ACTO ADMINISTRATIVO DE JUSTIFICACIÓN DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En ejercicio de sus facultades y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015, se expide un acto de justificación de contratación directa con el siguiente contenido:

1. LA CAUSAL QUE INVOCA PARA CONTRATAR DIRECTAMENTE:

Literal c del numeral 4 de la Ley 1150 de 2007 y artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015

1.1 CAUSAL QUE INVOCA

De conformidad con lo establecido en el capítulo 2 Disposiciones Especiales del Sistema de Compras y Contratación Pública, Sección 1 Modalidades de Selección, del Decreto 1082 de 2015, la modalidad aplicable al presente proceso de selección es la de contratación directa:

De acuerdo con el artículo 1 de la Constitución Política, Colombia es un Estado social de derecho, por tal motivo, en su artículo 2 dispone que: “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general, y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. (…) Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

En concordancia con lo dispuesto en el artículo 2 de la Constitución, el artículo 113 superior establece que el propósito de los órganos del Estado es el cumplimiento de los fines estatales. En el mismo sentido, el artículo 209 de la Constitución señale que la función administrativa está al servicio de los intereses generales. Por consiguiente, los artículos 113 y 209 de la Constitución Política disponen que los diferentes órganos del Estado deben colaborar armónicamente y coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines estatales.

El convenio se suscribe en cumplimiento del artículo 113 de la Carta Política el cual dispone que, los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines, y de los artículos 6 y 95 de la Ley 489 de 1998, que establecen que: “En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades

para facilitar el ejercicio de sus funciones se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares." y "Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos, o conformación de personas sin ánimo de lucro.".

El artículo 6 de la Ley 489 de 1998, *"por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política (…)"*, dispone que: *"En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares".*

De conformidad con el artículo 95 de la Ley 489 de 1998, *"las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar con el cumplimiento de las funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro".*

En el mismo sentido, el numeral 10 del artículo 3 de la Ley 1437 de 2011*, "por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo",* establece que *"(…) en virtud del principio de coordinación, las autoridades concertarán sus actividades con las de otras instancias estatales en el cumplimiento de sus cometidos y en el reconocimiento de sus derechos a los particulares"*

De otro lado, es importante mencionar que, de acuerdo con lo indicado por el Consejo de Estado en sentencia proferida por la Sección Tercera, Subsección A, el 28 de junio de 2024, Radicado N°69.488, lo que identifica a los convenios interadministrativos como mecanismos para materializar los principios constitucionales de coordinación y colaboración, es que son acuerdos de voluntades de colaboración y no de intereses contrapuestas, por lo que los entes estatales que los suscriben lo hacen con el propósito de alcanzar un fin común o compartido. Por tal motivo, el Consejo de Estado ha señalado que el hecho de que un convenio interadministrativo contemple obligaciones de contenido patrimonial, no implica per se que el convenio pierda su carácter eminentemente asociativo, siempre y cuando las obligaciones de contenido patrimonial no tengan un carácter remuneratorio y por tanto no constituya una contraprestación, sino que, su cumplimiento sea esencial para conseguir la finalidad común que constituye la causa y el objeto del respectivo convenio interadministrativo.

En línea con lo anterior, el Consejo de Estado en la misma sentencia, se ha expresado en los siguientes términos: *"De igual forma, si bien en el convenio analizado existieron obligaciones de contenido patrimonial, en tanto que los aportes que debían realizar las partes se cuantificaron en dinero, lo cierto es que no correspondieron a una contraprestación o a una remuneración por la ejecución de una obra o por la prestación de un servicio demandado por alguno de los intervinientes en el negocio, sino que, por el contrario, estas obligaciones reflejaron una cooperación de carácter económico entre las entidades y la comunidad, sin desconocer que la cooperación y coordinación entre VIVA, el municipio de Yolombó y los beneficiarios del proyecto también revistió un componente técnico y administrativo que se hace evidente en el acuerdo suscrito" (énfasis añadido).*

El artículo 56 de la Ley 1955 de 20191 (que modificó el artículo 144 de la Ley 1753 de 2015) señala que *"El Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (Fondes) será administrado por la Financiera de Desarrollo Nacional y/o la entidad que defina el Gobierno nacional, de conformidad con la reglamentación expedida para el efecto y en los términos del contrato que se suscriba. El objeto del FONDES* ***será la inversión y financiamiento de proyectos de infraestructura****, así como la inversión en el capital social de empresas de servicios públicos mixtas u oficiales (…)" (énfasis añadido).*

El artículo 2.19.1 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 del Decreto 277 de 2020) señala que el FONDES es un *"(…)* ***patrimonio autónomo que será administrado por la Financiera de Desarrollo Nacional S.A****. (en adelante la ''FDN"),* ***en los términos del contrato de fiducia mercantil*** *(en adelante el "Contrato") que se suscriba para el efecto con la entidad administradora" (énfasis añadido)* .De forma concordante, el artículo 2.19.7 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 del Decreto 277 de 2020) establece que *"la FDN será la entidad encargada de ejercer la administración, vocería y* ***representación del Fondes****" (énfasis añadido).* Además, el parágrafo del artículo 2.19.8 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 Decreto 277 de 2020) dispone *"la FDN aplicará su propio régimen de contratación a los actos y* ***contratos que celebre el Fondes*** *para el desarrollo de su objeto y actividades" (énfasis añadido).* Finalmente, el artículo 2.19.14 del Decreto 1068 de 2015 señala que *"los bienes del Fondes forman un patrimonio autónomo, distinto al de la Nación y al de la FDN.* ***Entre los recursos de la Nación, los de la FDN, y los del Fondes, se mantendrá una absoluta separación****, de modo que todos los costos y gastos del Fondes se financien con sus propios recursos y no con los de la Nación ni con los de la FDN. Cada vez que la FDN actúe por cuenta del Fondes,* ***se considerará que compromete única y exclusivamente los bienes del Fondes****" (énfasis añadido).*

Las disposiciones del Decreto 1068 de 2015 son plenamente concordantes con la regulación prevista en el Código de Comercio respecto al contrato de fiducia mercantil, en la medida en

que el artículo 1226 de dicho código dispone que *"la fiducia mercantil es un negocio jurídico en virtud del cual una persona, llamada fiduciante o fideicomitente, transfiere uno o más bienes especificados a otra, llamada fiduciario, quien se obliga a administrarlos o enajenarlos para cumplir una finalidad determinada por el constituyente, en provecho de éste o de un tercero llamado beneficiario o fideicomisario"*. Además, el artículo 1233 ídem establece que, *"para todos los efectos legales, los bienes fideicomitidos deberán mantenerse separados del resto del activo del fiduciario y de los que correspondan a otros negocios fiduciarios,* ***y forman un patrimonio autónomo afecto*** *a la finalidad contemplada en el acto constitutivo" (énfasis añadido).*

En desarrollo del régimen previsto por el Código de Comercio, el artículo 2.5.2.1.1 del Decreto 2555 de 2010 establece que *"los patrimonios autónomos conformados en desarrollo del contrato de fiducia mercantil, aun cuando no son personas jurídicas,* ***se constituyen en receptores de los derechos y obligaciones legales y convencionalmente*** *derivados de los actos y contratos celebrados y ejecutados por el fiduciario en cumplimiento del contrato de fiducia.* ***El fiduciario, como vocero y administrador del patrimonio autónomo****, celebrará y ejecutará diligentemente todos los actos jurídicos necesarios para lograr la finalidad del fideicomiso,* ***comprometiendo al patrimonio autónomo*** *dentro de los términos señalados en el acto constitutivo de la fiducia. Para este efecto,* ***el fiduciario deberá expresar que actúa en calidad de vocero y administrador del respectivo patrimonio autónomo****" (énfasis añadido).*

Por lo anterior, la causal invocada para la CONTRATACIÓN DIRECTA es la celebración de un convenio interadministrativo entre dos Entidades de naturaleza pública, cuyos objetos les permiten ejecutar las actividades a las que se comprometen en el presente convenio, de conformidad con el literal c del numeral 4 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015.

1.2 JUSTIFICACIÓN

Mediante el Decreto 4165 de 2011 se cambió la naturaleza jurídica del INCO a la de Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – como una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado, adscrita al Ministerio de Transporte con personería jurídica, patrimonio propio, y autonomía administrativa y financiera, que tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada – APP para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de los proyectos de Asociación Público Privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes.

Por su parte, el numeral 2 del artículo 4 de dicho Decreto, señala como función de la Agencia: "*Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno nacional*"

Por medio del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 "Colombia, potencia mundial de la vida" se establece la reactivación de los corredores férreos actuales y la construcción de nuevas líneas complementarias, de manera que se consolide el modo férreo como sistema de transporte que contribuya con el desarrollo intermodal reduciendo los costos de transporte de mercancías y logrando menores emisiones contaminantes.

Que, en el año 2020, se desarrolló el Plan Maestro Ferroviario (PMF), en el cual se establecen los principales componentes que deberán adelantarse para poder garantizar los procesos de reactivación y consolidación del transporte ferroviario en el país. Este Plan Maestro Ferroviario, además, establece la hoja de ruta para lograr los objetivos de fomentar el transporte ferroviario en Colombia a partir de las condiciones técnicas, normativas, económicas, legales y financieras que faciliten la incorporación del modo ferroviario al esquema de intermodalidad en Colombia, así como presenta los proyectos de transporte férreo de escala nacional y regional, para la prestación de servicios férreos de carga y pasajeros. Bajo esta línea el PMF presenta tres grupos de proyectos a saber:

El grupo I compuesto por corredores de escala nacional, producto del resultado de la planeación estratégica del Gobierno nacional, a través del PMTI 2015 en el cual se identificó su impacto sobre la reducción de costos generalizados de transporte y el crecimiento económico del país. Estos proyectos se enmarcan en la apuesta nacional por la intermodalidad y son los siguientes: tren del Pacifico, tren Bogotá – Belencito y Tren La Dorada – Chiriguaná.

El grupo II compuesto por corredores de interconexión oceánica, a través de los cuales se busca aprovechar el potencial de comercio de las costas Pacífica y Atlántica, buscando la integración de los centros de producción con los puertos ubicados en ambos océanos. Entre estos proyectos se encuentran: Conexión entre Bogotá y el corredor férreo central; conexión entre la red férrea del pacifico y el corredor férreo central y conexión Medellín con la red férrea nacional.

Por su parte, el grupo III compuesto por los corredores de escala regional que están en etapa de diseño fase 3 y construcción o en estructuración integral de prefactibilidad o factibilidad, entre los cuales se encuentra: Regiotram de occidente y norte, y Tren de cercanías del sur del Valle del Cauca.

Por su parte, el Plan Plurianual de Inversiones 2022- 2026, priorizó los siguientes proyectos de transporte férreo: Trenes del Pacífico, conexión férrea La Felisa - Medellín - Puerto Berrio (Tramo I, II y III del Ferrocarril de Antioquia), Línea Férrea Medellín - Urabá, conexión Golfo de Urabá – Puerto de Buenaventura, La Dorada – Chiriguaná, Belencito – La Caro, La Caro - Barrancabermeja, Facatativá – La Dorada, Facatativá – Girardot, Catatumbo, corredores férreos de conexión internacional y los trenes de cercanías (Tren del Río, Tren del Caribe, Regiotram del Norte, Tren del Eje Cafetero y Tren de Cercanías del Valle del Cauca).

Que, de acuerdo con la anterior, las redes o corredores ferroviarios en los que se ha venido trabajando desde el inicio del gobierno para la reactivación del transporte ferroviario que permitirán conectar los puertos del Pacífico y el Caribe, con los principales nodos de producción y consumo del país, son:

- Corredor Férreo Central: La Dorada – Chiriguaná – Santa Marta
- Tren del Pacífico y su conexión con el Corredor Férreo Central
- Región Metropolitana de Bogotá y su conexión con el Corredor Férreo Central
- Corredor Bogotá - Belencito
- Tren del Catatumbo y su conexión con el Corredor Férreo Central
- Corredor Interoceánico Cupica – Darién (departamento del Chocó)
- Corredor Andes – Orinoquía (Villavicencio – Puerto Gaitán)
- Yumbo – Caimalito y Ramal Zarzal – Tebaida.

Que, entre otros, la ANI avanza en las estructuraciones del corredor del Pacifico y de la mejor conexión de Bogotá con el corredor férreo central, de la siguiente manera:

- En septiembre de 2023, por un valor de $19.268 millones, se adjudicó el contrato de consultoría especializada VJ-VE-CM-003-2023 para estudios a nivel de prefactibilidad de la mejor conexión de la Región Bogotá - Cundinamarca con el corredor Férreo Central al Consorcio PYE Corredor Férreo Central, para llevar a cabo la fase de estudios que definirá la solución óptima para conectar, a través de tren, el puerto de la costa atlántica con el centro del país.

- Se adelanta la estructuración a nivel de prefactibilidad y análisis multicriterio que defina la mejor opción para continuar con la estructuración integral del proyecto de la Red Férrea del Pacífico, desde el puerto de Buenaventura y su conexión con el Corredor Férreo Central, por medio del contrato interadministrativo VE-631-2022 con la Financiera de Desarrollo Nacional -FDN- y que finalizará en el mes de diciembre de 2024, por un valor de $24.997 millones. Esta consultoría evaluará la mejor conexión con el

corredor férreo central, ya sea por el departamento de Antioquia, el Eje Cafetero o el departamento del Tolima.

Que, de acuerdo con las recomendaciones de las prefactibilidades, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) necesita contratar una consultoría especializada para la estructuración integral de los estudios de factibilidad del Corredor Férreo del Pacífico, específicamente en la conexión entre Buenaventura y Palmira, tramo priorizado para mejorar la conectividad logística y la competitividad del país, alineándose con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026, que promueve la intermodalidad, la reducción de costos logísticos y la convergencia regional.

La infraestructura actual entre Buenaventura y Palmira es obsoleta, limitando la capacidad de movilización de mercancías, lo que impacta directamente los costos logísticos y la eficiencia en el transporte. El Plan Maestro Ferroviario (PMF) y el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), resaltan la necesidad de reactivar y mejorar los corredores férreos para conectar los puertos con los centros productivos del país, permitiendo una logística más eficiente y competitiva.

Este proyecto, que incluye la construcción y rehabilitación de más de 120 km de vías férreas, con infraestructura crítica como túneles y puentes, responde a la creciente demanda de transporte intermodal, conectando el Puerto de Buenaventura, el más importante del Pacífico colombiano, con el Corredor Férreo Central. Esta mejora en la infraestructura no solo es necesaria para optimizar el transporte de mercancías hacia y desde el puerto, sino también para impulsar la competitividad del país en el comercio global.

La contratación de una consultoría es esencial para estructurar técnicamente el proyecto, permitiendo realizar estudios de factibilidad que abarcan aspectos técnicos, financieros, ambientales, sociales, y jurídicos. Este análisis integral permitirá la viabilidad del proyecto a largo plazo, asegurando que cumpla con los estándares necesarios para la intermodalidad y el transporte eficiente de mercancías y posiblemente pasajeros.

La consultoría objeto de cofinanciación se encargará de realizar estudios especializados que incluyen el análisis de la demanda, estudios topográficos, geotécnicos, de diseño geométrico, y ambientales. También se utilizarán tecnologías avanzadas como el BIM (Building Information Modeling) para asegurar la precisión en la planificación y ejecución de las obras, minimizando riesgos y optimizando costos.

El proyecto mejorará la conectividad del puerto de Buenaventura con el centro del país, reducirá los costos logísticos y permitirá una mayor competitividad en los mercados internacionales.

Además, tendrá un impacto social significativo en la región del Pacífico, generando empleos y fomentando el desarrollo local. Con la cofinanciación de FONDES, se asegura la realización de los estudios necesarios para avanzar en la reactivación de este corredor clave.

La contratación directa de este convenio de cofinanciación entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (FONDES), se justifica por razones financieras, técnicas y legales que convergen en la importancia y complejidad del proyecto del Corredor Férreo del Pacífico, específicamente en su tramo entre Buenaventura y Palmira. Este corredor es fundamental para la conectividad del puerto más relevante del Pacífico colombiano con el resto del país, y su ejecución demanda una estructuración de alta especialización, especialmente por incluir infraestructura crítica como un túnel de casi 23 km de longitud en alta montaña, lo que requiere estudios de ingeniería complejos y detallados.

Justificación financiera:

El costo de los estudios de factibilidad de este proyecto asciende a $66.590 millones de pesos, de los cuales la ANI aportará el 50% ($33.295 millones) y FONDES el otro 50% ($33.295 millones). Esta cofinanciación es crucial, dado que FONDES es el único fondo que cuenta con la capacidad financiera y la estructura adecuada para asumir este tipo de inversiones en estructuración de proyectos ferroviarios de interés nacional. Este convenio interadministrativo permitiría no solo garantizar la disponibilidad de recursos, sino también aplicar prácticas de financiamiento innovadoras en el sector que materializa el soporte económico necesario y que desde distintos actores se unan esfuerzos para este tipo de estructuraciones que son de alto impacto para la sociedad y que van encaminadas a promover el desarrollo económico y la conectividad regional.

La infraestructura férrea que se va a estructurar en factibilidad, requiere de inversiones significativas desde la fase de estudios para garantizar la viabilidad técnica, económica y ambiental del proyecto, por lo tanto, la cofinanciación ANI – FONDES para la ejecución de estos estudios es un paso decisivo hacia la materialización de los proyectos estratégicos para la reactivación ferroviaria del país.

Justificación técnica:

Desde el punto de vista técnico, el proyecto del Corredor Férreo del Pacífico es una obra de alta complejidad, que incluye la construcción de un túnel de 23 km, la más grandes en su tipo en el país. Los estudios de factibilidad deben abordar aspectos críticos como la geología del terreno, las condiciones climáticas de alta montaña y la sostenibilidad de la infraestructura en términos de seguridad y durabilidad. Esta fase de estudios es esencial para prever todos los retos técnicos

y garantizar que el proyecto se estructure de manera robusta, evitando futuros sobrecostos o problemas técnicos.

Lo anterior, de conformidad con lo mencionado en el numeral 1 del presente documento: descripción de la necesidad que se pretende satisfacer.

Justificación legal:

De acuerdo con el artículo 1 de la Constitución Política, Colombia es un Estado social de derecho. Por tal motivo, en su artículo 2 dispone que: *"Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general, y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. (…) Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares"*.

En concordancia con el artículo 2 de la Constitución, el artículo 113 superior establece que el propósito de los órganos del Estado es el cumplimiento de los fines estatales. De ahí que el artículo 209 de la Constitución señale que la función administrativa está al servicio de los intereses generales. Por consiguiente, los artículos 113 y 209 de la Constitución Política disponen que los diferentes órganos del Estado deben colaborar armónicamente y coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines estatales.

El artículo 6 de la Ley 489 de 1998, *"por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política (…)"*, dispone que: *"En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares"*.

A su turno, el artículo 95 de la Ley 489 de 1998, *"Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar con el cumplimiento de las funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro."*

Así mismo, respecto de la naturaleza jurídica del FONDES se tiene lo siguiente:

El artículo 2.19.1 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 del Decreto 277 de 2020) señala que el FONDES es un *"(…)* ***patrimonio autónomo que será administrado por la Financiera de Desarrollo Nacional S.A****. (en adelante la ''FDN"),* ***en los términos del contrato de fiducia mercantil*** *(en adelante el "Contrato") que se suscriba para el efecto con la entidad administradora"* (énfasis añadido) .De forma concordante, el artículo 2.19.7 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 del Decreto 277 de 2020) establece que *"la FDN será la entidad encargada de ejercer la administración, vocería y* ***representación del Fondes****"* (énfasis añadido). Además, el parágrafo del artículo 2.19.8 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 Decreto 277 de 2020) dispone *"la FDN aplicará su propio régimen de contratación a los actos y* ***contratos que celebre el Fondes*** *para el desarrollo de su objeto y actividades" (énfasis añadido).* Finalmente, el artículo 2.19.14 del Decreto 1068 de 2015 señala que *"los bienes del Fondes forman un patrimonio autónomo, distinto al de la Nación y al de la FDN.* ***Entre los recursos de la Nación, los de la FDN, y los del Fondes, se mantendrá una absoluta separación****, de modo que todos los costos y gastos del Fondes se financien con sus propios recursos y no con los de la Nación ni con los de la FDN. Cada vez que la FDN actúe por cuenta del Fondes,* ***se considerará que compromete única y exclusivamente los bienes del Fondes****"* (énfasis añadido).

Así mismo, el artículo 2.19.11 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 del Decreto 976 de 2024) señala que el FONDES podrá utilizar sus recursos, entre otras, en las siguientes operaciones autorizadas: *"8. El desarrollo de las actividades conexas o complementarias al objeto del Fondes incluyendo* ***financiar, participar y apoyar la realización de estudios, investigaciones y actividades de estructuración*** *o de preinversión para proyectos de infraestructura"* (el "**Uso 8**") (énfasis añadido).

Del contexto normativo, la contratación directa se fundamenta en la Ley 1682 de 2013, que establece que los proyectos de infraestructura de transporte materializan el interés general del Estado, y en la Ley 1955 de 2019, que faculta al FONDES para cofinanciar proyectos de infraestructura clave para el desarrollo nacional. La ANI y el FONDES están autorizados legalmente para aunar esfuerzos en la estructuración de proyectos, conforme a lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley 489 de 1998, que permite a las entidades públicas asociarse para cumplir funciones administrativas y prestar conjuntamente servicios. Aunado a lo anterior, la Ley 105 de 1993, que reglamenta la planeación en el sector transporte, establece que las diferentes entidades del Sistema Nacional de Transporte deben coordinar sus acciones para optimizar la planificación y ejecución de proyectos estratégicos. La naturaleza del convenio, al ser un acuerdo interadministrativo entre dos entidades públicas, no requiere un proceso de licitación pública, conforme a la naturaleza jurídica tanto de la ANI como del FONDES. De acuerdo con el Consejo de Estado, en sentencia proferida por la Sección Tercera, Subsección A, el 28 de junio de 2024, Radicado N°69.488 lo que identifica a los convenios interadministrativos, como mecanismos

para materializar los principios constitucionales de coordinación y colaboración, es que son acuerdos de voluntades de colaboración y no de intereses contrapuestas, por lo que los entes estatales que los suscriben lo hacen con el propósito de alcanzar un fin común o compartido. Por tal motivo, el Consejo de Estado ha señalado que el hecho de que un convenio interadministrativo, contemple obligaciones de contenido patrimonial no implica *per se* que el convenio pierda su carácter eminentemente asociativo, siempre y cuando las obligaciones de contenido patrimonial no tengan un carácter remuneratorio y por tanto no constituya una contraprestación, sino que su cumplimiento sea esencial para conseguir la finalidad común que constituye la causa y el objeto del respectivo convenio interadministrativo. En línea con lo anterior, el Consejo de Estado en la misma sentencia se ha expresado en los siguientes términos: "*De igual forma, si bien en el convenio analizado existieron obligaciones de contenido patrimonial, en tanto que los aportes que debían realizar las partes se cuantificaron en dinero,* ***lo cierto es que no correspondieron a una contraprestación o a una remuneración por la ejecución de una obra o por la prestación de un servicio demandado por alguno de los intervinientes en el negocio, sino que, por el contrario, estas obligaciones reflejaron una cooperación de carácter económico entre las entidades y la comunidad****, sin desconocer que la cooperación y coordinación entre VIVA, el municipio de Yolombó y los beneficiarios del proyecto también revistió un componente técnico y administrativo que se hace evidente en el acuerdo suscrito*" (énfasis añadido).

La contratación directa del convenio de cofinanciación de los estudios de la conexión férrea del Pacifico, específicamente del tramo 1 Buenaventura - Palmira con FONDES se justifica plenamente por las características financieras, técnicas y legales del proyecto, que lo hacen único en su tipo y esencial para el desarrollo económico y logístico del país.

2. EL OBJETO DEL CONTRATO/CONVENIO:

El Convenio tiene por objeto la COFINANCIACIÓN DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y DE RIESGOS A NIVEL DE FACTIBILIDAD DEL PROYECTO CORREDOR FÉRREO DEL PACÍFICO (CONEXIÓN BUENAVENTURA – CORREDOR FÉRREO CENTRAL, ZONA 1 BUENAVENTURA – PALMIRA) Y SU INTERVENTORIA TÉCNICA (EL "PROYECTO"). LAS PARTES AUNARÁN ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, FINANCIEROS Y OPERATIVOS PARA CUMPLIR EL OBJETO DEL CONVENIO.

3. EL PRESUPUESTO PARA LA CONTRATACIÓN Y LAS CONDICIONES QUE EXIGIRÁ AL CONTRATISTA/PARTE:

3.1 VALOR DEL CONTRATO O APORTES DEL CONVENIO:

En virtud del Convenio, cada Parte hará un aporte total de **TREINTA Y TRES MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE ($33.295.000.000,00M/CTE)**, para un total de **SESENTA Y SEIS MIL QUINIENTOS NOVENTA MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE ($66.590.000.000,00 M/CTE)** incluyendo IVA y demás impuestos y retenciones que sean aplicables. A continuación, se discriminan los aportes de las Partes:

APORTES POR PARTE DE LA ANI

Los montos señalados a continuación son enunciativos, en tal virtud, estos se comprometerán presupuestalmente en el Contrato de Estructuración e interventoría que celebre la ANI y el Estructurador.

a) Con cargo a la vigencia 2024: La suma de CUATRO MIL DOSCIENTOS SETENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS MONEDA CORRIENTE ($ 4.273.542.575,00 M/CTE), según los Certificados de Disponibilidad Presupuestal CDP No. 89624 y 89524 del 26 de septiembre de 2024.

b) Con cargo a la vigencia futura 2025: La suma de TRECE MIL SEIS MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES PESOS MONEDA CORRIENTE ($ 13,006,473,433 M/CTE), autorizado mediante el oficio de autorización de cupo vigencias futuras de inversión del Ministerio de Hacienda y Crédito Público No. 2-2024-061300 del 18 de noviembre de 2024.

c) Con cargo a la vigencia futura 2026: La suma de DIECISÉIS MIL CATORCE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS PESOS MONEDA CORRIENTE ($ 16,014,983,992 M/CTE), autorizado mediante el oficio de autorización de cupo vigencias futuras de inversión del Ministerio de Hacienda y Crédito Público No. 2-2024-061300 del 18 de noviembre de 2024.

APORTES POR PARTE DEL FONDES

Los montos señalados a continuación se comprometerán presupuestalmente en el Contrato de Estructuración e interventoría que celebre la ANI y el Estructurador.

a) La suma de TREINTA Y TRES MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE ($33.295.000.000,00M/CTE) Mediante certificado CDR No. 4100000311, expedido el 4 de diciembre de 2024.

3.2 CONDICIONES QUE SE EXIGIRÁN AL CONTRATISTA/PARTE:

Las obligaciones de la presente contratación se describen a continuación:

OBLIGACIONES DE LAS PARTES:

1. Cooperar mutuamente con la ejecución del presente Convenio, así como coordinar las acciones necesarias y prestar el apoyo administrativo requerido para el cumplimiento de su objeto.
2. Propender por el logro del objeto del presente Convenio y, únicamente de ser requerido para implementar algún aspecto derivado de este Convenio, promover la suscripción de los acuerdos específicos que sean necesarios.
3. Aportar los recursos humanos, financieros y físicos (infraestructura, materiales y equipos) necesarios para el desarrollo del presente Convenio de acuerdo con el alcance de las obligaciones de cada Parte.
4. Facilitar la información que se considere necesaria y pertinente para el desarrollo del presente Convenio.
5. Promover actividades y decisiones tendientes a facilitar el cumplimiento del alcance del presente Convenio.
6. Designar supervisores para el Convenio.
7. Cumplir con la entrega de información y reporte de avance y cumplimiento requeridos en el Convenio.
8. Suscribir los documentos a que haya lugar para la liquidación del Convenio.
9. Las demás obligaciones inherentes a la naturaleza y objeto del Convenio.

OBLIGACIONES DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

1. Aportar los recursos financieros, administrativos y logísticos que se acuerden y sean necesarios para el desarrollo del Convenio.
2. Adelantar y liderar dentro del ámbito de su competencia y de acuerdo con sus capacidades contractuales, administrativas y logísticas el proceso de Contratación de Estructuración.
3. Suscribir y ejecutar el Contrato de Estructuración haciendo uso de los recursos aportados directamente por la ANI y los recursos aportados por el FONDES de conformidad con lo señalado en el Convenio.
4. Realizar todas las actividades propias para asegurar la vigilancia de la correcta ejecución del Contrato de Estructuración

5. Realizar los aportes de conformidad con lo estipulado en el numeral 6 del presente documento.
6. Presentar reportes de avance semestrales al FONDES, o en cualquier momento que este lo requiera, en los que se incluyan el estado de los entregables, así como los avances físicos y presupuestales del Proyecto y los posibles riesgos de atraso a los que este estuviera expuesto (si los hubiere).
7. Designar al supervisor del Contrato de Estructuración y su interventoría técnica, e informarle por escrito al FONDES sobre la realización de dicha designación y sobre cualquier cambio en la designación de dicho supervisor.
8. Las demás que se establezcan en el Convenio inherentes a su naturaleza y objeto.

OBLIGACIONES DEL FONDES

1. Realizar los aportes de conformidad con lo estipulado en numeral 6 de los estudios previos.
2. Entregar la documentación e información requerida para el desarrollo del Convenio en la oportunidad que establezcan las Partes.
3. Las demás que se establezcan en el Convenio inherentes a su naturaleza y objeto.

4. EL LUGAR EN EL CUAL LOS INTERESADOS PUEDEN CONSULTAR LOS ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS:

Los estudios y documentos se pueden consultar en la plataforma SECOP II.

Fecha de emisión: La misma fecha de la firma electrónica

OSPINA RAMIREZ FRANCISCO
Firmado digitalmente por OSPINA RAMIREZ FRANCISCO
Fecha: 2024.12.23 20:28:37 -05'00'

FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ
Presidente

Proyectó: Brenda Viviana Jiménez Díaz – Experto G3 7 GIT Contratación Vicepresidencia Jurídica
Revisó: Luis Eduardo Acosta Medina – Vicepresidente de Estructuración
Oscar Gustavo Calderón Medina – Vicepresidente Jurídico (E)
Adriana Maria Montañez – Gerente Vicepresidencia Estructuración
Camilo Andrés Salazar Camacho – Gerente (E) GIT Estructuración Legal Vicepresidencia Jurídica