

Barranquilla 06 de marzo de 2025

Señores:

CONSORCIO GIS RED FÉRREA

Atención: Manuel Francisco Bohórquez Lozano

Calle 51 No 2-35- Piso 2

PUERTO BERRIO

CONSORCIO SAN FELIPE FERREO
Fecha y hora: Jueves 6 Marzo 2025 10:02:29
Dirigido a: CONSORCIO GIS RED FÉRREA
Enviado por: OLIMPO CHIQUILLO
Procesado por: OLIMPO CHIQUILLO
Asunto: Alcance comunicación CS-CSF-002074 con
asunto: "Prorroga 4 y Adición No..."



CS-CSF-002085

REFERENCIA: CONTRATO DE OBRA CIVIL No. VE-639-2023.

Asunto: Alcance comunicación CS-CSF-002074 con asunto: "Prorroga 4 y Adición No 2 al contrato VE 639 de 2023."

Estimado Ingeniero Bohórquez,

En representación del Consorcio San Felipe Férreo, contratista responsable de la ejecución del Contrato No. VE-639-2023, por medio de la presente me permito solicitar la prórroga 4 y adición 2 del mencionado contrato, cuyo objeto es llevar a cabo las actividades de mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura entregada en el corredor La Dorada (Caldas) - Chiriguaná (Cesar) y los ramales incluidos en los anexos técnicos, así como el control y mantenimiento del material rodante y la atención de emergencias que puedan afectar de alguna manera las operaciones ferroviarias en dicho corredor, hasta el 30 de junio de 2025. Para lo cual se ponen de presente los siguientes:

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 otro Si 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.
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.

A continuación, me permito presentar los términos y justificación de la prórroga solicitada:

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.

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”*.

En concordancia con lo citado 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, se 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. [...] (negritas fuera del texto original).

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.

Año	Valor de SMMLV
2023	\$1.160.000
2024	\$1.300.000
2025	\$1.423.500

El contrato inicial en 2023 fue de \$71.715.321.740

$$\text{Valor inicial en SMLMV} = \frac{\$71.715.321.740}{\$1.160.000} \approx 61.824,52 \text{ SMLMV}$$

El límite máximo para las adiciones es el 50% de valor inicial:

$$50\% \text{ SMLMV} = 61.824,52 * 0,5 = 30.912,26 \text{ SMLMV}$$

Esto significa que las adiciones no pueden superar los 30.912,26 SMLMV.

- Adición en 2024: \$13.401.261.744,50

$$\frac{\$13.401.261.744,50}{\$1.300.000} \approx 10.308,66 \text{ SMLMV}$$

- Adición propuesta para 2025: \$10.751.161.547,30

$$\frac{\$10.751.161.547,30}{\$1.423.500} \approx 7.544,94 \text{ SMLMV}$$

- Total de adiciones en SMLMV

$$10.308,66 \text{ SMLMV} + 7.544,94 \text{ SMLMV} = 17.853,60 \text{ SMLMV}$$

La adición propuesta para 2025 es viable según el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, ya que el total acumulado de las adiciones (17.853,60 SMLMV) no supera el 50% del valor inicial del contrato (30.912,26 SMLMV)

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 A 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

Por otro lado, se puede mencionar que la distribución correspondiente a lo anterior es:

Capítulo	Porcentaje
Obras Civiles	30%
Administración del corredor	70%

Así mismo, es nuestro deber como colaborador del Estado advertir a la entidad que, si bien, la adición propuesta al valor del contrato contempla, obras de mantenimiento y complementarias, los recursos adicionales NO son suficientes para la atención de todas las obras de mantenimiento necesarias que se han identificado en la infraestructura de manera juiciosa y responsable por parte de este contratista, las cuales permitirían evitar y/o mitigar riesgos que eventualmente afecten la seguridad en la operación férrea, por lo que nos permitimos llamar la atención sobre la necesidad de una mayor inversión para garantizar el correcto funcionamiento de la infraestructura férrea.

Así mismo, se presenta la distribución correspondiente a cada uno de los rubros y las consideraciones propuestas por el consorcio:

1. ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO
Suministro e instalación de sujeciones	Unidad	10.000	\$23.069
Suministro e instalación de balasto (incluye el cargue, transporte y el riego)	m3	1.000	\$289.629

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO
Reparaciones locativas y mantenimiento a las estaciones y bodegas	Global	1.00	\$78.340.000

La seguridad y estabilidad de la operación ferroviaria son prioridades fundamentales para garantizar un transporte eficiente y prevenir incidentes que comprometan la integridad de los usuarios, la infraestructura y las mercancías transportadas. En este sentido, la instalación de sujeciones, el riego de balasto y la construcción de muros trinchos son medidas esenciales para asegurar el óptimo funcionamiento de la vía férrea.

Las sujeciones desempeñan un papel crucial al fijar los rieles a las traviesas, manteniendo la alineación de la vía y reduciendo los movimientos indeseados durante el paso del tren. Esto minimiza el riesgo de descarrilamientos al garantizar la estabilidad de los rieles, además de absorber vibraciones y distribuir las fuerzas dinámicas generadas por el tráfico ferroviario, evitando fallas estructurales.

PK Inicial	PK Final	Cantidad (unidad)
378+000	379+000	350
383+000	384+000	450
413+000	414+000	440
422+000	423+000	240
444+500	447+500	208
448+750	454+750	3130
489+750	491+750	322
558+500	558+750	100
561+750	562+000	120
566+200	566+230	80
566+750	567+000	80
566+950	567+000	85
567+030	567+180	270
567+900	567+950	125
568+240	568+350	200
636+000	636+950	1800
660+150	661+250	1000
665+230	666+000	1000

Por otro lado, el balasto, al ser compactado mediante riego, asegura una adecuada distribución de las cargas y mejora el drenaje del agua, lo que reduce desplazamientos del material y evita deformaciones en la geometría de la vía. Esta acción no solo aumenta la durabilidad de la infraestructura, sino que también previene hundimientos y desplazamientos que podrían ocasionar accidentes.

PK Inicial	PK Final	Cantidad (m3)
354+160	355+160	294.88
355+060	355+259	294.88
452+450	452+500	43.53
453+350	453+420	43.53

PK Inicial	PK Final	Cantidad (m3)
459+620	461+000	198.88
474+250	474+500	49.72
484+850	485+150	74.58

Adicionalmente, es de vital importancia realizar el respectivo mantenimiento de la Red contra incendios en la bodega IDEMA de la dorada y la demarcación de los patios en la misma, razón por la cual se deja esta inversión para este fin.

En conjunto, estas medidas no solo optimizan el desempeño de la infraestructura ferroviaria, sino que también garantizan un entorno operativo seguro y confiable. Su implementación representa una inversión estratégica para mitigar riesgos, mejorar la eficiencia del sistema y asegurar la sostenibilidad de la operación ferroviaria a largo plazo.

2. SEÑALIZACIÓN

La instalación de señalización en la vía férrea es esencial para garantizar la seguridad de los trenes y pasajeros, prevenir accidentes y coordinar el tráfico de manera eficiente. Además, facilita la comunicación entre trenes y centros de control, protege en cruces y zonas de riesgo, y asegura el cumplimiento de normativas internacionales. Una señalización adecuada optimiza la circulación, reduce retrasos y permite respuestas rápidas ante emergencias.

Por lo anteriormente expuesto, es necesario realizar la instalación de la señalización en el paso a nivel de puerto Nare.

PK Inicial	Observación
293+860	Instalación de señalización sobre paso a nivel SP-29 aproximación de PARE y SP-52 cruce ferroviario a nivel sin barrera.

3. ADMINISTRACIÓN CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

DESCRIPCIÓN	INVERSIÓN	OBSERVACIÓN
Mantenimiento correctivo y preventivo de equipos operativos	\$381.000.000	Es necesario la inversión periódica para los equipos
Transporte de locomotora U18	\$533.400.000	Transporte de locomotora de Jumbo al tramo la Dorada – Chiriguaná

El mantenimiento preventivo del material rodante ferroviario es esencial para garantizar la seguridad, eficiencia y longevidad de los trenes. Esta práctica reduce riesgos de fallas, previene accidentes, optimiza costos al evitar reparaciones mayores, mejora el desempeño operativo y prolonga la vida útil de los equipos. Además, asegura el cumplimiento de normativas y estándares de seguridad, fortaleciendo la confiabilidad del sistema ferroviario.

Concerniente al transporte de la locomotora U18, esta inversión se realizará para dar cumplimiento al requerimiento realizado a la Agencia Nacional de Infraestructura 20242000039263 y 20243070056633.

4. OBRAS COMPLEMENTARIAS

De acuerdo con lo conversado en las mesas de trabajo se priorizan las obras complementarias que se mencionan a continuación, si bien es cierto existen otras raíces de los estudios y diseños, por los recursos y tiempo limitado, no se podrán ejecutar dentro de la prórroga solicitud de esta comunicación.

UBICACIÓN	TIPO DE OBRA	PRESUPUESTO
432+000 -726+000	Alquiler de retrocargador de llanta – apoyo a labores de mantenimiento tramo Norte	\$139.271.400
358+977	Pilotaje en punto crítico	\$319.000.000
423+400	Retiro de empalizada en el puente la Colorada	\$1.133.358.027
601+974	Ripado de vía provisional en Ramal Capulco	\$98.097.925

5. RUBRO SOCIOAMBIENTAL.

Los valores plasmados corresponden a la proyección realizada por dichas áreas, las cuales se muestran en el cuadro a continuación:

PRESUPUESTO SOCIAL CONTRATO VE 639 2023				
N°	PROGRAMA	CONCEPTO	VALOR	OBSERVACIÓN
1	P1 Programa de atención al usuario	Oficinas móviles	\$ 10,800,000	3 oficinas móviles mensuales
2	P1 Programa de atención al usuario	PQRS	\$ 5,000,000	Durante la ejecución del contrato
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 (campaña 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	

Las anteriores modificaciones contractuales referentes al plazo, valor y obligaciones contractuales, son puestas a consideración en virtud de lo señalado en la Cláusula 47 del Contrato de obra y, en su mayoría, han sido puestas en conocimiento de la Interventoría y de la Agencia Nacional de Infraestructura con anterioridad; y son necesarias para el cabal cumplimiento de las obligaciones, en el sentido que lo consignado en el contrato y anexos, corresponda a la realidad de la ejecución del contrato.

En caso de estar de acuerdo con la propuesta de modificación y adición al contrato, solicitamos se dé inicio al trámite para la suscripción del respectivo Otrosí.

Agradecemos su atención a esta solicitud y quedamos atentos a su pronta respuesta para proceder con las gestiones administrativas correspondientes.

Atentamente,



OLIMPO CHIQUILLO
Director de mantenimiento.

Anexos: Solicitud de prorroga 4 y Adición 2_V3

N. Folios: 4

Elaboró: L. Rodríguez

Revisó: O. Chiquillo

Aprobó: A. L. Gómez