden comprometer la continuidad y adecuada prestación del servicio público de transporte a cargo de los Sistemas Integrados de Transporte y Sistemas Estratégicos de Transporte, por lo que resulta necesario establecer mecanismos excepcionales de apoyo financiero, cuando dichas afectaciones se encuentren debidamente acreditadas y guarden relación directa con la emergencia.

Que, el apoyo financiero excepcional deberá articularse con los instrumentos y compromisos previstos en los respectivos Convenios de Cofinanciación, sin sustituir las obligaciones a cargo de las entidades territoriales y los entes gestores ni las fuentes ordinarias de financiación, y estará sujeto a las condiciones, criterios y límites que establezca el Ministerio de Transporte.

Que, en la siguiente tabla se evidencia las afectaciones en la infraestructura y déficit operacional de los sistemas, reportado oficialmente al Ministerio de Transporte por los entes gestores:

CUADRO REPORTES AFECTACIONES SISMO SISP					
Departamento	Municipio	Sistema	Presupuesto estimado		
			Infraestructura	Deficit Operacional	Total
Quindío	Armenia	SETP	Paraderos con Espacio Público	\$ 519.000.000,00	\$ 4.253.000.000,00
			Terminales de Ruta	\$ 184.000.000,00	
			Paraderos MTO	\$ 250.000.000,00	
			Renovación andenes	\$ 1.500.000.000,00	
			Rehabilitación Vial	\$ 1.200.000.000,00	
			Pisos y Talleres	\$ 800.000.000,00	
Valle del Cauca	Santiago de Cali	STM	Total	\$ 4.253.000.000,00	\$ 93.711.643.695,00
			Terminales, estaciones y demás infraestructura operativa del STM-M	\$ 15.600.000.000,00	
			Infraestructura Centro de Control de Operaciones/oficinas del STM-M	\$ 5.150.000.000,00	
			Total	\$ 20.750.000.000,00	
Risaralda	Pereira	STM Megabus	Vías, carriles exclusivos, estaciones e intercambiadores del BRT,	\$ 42.294.446.480	\$ 59.039.446.480,00
			Sistema de cable, infraestructura tecnológica y oficinas ente gestor.		

Fuente: Informes y soportes remitidos por los entes gestores al Ministerio de Transporte en respuesta a la solicitud del 25 de agosto de 2026. Radicados MT 20263031652472 - Megabus S.A.; 20263031652492 - Metro Cali S.A.; y 20263031653762 - [ente gestor Armenia]

4. MEDIDAS EN MATERIAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

4.1. Impacto Sobre el Sistema de Transporte y Logística Nacional

Que las afectaciones del terremoto constituyen una alteración real y actual del sistema de transporte y logística nacional, al comprometer infraestructura esencial para la movilidad de personas, bienes y asistencia humanitaria, y elevan el riesgo de interrupciones prolongadas en las cadenas de suministro; que dicha infraestructura –vial, fluvial, aeroportuaria y de los sistemas de transporte masivo y estratégico– compromete la continuidad de la prestación del servicio público esencial de transporte, en los términos del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 y del artículo 3° de la Ley 336 de 1996, lo que hace indispensable adoptar las medidas extraordinarias en materia contractual, presupuestal, de habilitación territorial y de gestión institucional que se desarrollan en este decreto, adicionales a las de cofinanciación de que tratan los considerandos siguientes.

Que la afectación generada por el sismo no solo impactó la infraestructura vial y de logística y transporte así como de servicios de apoyo al tránsito, sino también la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre automotor en las modalidades de pasajeros por carretera, mixto, especial (turístico y empresarial) colectivo e individual, comprometiendo la continuidad del servicio, la capacidad operativa de las empresas habilitadas, la situación económica de propietarios y conductores y el cumplimiento oportuno de obligaciones administrativas y regulatorias.

Que en los departamentos cobijados por la declaratoria de emergencia existen vehículos vinculados a empresas de transporte que sufrieron afectaciones directas o indirectas derivadas de daños en infraestructura, restricciones de movilidad, pérdida temporal de demanda, afectaciones y acceso a terminales de transporte, corredores estratégicos o centros integrales de transferencia modal.

Que resulta necesario adoptar medidas transitorias de flexibilización regulatoria que permitan garantizar la continuidad del servicio público de transporte, en las modalidades de transporte de carga, pasajeros por carretera, especial, mixto, colectivo municipal, distrital o metropolitano, preservar las fuentes de empleo asociadas al sector y facilitar la recuperación operacional de las empresas y propietarios afectados.

Que las condiciones extraordinarias derivadas de la emergencia pueden dificultar el cumplimiento de trámites administrativos, requisitos operacionales, renovaciones documentales y obligaciones de reporte a cargo de las empresas de transporte y demás actores del sector.

Que la alteración de la infraestructura vial y de los corredores de movilidad hace necesario habilitar mecanismos excepcionales para la modificación temporal de recorridos, rutas y esquemas operativos que garanticen la prestación eficiente y segura del servicio.

Facultades a la Superintendencia

Que la magnitud de los daños sobre la infraestructura portuaria, en particular en Buenaventura, ha llevado a que las sociedades portuarias, los operadores portuarios y los usuarios de los puertos adopten de manera informal protocolos de priorización de la

movilización y el despacho de mercancías, sin respaldo normativo expreso que les otorgue obligatoriedad y seguridad jurídica.

Que resulta necesario dotar de dicho respaldo a la Superintendencia de Transporte, orientando la priorización, en particular, hacia la carga estratégica para la atención humanitaria y el abastecimiento de las zonas afectadas.

Que el numeral 27.1 del artículo 27 de la Ley 1ª de 1991 asigna a la Superintendencia la vigilancia del cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias y los usuarios de los puertos, y el numeral 27.3 la faculta para expedir, mediante resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos; que, conforme al artículo 1º del Decreto número 2409 de 2018, las referencias a la Superintendencia General de Puertos y a la Superintendencia de Puertos y Transporte se entienden hechas a la Superintendencia de Transporte; y que los numerales 12 y 13 del artículo 5º del mismo decreto la facultan para decretar medidas especiales o provisionales e impartir instrucciones para la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura y servicios conexos, debiendo velar, conforme al inciso final de su artículo 4º, por el libre acceso, la seguridad y la legalidad en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

Que el presente decreto no crea una facultad nueva de instrucción, sino que autoriza, de manera excepcional y temporal, que dicha facultad se ejerza para establecer un orden preferente de movilización y despacho de la carga estratégica destinada a la atención humanitaria y al abastecimiento de la población afectada, como consecuencia de las afectaciones ocasionadas por el sismo sobre la infraestructura portuaria y las condiciones de movilización y abastecimiento en las zonas afectadas, orden que, bajo las reglas ordinarias de libre acceso e igualdad de trato entre los usuarios del puerto que la Superintendencia está llamada a hacer cumplir, no podría imponerse con la oportunidad requerida para atender las necesidades derivadas de la emergencia, por cuanto el régimen ordinario no contempla una habilitación específica que permita establecer dicha priorización en estas circunstancias excepcionales.

Que la medida se aplicará sin perjuicio de las competencias de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en materia de control aduanero de la mercancía y de la Dirección General Marítima en materia de seguridad de la navegación y de arribo y zarpe de las naves, con las cuales la Superintendencia coordinará la aplicación de los protocolos.

Que la facultad que se otorga a la Superintendencia de Transporte consiste, específicamente, en orientar y avalar los protocolos de priorización de movilización y despacho de mercancías que las sociedades portuarias, los operadores portuarios y los usuarios de los puertos adopten con ocasión de la emergencia, sin que ello implique la asunción de funciones de operación portuaria, la modificación de los contratos de concesión vigentes ni la creación de un nuevo régimen sancionatorio distinto del ya previsto en la ley.

Que dicha facultad se ejerce de manera temporal, circunscrita a las terminales ubicadas en los municipios comprendidos en el ámbito territorial del Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026, y únicamente hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, con lo cual la medida resulta necesaria para dotar de seguridad jurídica una práctica que las terminales ya vienen aplicando de facto, y proporcional en tanto no excede el objeto estrictamente requerido para garantizar la atención humanitaria y el abastecimiento de las zonas afectadas.

Que la medida conjura el daño porque permite priorizar de manera oportuna la carga estratégica destinada a la atención humanitaria y al abastecimiento de las zonas afectadas, se limita a las terminales ubicadas en los municipios comprendidos en el ámbito territorial de la declaratoria y se sujeta al término máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Que, si bien la Superintendencia de Transporte cuenta con facultades ordinarias de inspección, vigilancia, control e instrucción respecto de los sujetos sometidos a su supervisión, el régimen ordinario de libre acceso e igualdad de trato aplicable a la operación portuaria no establece una habilitación específica para imponer, con ocasión de una emergencia de esta naturaleza, un orden temporal y obligatorio de priorización en la movilización y despacho de mercancías estratégicas destinadas a la atención humanitaria, la rehabilitación de infraestructura y el abastecimiento básico de la población afectada. Por lo anterior, resulta necesario establecer una habilitación excepcional y transitoria que permita impartir dichas instrucciones hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Del Cumplimiento de Obligaciones

Que la atención directa de la emergencia por parte del Ministerio de Transporte y de sus entidades adscritas, así como la afectación de la operación de personas naturales y jurídicas con actividad acreditada en los departamentos comprendidos en el ámbito territorial del Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026, pueden impedir el cumplimiento oportuno de plazos y obligaciones administrativas a cargo de unas y otras, sin que ello deba traducirse en la pérdida de derechos ni en la imposición de sanciones por causas que no les sean imputables; que, en consecuencia, resulta necesario y proporcional habilitar la suspensión de términos y la ampliación de plazos, con las salvaguardas y límites temporales que se desarrollan en el presente decreto, sin que dicha suspensión se extienda a las actuaciones relacionadas con la protección de derechos fundamentales ni con la atención misma de la emergencia.

Que la suspensión de términos y la ampliación de plazos previstas comprenden los trámites, reportes, actuaciones administrativas y demás obligaciones formales a cargo de las entidades del sector transporte y de los particulares con actividad acreditada en los departamentos afectados, cuyo cumplimiento oportuno se vea impedido por la emergencia, y se hará efectiva mediante acto administrativo de carácter general que identifique las obligaciones cobijadas, sin necesidad de que cada interesado deba invocarla y acreditarla individualmente.

Que dicha habilitación resulta necesaria porque las figuras ordinarias de justificación de la mora por fuerza mayor o caso fortuito, previstas en el artículo 164 y siguientes de la Ley 1437 de 2011, operan únicamente caso por caso, a solicitud del interesado y previa acreditación individual, mecanismo que, frente a la magnitud y generalidad de la afectación causada por el sismo, resultaría insuficiente en términos de oportunidad y cobertura para evitar la pérdida generalizada de derechos o la imposición de sanciones; y que, en todo caso, la suspensión y ampliación de plazos se limita a las obligaciones formales y no exonera del cumplimiento sustancial una vez superadas las circunstancias que la motivan.

Medidas Operacionales del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor

Que la vigencia de las tarjetas de operación de los vehículos vinculados a empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros y de carga habilitadas en los municipios comprendidos en el ámbito territorial del Decreto número 1261 de 2026 modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026 puede verse comprometida por la imposibilidad material, derivada de la emergencia, de adelantar oportunamente los trámites de renovación ante la autoridad de transporte competente.

Que el carácter esencial del servicio público de transporte, reconocido por el artículo 5º de la Ley 336 de 1996 y desarrollado por la Corte Constitucional en la Sentencia C-033 de 2014, exige garantizar su continuidad y evitar que dificultades administrativas ajenas a la voluntad de los propietarios y las empresas afectadas se traduzcan en la salida de vehículos habilitados del servicio; que, en consecuencia, resulta necesario y proporcional prorrogar de manera transitoria y automática la vigencia de las tarjetas de operación próximas a vencer, sin perjuicio de que las empresas y propietarios cumplan posteriormente con los trámites ordinarios de renovación una vez superadas las condiciones excepcionales que motivan la medida.

Que las normas que regulan la habilitación de las empresas de transporte público terrestre automotor, exigen acreditar y mantener una capacidad transportadora mínima como condición para la prestación del servicio.

Que la afectación de vehículos, conductores y demás activos vinculados a empresas habilitadas en los municipios comprendidos en el ámbito territorial del Decreto número 1261 de 2026 modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026 puede impedir a dichas empresas mantener, de manera transitoria, el nivel de capacidad transportadora exigido, con el consiguiente riesgo de pérdida de la habilitación por causas ajenas a su voluntad.

Que, en consecuencia, resulta necesario y proporcional flexibilizar de manera temporal la exigencia de capacidad transportadora mínima, exclusivamente respecto de las empresas cuya afectación haya sido acreditada, sin que ello suponga la eliminación de los requisitos de seguridad, habilitación técnica o mecánica exigibles para la prestación del servicio, y sin perjuicio de que, superadas las condiciones excepcionales, deba acreditarse nuevamente el cumplimiento pleno de dicha exigencia, porque la afectación de vehículos, conductores y demás activos vinculados a empresas habilitadas puede impedirles mantener, de manera transitoria, el nivel de capacidad transportadora exigido, con el consiguiente riesgo de pérdida de la habilitación por causas ajenas a su voluntad, y porque el régimen ordinario no contempla un mecanismo general e inmediato que permita suspender de manera colectiva esa exigibilidad frente a una calamidad de esta naturaleza.

Que resulta necesario y proporcional prorrogar de manera transitoria y automática la vigencia de las tarjetas de operación próximas a vencer, por un término de hasta seis (6) meses, como plazo prudencial y razonable para permitir la recuperación o adecuación de la infraestructura física y tecnológica de las sedes de las autoridades de transporte competentes y de los organismos ante los cuales se adelantan los trámites respectivos, cuando esta haya resultado afectada por el sismo, así como para restablecer progresivamente la capacidad institucional requerida para tramitar las renovaciones ordinarias, sin perjuicio de que las empresas y propietarios cumplan posteriormente con dichos trámites una vez superadas las condiciones excepcionales que motivan la medida.

Que el término de hasta seis (6) meses previsto para la prórroga automática de las tarjetas de operación constituye un plazo prudencial y razonable para permitir la recuperación o adecuación de la infraestructura física y tecnológica de las sedes de las autoridades de transporte competentes y de los organismos ante los cuales se adelantan los trámites respectivos, cuando esta haya resultado afectada por el sismo, así como para restablecer progresivamente la capacidad institucional necesaria para tramitar las renovaciones ordinarias, evitando que una imposibilidad material derivada de la emergencia genere la salida de vehículos habilitados del servicio público de transporte por causas no imputables a las empresas o propietarios.

Que esta medida permite que las empresas afectadas continúen prestando el servicio con la flota efectivamente disponible, evitando que una afectación operativa derivada de

la emergencia se traduzca en una interrupción adicional de la oferta de transporte en los departamentos afectados.

Que las facultades de inspección, vigilancia y control que ejerce la Superintendencia de Transporte, en los términos del Decreto número 2409 de 2018, presuponen el cumplimiento oportuno, por parte de los sujetos vigilados, de reportes, visitas, respuestas a requerimientos y demás actuaciones sujetas a plazo, cuyo cumplimiento puede verse impedido por las condiciones materiales derivadas del sismo.

Que, en consecuencia, resulta necesario y proporcional habilitar la posibilidad de suspender temporalmente dichos términos y la ampliación de los plazos administrativos aplicables, sin que ello implique la suspensión de las facultades de supervisión, prevención y control a cargo de la Superintendencia, ni la condonación de las obligaciones sustanciales de los sujetos vigilados, las cuales deberán cumplirse una vez superadas las circunstancias excepcionales que motivan la medida.

Que la afectación de la infraestructura vial y de los corredores de movilidad en los municipios comprendidos en el ámbito territorial del presente decreto hace necesario habilitar mecanismos excepcionales que permitan a la autoridad de transporte y a las empresas habilitadas modificar de manera temporal los horarios, las frecuencias y los despachos autorizados, así como los recorridos de las rutas afectadas, y celebrar convenios de colaboración operacional entre empresas para atender la demanda no cubierta, sin que ello altere la naturaleza de las habilitaciones y permisos ya otorgados ni genere derechos distintos a los allí reconocidos; que dichas modificaciones deben sujetarse a la aprobación previa de la autoridad de transporte competente, limitarse estrictamente a lo indispensable para garantizar la prestación continua, segura y eficiente del servicio mientras subsistan las afectaciones derivadas del sismo, y quedar sin efecto al vencimiento del término previsto para cada medida, salvo que la autoridad competente disponga su terminación anticipada cuando desaparezcan las causas que la motivaron.

Que, en relación con la autorización temporal para celebrar convenios de colaboración empresarial sin autorización previa del Ministerio de Transporte, el término de seis (6) meses constituye un plazo prudencial, razonable y proporcionado para atender la alteración excepcional de la demanda de transporte ocasionada por el sismo, los cierres, desvíos, restricciones de movilidad y afectaciones en terminales, corredores e infraestructura de apoyo. Dicho término permite que las empresas de transporte público de pasajeros por carretera ajusten transitoriamente su operación y utilicen capacidades disponibles de otras empresas mientras se estabiliza progresivamente la demanda y esta retorna a niveles de normalidad que puedan ser atendidos mediante los esquemas ordinarios de operación, sin necesidad de acudir a convenios de colaboración empresarial excepcionales.

Que las empresas de transporte terrestre automotor sujetas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte deben atender, en condiciones ordinarias, los deberes de reporte de información previstos en el Sistema de Información y Control del Transporte Terrestre Automotor (SICOV) y en el marco del Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (SARLAFT), cuyo cumplimiento oportuno puede verse afectado por las condiciones materiales derivadas del sismo, tales como la afectación de instalaciones, la interrupción de la conectividad y la indisponibilidad de personal.

Que, particularmente respecto de las actualizaciones documentales y los reportes administrativos periódicos asociados al SARLAFT, el régimen ordinario no prevé un mecanismo general e inmediato que permita diferir temporalmente su presentación cuando el sujeto obligado se encuentre directamente afectado por una calamidad pública de esta naturaleza. Sin desconocer la finalidad protectora de dichos mecanismos de supervisión ni relevar a los sujetos vigilados de su cumplimiento, resulta necesario y proporcional suspender de manera temporal y exclusivamente respecto de los sujetos ubicados en los departamentos afectados los términos para la transmisión de dicha información, sustituyendo su exigibilidad inmediata por deberes reforzados de reporte diferido, sin que ello comporte la suspensión de las facultades de supervisión, prevención y control a cargo de la Superintendencia de Transporte.

Que el término de seis (6) meses previsto para la suspensión de la exigibilidad de los reportes y obligaciones relacionadas con plataformas tecnológicas de información sectorial, incluida la obligación de reporte en SICOV, constituye un plazo prudencial, razonable y proporcionado para permitir la recuperación o adecuación de la infraestructura física, tecnológica y operativa afectada por el sismo, así como la normalización progresiva de la conectividad, los sistemas de información, los equipos, archivos, soportes y capacidades administrativas requeridas para realizar los reportes ordinarios. Dicho término busca evitar que la imposibilidad material de transmitir oportunamente la información, por causas directamente asociadas a la emergencia, genere incumplimientos formales o sanciones por hechos no imputables a los sujetos obligados, sin que ello implique suspender las obligaciones sustanciales de seguridad, mantenimiento, control operacional, conservación de la información o supervisión a cargo de las autoridades competentes.

Que los hechos que dieron lugar a la declaratoria de emergencia pueden ocasionar daños, restricciones de acceso, condiciones de inseguridad o imposibilidad material de funcionamiento en las sedes desde las cuales operan los organismos de tránsito y los organismos de apoyo a los servicios de tránsito ubicados en los territorios afectados, comprometiendo la continuidad y el restablecimiento oportuno de los servicios que estos prestan a la ciudadanía; que el régimen ordinario no contempla un mecanismo general, inmediato y transitorio que permita establecer condiciones especiales de operación para

el traslado de dichas sedes cuando su funcionamiento se encuentre afectado por una calamidad pública de esta naturaleza, por lo que resulta necesario facultar temporalmente al Ministerio de Transporte para adoptar dichas condiciones, sin modificar la jurisdicción ni las competencias de los respectivos organismos y garantizando la seguridad en la prestación del servicio.

Que el artículo 4° del Decreto número 1001 de 2026 eliminó, entre municipios contiguos, la exigencia de Planilla Única de Viaje Ocasional para la prestación del servicio de transporte público individual tipo taxi, medida cuya entrada en vigencia presupone la implementación de los mecanismos técnicos de verificación por parte de las autoridades de tránsito y transporte municipales; que las afectaciones derivadas del sismo, particularmente las restricciones de movilidad y las afectaciones de los corredores viales en los municipios comprendidos en el ámbito territorial del presente decreto, hacen necesario mantener temporalmente mecanismos de control y trazabilidad sobre la movilización de dichos vehículos; que el régimen ordinario no contempla un mecanismo específico e inmediato que permita diferir temporalmente la aplicación de dicha disposición exclusivamente en los territorios afectados por una calamidad pública de esta naturaleza; y que, por ello, resulta necesario y proporcional suspender provisionalmente su aplicación en dichos municipios, durante la vigencia de la situación de desastre declarada con ocasión del sismo del 10 de agosto de 2026, sin exceder el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Que las medidas que se adoptan mediante el presente decreto guardan conexidad directa y específica con las causas que dieron lugar a la declaratoria del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica contenida en el Decreto número 1261 de 2026, y desarrollan puntualmente las líneas de acción anunciadas en su parte considerativa en materia de transporte a que se refiere el considerando anterior; se orientan de manera exclusiva a restablecer la conectividad y el funcionamiento del sistema de transporte afectado por el sismo del 10 de agosto de 2026 y a impedir la extensión de sus efectos sobre la prestación del servicio público de transporte.

Que dichas medidas son necesarias, en el plano fáctico y en el jurídico, porque no existen instrumentos ordinarios idóneos que permitan lograr el mismo fin con la celeridad que impone la emergencia; resultan proporcionales a la gravedad de los hechos descritos, en tanto se circunscriben al ámbito territorial de la declaratoria, son de carácter transitorio y no restringen los derechos y libertades intangibles de que trata el artículo 4° de la Ley 137 de 1994; y no comportan discriminación alguna, en tanto se aplican por igual a todas las entidades, entes gestores y particulares que se encuentren en los supuestos de hecho previstos en cada artículo.

Que, adicionalmente, estas medidas no suspenden ni derogan las competencias ordinarias de las entidades del sector transporte, sino que remueven barreras legales concretas que impedían su ejercicio oportuno, y se sujetan a los mecanismos de seguimiento, trazabilidad y control fiscal previstos en este decreto, en los términos de los juicios de finalidad, conexidad, necesidad, proporcionalidad y no discriminación desarrollados por la jurisprudencia constitucional en relación con los decretos legislativos expedidos al amparo del artículo 215 de la Constitución Política.

Que, para la correcta ejecución de las medidas de que trata el presente decreto, resulta necesario facultar al Ministerio de Transporte para que, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y las demás entidades competentes, determine la metodología, los requisitos y el procedimiento operativo correspondiente.

5. MEDIDAS EXCEPCIONALES DE SEGURIDAD VIAL PARA LA ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA

Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en desarrollo de las competencias que le asignan los artículos 2°, 3° y 9° de la Ley 1702 de 2013, el artículo 177 de la Ley 2294 de 2023 y el Decreto número 787 de 2015, requiere ejecutar directamente o contratar la ejecución de programas y proyectos de seguridad vial dirigidos a identificar, prevenir y mitigar riesgos de siniestralidad en la infraestructura vial nacional, departamental y municipal afectada por el sismo, en los corredores de desvío y rutas alternas habilitados con ocasión de la emergencia, y en los demás tramos que soporten incrementos de tránsito durante las fases de atención, rehabilitación, reconstrucción y restablecimiento de la movilidad.

Que la reapertura de corredores con tránsito parcial, la habilitación de rutas alternas y la ejecución simultánea de obras en los departamentos objeto de la declaratoria introducen riesgos previsible —cambios repentinos de circulación, superficies inestables, obstáculos y maquinaria, señalización insuficiente, iluminación limitada y concurrencia de vehículos de emergencia, carga, motociclistas, ciclistas y peatones—, agravados por el hecho de que motociclistas, peatones y ciclistas representan el 88 % de las víctimas fatales de siniestros viales en el país, según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial recogidas en el Decreto número 1430 de 2022; que dichos riesgos no pueden ser atendidos con la celeridad que exige la emergencia mediante los instrumentos ordinarios ya disponibles de la Agencia.

Que las competencias ordinarias de la Agencia, contenidas en el artículo 9° de la Ley 1702 de 2013 y en el artículo 9° del Decreto número 787 de 2015, están formuladas en términos de planeación, coordinación, evaluación y promoción, y no contienen una habilitación expresa, inmediata y suficiente para ejecutar o contratar la ejecución de intervenciones físicas de mitigación sobre infraestructura cuya titularidad y administración corresponde a terceros, en múltiples jurisdicciones y de manera simultánea; que, en

condiciones ordinarias, la intervención de puntos y tramos críticos por parte de la Agencia se adelanta mediante ciclos de postulación territorial, priorización, celebración de convenios interadministrativos en los términos del artículo 95 de la Ley 489 de 1998 y aporte de contrapartida por parte del ente territorial o del administrador vial, procedimiento adecuado para una programación ordinaria de la inversión, pero materialmente inidóneo frente a un evento que generó riesgos simultáneos en numerosos municipios y corredores administrados por distintas entidades, y que además discrimina de facto en contra de los municipios con menor capacidad fiscal, usualmente los más afectados.

Que, en consecuencia, la presente medida habilita a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para ejecutar directamente o contratar la ejecución de las intervenciones preventivas de seguridad vial de que trata este decreto, sin necesidad de convenio interadministrativo ni de aporte de contrapartida por parte de la entidad territorial o del administrador vial, hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, removiendo así la barrera identificada en el considerando anterior.

Que la medida ejecuta de manera acelerada los objetivos ya vigentes del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado mediante el Decreto número 1430 de 2022, y del enfoque de Sistema Seguro adoptado por la Ley 2251 de 2022, sin crear instrumentos técnicos nuevos, pues la Agencia dispone ya de la metodología de auditorías e inspecciones de seguridad vial adoptada mediante la Resolución número 20213040035705 de 2021 y del Manual de Señalización Vial de Colombia adoptado mediante la Resolución número 20243040045005 de 2024; que la habilitación se sujeta a controles reglados que excluyen la discrecionalidad no reglada, en tanto cada intervención debe corresponder a un punto o tramo identificado, formalizarse mediante acta que determine las medidas, las responsabilidades de las partes y las condiciones de entrega, recepción, operación y mantenimiento, y coordinarse con las autoridades de tránsito y con las entidades responsables de la infraestructura, sin que en ningún caso se transfiera su titularidad, administración, conservación u operación.

Que la medida es proporcional frente al bien jurídico que protege —la vida y la integridad personal de los usuarios de la vía—, pues se limita a intervenciones de bajo costo unitario, técnicamente estandarizadas y reversibles, no genera cargas nuevas para las entidades territoriales ni para los particulares y, por el contrario, las libera de la contrapartida antes exigida; que su financiación se sujeta a los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, a la Subcuenta Sismo 2026 del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y al presupuesto de inversión de la Agencia, sin que el presente artículo cree gasto nuevo, ordene traslados presupuestales, genere vigencias futuras ni constituya apropiación automática, quedando cada intervención condicionada a la disponibilidad presupuestal y a la destinación legal de la fuente respectiva, y sujeta a los mecanismos de trazabilidad, control fiscal y al control automático de constitucionalidad previstos para los decretos legislativos expedidos al amparo del artículo 215 de la Constitución Política.

Que, si bien el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado mediante el Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 de 2026, tiene una duración constitucionalmente limitada, los efectos materiales ocasionados por el sismo del 10 de agosto de 2026 sobre la infraestructura, la operación, la prestación de los servicios públicos esenciales de transporte, la logística, la movilidad de personas y bienes, el abastecimiento y la capacidad institucional de las autoridades y actores del sector transporte no se agotan necesariamente con el vencimiento del término formal de la declaratoria. En efecto, la atención, mitigación, rehabilitación, recuperación y reconstrucción de la infraestructura y de los servicios afectados exige adelantar actuaciones técnicas, administrativas, contractuales, presupuestales, ambientales, prediales, sociales, arqueológicas, operacionales y de control que, aunque deben ser habilitadas durante el marco temporal propio del estado de excepción y guardar conexidad directa y específica con los hechos que lo motivaron, requieren un término cierto y razonable para su activación, ejecución, seguimiento, cierre o liquidación, sin que ello implique extender la vigencia del Estado de Emergencia ni conferir facultades excepcionales indefinidas.

Que, por lo anterior, resulta necesario y proporcional establecer una regla temporal clara, objetiva y verificable para el ejercicio de las facultades, medidas y procedimientos excepcionales previstos en el presente decreto, de manera que, salvo los términos especiales expresamente establecidos, estos puedan ejercerse o aplicarse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, únicamente respecto de actuaciones que conserven relación directa y específica con la atención, mitigación, rehabilitación, recuperación o reconstrucción derivada del sismo del 10 de agosto de 2026. Este límite temporal permite asegurar la transitoriedad de las medidas, evita que las habilitaciones excepcionales se prolonguen de manera indefinida, preserva la seguridad jurídica de las autoridades y de los particulares afectados, y garantiza que, vencido dicho término, no puedan iniciarse nuevas actuaciones con fundamento en el régimen excepcional, sin perjuicio de la culminación de aquellas válidamente iniciadas, causadas, aprobadas, priorizadas o contratadas dentro del plazo señalado y de la aplicación de los términos especiales previstos en el decreto.

Cumplimiento de requisitos transversales

Que las medidas adoptadas en el presente decreto respetan las prohibiciones para el ejercicio de las facultades extraordinarias reconocidas en la Constitución Política, la Ley 137 de 1994 y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por Colombia. Estas medidas no vulneran el núcleo esencial de derechos fundamentales, no interrumpen el normal funcionamiento de las ramas del poder público y los demás órganos del Estado,

así como tampoco suprimen los organismos y las funciones básicas de acusación y juzgamiento.

Que las disposiciones que se dictan en este decreto no afectan el catálogo de derechos y libertades fundamentales previsto en la Ley 137 de 1994, particularmente en su artículo 4, ni contrarían de manera específica la Constitución Política, los tratados internacionales, ni el marco de referencia de la actuación del Ejecutivo en el estado de emergencia económica, social y ecológica.

Que, adicionalmente, los juicios de motivación suficiente y de necesidad jurídica se verifican de manera individual respecto de cada una de las medidas excepcionales adoptadas en el presente decreto. En consecuencia, la parte motiva identifica, para cada medida, las circunstancias concretas derivadas del sismo que justifican su adopción, su relación directa y específica con la atención de la emergencia y las razones por las cuales los mecanismos previstos en el régimen ordinario resultan insuficientes para alcanzar, con la oportunidad requerida, la finalidad perseguida.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1°. *Ámbito de aplicación y acreditación de la afectación.* Las medidas previstas en este decreto se aplicarán exclusivamente en los municipios comprendidos en el ámbito territorial establecido en el artículo 1° del Decreto número 1261 de 2026 modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026, incluidos aquellos que posteriormente sean incorporados a dicho ámbito territorial mediante decreto legislativo expedido con ocasión de la misma calamidad pública derivada del terremoto del 10 de agosto de 2026 y respecto de personas naturales o jurídicas cuya afectación directa por el sismo del 10 de agosto de 2026 haya sido acreditada por las autoridades que integran el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, mediante los registros oficiales vigentes o los mecanismos complementarios de acreditación que se establezcan. La ausencia inicial en un registro no impedirá acreditar la afectación por otros medios verificables.

Parágrafo 1°. Todas las medidas contenidas en el presente decreto deben encaminarse única y exclusivamente a conjurar las causas de la perturbación y a impedir la extensión o agravación de los efectos de la calamidad pública declarada mediante el Decreto número 1261 de 2026.

CAPÍTULO II

Régimen contractual especial, pago por uso de infraestructura y apoyo a las entidades territoriales

Artículo 2°. *Intervenciones adicionales en los contratos de concesión y de asociación público-privada a cargo de la ANI.* Durante los seis (6) meses siguientes a la finalización de la Emergencia Económica, Social y Ecológica declarada mediante el Decreto número 1261 de 2026, modificado por el Decreto número 1348 de 2026, en los contratos de concesión o de asociación público-privada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura o del Ente Territorial habilitado a través de convenio interadministrativo, se podrán realizar intervenciones o actividades adicionales y transitorias a las previstas en el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 en la infraestructura afectada por el sismo del 10 de agosto de 2026 o que tenga un vínculo directo con su manejo, con el objetivo de conjurar los efectos de la emergencia o impedir su expansión, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- que la infraestructura por intervenir se encuentre dentro de los municipios del área de influencia del alcance del contrato;
- que las obras o intervenciones a ejecutar no hagan parte del alcance del contrato;
- que no exista otro contrato vigente cuyo objeto comprenda dicha infraestructura;
- que el contratista cuente con la capacidad técnica, financiera y operativa, y con equipos y personal movilizados en la zona; y
- que se cuente con una fuente de recursos para financiar dichas intervenciones o actividades y los demás gastos que se generen en su ejecución, incluyendo sin limitarse su vigilancia.

Parágrafo 1°. El procedimiento para la ejecución de estas intervenciones o actividades inicia cuando la ANI notifica al Concesionario su decisión de implementarlas, fijando el término máximo para presentar el proyecto respectivo. Dentro de dicho plazo, el Concesionario debe presentar a la ANI o al Ente Territorial habilitado y al Interventor del proyecto las condiciones específicas del mismo, incluyendo financiación, ejecución, cantidades, precios unitarios y sus costos asociados para los ítems típicos, o precios de mercado para actividades distintas, como referencia para costear cada obra al momento de surgir la necesidad. El Interventor deberá emitir concepto dentro de los ocho (8) días calendario siguientes al recibo de la documentación.

Emitido el concepto favorable por parte de la interventoría, las Partes acordarán los precios unitarios y sus costos asociados, o los precios de mercado aplicables. La aprobación de las intervenciones o actividades se materializará mediante la suscripción de un modificatorio al contrato, en el que se determinen las condiciones aplicables y se amplíe el alcance del contrato, el cual será suscrito por el concesionario, la interventoría y la Agencia Nacional de Infraestructura o el Ente Territorial habilitado. De igual forma,

se deberá modificar el contrato de interventoría para garantizar la vigilancia de las intervenciones adicionales.

Parágrafo 2°. La adquisición de los predios requeridos para las intervenciones o actividades estará a cargo del Concesionario, quien desarrollará dicha labor en favor de la ANI, conforme a lo establecido en el artículo 34 de la Ley 105 de 1993, de conformidad con el Capítulo VII de la Ley 1523 de 2012.

Parágrafo 3°. La habilitación al Ente Territorial mediante convenio interadministrativo opera de manera estricta y exclusiva respecto de la infraestructura vinculada al contrato de concesión o de asociación público-privada a cargo de la ANI, o de aquella que cuente con un vínculo directo con el manejo de la emergencia, y se condiciona a la inexistencia de otro contrato vigente cuyo objeto principal comprenda de manera específica las obras de conjuración de la emergencia. El convenio interadministrativo funge exclusivamente como título habilitante de coordinación institucional, sujeto a los requisitos y salvaguardas previstos en este artículo, sin alterar las reglas generales de contratación de la administración pública ni la titularidad, administración u operación de la infraestructura intervenida. En todo caso, el acuerdo y la ejecución de las intervenciones adicionales a que se refiere el presente artículo por parte del Ente Territorial habilitado requerirán la aprobación previa, expresa y escrita de la ANI.

Parágrafo 4°. Las partes acordarán la forma de retribuir estas intervenciones, con cargo a los recursos públicos de la ANI o del ente territorial habilitado, la utilización de recursos disponibles en los patrimonios autónomos de las concesiones o de los esquemas de APP que no tengan una destinación específica y ampliación de los plazos de los contratos de concesión o asociaciones público privadas.

En caso de que las intervenciones adicionales se financien con cargo a recursos públicos de la ANI o del ente territorial habilitado, o por medio de la utilización de recursos disponibles en los patrimonios autónomos de las concesiones o de los esquemas de APP que no tengan una destinación específica, para acordar y ejecutar las intervenciones adicionales a las que se refiere el presente artículo, deberá atenderse el régimen jurídico aplicable a la respectiva fuente de financiación, así como al aplicable al contratante y al ejecutor de los recursos. En consecuencia, previamente deberá contarse, según corresponda, con el certificado de disponibilidad presupuestal o el instrumento que haga sus veces, de conformidad con la naturaleza de la fuente de financiación, el régimen presupuestal aplicable y las demás disposiciones vigentes. Las intervenciones adicionales deberán estar amparadas por los recursos correspondientes y cumplir los requisitos, autorizaciones y procedimientos exigibles para su ejecución, en este caso, la ejecución de las intervenciones adicionales no formará parte del esquema de retribución.

En caso de que la ANI o el ente territorial habilitado no cuenten con disponibilidad de recursos públicos o no se considere viable la utilización de recursos disponibles en los patrimonios autónomos de las concesiones o de los esquemas de APP que no tengan una destinación específica, podrán, de común acuerdo, modificar el esquema de retribución por medio de la ampliación de plazo, como mecanismo de pago de las intervenciones adicionales que se acuerden.

Parágrafo 5°. Para la suscripción del modificatorio de que trata el presente artículo, no se requerirá adelantar los trámites ni obtener las aprobaciones previas establecidas en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios. Sin perjuicio de lo anterior, una vez perfeccionada la modificación contractual, se tendrá que surtir el trámite de seguimiento a las obligaciones contingentes de que trata la Ley 448 de 1998 y sus decretos reglamentarios.

Artículo 3°. *Reconocimiento y pago por el uso de infraestructura, equipos y maquinaria privados.* Para efectos de la utilización de infraestructura de transporte, equipos y maquinaria privados que se requiera, en los términos del artículo 63 de la Ley 1682 de 2013, con ocasión de los hechos que motivaron la declaratoria del Decreto número 1261 de 2026, la compensación económica se determinará, causará y pagará conforme a las reglas del presente artículo, sin que sea necesario el acuerdo previo con el propietario o tenedor, ni esperar la superación de la emergencia prevista en el citado artículo 63 y en las normas que lo reglamentan contenidas en el artículo 2.4.9.1.1. y siguientes del Decreto número 1079 de 2015, adicionado por el Decreto número 602 de 2017. El uso será temporal y se limitará a lo estrictamente necesario para la atención de la emergencia. En cualquier caso, la facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo 1°. De todo uso se levantará un acta en la que consten la identificación del equipo o infraestructura, los datos del propietario o tenedor, el estado en que se recibe, las fechas y horas de inicio y terminación, las horas o días de uso efectivo, la indicación de si el propietario o tenedor suministró operador, combustible o insumos, y la finalidad atendida. El acta será suscrita por el funcionario que designe la entidad o autoridad que disponga el uso y por el propietario o tenedor; si este se niega a firmar, se dejará constancia ante la autoridad de policía o dos testigos, sin que dicha negativa afecte el derecho a la compensación. El acta constituye título suficiente para el reconocimiento y pago.

Parágrafo 2°. La compensación corresponderá a la tarifa de alquiler de mercado del equipo, maquinaria o infraestructura por hora o día de uso efectivo, según conste en el acta, y se determinará en el siguiente orden:

- los precios de alquiler pactados para el mismo tipo de equipo en contratos vigentes de la entidad o de otras entidades del sector transporte en el mismo municipio;

b) en su defecto, los costos horarios de equipo contenidos en las listas de precios de referencia y en los análisis de precios unitarios del Instituto Nacional de Vías vigentes para la región;

c) en su defecto, el promedio de al menos tres (3) cotizaciones de proveedores de la zona o de publicaciones técnicas especializadas de circulación nacional.

Tratándose de infraestructura, la compensación se determinará con base en las tarifas que el propietario u operador cobre ordinariamente a terceros por su uso, descontados los costos en que no haya incurrido. La tarifa incluirá el operador, el combustible y los insumos cuando el propietario o tenedor los haya suministrado, según conste en el acta.

El Ministerio de Transporte o las entidades adscritas, dentro de los quince (15) días siguientes a la vigencia de este decreto, elaborarán y expedirán una tabla de tarifas de referencia elaborada con esta metodología, que se aplicará mientras no se acredite un valor distinto conforme a este párrafo, garantizando el derecho de contradicción de los administrados.

Parágrafo 3°. La compensación se pagará dentro de los treinta (30) días siguientes a la radicación del acta y sus soportes, sin que sea necesario esperar el fin de la emergencia. El procedimiento administrativo de pago respetará el debido proceso y las garantías consagradas en el artículo 58 de la Constitución Política. Las entidades podrán reconocer pagos parciales por períodos ya causados. Si el propietario o tenedor no acepta la tarifa aplicada, la entidad pagará el valor que resulte de ella y aquel podrá pedir, dentro de los treinta (30) días siguientes al pago, que la diferencia se determine mediante dictamen de un evaluador inscrito en el Registro Abierto de Evaluadores de que trata la Ley 1673 de 2013, designado de común acuerdo o, en su defecto, por la entidad de una terna propuesta por el propietario; el costo del dictamen lo asumirá la entidad. El dictamen servirá de base para el reconocimiento de la diferencia, sin perjuicio de que las partes acudan a los mecanismos alternativos de solución de conflictos o a la jurisdicción de lo contencioso administrativo, y sin que la aceptación del pago implique renuncia a ese reclamo.

Parágrafo 4°. El deterioro anormal, la destrucción o la pérdida del equipo o infraestructura durante el uso serán reconocidos adicionalmente, previo avalúo practicado por un evaluador inscrito en el Registro Abierto de Evaluadores, sin perjuicio de las coberturas de seguros existentes. No habrá lugar a compensación cuando el uso corresponda a obligaciones ya exigibles al contratista, concesionario o agente privado en virtud de un contrato o concesión vigente, ni cuando el propietario o tenedor haya convenido el uso a título gratuito.

Parágrafo 5°. Los reconocimientos se atenderán con cargo a la Subcuenta Sismo 2026 del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, a los recursos propios de la entidad que dispuso el uso o a los recursos extraordinarios asignados a la entidad. El pago efectuado conforme a este artículo y al acta de uso se entenderá realizado con fundamento legal suficiente, sin perjuicio de la responsabilidad que se derive de pagos indebidos, no soportados o en exceso de la tarifa.

Artículo 4°. *Intervención transitoria de infraestructura aeroportuaria y aeronáutica de propiedad territorial.* La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil podrá, de manera excepcional y transitoria, ejecutar directamente obras de atención, rehabilitación, mantenimiento y reconstrucción sobre infraestructura aeroportuaria y aeronáutica de propiedad de departamentos, distritos o municipios que haya resultado afectada como consecuencia directa de las circunstancias que dieron lugar a dicha declaratoria.

La facultad prevista en el presente artículo únicamente podrá ejercerse cuando:

- La respectiva entidad territorial solicite expresamente la intervención;
- Certifique que no cuenta con capacidad financiera, técnica o de personal suficiente para atender oportunamente la infraestructura afectada;
- Se acredite técnicamente la afectación directa derivada de los hechos que motivaron la declaratoria de emergencia;
- La infraestructura objeto de intervención corresponda al ámbito de competencias y capacidad técnica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil; y
- La actuación se formalice mediante convenio interadministrativo, acta o instrumento de coordinación en el que se identifiquen la infraestructura afectada, las actividades por ejecutar, el plazo estimado, las obligaciones de las partes y las condiciones para la entrega de las obras.

Las intervenciones podrán financiarse con recursos propios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, con recursos de la Subcuenta Sismo 2026 del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres o con los recursos extraordinarios que se asignen para la atención de la emergencia, de conformidad con la disponibilidad presupuestal y las normas aplicables.

Parágrafo 1°. La ejecución de las obras previstas en este artículo no modifica la propiedad, la naturaleza jurídica, la clasificación, la administración ni la titularidad de la infraestructura intervenida, ni implica transferencia permanente de competencias a la Nación. La intervención tendrá carácter exclusivamente temporal y estará limitada a las actuaciones estrictamente necesarias para atender los efectos de la emergencia.

Parágrafo 2°. Finalizada la intervención, la infraestructura será entregada a la respectiva entidad territorial mediante acta de recibo, a partir de la cual esta reasumirá integralmente las actividades de administración, operación, mantenimiento y conservación que le correspondan conforme al ordenamiento jurídico. Las garantías constituidas con

ocasión de las obras podrán hacerse efectivas en beneficio de la entidad territorial cuando corresponda.

Parágrafo 3°. La habilitación prevista en este artículo, no constituye autorización automática de gasto ni genera obligación de intervención respecto de una infraestructura determinada. Cada actuación requerirá evaluación individual previa que permita identificar la infraestructura afectada, acreditar la afectación derivada de la emergencia, determinar la necesidad y alcance de la intervención, verificar la competencia de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, identificar la fuente de financiación correspondiente y acreditar la disponibilidad presupuestal aplicable.

Parágrafo 4°. Cuando la infraestructura objeto de intervención sea de propiedad territorial, el instrumento de coordinación correspondiente deberá definir, según resulte aplicable, las condiciones relativas a financiación, titularidad de las mejoras, operación, mantenimiento, distribución de riesgos, garantías y demás aspectos necesarios para la adecuada ejecución y entrega de las obras, sin que ello implique modificación de la propiedad del bien.

Parágrafo 5°. La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto. Las intervenciones iniciadas dentro de dicho término podrán continuar hasta su culminación, entrega y cierre, conforme al plazo técnicamente requerido.

CAPÍTULO III

Medidas excepcionales para la gestión concurrente de trámites y la ejecución de intervenciones de emergencia en la infraestructura de transporte

Artículo 5°. *Finalidad y ámbito de aplicación del presente capítulo.* Las disposiciones del presente capítulo tienen por finalidad permitir el inicio oportuno y la ejecución continua de las intervenciones estrictamente indispensables para la atención, mitigación, rehabilitación y recuperación de la infraestructura de transporte afectada por el sismo del 10 de agosto de 2026, en los municipios comprendidos en el ámbito territorial del Decreto número 1261 de 2026 modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026.

Para la aplicación de las medidas previstas en este capítulo, las entidades intervinientes deberán expedir, antes de iniciar cada intervención, un acto administrativo motivado que identifique:

- La afectación que se pretende atender;
- El lugar exacto de la intervención;
- Las actividades estrictamente indispensables;
- Su relación directa con la emergencia; y
- Las razones por las cuales la aplicación del procedimiento ordinario impediría o retrasaría su atención oportuna.

El acto administrativo y sus anexos se publicarán dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a su expedición en la página web de la entidad, salvo la información sometida a reserva legal.

Artículo 6°. *Coordinación de actuaciones y reglamentación del procedimiento ambiental aplicable a las emergencias en infraestructura de transporte.* Las autoridades nacionales y territoriales competentes respecto de las licencias, permisos, concesiones, autorizaciones, conceptos y demás actuaciones requeridas para la atención, mitigación, rehabilitación, recuperación y reconstrucción de la infraestructura de transporte afectada por el sismo del 10 de agosto de 2026 ejercerán sus competencias de manera coordinada y prioritaria.

Los trámites podrán adelantarse simultáneamente a la ejecución de las intervenciones cuando el ordenamiento jurídico lo permita. Para tal efecto, las autoridades compartirán la información técnica disponible y podrán realizar visitas conjuntas. La entidad ejecutora designará un enlace responsable de consolidar la información y garantizar la trazabilidad de las solicitudes, decisiones y medidas adoptadas.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo. La coordinación, priorización y simultaneidad previstas en este artículo no sustituyen las decisiones expresas de las autoridades competentes, no configuran silencio administrativo positivo, no constituyen por sí mismas licencia, permiso, concesión o autorización ambiental y no permiten desconocer prohibiciones materiales ni obligaciones constitucionales o legales de protección ambiental.

Artículo 7°. *Actividades de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento.* Cuando las actividades correspondan a mantenimiento, rehabilitación o mejoramiento de infraestructura de transporte, se aplicará lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013 y en sus normas reglamentarias.

La clasificación de las actividades como mantenimiento, rehabilitación o mejoramiento se realizará de conformidad con el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013 y sus disposiciones reglamentarias. Los soportes técnicos serán elaborados por el responsable de la estructuración o ejecución de la intervención y verificados por el supervisor o interventor, cuando corresponda, sin que esta actuación constituya un trámite o requisito adicional ante la autoridad ambiental.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 8°. *Áreas de especial protección ambiental.* Las medidas previstas en el presente decreto no serán aplicables cuando impliquen la ejecución de actividades prohibidas en páramos, humedales, áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, reservas forestales o demás ecosistemas estratégicos.

Las intervenciones que deban adelantarse en dichas áreas se sujetarán a las prohibiciones, competencias, instrumentos y procedimientos establecidos en la Constitución, la ley y las demás disposiciones ambientales aplicables.

Nada de lo dispuesto en este decreto podrá interpretarse como autorización para exceptuar prohibiciones ambientales o sustituir las decisiones expresas de las autoridades competentes.

Artículo 9°. *Programa de Arqueología Preventiva y hallazgos fortuitos.* Las intervenciones de emergencia en la infraestructura de transporte de que trata este capítulo que se encuentren obligadas a adelantar un Programa de Arqueología Preventiva podrán registrarse y ejecutarse por polígonos específicos funcionalmente independientes.

La entidad ejecutora registrará ante el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) el programa aplicable a la intervención de emergencia y garantizará su dirección por un profesional idóneo de acuerdo con los criterios y regulaciones vigentes en materia de patrimonio arqueológico. El ICANH priorizará la atención del trámite e impartirá las instrucciones correspondientes para adelantar las actividades arqueológicas y las medidas de manejo en los polígonos registrados dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la recepción de la información técnica suficiente.

Una vez otorgado el registro del programa por parte del ICANH, su titular deberá implementar de manera concomitante tanto las actividades arqueológicas y las medidas de manejo aprobadas, como las actividades de obra relacionadas con las intervenciones de emergencia que se pretendan realizar en los polígonos registrados, sin perjuicio del cumplimiento de las demás fases y obligaciones del Programa de Arqueología Preventiva señaladas en el acto administrativo de registro, las cuales, en todo caso, guardarán armonía con lo dispuesto en las normas vigentes sobre estos programas.

Ante un hallazgo fortuito, se aislará y suspenderá únicamente el área técnicamente delimitada y se informará inmediatamente al ICANH. Asimismo, se dará aplicación a lo previsto en el Protocolo de manejo de hallazgos fortuitos de patrimonio arqueológico bajo la dirección de un profesional idóneo. Los frentes funcionalmente independientes del área donde se produzca el hallazgo fortuito podrán continuar. El ICANH podrá ampliar el área de suspensión cuando exista evidencia técnica que lo justifique.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo. Hasta tanto no se obtenga el acto administrativo de registro del Programa de Arqueología Preventiva para las intervenciones de emergencia en la infraestructura de transporte que lo requieren, no podrán iniciarse las actividades de obra que impliquen excavaciones o remociones de suelos.

Artículo 10. *Protección de los derechos de las comunidades étnicas.* Las acciones materiales estrictamente indispensables para proteger la vida, permitir la evacuación, garantizar el acceso humanitario o evitar un daño grave e inminente podrán ejecutarse sin dilación, con información y coordinación inmediata con las autoridades representativas de las comunidades étnicas presentes en el área y con la adopción de medidas culturalmente adecuadas.

Las obras de rehabilitación, recuperación o reconstrucción que puedan producir una afectación directa estarán sujetas a la determinación de procedencia y, cuando corresponda, a la consulta previa.

El Ministerio del Interior dará trámite prioritario a estas actuaciones y garantizará que la ruta de consulta sea concertada, flexible y culturalmente adecuada.

Lo dispuesto en este artículo no suspende, sustituye ni limita el derecho fundamental a la consulta previa.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 11. *Disponibilidad predial.* Para el ingreso y la ocupación de los inmuebles estrictamente indispensables para ejecutar las intervenciones previstas en este capítulo se aplicarán prioritariamente los mecanismos establecidos en los artículos 73 y siguientes de la Ley 1523 de 2012 y en el régimen predial previsto en la Ley 1682 de 2013.

El acta correspondiente deberá identificar el inmueble, su estado, las mejoras existentes, el término de la ocupación, el uso autorizado, la entidad responsable y las medidas de restitución aplicables.

La compensación, adquisición o indemnización a que haya lugar se tramitará simultáneamente. La aplicación de este artículo no podrá implicar confiscación ni desconocer el debido proceso.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 12. *Fuentes de materiales.* La Agencia Nacional de Minería priorizará y coordinará las solicitudes de autorización temporal que resulten necesarias. Los permisos y

autorizaciones ambientales requeridos para el aprovechamiento de las fuentes de materiales se tramitarán conforme al régimen previsto en el Decreto Legislativo correspondiente al Sector Ambiente, y en las demás disposiciones ambientales aplicables.

La solicitud deberá identificar el área, el volumen requerido, la destinación exclusiva de los materiales, el término de la intervención, las condiciones de seguridad y el plan de cierre y restauración.

La autorización no permitirá la comercialización de los materiales, no se extenderá a zonas excluidas de la minería y no eximirá del instrumento ambiental aplicable.

Las entidades ejecutoras privilegiarán la utilización de materiales provenientes de fuentes legalmente autorizadas y disponibles en la región.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 13. *Traslado y protección de redes.* Los operadores de redes de servicios públicos, telecomunicaciones y demás infraestructuras deberán suministrar a la entidad ejecutora, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes al requerimiento, la información disponible sobre su localización, características, riesgos y protocolos de intervención, y designarán un responsable técnico para acompañar los trabajos.

El traslado, protección o reposición de las redes se ejecutará concurrentemente con la obra, de conformidad con los artículos 47 y siguientes de la Ley 1682 de 2013.

Cuando la inacción del operador comprometa la vida, la continuidad de un servicio esencial o la estabilidad de la infraestructura, la entidad ejecutora podrá adoptar medidas provisionales de protección, con sujeción a los protocolos técnicos aplicables y dejando registro de las actividades y costos correspondientes.

Las medidas provisionales no podrán comprender la operación especializada reservada al prestador del servicio ni poner en riesgo la continuidad o seguridad de las redes.

Artículo 14. *Manejo de tránsito y actuaciones territoriales.* Los planes de manejo de tránsito requeridos para las intervenciones de emergencia podrán ponerse en operación una vez sean presentados a la autoridad de tránsito competente o a la entidad responsable de la infraestructura vial, según corresponda, siempre que incluyan señalización, rutas alternas, acceso de vehículos de emergencia, información a la comunidad y responsable de su implementación. Estos quedarán sujetos a la revisión posterior por parte de la autoridad competente y al seguimiento y control correspondiente.

La autoridad de tránsito podrá ordenar, en cualquier momento, los ajustes inmediatos que resulten necesarios para proteger la vida, garantizar la seguridad vial y mantener el acceso de los organismos de emergencia.

Las demás autorizaciones territoriales que resulten exigibles se tramitarán simultáneamente y con atención prioritaria. Esta disposición no desplaza las determinantes ambientales, culturales y de gestión del riesgo ni las competencias constitucionales de las entidades territoriales.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 15. *Intervenciones marítimas, fluviales y portuarias.* Cuando las intervenciones comprendan playas, terrenos de bajamar, aguas marítimas o fluviales, canales de acceso o infraestructura portuaria sometida a competencia especial, la Dirección General Marítima (Dimar), la capitania de puerto o la autoridad competente, según corresponda, priorizará la solicitud y podrá autorizar expresamente las medidas provisionales de estabilización, seguridad o restablecimiento de la operación.

El trámite requerido para la intervención definitiva continuará de manera simultánea. En ningún caso se entenderán otorgadas autorizaciones por silencio administrativo ni se relevará del cumplimiento de las normas de seguridad de la navegación, protección ambiental y uso de bienes públicos.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 16. *Trámite prioritario de otras autorizaciones sectoriales.* Las licencias, permisos, autorizaciones o conceptos sectoriales no regulados expresamente en los artículos anteriores, que resulten estrictamente necesarios para las intervenciones comprendidas en este capítulo, se tramitarán de manera prioritaria y simultánea.

La autoridad competente podrá adoptar decisiones provisionales expresas cuando resulten indispensables para proteger la vida, contener el riesgo o estabilizar la infraestructura afectada.

En ningún caso se entenderán otorgadas autorizaciones por silencio administrativo ni podrán desconocerse las normas relativas a la vida, la integridad personal, la seguridad operacional o las prohibiciones constitucionales, legales y reglamentarias aplicables.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 17. *Prórroga automática de habilitaciones, permisos, registros y demás títulos regulatorios del sector transporte.* Las habilitaciones, permisos, autorizaciones, registros, certificados, conceptos, aprobaciones y demás títulos o requisitos administrativos expedidos por el Ministerio de Transporte o sus entidades adscritas, así como los plazos para su renovación, actualización, refrendación o acreditación periódica, cuyo

vencimiento ocurra entre el 10 de agosto de 2026 y los sesenta (60) días calendario siguientes a la terminación de la situación de emergencia, y que correspondan a personas naturales o jurídicas que operen infraestructura, sistemas o servicios públicos esenciales de transporte en los municipios comprendidos en el ámbito territorial del Decreto número 1261 de 2026 modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026, y cuyo trámite de renovación, actualización, refrendación o acreditación periódica no pueda realizarse oportunamente como consecuencia directa de las circunstancias derivadas de la emergencia, se entenderán prorrogados automáticamente por noventa (90) días calendario contados desde la fecha en que habría ocurrido su vencimiento, sin necesidad de solicitud del interesado ni de acto administrativo individual.

La prórroga conservará exclusivamente el alcance, condiciones y obligaciones del título vigente y no autorizará nuevas rutas, áreas, capacidades, servicios, actividades o impactos no previamente autorizados.

Parágrafo 1°. Cuando persistan condiciones objetivas derivadas de la emergencia que impidan la renovación o regularización definitiva, la autoridad competente podrá, mediante acto administrativo de carácter general debidamente motivado, ampliar por una sola vez la prórroga automática prevista en este artículo hasta por noventa (90) días calendario adicionales. En ningún caso la vigencia excepcional podrá extenderse más allá de ciento ochenta (180) días calendario contados desde la terminación de la situación de emergencia. La autoridad podrá excluir de la prórroga, o fijar un término menor, respecto de aquellos títulos cuya extensión comporte un riesgo grave, actual y técnicamente acreditado para la vida, la integridad de las personas, la seguridad operacional, la seguridad vial o el ambiente.

Parágrafo 2°. La prórroga no suspende las obligaciones de aseguramiento, mantenimiento, seguridad, control operacional ni las condiciones técnicas mínimas indispensables para la protección de los usuarios y la continuidad segura del servicio. Para las demás obligaciones administrativas a cargo de particulares que no correspondan a los títulos señalados en este artículo, las entidades del sector transporte podrán suspender términos o ampliar plazos mediante acto administrativo de carácter general que identifique las obligaciones cobijadas, su relación con la emergencia y el término aplicable, el cual no podrá exceder de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por una sola vez por un término igual.

Artículo 18. *Gestión social, predial y arqueológica.* Las intervenciones directamente relacionadas con la atención, rehabilitación, recuperación, reconstrucción o restablecimiento de la infraestructura, los sistemas y los servicios públicos esenciales de transporte deberán ejecutarse con observancia de los principios de participación, protección del patrimonio cultural y arqueológico, respeto de los derechos de las comunidades y grupos étnicos, y debido proceso y compensación en la gestión predial. La emergencia no constituye una exención general de las obligaciones sustantivas previstas en la legislación social, predial o de protección del patrimonio cultural y arqueológico.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo 1°. Las autorizaciones de intervención arqueológica y los demás títulos administrativos no ambientales asociados a la infraestructura o actividad preexistente que cuenten con un término de vigencia y cuyo vencimiento ocurra durante la situación de desastre o dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a su terminación continuarán vigentes automáticamente por noventa (90) días calendario adicionales, exclusivamente dentro del área, capacidad y condiciones previamente autorizadas y mientras se tramita su renovación, modificación o regularización definitiva.

Parágrafo 2°. Las autoridades competentes darán trámite prioritario y, cuando jurídicamente sea posible, concurrente a las actuaciones sociales, prediales y arqueológicas necesarias para las intervenciones de emergencia. Esta disposición no suspende ni difiere las obligaciones de indemnización o compensación predial, las medidas de reasentamiento o protección de población vulnerable, la consulta previa cuando sea constitucionalmente exigible ni las obligaciones de protección del patrimonio arqueológico. Ante hallazgos fortuitos se aplicarán inmediatamente el protocolo y los deberes de aviso previstos en el Decreto número 1080 de 2015.

Artículo 19. *Implementación temporal de trámites de emergencia y registro en el SUIT.* Los trámites y procedimientos administrativos creados o autorizados por el presente decreto y destinados exclusivamente a hacer efectivas las medidas de atención, mitigación, rehabilitación, recuperación, reconstrucción o restablecimiento de los servicios públicos esenciales de transporte podrán ser adoptados e implementados sin surtir el procedimiento previo ante el Departamento Administrativo de la Función Pública, de conformidad con la excepción prevista en el parágrafo 1° del artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo 1°. La entidad responsable deberá publicar, el mismo día de la adopción del trámite, la totalidad de sus requisitos, canales, términos, formularios y autoridad competente en su sede electrónica y en los medios de difusión idóneos para la población afectada, y deberá solicitar o efectuar su inscripción en el SUIT dentro de los treinta (30) días calendario siguientes. Vencido este término sin que el trámite se encuentre inscrito, recuperarán plena aplicación las normas correspondientes.

Parágrafo 2°. La excepción prevista en este artículo no podrá utilizarse para imponer sanciones por el incumplimiento de una obligación cuya información completa no haya sido previamente publicada y puesta efectivamente a disposición de los sujetos obligados, ni exime a las entidades de los deberes de motivación, publicidad, debido proceso, protección de datos y acceso a la información.

Artículo 20. *Suspensión de términos en actuaciones administrativas.* Se autoriza al Ministerio de Transporte y a sus entidades adscritas para que, mediante acto administrativo de carácter general, debidamente motivado y publicado, puedan suspender los términos de las actuaciones administrativas que estén tramitando, incluidos los procedimientos administrativos sancionatorios, los de cobro coactivo y las actuaciones jurisdiccionales en sede administrativa, siempre que la atención de la emergencia declarada por el Decreto número 1261 de 2026 les impida contar con la capacidad operativa necesaria para adelantarlos dentro de los tiempos ordinarios, o cuando la situación de la zona afectada impida a los sujetos de la actuación ejercer adecuadamente sus derechos de contradicción y defensa.

Dicha suspensión no podrá durar más de sesenta (60) días hábiles, con posibilidad de una sola prórroga por un término igual, también mediante acto motivado. La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo 1°. Durante el término de la suspensión y hasta la reanudación de la actuación no correrán los términos de caducidad de la facultad sancionatoria previstos en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011 y en las normas especiales, ni los de prescripción, firmeza o ejecutoria de los actos administrativos, ni los previstos para interponer o decidir los recursos.

Parágrafo 2°. La suspensión no se aplicará a las actuaciones relativas a la efectividad de derechos fundamentales, a las dirigidas a la atención de la emergencia ni a la adopción de las medidas preventivas o cautelares necesarias para proteger la vida y la seguridad de las personas o la continuidad de la operación del transporte, ni los trámites de registro, inscripción, homologación, aprobación de tarifas o autorización cuya suspensión afecte la continuidad, la seguridad o el libre acceso a los servicios de transporte y portuarios.

Parágrafo 3°. La suspensión prevista en este artículo no afectará la firmeza ni la ejecutoria de las sanciones administrativas ya impuestas mediante acto debidamente notificado, ni las actuaciones concluidas, con anterioridad a la declaratoria de la emergencia.

Artículo 21. *Vigencia temporal de las medidas del presente capítulo.* Las facultades, medidas y procedimientos excepcionales previstos en el presente capítulo podrán ejercerse o aplicarse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, y únicamente respecto de intervenciones iniciadas durante ese término.

Los trámites y las obligaciones de manejo, restauración, compensación, consulta, seguimiento y cierre iniciados a su amparo continuarán hasta su culminación.

Vencido dicho término, no podrán otorgarse nuevos permisos o autorizaciones mediante las medidas excepcionales previstas en este capítulo.

CAPÍTULO IV

Cofinanciación del déficit operacional y de la rehabilitación de infraestructura de los sistemas integrados y estratégicos de transporte público de pasajeros - Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte (SETP)

Artículo 22. *Apoyo al déficit operacional.* Durante la vigencia del presente decreto, la Nación podrá cofinanciar hasta el setenta por ciento (70%) del déficit operacional con ocasión del Sismo del 10 de agosto de 2026, certificado por cada ente gestor de los sistemas de qué trata este Capítulo, originado en la reducción de la demanda y del recaudo, y en la suspensión, desvío o afectación de rutas y de la infraestructura de operación, y de las medidas adoptadas para atender la emergencia. Este apoyo podrá financiarse con el Fondo Milagro creado con el Decreto número 1379 de 2026. En caso ser financiado con recursos del Presupuesto General de la Nación estará sujeto a las disponibilidades presupuestales, al Marco de Gasto de Mediano Plazo y el cumplimiento de las metas del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Solo serán susceptibles de cofinanciación los déficits originados directamente por los efectos del sismo y debidamente certificados.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo 1°. El déficit operacional deberá ser certificado por el respectivo ente gestor y verificado por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con la metodología que este defina en desarrollo del artículo 24 del presente decreto.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte mediante acto administrativo definirá el procedimiento a seguir por parte de los Entes Gestores para el envío de la información correspondiente a la infraestructura operacional afectada y el impacto en las validaciones del sistema de transporte respectivo realizadas desde el 10 de agosto de 2026. Finalizada la verificación del Ministerio de Transporte, se remitirá una comunicación al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, informando la totalidad de las verificaciones realizadas, para efectos de que dicha entidad continúe con el procedimiento previsto en el artículo 23.

Parágrafo 3°. Línea de base para la determinación del déficit cofinanciable. Para efectos de la determinación del déficit operacional cofinanciable, el Ministerio de Transporte establecerá una línea de base calculada como el promedio mensual de la utilidad operacional registrada por cada sistema durante los dos (2) meses calendario inmediatamente anteriores al 10 de agosto de 2026. Solo será cofinanciable la diferencia negativa entre dicha línea de base y la utilidad operacional efectivamente percibida con posterioridad, máximo hasta los dos (2) meses siguientes al sismo, atribuible directamente a las afectaciones de infraestructura, rutas y demanda causadas por el evento sísmico. En todo caso el valor cofinanciable estará sujeto a la disponibilidad presupuestal y no deberá ser superior a los informes y soportes remitidos por los entes gestores al Ministerio de Transporte en respuesta a la solicitud del 25 de agosto de 2026. Radicados MT 20263031652472- Megabús S. A.; 20263031652492-Metro Cali S. A.

Artículo 23. *Apoyo a la rehabilitación de infraestructura.* La rehabilitación de la infraestructura física de los sistemas de qué trata este capítulo –incluidas estaciones, portales, patios-taller, puentes peatonales y vehiculares, vías troncales y pretroncales, sistemas de

recaudo, señalización y equipos asociados a la operación— que haya resultado dañada o inhabilitada como consecuencia directa del sismo del 10 de agosto de 2026, podrán financiarse con el Fondo Milagro creado con el Decreto número 1379 de 2026. En caso de ser financiado con recursos del Presupuesto General de la Nación estará sujeto a las disponibilidades presupuestales, al Marco de Gasto de Mediano Plazo y el cumplimiento de las metas del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Parágrafo 1°. Se entiende por rehabilitación, para efectos de este artículo, el restablecimiento de las condiciones mínimas de operatividad de la infraestructura afectada, sin perjuicio de las obras de reconstrucción de mayor alcance que se adelanten con cargo a otras fuentes.

Parágrafo 2°. La medida descrita en este artículo, no podrá utilizarse para asumir o invertir en costos de rehabilitación, costos de operación o sanear déficits operacionales, acumulados con anterioridad al sismo, ni financiar problemas estructurales de sostenibilidad de los sistemas, modificar permanentemente sus esquemas de financiación o sustituir las fuentes ordinarias existentes, sino exclusivamente para atender el componente extraordinario, directo y verificable de la afectación ocasionada por la calamidad pública.

Parágrafo 3°. La asignación y distribución de los recursos destinados a atender las afectaciones derivadas de la situación que motiva el presente decreto se realizará a favor de los entes gestores de manera directamente proporcional a la magnitud y alcance de las afectaciones debidamente acreditadas, de conformidad con los criterios, condiciones y procedimientos que establezca el Ministerio de Transporte.

Artículo 24. *Fuente y giro de los recursos.* Los recursos de que tratan este capítulo se podrán financiar con el Fondo Milagro creado con el Decreto número 1379 de 2026. En caso de ser financiado con recursos del Presupuesto General de la Nación estará sujeto a las disponibilidades presupuestales, al Marco de Gasto de Mediano Plazo y el cumplimiento de las metas del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Los recursos del Presupuesto General de la Nación serán girados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público directamente al ente gestor de cada sistema de transporte masivo o estratégico, previa verificación del Ministerio de Transporte.

Artículo 25. *Reglamentación operativa.* Facúltase al Ministerio de Transporte para que, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, determine mediante acto administrativo, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la expedición del presente decreto, la metodología de cálculo del déficit operacional y de los costos de rehabilitación de infraestructura, los requisitos, el procedimiento, el cronograma de giros y las demás condiciones operativas necesarias para el acceso a la cofinanciación de que trata este decreto.

Artículo 26. *Seguimiento, control y transparencia.* Los entes gestores beneficiarios de los recursos de que trata el presente decreto deberán rendir informes trimestrales al Ministerio de Transporte sobre su ejecución, sin perjuicio de la vigilancia que ejerzan la Contraloría General de la República y los demás organismos de control.

CAPÍTULO V

Medidas excepcionales para la prestación del servicio público de transporte y de tránsito

Artículo 27. *Ámbito de aplicación del presente capítulo.* Las medidas contempladas en el presente capítulo serán aplicables a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en las modalidades de carga, transporte de pasajeros por carretera, mixto, especial, colectivo e individual taxi; a las terminales de transporte autorizadas por el Ministerio de Transporte; a los propietarios y conductores vinculados a dichas empresas; y a los organismos de apoyo a los servicios de tránsito, incluidos los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), los Centros Integrales de Atención (CIA) y al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), siempre que desarrollen sus actividades dentro de los territorios amparados por la declaratoria de emergencia.

Artículo 28. *Prórroga de la vigencia de las tarjetas de operación.* Prorrogar de manera automática, por un término de seis (6) meses, la vigencia de las tarjetas de operación que venzan durante el periodo de la emergencia, para los vehículos vinculados a empresas de transporte público que operen en los municipios afectados.

Durante dicho término, las autoridades de transporte no impondrán sanciones asociadas exclusivamente al vencimiento de la tarjeta de operación cuando el vehículo se encuentre amparado por la presente medida.

Artículo 29. *Flexibilización temporal de la capacidad transportadora mínima.* Suspender por seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto la exigibilidad de los requisitos relacionados con la capacidad transportadora mínima establecidos para las diferentes modalidades de transporte terrestre automotor de pasajeros, respecto de las empresas que prestan servicios en origen, destino o tránsito en los municipios afectados por la emergencia, así como de las empresas que operan en el radio de acción de los municipios afectados, sin que esta medida releve a las empresas del cumplimiento de las condiciones necesarias para garantizar la seguridad y continuidad en la prestación del servicio.

Artículo 30. *Reprogramación excepcional de actividades de inspección, vigilancia y control.* La Superintendencia de Transporte podrá reprogramar, mediante acto administrativo motivado, las visitas, requerimientos y obligaciones periódicas respecto de los sujetos sometidos a su inspección, vigilancia y control que acrediten una afectación directa derivada de la emergencia y cuando dicha afectación impida razonablemente su cumplimiento.

La medida deberá delimitar los sujetos, obligaciones y territorios comprendidos, tendrá el plazo estrictamente necesario y no podrá exceder de sesenta (60) días hábiles, prorrogables una sola vez mediante acto administrativo motivado.

En ningún caso podrán suspenderse o reprogramarse las actuaciones relacionadas con la protección de los usuarios, la vida, la integridad personal, la seguridad operacional,

la continuidad del servicio público de transporte, la atención de la emergencia, las medidas preventivas o cautelares, ni las investigaciones por hechos no relacionados directamente con la emergencia.

La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 31. *Ajuste temporal de recorridos y condiciones operativas.* Autorizar a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto, cuando aplique, para que, de manera directa o mediante los convenios de colaboración empresarial establecidos por la Resolución número 264 de 2020 del Ministerio de Transporte —sin que se requiera autorización previa durante la vigencia de la presente medida, esto último cuando se trate de la celebración del convenio empresarial—, implementen de manera expedita modificaciones temporales a los recorridos y a las condiciones de operación autorizados, cuando resulten necesarias como consecuencia de la afectación de la infraestructura vial, con el fin de garantizar la continuidad del servicio y atender las situaciones derivadas de la emergencia en los municipios comprendidos en el Decreto número 1261 del 19 de agosto de 2026, modificado por el Decreto número 1348 del 31 de agosto de 2026.

Para tal efecto, podrán realizar:

- Ajustes temporales de recorridos asociados a rutas autorizadas por afectaciones en la infraestructura vial;
- Modificaciones de horarios, frecuencias y despachos;
- Implementación de convenios de colaboración empresarial entre empresas habilitadas en las modalidades definidas por la Resolución número 264 de 2020, permitiendo libertad de horarios para mayor flexibilidad en la programación operativa y utilización de capacidades disponibles;
- Variaciones temporales en puntos de origen, destino o tránsito, cuando las condiciones de la infraestructura vial, cierres de corredores, afectaciones de terminales de transporte o restricciones de movilidad así lo exijan.

Las medidas previstas en el presente artículo podrán aplicarse, solo informando a la autoridad competente y permanecerán vigentes hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

La adopción de las medidas previstas en este artículo no generará responsabilidad administrativa cuando se acredite su necesidad, relación directa con la emergencia, proporcionalidad, temporalidad y comunicación oportuna a la autoridad competente. Lo anterior no impedirá el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control dirigidas a verificar el cumplimiento de estas condiciones, la seguridad operacional, la continuidad del servicio y la protección de los derechos de los usuarios.

Parágrafo 1°. Las terminales de transporte debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, ubicadas en los municipios afectados por la emergencia, facilitarán la prestación del servicio público de transporte y, para efectos de las modificaciones temporales previstas en este artículo, validarán que el prestador del servicio tenga la respectiva ruta autorizada.

Parágrafo 2°. Como medida para garantizar la continuidad del servicio, fomentar el turismo y contribuir a la recuperación económica de los territorios afectados y atender la alta demanda de movilización durante los fines de semana con festivo incluido, se autoriza, por un término de seis (6) meses, la celebración de convenios de colaboración empresarial por parte de las empresas de transporte público de pasajeros por carretera, conforme a lo previsto en el artículo 3° de la Resolución número 264 de 2020, sin que sea necesaria la autorización previa del Ministerio de Transporte.

Artículo 32. *Medidas transitorias de cumplimiento regulatorio.* Suspender por un término de seis (6) meses la exigibilidad de los reportes y obligaciones relacionadas con las plataformas tecnológicas de información sectorial cuya operación se vea afectada por la emergencia, incluida la obligación de reporte en SICOV, para los actores indicados en el alcance del presente decreto. La suspensión de los reportes no implica la suspensión de las obligaciones sustanciales de seguridad, mantenimiento, control operacional o conservación de la información que deba ser objeto de reporte. Vencido este término, se deberá cumplir con el reporte de información.

Artículo 33. *Medidas transitorias en materia de SARLAFT.* Los sujetos obligados que acrediten una afectación directa derivada de la emergencia podrán presentar de manera diferida las actualizaciones documentales y los reportes administrativos periódicos asociados al SARLAFT, dentro del término y bajo las condiciones que establezca la Superintendencia de Transporte mediante acto administrativo motivado. La facultad prevista en este artículo podrá ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

La presente medida no suspende ni modifica las obligaciones de debida diligencia, conocimiento de clientes y contrapartes, monitoreo de operaciones, gestión de señales de alerta, conservación de información, reporte de operaciones sospechosas a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) conforme a la Ley 526 de 1999, y demás controles esenciales para la prevención del lavado de activos, la financiación del terrorismo y la financiación de la proliferación de armas de destrucción masiva.

Artículo 34. *Traslado de sede y continuidad de los servicios de tránsito.* Facúltase al Ministerio de Transporte para establecer, mediante acto administrativo de carácter general, las condiciones especiales de operación que permitan el traslado de sede de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo al tránsito afectados por los hechos que motivaron la declaratoria de emergencia, con el fin de garantizar la continuidad o el restablecimiento de la prestación de sus servicios, de conformidad con el ámbito de aplicación y los mecanismos de acreditación de la afectación previstos en el presente decreto.

La facultad y las condiciones especiales previstas en este artículo podrán ejercerse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, y deberán

preservar la seguridad en la prestación del servicio y las competencias de las autoridades correspondientes. El traslado de sede no modificará la jurisdicción de los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito.

Artículo 35. *Priorización de la movilización y el despacho de mercancías estratégicas.* La Superintendencia de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las demás autoridades competentes, podrá impartir instrucciones de obligatorio cumplimiento a los sujetos sometidos a su inspección, vigilancia y control, incluyendo las sociedades portuarias, exclusivamente para garantizar la aplicación de los protocolos de priorización de la movilización y el despacho de mercancías estratégicas hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto.

Parágrafo 2°. Las instrucciones señaladas en el presente artículo podrán dirigirse a vigilados no domiciliados en los municipios afectados, pero que tengan algún tipo de operación en dichos municipios.

Artículo 36. Suspéndase temporalmente, en los municipios comprendidos en el ámbito de aplicación del presente decreto, la aplicación de la disposición contenida en el artículo 4° del Decreto número 1001 de 2026 que elimina, entre municipios contiguos, la exigencia de la Planilla Única de Viaje Ocasional para la prestación del servicio público de transporte individual tipo taxi.

La suspensión prevista en el presente artículo se mantendrá durante la vigencia de la situación de desastre declarada con ocasión del sismo del 10 de agosto de 2026, sin exceder el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, y cesará de pleno derecho cuando termine dicha situación o cuando desaparezcan las condiciones que justificaron su adopción, si ello ocurre primero. Las demás disposiciones contenidas en el artículo 4° del Decreto número 1001 de 2026 continuarán aplicándose en los términos allí previstos.

CAPÍTULO VI

Medidas excepcionales de seguridad vial para la atención de la emergencia

Artículo 37. *Intervenciones preventivas de seguridad vial.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá ejecutar directamente o contratar la ejecución de programas y proyectos de seguridad vial que correspondan a sus competencias, con el fin de identificar, prevenir y mitigar riesgos de siniestralidad derivados de las afectaciones ocasionadas por el sismo en la infraestructura vial y/o transporte, así como en los corredores de desvío, rutas alternas y demás tramos que soporten incrementos en los volúmenes de tránsito como consecuencia de la emergencia, durante las fases de atención, rehabilitación, reconstrucción y restablecimiento de la movilidad.

Las intervenciones podrán comprender, entre otras, la instalación, adecuación o mejoramiento de señalización vertical y horizontal, dispositivos de canalización, contención y segregación vehicular, medidas de gestión y control de velocidad, reductores de velocidad, estrategias de tráfico calmado y pacificación vial, adecuaciones para la protección de usuarios vulnerables y demás medidas preventivas que resulten necesarias para garantizar condiciones seguras de circulación en los sectores afectados por la emergencia. Para estos efectos, la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá adaptar, ampliar o implementar los programas y proyectos de inversión que correspondan a sus competencias legales y reglamentarias.

Parágrafo 1°. Para la ejecución de las intervenciones de que trata el presente artículo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá identificar de oficio los puntos o tramos que requieran intervención o actuar a solicitud de la entidad territorial o de la entidad administradora o responsable de la infraestructura vial. En cualquiera de los dos últimos casos, se requerirá la suscripción de un acta entre las partes, en la cual se identifiquen el punto o tramo objeto de intervención, los riesgos para la seguridad vial asociados a la emergencia, las medidas inicialmente propuestas, las responsabilidades de las partes, así como las condiciones para la entrega, recepción, operación y mantenimiento de los elementos o intervenciones ejecutadas. De igual forma, cuando se requiera intervenciones en la infraestructura en el marco de las competencias del administrador vial, su ejecución deberá adelantarse de manera previa a la implementación de medidas de seguridad vial a cargo de la Agencia. Para estos efectos, no se requerirá la celebración de convenio interadministrativo ni el aporte de contrapartida por parte de la entidad solicitante.

Parágrafo 2°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará la evaluación técnica de las condiciones de seguridad vial del punto o tramo objeto de intervención y de las medidas inicialmente propuestas en la solicitud, en caso que corresponda. Como resultado de dicha evaluación, la Agencia podrá incorporar, ajustar, complementar, priorizar, sustituir o definir medidas adicionales cuando ello resulte necesario para garantizar su pertinencia, idoneidad, eficacia y coherencia con los principios, lineamientos y criterios técnicos aplicables en materia de seguridad vial. Las medidas que se definan como resultado de esta evaluación se entenderán incorporadas a la solicitud y al acta correspondiente para todos los efectos de su ejecución. La definición de las medidas de seguridad vial que sean financiadas, contratadas o ejecutadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial corresponderá a esta entidad, dentro del ámbito de sus competencias legales, sin perjuicio de las funciones de las autoridades de tránsito y de las entidades responsables de la administración, operación, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial.

Parágrafo 3°. Las intervenciones previstas en el presente artículo deberán ejecutarse con sujeción a los reglamentos, manuales, lineamientos y demás disposiciones técnicas expedidas por el Ministerio de Transporte y las autoridades competentes, y deberán coordinarse con las autoridades de tránsito y con las entidades administradoras o responsables de la infraestructura vial, según corresponda. Las autorizaciones, aprobaciones, permisos o demás instrumentos que resulten exigibles para su ejecución se tramitarán y expedirán conforme a lo dispuesto en el presente decreto, incluidos los planes de manejo de tránsito y las licencias urbanísticas, cuando

a ello hubiere lugar. Lo dispuesto en el presente artículo no implica transferencia alguna de la titularidad, administración, conservación, operación o responsabilidad sobre la infraestructura vial objeto de intervención.

Parágrafo 4°. Las intervenciones previstas en este artículo podrán financiarse con recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, recursos de la Subcuenta Sismo 2026 del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, así como con los demás recursos que se destinen para la atención de la emergencia y la recuperación de la infraestructura afectada, de conformidad con las normas aplicables, la disponibilidad presupuestal y su destinación legal.

Parágrafo 5°. Las intervenciones previstas en el presente artículo podrán iniciarse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, y continuar su ejecución durante el término estrictamente necesario para su culminación, siempre que hayan sido identificadas, priorizadas, contratadas o iniciadas dentro de dicho término, con fundamento en lo dispuesto en este artículo, y se encuentren directa y exclusivamente relacionadas con la atención de los efectos de la calamidad pública que dio lugar a su declaratoria.

CAPÍTULO VII

Vigencia

Artículo 38. *Vigencia.* El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación. Salvo los términos especiales previstos expresamente en este decreto, las facultades, medidas y procedimientos excepcionales aquí establecidos podrán ejercerse o aplicarse hasta por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto, siempre que conserven relación directa y específica con la atención, mitigación, rehabilitación, recuperación o reconstrucción derivada del sismo del 10 de agosto de 2026.

Publíquese y cúmplase.

Dado a 17 de septiembre de 2026.

ABELARDO DE LA ESPRIELLA

El Ministro del Interior,

Rodrigo Lara Restrepo.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Ómar Nicolás Bula Escobar.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público (e),

Andrés Ricardo Quevedo Caro.

El Ministro de Justicia y del Derecho,

Iván Alfonso Cancino González.

El Ministro de Defensa Nacional,

Jorge Eduardo Mora López.

El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural,

Indalecio Dangond Baquero.

La Ministra de Salud y Protección Social,

Ana María Vesga Gaviria.

La Ministra de Trabajo,

Natalia Eugenia López Fuentes.

La Ministra de Minas y Energía,

María Nohemí Arboleda Arango.

El Ministro de Comercio, Industria y Turismo,

Mauricio Gómez Amín.

La Ministra de Educación Nacional,

Ilva Myriam Hoyos Castañeda.

El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

Fabio Alberto Arjona Hincapié.

El Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio,

Jaime Andrés Beltrán Martínez.

La Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,

Alexandra Falla Zerrate.

La Ministra de Transporte,

Elsa Margarita Noguera de la Espriella.

La Ministra de las Culturas, las Artes y los Saberes,

Paola Andrea Holguín Moreno.

La Ministra del Deporte,

Juliana Gutiérrez Zuluaga.

La Ministra de Ciencia, Tecnología e Innovación,

Claudia Patricia Benavides Salazar.