



Bogotá D.C., 11 de marzo de 2025

Ingeniero

OSCAR HERNÁN SALAZAR MONTES

Gerente de proyectos Férreos

Vicepresidencia de gestión contractual

Agencia nacional de infraestructura

Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2.

Ciudad

Referencia: Contrato VGCON 660 DE 2023 INTERVENTORÍA INTEGRAL, DEL CONTRATO CUYO OBJETO ES EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA Y QUE HACE PARTE DEL CORREDOR LA DORADA (CALDAS) - CHIRIGUANÁ (CESAR).

Asunto: Concepto de interventoría en relación con la solicitud de Prórroga 4 y Adición Nro. 2 al contrato VE 639 de 2023. Oficio CS-CSF-002085 y correo electrónico del 12 de marzo.

Respetado Ingeniero,

En virtud de las actividades tendientes al ejercicio de la vigilancia, control y seguimiento, propias del contrato VGCON 660 de 2023, la interventoría, después de realizadas las revisiones a la comunicación presentada por el contratista San Felipe Férreo a la agencia, para la solicitud de prórroga 4 y adición # 2 al contrato de obra, nos permitimos presentar nuestro concepto frente a cada una de las consideraciones plasmadas por el contratista en su solicitud:

Informa el contratista:

“A. ANTECEDENTES:

1. *Desde el Gobierno Nacional se ha tenido el firme propósito de reactivar el modo férreo como parte del sistema de transporte. Con este objetivo, la Agencia Nacional de Infraestructura ha logrado una reactivación del 100% de los 1.077 kilómetros, en los que se contempla los corredores Bogotá – Belencito, La Dorada – Chiriguaná.*
2. *Mediante Resolución No. 20237030003985 del 4 de abril de 2023 la Agencia Nacional de Infraestructura abrió el Proceso de Contratación número VJ-VE-LP-001-2023.*
3. *Por medio de la Resolución No. 20237030008215 del 10 de julio de 2023, la Entidad adjudicó el Contrato al Contratista CONSORCIO SAN FELIPE FÉRREO integrado por las sociedades CASTRO TCHERASSI S.A., INFRAESTRUCTURA COMSA COLOMBIA S.A.S. y COMSA COLOMBIA S.A.S.*

4. *Como consecuencia de la adjudicación, se suscribió entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y el CONSORCIO SAN FELIPE FÉRREO el contrato de Obra VE- 639-2023 cuyo objeto es “EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA Y QUE HACE PARTE DEL CORREDOR LA DORADA (CALDAS) -CHIRIGUANÁ (CESAR) Y RAMALES INCLUIDOS EN LOS ANEXOS TÉCNICOS, ASÍ COMO EL CONTROL Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS QUE ALTEREN DE ALGUNA MANERA LAS OPERACIONES FERROVIARIAS EN EL CORREDOR FERROVIARIO, Y DEMÁS ACTIVIDADES CONSAGRADAS EN LOS ANEXOS”.*
5. *Plazo inicial del contrato es de doce (12) meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio la cual se firmó el 16 de agosto de 2023.*
6. *El 1 septiembre de 2023 se suscribió el acta de modificación de cantidades No 1, en el que se modifican cantidades a rubros inherentes a la administración.*
7. *Con la suscripción del otro sí No. 1 del 15 de agosto de 2024 se extendió El plazo de ejecución del Contrato hasta el 30 de noviembre para un total de quince punto cinco (15.5) meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio la cual se firmó el 16 de agosto de 2023. con la suscripción de este otrosí quedó en firme el acta de modificación de cantidades No 2, en la que se modifican cantidades para redistribuir las actividades correspondientes a las obras y la ampliación de cantidades necesarias para atender la administración del corredor hasta el 30 de noviembre de 2024.*
8. *El día 30 de noviembre se suscribió el otrosí #2 mediante el cual se extendió el plazo del contrato hasta el 27 de diciembre de 2024 para un total de dieciséis punto cuatro (16.4) meses contados a partir del acta de inicio. La fecha de finalización prevista para el contrato es el 27 de diciembre de 2024.*
9. *El día 27 de diciembre se suscribió el otrosí #3 mediante el cual se extendió el plazo del contrato hasta el 31 de marzo de 2025 para un total de diecinueve punto cinco (19.5) meses contados a partir del acta de inicio”.*

CONCEPTO INTERVENTORÍA.

Aquí encontramos importante incluir dos hechos adicionales.

El valor original del contrato VE 639 de 2023, correspondía a la suma de SETENTA Y UN MIL SETECIENTOS QUINCE MILLONES TRESCIENTOS VEINTIÚN MIL SETECIENTOS CUARENTA PESOS (\$71.715.321.740), incluido IVA.

Mediante otrosí #3, se dio tramite a una adición presupuestal por un valor de TRECE MIL CUATROCIENTOS UN MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y UN MIL SETECIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS CON CINCUENTA CENTAVOS (\$13.401.261.744,50) M/CTE, incluido IVA

Continúa el contratista presentando los antecedentes en los siguientes términos

“10. El valor del citado Contrato asciende a la suma de OCHENTA Y CINCO MIL CIENTO DIECISEIS MILLONES QUINIETOS OCHENTA Y TRE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y CUATRO PESOS CON CINCUENTA CENTAVOS MCTE. (\$85.116.583.484,50), incluido IVA y demás impuestos a que haya lugar, de acuerdo con la propuesta económica presentada por el Contratista a través de la plataforma SECOP II.

11. La operación comercial de carga del corredor La Dorada – Chiriguaná ha presentado un resultado satisfactorio, logrando reactivar el transporte intermodal del país. Por este motivo, la Vicepresidencia de Estructuración está trabajando en la estructuración de una concesión para el corredor La Dorada - Chiriguaná. Sin embargo, resulta imperativo garantizar la continuidad de la administración, mantenimiento, vigilancia, operación y control de tráfico de este corredor por el tiempo adicional requerido para completar el proceso de estructuración y adjudicación.

12. La cláusula 47 del contrato VE-639-2023 contempla la posibilidad de realizar modificaciones contractuales mediante la suscripción de acuerdo escrito entre las partes con el cumplimiento de los requisitos que impone la normatividad aplicable”.

13. Mediante oficio con radicado 20253070065221 del 25 de febrero de 2025, la agencia nacional de infraestructura realiza solicitud de propuesta para modificación contractual No. 4, para la adición y prórroga del contrato, con el fin de continuar con su ejecución en el periodo comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2025”.

CONCEPTO INTERVENTORÍA.

Respecto a estos numerales, nos permitimos manifestar que los hechos presentados por el contratista y complementados por esta interventoría, corresponden efectivamente a los hechos relevantes ocurridos a la fecha en desarrollo de la ejecución del contrato y que presentan relevancia de cara a la posible suscripción de la modificación solicitada.

Así mismo informa el contratista que:

“B. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD:

La presente solicitud de prórroga tiene su justificación en los siguientes fundamentos:

1. TIEMPO REQUERIDO PARA ADJUDICACIÓN DE APP:

El proceso de LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2023 para la adjudicación de la Alianza Pública Privada según lo visualizado en el SECOP, y lo reportado en resolución No.

20257030000565, establece la de adjudicación probable para el 3 de abril 2025, desde el consorcio San Felipe Férreo conceptuamos que se debe tener en cuenta que es crucial contar con un administrador que garantice la operatividad eficiente del corredor ferroviario mientras queda en firme la adjudicación.

Toda vez que la presencia de un administrador permitirá supervisar y coordinar las actividades logísticas, de mantenimiento y de seguridad en el corredor, evitando así tanto el deterioro de la vía, como el hurto de los elementos que componen la infraestructura férrea, tales como rieles, clips, cambiavías, entre otros.

No se puede perder de vista que históricamente, el dejar la vía sin operación, incluso por días, ha representado un incremento sustancial en las invasiones a la franja de seguridad, así como la proliferación de moto mesas, Moto Garruchas y todo tipo de transporte ilegal.

Según lo mencionado, la continuidad del transporte férreo es crucial para mantener la confianza en su viabilidad como medio de transporte sostenible y económicamente eficiente, por lo que es imperativo considerar las implicaciones que tendría una suspensión del servicio público transporte férreo de carga comercial. Esto, teniendo en cuenta que la reactivación de este importante medio de transporte es una meta estratégica para el gobierno Nacional, respaldada por significativas inversiones de destacadas empresas que han adaptado su logística de transporte para este fin.

Así mismo, es relevante resaltar la importancia que tiene el mantener activo el servicio público de pasajeros por vía férrea, el cual ha venido aumentando significativamente y que ha representado una reducción en el uso del transporte ilegal y una mejoría en la calidad de vida de las comunidades que hacen uso de este importante medio de transporte”.

CONCEPTO DE INTERVENTORÍA.

De acuerdo a lo manifestado por el contratista y teniendo como base las fechas informadas por la Agencia en el oficio con radicado 20253070065221 del 25 de febrero de 2025, la interventoría considera que los siguientes tres temas son fundamentales y determinan la necesidad de realizar la prórroga y adición al contrato de obra VE- 639-2023 y hacen viable la solicitud de extenderlo hasta el 30 de junio del 2025 para garantizar un adecuado empalme con el futuro concesionario de la APP:

- Los tiempos de adjudicación y firma y entrega del corredor van más allá del 31 de marzo del 2025, lo que genera la necesidad de extender el contrato para tener un empalme adecuado con el nuevo operador que va a ser seleccionado una vez se adjudique el proyecto de APP.
- Es necesario continuar manteniendo un responsable que mantenga de manera continua la vigilancia del corredor durante los meses de abril a junio del 2025 para garantizar la seguridad y evitar daños, hurtos e invasiones

- Una operación férrea constante: Se debe garantizar a los operadores y a las empresas que le están apostando al modo férreo la continuidad de la operación y de esta manera no afectar los temas de logística y comercial durante los meses de abril a junio del 2025. En este punto es relevante informar que el servicio de pasajeros, que se presta desde Barrancabermeja hacia el sur y norte, debe ser continuo y constante y de esta manera evitar la invasión de equipos no aptos para circular por el corredor como motomesas.

COMPORTAMIENTO DE LA CARGA

Durante el año 2024 el corredor férreo La Dorada-Chiriguana se consolidó como un eje estratégico en la reactivación ferroviaria de Colombia, potenciando la eficiencia logística y comercial del país. Durante el periodo en mención, este corredor alcanzó cifras históricas al transportar alrededor de 225.000 toneladas de carga, lo que representó un incremento cercano al 24% en comparación con el año 2023.

Ahora bien, es de mencionar que la carga comercial transportada durante el tiempo transcurrido en el 2025, ha tenido un incremento significativo, debido a la integración del operador ferroviario "Transferport" al modelo de transporte de carbón desde el centro al norte del país. Esto ha permitido aumentar las frecuencias semanales de trenes carboneros en tránsito, pasando de un promedio de 2 trenes semanales en el año anterior a 4 trenes por semana durante los meses de enero y febrero de 2025, logrando así transportar hasta 66.000 toneladas en un solo mes.

La continuidad de este contrato de obra con estas cifras de carga y de acuerdo a la proyección brindada por el operador y el CSFF, permitirá que para mediados del mes de junio de 2025 se haya logrado alcanzar el 100% del total de la carga movilizada en el año anterior, asegurando el objetivo buscado por la Agencia Nacional de infraestructura con el presente contrato, que es mantener y aumentar la operación de carga en el corredor férreo La Dorada – Chiriguana.

En lo referente al transporte público de pasajeros en el año 2024, se lograron operaciones férreas exitosas que se traducen en cifras relevantes para este medio, al movilizar aproximadamente a 71.000 personas en las diferentes estaciones activas del tramo. Así mismo, como resultado del transporte de pasajeros durante los dos primeros meses del año 2025, se puede proyectar una movilización mensual promedio de 5.500 personas, por lo cual debemos enfatizar la importancia de brindar continuidad a las actividades desarrolladas por la empresa COOPSERCOL, ya que tal y como lo menciona el CSFF dejar sin operación las diferentes estaciones férreas genera el aumento del transporte ilegal en las poblaciones, al tener como única alternativa para su movilización el uso de las llamadas "moto mesas", "moto garruchas" o "brujitas".

Para el 2025 se espera que las alianzas con los diferentes actores de la cadena logística, operadores logísticos-ferroviarios, compañías exportadoras e importadoras y aquellas interesadas en transportar sus mercancías al interior del país, permitan grandes avances y mayores logros en el transporte intermodal para el país.

Posteriormente en relación con el fundamento jurídico para la modificación propuesta Informa el contratista:

“C. FUNDAMENTO JURÍDICO DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA:

En primer lugar, es primordial recordar que el artículo 2 de la Constitución Política establece dentro de los fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en ella. Igualmente, determina que es deber de las autoridades, asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Asimismo, el artículo 209 indica que “la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad (...)”. Por su parte, el artículo 365 determina que “los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”.

Así mismo, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993 señala que, con la contratación estatal, “las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados”.

Por su parte, de debe indicar que la modificación solicitada resulta viable de conformidad con lo preceptuado en la cláusula 47 del contrato VE-639-2023, la cual habilita a las partes a modificar el contrato y sus anexos así:

CLAUSULA 47. MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

Este Contrato junto con sus Anexos no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por representantes autorizados de las Partes y con el cumplimiento de los requisitos que impone la normatividad aplicable.” (negritas fuera del texto original)

Teniendo en cuenta lo anterior, en cuanto a los requisitos que impone la normatividad aplicable, es necesario recordar que los contratos estatales pueden ser modificados para lograr su finalidad y cumplir así con los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así, los artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993 facultan a las entidades estatales a modificar los contratos de común acuerdo.

Respecto de las modificaciones que pueden realizarse a los contratos estatales regulados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993), la Corte Constitucional, en sentencia C-300/12, señaló:

“2.6. LA MODIFICACIÓN DEL CONTRATO ESTATAL

2.6.1. *Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para “(...) evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación”, entre otros. En el mismo sentido, en la sentencia C-949 de 2001, la Corte Constitucional señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación- pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal. Al respecto, vale la pena destacar lo señalado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto del 13 de agosto de 2009:*

“La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado.”

2.6.2. *La modificación de los contratos estatales es especialmente importante en aquellos por naturaleza incompletos, es decir, (i) los afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, y (ii) en el marco de los cuales, por esa misma razón, es difícil prever ex ante los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo. En efecto, con el paso del tiempo, pueden surgir nuevas exigencias sociales, tecnológicas, culturales, etc. sobre la forma cómo el Estado debe cumplir sus fines y sobre cómo se deben prestar los servicios públicos, o simplemente pueden aparecer circunstancias extraordinarias e imprevisibles al momento del diseño del negocio, para que las que tampoco era posible, en dicho momento, prever un remedio adecuado y específico. En este tipo de contratos es preciso entonces el diseño de reglas que permitan la adaptación y la resolución pacífica de las controversias para evitar el fracaso. (negritas fuera del texto original)*

Por su parte, el Consejo de Estado, en su jurisprudencia, ha señalado que el plazo es un elemento accidental del contrato –no de su esencia ni de su naturaleza- y por ello puede ser materia de modificaciones. Al respecto, la Sección Quinta del Consejo de Estado, en sentencia del 24 de agosto de 2005, afirmó: “(...) Por otra parte, la prórroga del plazo de los contratos tiene el sustento jurídico de que el plazo no constituye un elemento de la esencia de los contratos a que alude el artículo 1501 del Código Civil y, por tanto, se puede modificar por acuerdo de las partes, pues no es una de ‘... aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degenera en otro contrato diferente’.

En concordancia con lo anterior, en concepto 2263 del 17 de marzo del 2016, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado precisó que la regla general es la no modificación del contrato, y la vía excepcional su modificación, sometida a límites legales; límites que, en los términos definidos en el referido concepto, corresponden a los siguientes:

“1. La necesidad de preservar los principios de igualdad, transparencia y libertad de concurrencia, durante la fase de ejecución del contrato. Este límite encuentra sustento en el hecho de que, para celebrar contratos estatales las entidades públicas eligen, dentro de un «régimen de concurrencia y de igualdad, las mejores condiciones de costo, calidad e idoneidad de la prestación requerida», lo que supone que la selección objetiva de la oferta más favorable, se dirige a salvaguardar el interés público y, por lo tanto, celebrado el contrato en esas condiciones, su eventual modificación debe asegurar que lo adjudicado, y posteriormente alterado, consulte la mejor opción para el servicio público. Así, según lo expuesto en el concepto en cuestión «la aplicación de los principios de transparencia, de libertad de concurrencia y de igualdad, consagrados en el Estatuto Contractual, y las reglas sustanciales del pliego de condiciones, que permitieron elegir la mejor oferta, previo cumplimiento de los requisitos habilitantes y de ponderación, deben ser de estricta observancia por la Administración y por el contratista, y sus efectos trascienden y se aplican durante la ejecución del contrato y en su liquidación, como garantía de inalterabilidad de lo pactado y de acatamiento a la legalidad de las reglas aplicadas en la actuación previa.

2. Límites de orden temporal, entre los que están comprendidos: i) la vigencia del contrato, pues no podría modificarse un contrato cuyo plazo ha culminado y ii) la prohibición de consagrar prórrogas automáticas, sucesivas o indefinidas, en tanto resultan contrarias al derecho esencial de la libertad de competencia.

3. Límites de orden formal, que comprenden: i) La solemnidad del contrato de modificación, derivada del carácter solemne del contrato estatal, que exige que modificación de los contratos conste por escrito; ii) la motivación y justificación de la modificación, la cual constituye un elemento esencial que permite determinar la juridicidad y la necesidad de una modificación determinada; así como su racionalidad y la proporcionalidad de su contenido.

4. Límites de orden material, que corresponden a: i) la prohibición de modificar las condiciones sustanciales del contrato, que se presentará en los casos en que se incluyan elementos que, «habiendo figurado en el procedimiento inicial, hubiera permitido la participación de otros interesados aparte de los inicialmente admitidos, o seleccionar una oferta distinta de la inicialmente seleccionada”.

Sobre el alcance de dicha prohibición, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, se pronunció de la siguiente manera:

“Así, frente a circunstancias excepcionales la Administración podría usar su poder de modificación unilateral o realizar las modificaciones de mutuo acuerdo, con el cumplimiento

de los requisitos de ley. Se trataría de la excepción a la regla general de intangibilidad del contrato. La doctrina y algunos pronunciamientos de la Sección Tercera

del Consejo de Estado aportan los elementos necesarios que permiten orientar a la Administración sobre esta vía excepcional y sus requisitos:

- *No podría aceptarse un poder ilimitado o absoluto de modificación, aun frente a circunstancias excepcionales. Por ello la modificación no podrá afectar el núcleo esencial del objeto, o la naturaleza global del contrato. Con independencia de las razones y circunstancias imprevisibles que puedan presentarse, no es posible que el contrato mute o se transforme en un contrato sustancialmente distinto. Si se sustituyen las obras, los suministros o los servicios pactados por otros diferentes, o se modifica el tipo de contratación, o el núcleo esencial del objeto, se presentaría una novación del negocio jurídico y su objeto. [...]*

-Las causas que justificarían la modificación del contrato deben obedecer al acaecimiento de situaciones o circunstancias imposibles de prever, con una diligencia debida, que hagan imperiosa o necesaria la modificación de algunas estipulaciones del contrato, como única manera de conjurarlas. Debe tratarse de la existencia de circunstancias surgidas de un riesgo imprevisible, no necesariamente de una situación no prevista, que pueda razonablemente considerarse en un futuro mediano o que debieron ser previstas en la etapa de planeación del contrato. Ello supone la existencia de circunstancias posteriores, externas a las partes y no agravadas por su acción u omisión, puestas de manifiesto o imposibles de advertir en la etapa precontractual, que, además, muestren la imposibilidad de cumplir lo pactado inicialmente, o su falta de idoneidad. Estas circunstancias pueden obedecer a razones de tipo geológico, medioambiental o de otra índole, que no pudieron ser razonablemente previstas. [...]

- *La existencia de una necesidad de servicio público que justifique la modificación, hasta el punto de conjurar la nueva necesidad. (...)*

-El cumplimiento del límite cuantitativo consagrado en la ley para los contratos adicionales. [...] (negrillas fuera del texto original)".

CONCEPTO DE INTERVENTORÍA.

Tras el análisis de la información, esta interventoría encuentra que en virtud de lo expuesto por el Contratista, se resalta que no se modificará el objeto contractual, lo cual es un principio fundamental en la contratación estatal, pues garantiza que la prórroga solicitada no alterará el

alcance ni las condiciones inicialmente pactadas entre las partes. Este aspecto es esencial para asegurar que el contrato se ejecute conforme a los términos establecidos, sin desvirtuar la naturaleza del acuerdo ni afectar los intereses de las partes involucradas.

Así mismo, una vez aprobada y suscrita la prórroga solicitada, el contratista deberá proceder, en cumplimiento de las normativas contractuales concernientes en la ampliación y actualización de las pólizas de seguros que amparan el contrato, con el fin de garantizar la cobertura adecuada de los bienes y recursos del Estado durante la extensión del plazo y recursos de ejecución. La vigencia de las pólizas es una obligación contractualmente establecida, cuyo propósito es proteger los bienes y derechos del Estado frente a posibles contingencias o incumplimientos durante el tiempo y recursos adicionales otorgados para la ejecución del contrato. La actualización de las pólizas es, por tanto, una condición indispensable para la validez de la prórroga y el mantenimiento de las garantías exigidas.

Así mismo manifiesta el contratista.

“En cuanto a la adición de recursos al contrato, es necesario tener en cuenta que la Ley 80 de 1993, autoriza la adición a los contratos estatales, siempre que no se supere el tope establecido en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 que reza: “Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales”. Esta regla aplica a todos los contratos estatales. En consecuencia, al momento de adicionar debe tenerse en cuenta que el cálculo del límite debe realizarse en salarios mínimos para efectos de que el cálculo del tope sea preciso.

Así mismo, en diferentes conceptos, Colombia Compra Eficiente ha estimado que “tanto las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública – EGCAP –, como las excluidas de este –es decir, las que tienen un régimen especial– gozan de autonomía para configurar el precio y para establecer el sistema de pago más apropiado para satisfacer los fines de la contratación, respetando los límites previstos en el ordenamiento. Para las entidades que se rigen por el EGCAP, tal autonomía está reconocida en los artículos 13, 32 y 40 de la Ley 80 de 1993”.

Es necesario precisar que, si bien la presente solicitud de contempla para si viabilidad una adición a los recursos para la ejecución del contrato, la misma está por debajo del límite establecido en el parágrafo del artículo 40 de la ley 80 de 1993 por ser inferior al 50% del valor inicial del contrato expresado en Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes. De igual manera, como se mencionó anteriormente, la prórroga y adición solicitada no implica una modificación al objeto contractual”.

CONCEPTO DE INTERVENTORÍA.

Respecto de este punto nos permitimos informar que se adelantó el siguiente ejercicio por parte de interventoría y se confirmó que efectivamente la sumatoria en SMMLV del valor de la adición #1

(otorgada en el otrosí #3 del 27 de diciembre del 2024) más el valor de la adición solicitada por el contratista actualmente, no excede el 50% del valor inicial del contrato.

CONCEPTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	SMMLV FECHA DE SUSCRIPCIÓN	VALOR EN PESOS	VALOR EN SMMLV
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	27/07/2023	\$ 1.160.000,00	\$ 71.715.321.740,00	61823,55

VALOR DE LA ADICIÓN #1, (OTROSÍ #3)	27/12/2024	\$ 1.300.000,00	\$ 13.401.261.744,50	10308,66
VALOR SOLICITADO COMO ADICIÓN	5/03/2025	\$ 1.423.500,00	\$ 10.751.161.547,30	7552,62

TOTAL ADICIONES \$ 24.152.423.291,80 17861,29
PORCENTAJE 29%

Con base en lo expuesto, la interventoría considera procedente la solicitud de prórroga en tiempo y recursos presentada por el contratista, en tanto que se ha señalado de manera expresa que no se superarán los límites de adición de recursos establecidos tanto en el contrato como en la Ley 80 de 1993. En este sentido, el parágrafo del artículo 40 de la mencionada ley establece que los contratos estatales podrán ser adicionados hasta un máximo del 50% de su valor inicial, el cual debe calcularse en salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la suscripción del contrato. Este límite resulta de particular relevancia, dado que la normativa vigente establece topes para la adición de recursos, con el fin de asegurar el control sobre los gastos públicos y evitar la asignación desmesurada de fondos adicionales. No obstante, en el presente caso, se ha precisado que la adición de recursos solicitada no supera dichos topes, lo que garantiza que la solicitud de prórroga no estará sujeta a restricciones adicionales.

En relación con la forma en que serán utilizados los recursos el contratista manifiesta:

“D. ASIGNACION DE RECURSOS DE ADICIÓN Y PRORROGA

Con el objeto de garantizar la administración del corredor hasta el 30 de junio del 2025, a continuación, se presenta el alcance correspondiente a distribución presupuestal para atender la administración y ejecución de obras hasta el periodo del 30 de junio de 2025, adicionando \$10.751.161.547,30 discriminado de la siguiente forma:

VIGENCIA	VALOR PARA ADICIONAR
2025	\$10.751.161.547,30
TOTAL	\$10.751.161.547,30

De lo anterior, se muestra la propuesta de ejecución de este presupuesto

CAPITULO 1. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR	
I. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR	\$ 598.659.000
II. ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE	\$ 914.000.000
III. SEÑALIZACIÓN	\$ 2.500.000
IV. ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	\$ 0.00
V. OBRAS COMPLEMENTARIAS	\$ 1.689.727.352
VALOR IVA SOBRE UTILIDAD	\$ 11.988.276
SUBTOTAL CAPITULO 1	\$ 3.217.274.628

CAPITULO 2. ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR	
I. GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	\$ 4.059.212.346
II. COSTOS DIRECTOS	\$ 370.826.900
III. GASTOS REEMBOLSABLES	\$ 120.000.000
IV. SEGURO Y POLIZA TODO RIESGO	\$ 1.156.526.099,64
IVA(19% VR TOTAL ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR	\$ 1.084.247.415,67
VIGILANCIA INCL IVA	\$ 743.074.158
SUBTOTAL CAPITULO 2	\$ 7.533.886.919,30

SUBCAPITULO 1	\$	3.217.274.628,00
SUBCAPITULO 2	\$	7.533.886.919,30
TOTAL CAP 1+ CAP 2 (INCLUYENDO IVA)	\$	10.751.161.547,30

CONCEPTO DE INTERVENTORÍA.

Al respecto de cada uno de los rubros solicitados informamos lo siguiente:

Sujecciones Adicionales

El contratista propone una cantidad adicional de 10.000 sujecciones las cuales son elementos necesarios para fijar los rieles a las traviesas propiciando estabilidad y aseguramiento de la superestructura, las cuales además de absorber las y distribuir las fuerzas dinámicas que se desarrollan al paso de los equipos ferroviarios disminuyen la posibilidad de presencia de descarrilamientos. Lo antes mencionado, también con base a la identificación sobre el corredor férreo de puntos críticos donde se requiere llevar a cabo esta actividad. Por lo anterior se encuentra adecuada la cantidad propuesta y es posible de ejecutar dentro del plazo adicional solicitado.

Balasto adicional

El contratista propone una cantidad adicional de 1.000 m³. Identificados los sectores de puntos críticos, se requiere realizar esta actividad con el propósito de brindar seguridad y estabilidad del corredor férreo. Con el riego de balasto se genera una adecuada distribución de las cargas, se evita deformaciones, hundimientos y desplazamientos de la vía, brindando una mayor durabilidad y estabilidad de la estructura, así como su comportamiento como elemento drenante. Por lo anterior se encuentra adecuada la cantidad propuesta y es posible de ejecutar dentro del plazo adicional solicitado.

Adicional para adecuación de estaciones y Bodegas

El contratista solicita una adición de \$78.340.000 los cuales se utilizarían en las siguientes actividades.

- Mantenimiento trimestral de la red contra incendios
- Elaboración de los documentos y trámites de autorización para la intervención de las estaciones férreas de Zapatoca, Barrancabermeja, Grecia (Puerto Berrío), Gamarra (César) y García Cadena.
- Estudios para la configuración, señalización, diseño y demarcación para el almacenamiento en patio de contenedores y de la bodega Idema en la Dorada.

Las actividades son necesarias por cuanto en el caso del mantenimiento trimestral de la red contra incendios, se requiere efectuar por razones técnicas de seguridad y de aseguramiento de continuidad del funcionamiento de la red, de tal manera que la red contra incendios se mantenga en óptimas condiciones. En dicha actividad se involucra un monitoreo de los sensores de humo y de movimiento, así como el funcionamiento óptimo del sistema eléctrico, de iluminación y de los pararrayos.

Para el caso de los estudios de consultoría necesarios para las intervenciones a las estaciones férreas, es necesario llevar a cabo esta acción con el propósito de cumplir con los requisitos y aval necesarios teniendo de presente que estos bienes inmuebles son de interés cultural protegidos por el Ministerio de Cultura. Con estos estudios, se pretende poder contar con los trámites y permisos requeridos para poder adelantar y llevar a cabo las reparaciones locativas a estas estaciones, que por el su estado actual se aprecia un continuo deterioro, siendo necesario de llevar a cabo su adecuación y mantenimiento.

En el caso de los estudios para la configuración de los patios y bodega Idema, se hace necesario contar con la señalización horizontal para que los patios de la Bodega Idema sean optimizados en la disposición y manejo de cargas. La bodega Idema debe contar con una señalización operativa segura, seguridad laboral, identificación de condiciones de riesgo, señalización de evacuación, demarcación vial, sistemas de almacenamiento y requerimientos mínimos para operación.

Recursos adicionales para señalización

El contratista propone la adición de \$2,500.000 con el propósito de actualizar la señalización en el PK 293+860, paso nivel tipo C en Puerto Nare. Mantener la totalidad de los cruces señalizados permite incidir positivamente en las condiciones de seguridad del corredor.

Adicional para obras complementarias

El contratista solicita un valor adicional de \$1.689.727.352 para ejecutar las siguientes actividades.

1. Pilotaje alcantarilla 358+977: esta obra es necesaria por la necesidad de brindar seguridad, apoyo y estabilidad a la vía férrea en el sector crítico de esta alcantarilla, donde el propósito importante es permitir el paso seguro de los servicios férreos y no interrumpir el tráfico férreo por este sector. Lo anterior, mientras se definen los tiempos de la construcción definitiva de acuerdo a los diseños ya presentados.
2. Alquiler de la pajarita: Esta inversión es necesaria por cuanto se requiere llevar a cabo actividades de mantenimiento y conservación en el corredor férreo como limpieza de cunetas, descarnes de vía, cargue y descargue de materiales en las estaciones para el mantenimiento, retiro de derrumbes sobre la vía e hincado de rieles para trinchos entre otras necesarias para efectuar un adecuado control sobre el estado de mantenimiento que debe propiciarse al corredor férreo en el sector norte. El corredor cuenta con 2 retroexcavadoras de llanta, pero por la extensión del contrato, se ejecuta en 3 grandes frentes de trabajo, (norte, Centro y Sur), siendo necesario este equipo para el sector norte como se mencionó anteriormente.
3. Retiro de la Palizada en el puente la colorada: Esta es una inversión necesaria, ya que cada cierto periodo de tiempo la quebrada deposita grandes cantidades de lodos y material vegetal, que afectan su cauce y generan procesos erosivos cerca al estribo sur. Por los volúmenes tan altos de material depositado aguas arriba del puente es necesario realizar este trabajo con equipo mecanizado especializado. El valor propuesto es consecuente con el trabajo a realizar
4. El contratista, en virtud de las obligaciones contraídas en el presente contrato, deberá, con respecto a la ocupación temporal de la franja de terreno de propiedad de la Sociedad Portuaria de Capulco, en la cual se construyó provisionalmente una parte de la variante férrea para el acceso a Puerto Coal Corp, llevar a cabo todas las acciones necesarias para restablecer y restituir dicha franja de terreno privada en las mismas condiciones en las que fue entregada antes del 30 de junio de 2025 y no dejar pasivos a la agencia nacional de infraestructura.

Adicional para material Rodante

Para este rubro el contratista solicita la suma de \$914.000.000 con dos propósitos:

1. \$381.000.000 Incluido AIU para el Mantenimiento correctivo y preventivo de equipos operativos durante 3 meses.
2. \$533.400.000 para el Traslado de la locomotora U18 ubicada en la red férrea del pacífico.

Al respecto encontramos que los valores propuestos son adecuados considerando que en el tiempo transcurrido del contrato el costo promedio de mantenimiento mensual se encuentra dentro de los valores mensuales propuestos por el contratista.

En relación con el costo del traslado de la locomotora, a criterio de esta interventoría y de acuerdo con el conocimiento de nuestros especialistas está por encima de maniobras similares llevadas a cabo en contratos anteriores, no obstante al no contar actualmente con una cotización formal, consideramos apropiado reservar un valor que esté por encima del valor esperado.

Finalmente informamos que las actividades propuestas por el CSFF se pueden ejecutar dentro del plazo adicional de 3 meses solicitado por el contratista.

Adicional para personal administración y costos operativos

El contratista propone el personal mínimo definido en el contrato para 3 meses, por lo que se encuentra que las cantidades propuestas son las adecuadas para los 3 meses adicionales de operación del corredor.

Así mismo en relación con los costos de administración y reembolsables se encuentra que los valores solicitados por el contratista son consecuentes con las necesidades del contrato de carácter administrativo.

Programas Sociales

Para este rubro el contratista solicita la suma de \$120.000.000 y presenta en su oficio el desglose correspondiente:

Presupuesto social OTRO SI N°4				
SOCIAL CONTRATO VE 639 2023				
Nº	PROGRAMA	CONCEPTO	VALOR	OBSERVACIÓN
1	P1 Programa de atención al usuario	Oficinas móviles	\$ 10.800.000	3 oficinas móviles mensuales (\$1.000.000 c/u)
2	P1 Programa de atención al usuario	PQRS	\$ 5.000.000	Durante la ejecución del contrato

Presupuesto social OTRO SI N°4				
SOCIAL CONTRATO VE 639 2023				
N°	PROGRAMA	CONCEPTO	VALOR	OBSERVACIÓN
3	P2 Educación y capacitación al personal	Capacitación externa	\$ 3.000.000	Durante la ejecución del contrato
4	P4 Información y participación comunitaria	Boletín N°7	\$ 5.000.000	Ejecución en mayo 2025
5	P4 Información y participación comunitaria	Televisión	\$ 3.200.000	1 nota abril, 1 nota mayo, 1 nota junio
6	P4 Información y participación comunitaria	Radio (campana 6)	\$ 5.000.000	Ejecución junio 2025
7	P5 Apoyo a la capacidad institucional	Proyectos Productivos	\$ 20.000.000	Durante la ejecución del contrato
8	P5 Apoyo a la capacidad institucional	Fortalecimiento cultural y turístico	\$ 5.000.000	Durante la ejecución del contrato
9	Programa de Capacitación, Educación y Concientización de la Comunidad Aledaña	Cursos complementarios de interés	\$ 3.000.000	Durante la ejecución del contrato
10	P8 Programa de cultura del corredor férreo	Campaña trimestral N°7	\$ 60.000.000	Durante la ejecución mayo y junio 2025
TOTAL			\$ 120.000.000	

Al respecto encontramos que los valores propuestos son adecuados considerando que, la proyección para el desarrollo de las actividades propuestas en el plan de gestión social contractual de carácter trimestral, están proyectadas en valores de una manera similar al trimestre inmediatamente anterior. Así mismo, las actividades que se proponen corresponden a las actividades de carácter social que se deben ejecutar dentro del plazo adicional de 3 meses solicitado por el contratista.

Adicional para la póliza

El contratista propone un valor de \$1.156.526.099, 64 para la actualización de la garantía Todo Riesgo Obra Civil, que debe pagarse por este rubro.

Con base en los datos históricos del presente contrato, en relación con el costo de la póliza para los otrosíes suscritos hasta la fecha, esta interventoría encuentra que la suma solicitada por el contratista es consecuente con el posible costo de la póliza.

No obstante, se aclara que el valor final de la póliza solamente se conocerá una vez se haya suscrito el otrosí y la aseguradora emita la póliza correspondiente

ANALISIS DE RIESGOS

En cuanto a la Matriz de riesgos del contrato de obra, se mantiene vigente y sin modificaciones ya que por la adición en plazo y valor que se solicita, no se ve afectada la asignación del riesgo.

CONCLUSIONES

Con la prórroga solicitada la nueva duración del contrato será la siguiente

PLAZO INICIAL DEL CONTRATO	12 MESES
PRORROGA 1 AL CONTRATO (Otrosí #1 del 15/ago/2024)	3 MESES Y 15 DÍAS
PRÓRROGA 2 AL CONTRATO (Otrosí #2 del 29/nov/2024)	27 DÍAS
PRORROGA 3 AL CONTRATO (Otrosí #3 del 27/dic/2024)	3 MESES Y 3 DÍAS
PRORROGA SOLICITADA	3 MESES
NUEVO PLAZO TOTAL DEL CONTRATO	22 MESES Y 15 DÍAS

Con la adición solicitada, el nuevo valor del contrato sería de \$ 95.867.745.031,80

VALOR INICIAL DEL CONTRATO	\$ 71.715.321.740,00
VALOR ADICIÓN #1 (Otrosí #3 del 27/dic/2024)	\$ 13.401.261.744,50
Valor de la adición solicitada	\$ 10.751.161.547,30
nuevo valor del contrato	\$ 95.867.745.031,80

Estos recursos adicionales solicitados serían distribuidos de la siguiente manera en los tres meses adicionales.

	abr-25	may-25	jun-25	TOTAL ADICIÓN
Capítulo 1. Total Obras	\$ 561.053.509	\$ 1.492.910.966	\$ 1.163.310.152	
Capítulo 2. Total Administración	\$ 3.382.793.012	\$ 2.006.526.954	\$ 2.144.566.954	
TOTAL	\$ 3.943.846.521,30	\$ 3.499.437.920,00	\$ 3.307.877.106,00	\$ 10.751.161.547,30



RESUMEN PORMENORIZADO INVERSIÓN POR CAPITULOS			
	ABRIL 2025	MAYO 2025	JUNIO 2025
CAPITULO 1 MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR			
I. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR	\$ 28.962.900	\$ 284.848.050	\$ 284.848.050
II. ADMINISTRACIÓN CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE	\$ 180.000.000	\$ 600.000.000	\$ 134.400.000
III. SEÑALIZACIÓN	\$ -	\$ 2.500.000	\$ -
IV. ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	\$ -	\$ -	\$ -
V. OBRAS COMPLEMENTARIAS	\$ 350.000.000	\$ 600.000.000	\$ 739.727.352
VALOR IVA SOBRE UTILIDAD	\$ 2.090.609	\$ 5.562.916	\$ 4.334.751
SUBTOTAL CAPITULO 1	\$ 561.053.509	\$ 1.492.910.966	\$ 1.163.310.152
CAPITULO 2. ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR			
I. GASTOS DE ADMISTRACIÓN	\$ 1.353.070.782	\$ 1.353.070.782	\$ 1.353.070.782
II. COSTOS DIRECTOS	\$ 124.942.300	\$ 124.942.300	\$ 120.942.300
III. GASTOS REEMBOLSABLES	\$ -	\$ -	\$ 120.000.000
IV. SEGURO Y POLIZA	\$ 1.156.526.100	\$ -	\$ -
IVA (19% VR TOTAL ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR)	\$ 500.562.445	\$ 280.822.486	\$ 302.862.486
VIGILANCIA INCLU IVA	\$ 247.691.386	\$ 247.691.386	\$ 247.691.386
SUBTOTAL CAPITULO 2	\$ 3.382.793.012	\$ 2.006.526.954	\$ 2.144.566.954,0
TOTAL CAPITULO 1 Y 2	\$ 3.943.846.521,30	\$ 3.499.437.920,00	\$ 3.307.877.106,00



Teniendo en cuenta el análisis presentado por el Consorcio San Felipe Férreo con respecto a la inversión mes a mes concerniente a la prórroga en trámite la Interventoría se permite emitir los siguientes conceptos:

Mes de abril de 2025:

Concepto de CSFF:

1. ***“Abril: Se ejecutará una inversión de \$561 millones, distribuida de la siguiente manera:***

- ***Riego de balasto:*** *Tras la negociación con el proveedor, se ha confirmado la disponibilidad de stock, lo que permite la ejecución de esta actividad.*
- ***Puente La Colorada:*** *Se iniciará el retiro de la empalizada.*
- ***Mantenimiento de vía:*** *Se ejecutará mediante el alquiler de un retrocargador de llantas en el tramo norte.”*

Concepto Interventoría:

1. Riego de Balasto: A lo largo del contrato el CSFF en conjunto con sus dos proveedores de balasto ha garantizado el stock necesario para la ejecución de esta actividad, y la cantidad programada de 100 m3 es un volumen, que es totalmente ejecutable en este mes.
2. Puente La Colorada: Es viable la propuesta de inicio del retiro de la empalizada en este mes, ya que para este mes ya debe haberse surtido las actividades previas administrativas correspondientes.
3. Mantenimiento de vía: Actividad necesaria a ejecutar durante los tres meses de prórroga.
4. Así mismo el pago de la póliza todo riesgo se debe realizar una vez se suscriba el otrosí correspondiente. Por eso este rubro se incluye en el mes de abril

Mes de mayo de 2025:

Concepto de CSFF:

“Mayo: Se ejecutará una inversión de \$1,492 millones, distribuida de la siguiente manera:

- ***Instalación de sujeciones:*** *Tras completar la nacionalización y compra del material, se instalarán 5.000 unidades, dada la rapidez de ejecución de esta actividad.*
- ***Riego de balasto:*** *Continuará en los puntos mencionados en la solicitud, con el objetivo de garantizar mayores márgenes de seguridad en la vía.*
- ***Mantenimiento de la red contra incendios:*** *Se llevará a cabo el mantenimiento trimestral correspondiente.*

- **Demarcación en Bodega IDEMA:** *Se dará inicio a la señalización de la zona de tránsito, enmarcada dentro de las reparaciones locativas.*
- **Material rodante:** *Se contempla el transporte de la locomotora Jumbo y el mantenimiento programado para el mes. Esta actividad se pospuso al segundo mes debido a trámites administrativos y negociaciones previas.*
- **Obras complementarias:** *Se comenzará con el retiro de la empalizada en el sector de La Colorada y se iniciará el pilotaje en el PK385, con la respectiva adquisición de materiales.*
- **Ripado y señalización:** *Se ejecutarán labores de ripado en el Ramal Capulco y la instalación de dos unidades de señalización en el paso a nivel de Puerto Nare.*
- **Mantenimiento de vía:** *Se efectuará nuevamente con el alquiler de un retrocargador de llantas en el tramo norte.”*

Concepto Interventoría:

1. Instalación de sujeciones: Tal como lo manifiesta el contratista de obra, para el mes de mayo se contaría con el stock necesario para el inicio de esta actividad, las 5.000 unidades propuestas a ejecutar, la Interventoría ve acorde la ejecución de esta cantidad debido a que el rendimiento de esta es muy alto.
2. Riego de balasto: Conforme al rendimiento de esta actividad la Interventoría ve viable esta actividad en la cantidad prevista para este mes.
3. Mantenimiento de la red contra incendios: El mantenimiento programado se encuentra dentro del plazo previsto para su ejecución.
4. Demarcación en Bodega IDEMA: Esta actividad está acorde con los plazos destinados para ejecutar esta actividad.
5. Obras complementarias: El contratista continuará con esta actividad prevista a realizar durante el plazo de la adición. En cuanto al pilotaje en el PK385, la Interventoría está de acuerdo con el inicio de esta actividad teniendo de presente haber surtido las actividades de adquisición de los insumos y materiales para ejecutar esta actividad.
6. Ripado y señalización: Las cantidades propuestas a ejecutar por el CSFF están acordes a realizar e iniciar por el CSFF durante este mes. De igual manera, para ejecutar con la instalación de la señalización en el paso a nivel de Puerto Nare.
7. Mantenimiento de vía: Actividad acorde a realizar con las necesidades de la vía férrea.

Mes de junio de 2025:

Concepto de CSFF:

"Junio: Se ejecutará una inversión de \$1,163 millones, distribuida de la siguiente manera:

- **Instalación de sujeciones:** *Se implementarán las 5.000 unidades restantes.*
- **Finalización del balasto:** *Se completará la instalación del material.*
- **Demarcación en Bodega IDEMA:** *Se concluirán los trabajos de señalización en patios y zonas de circulación.*
- **Mantenimiento de equipos:** *Se realizará la última intervención del período programado.*
- **Puente La Colorada:** *Se finalizarán las labores de retiro de empalizada.*
- **Mantenimiento de vía:** *Se continuará con el alquiler del retrocargador de llantas en el tramo norte."*

Concepto Interventoría:

1. Instalación de sujeciones: El contratista continuará con esta actividad tal como lo manifiesta para el mes de junio contando con el stock necesario para ejecutar esta actividad, teniendo de presente un rendimiento alto para su ejecución.
2. Riego de balasto: De acuerdo con el rendimiento previsto para esta actividad la Interventoría ve viable esta actividad en la cantidad prevista para este mes.
3. Demarcación en Bodega IDEMA: De acuerdo a lo previsto por el contratista, se da viabilidad con la terminación de esta actividad durante este mes.
4. Puente La Colorada: Se da viabilidad respecto a la terminación de esta actividad para terminar en este mes.
5. Mantenimiento de la red contra incendios: El mantenimiento programado se encuentra dentro del plazo previsto para su ejecución.
6. Demarcación en Bodega IDEMA: Esta actividad está acorde con los plazos destinados para ejecutar esta actividad.
7. Mantenimiento de vía: Actividad requerida y necesaria a ejecutar durante todo el plazo de la prórroga.

En conclusión, la Interventoría da viabilidad a las actividades propuestas a realizar por el CSFF durante el presente contrato.

RECOMENDACIÓN

De acuerdo con lo presentado a lo largo de este documento, la interventoría encuentra que la solicitud hecha por el contratista cuenta con el sustento necesario y en consecuencia nos permitimos recomendar a la entidad que se suscriba una prórroga del contrato de obra VE 639 de



2023 hasta el 30 de junio del 2025 y así mismo se adicionen un total de \$10.751.161.547,30 para garantizar la ejecución de las actividades de obra y administración que se adelantarán durante el periodo de la prórroga correspondiente.

Cualquier información adicional requerida por la entidad, estaremos atentos a responderla

Atentamente,

LUISA
FERNANDA
BARRETO PARRA

Firmado digitalmente
por LUISA FERNANDA
BARRETO PARRA
Fecha: 2025.03.13
10:14:57 -05'00'

LUISA FERNANDA BARRETO PARRA
Representante Legal
Consortio GIS Red Férrea

Anexos: Oficio CS-CSF-002085 y anexos y ejercicio interventoría

Copia: Ing. Oscar Morales /Líder de Seguimiento de Supervisión. omorales@ani.gov.co

Sustanciaron: HARO/JCMM/JFM/ACG/JH/JC

Revisó: MFB