



Bogotá D.C., 20 junio de 2025

Doctor

JULIÁN DAVID RUEDA ACEVEDO

Gerente de Proyectos Férreos (E)

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: Alcance a nuestro oficio CGRF-1417-1-25 "Concepto sobre el oficio CS-CSF-002458, alcance oficio CS-CSF-002457. Solicitud de PRÓRROGA 5 AL CONTRATO de obra VE 639 de 2023. " y concepto sobre el oficio CS-CSF-002536 del CSFF

Respetado Doctor,

En virtud de las actividades tendientes al ejercicio de la vigilancia, control y seguimiento propias del contrato VGCON 660 de 2023, la interventoría una vez fueron verificados los argumentos presentados por el contratista San Felipe Férreo ante la Agencia a través de los comunicados del asunto, mediante el cual se solicita la prórroga No. 5 al contrato de obra, se permite presentar su concepto respecto de cada una de las consideraciones expuestas por el contratista de obra en dicha 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*

Consortio GIS Red Férrea,
Bogotá D.C. Calle 26 No. 69 - 63 oficina 408 Torre 26 Centro Empresarial
Email: gisredferrea@grupogiscolombia.com

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 otrosí 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 No. 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 No. 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 día 31 de marzo se suscribió el otrosí No. 4 mediante el cual se extendió el plazo del contrato hasta el 30 de junio de 2025 para un total de veintidós punto cinco (22.5) meses contados a partir del acta de inicio.

COMPLEMENTO DE INTERVENTORÍA

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 trámite 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

Mediante otrosí #4, se dio trámite a una adición presupuestal por un valor de **DIEZ MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES CIENTO SESENTA Y UN MIL QUINIENTOS CUARENTA Y SIETE PESOS CON TREINTA CENTAVOS** (\$10.751.161.547,30) M/CTE, incluido IVA

Continúa el contratista presentando los antecedentes en los siguientes términos

11. *El valor del citado Contrato asciende a la suma de **NOVENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL TREINTA Y UN PESOS CON OCHENTA CENTAVOS MCTE. (\$95.867.745.031,80)**, 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.*

12. *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.*

13. *El 30 de abril se firmó entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Línea Férrea Central, contrato para concesionar el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, el cual fue adjudicado mediante proyecto de APP, en el marco del proceso de licitación pública núm. VJVE- APP-IPB-001-2023*

14. *A la fecha se encuentra en curso el proceso de selección de la nueva interventoría a través del proceso de contratación No. VJ-VGCON-CM-002-2025 que se publicó el pasado 4 de marzo de 2025.*

15. *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.*

16. *Mediante oficio con radicado 20253070172341 del 20 de mayo de 2025, la agencia*

nacional de infraestructura realiza solicitud de propuesta para modificación contractual No. 5, para la prórroga del contrato, con el fin de continuar con su ejecución en el periodo comprendido entre el 1 y el 31 de julio de 2025.

CONCEPTO DE 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 CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO No. VJ-VGCON-CM-002-2025 para la adjudicación de la interventoría del contrato de concesión bajo el esquema de APP No 001 de 2025 según lo informado por la ANI, tiene prevista la adjudicación para el 2 de julio 2025 para luego surtir el trámite de firma del contrato y posterior suscripción del acta de inicio.

De acuerdo a los tiempos del proceso antes mencionado, 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 y se da inicio a la ejecución del contrato de concesión.

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 de obra y considerando las fechas informadas por la Agencia en el oficio con radicado 20253070172341 del 20 de mayo del 2025, relativas a los plazos previstos de adjudicación de la interventoría del proyecto de APP, surge la necesidad de continuar la ejecución del actual contrato de obra, en el periodo comprendido entre el 1 al 31 de julio del 2025. Conforme lo anterior, el Consorcio GIS Red Férrea considera que los siguientes tres aspectos son fundamentales y determinan la necesidad de realizar la prórroga al contrato de obra VE- 639-2023 y hacen viable la solicitud de extenderlo hasta el 31 de julio del 2025 para garantizar un adecuado empalme con el futuro concesionario de la APP:

- Los tiempos de adjudicación y firma del contrato de interventoría de la APP que se encuentra en proceso de adjudicación (de acuerdo con el proceso VJ-VGCON-CM-002-2025), van más allá del 30 de junio del 2025, lo que genera la necesidad de extender el contrato para tener un empalme adecuado con el nuevo operador seleccionado en el proyecto de concesión.
- Es necesario continuar manteniendo un operador del corredor férreo que vele por la vigilancia del mismo durante el mes de julio del 2025 para garantizar la seguridad y evitar daños, hurtos e invasiones por parte de terceros.
- Una operación férrea constante: Se debe garantizar a los operadores y a las empresas que le están apostando a transportar sus mercancías por el modo férreo, la continuidad de la operación y de esta manera no afectar los temas de logística y comercial durante el mes de julio 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.

Aunado a los anteriores argumentos, el contratista presenta la siguiente justificación jurídica:

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, 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:

CLÁUSULA 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.*** (negrillas 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. (negrillas 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).

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. Mantener 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.

Con base en lo expuesto, la interventoría considera procedente la solicitud de prórroga en tiempo presentada por el contratista y deja claro que no hay adición de recursos para este otro si #5.

Así mismo manifiesta el contratista:

D. DISCRIMINACIÓN DE RECURSOS Y PRORROGA

Para realizar la definición del valor de la adición para la prórroga del contrato hasta el 31 de julio de 2025, se procedió a realizar la revisión en conjunto con la interventoría del proyecto, de la ejecución del contrato al 31 de mayo de 2025, con el fin de establecer la disponibilidad de recursos que pudieran ser utilizados para la prórroga.

Según el balance obtenido, a 31 de mayo de 2025 se cuenta con recursos disponibles por un valor de \$ 8.668.172.683,34; en este sentido, al efectuar la revisión de las inversiones necesarias para garantizar la administración, el mantenimiento y la operación del corredor en el mes de junio de 2025, se estimó que se requieren \$ 5.808.626.051,74 que se encuentran disponibles actualmente en el contrato; así mismo, al realizar el respectivo análisis, se estimó la necesidad de contar con \$ 2.859.546.631,60 para las actividades del mes de julio de 2025.

CONCEPTO INTERVENTORÍA

De acuerdo al análisis del resumen pormenorizado los valores entregados y que se cuentan para los meses de junio y julio son: Recursos disponibles a Mayo/25 de **\$ 8.800.204.034,83** de los cuales se requieren para junio/25 **\$ 5.008.205.165** y para el mes de julio **\$ 3.791.998.869,83**. Estos valores están consignados en el archivo en excel Plan de inversión V9 pestaña Resumen Pormenorizado realizados por el CSFF y revisados por la interventoría por lo que consideramos el párrafo anterior tiene un error en transcripción y no debe ser tenido en cuenta.

En seguida se presenta las condiciones actualizadas del contrato.

CAPITULO 1 MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR	TOTALES
I. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR	\$ 19.907.280.447,00
II. ADMINISTRACIÓN CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE	\$ 8.870.083.701,71
III. SEÑALIZACIÓN	\$ 105.579.969,00
IV. ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	\$ 560.681.235,00
V. OBRAS COMPLEMENTARIAS	\$ 8.628.364.366,20
VALOR IVA SOBRE UTILIDAD	\$ 142.395.237,00
SUBTOTAL CAPITULO 1	\$ 38.214.384.956,00
CAPITULO 2. ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR	
I. GASTOS DE ADMISTRACIÓN	\$ 28.584.687.149,48
II. COSTOS DIRECTOS	\$ 2.233.232.974,40
III. GASTOS REEMBOLSABLES	\$ 2.772.109.251,00
IV. SEGURO Y POLIZA	\$ 10.282.141.340,00
IVA (19% VR TOTAL ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR)	\$ 8.335.712.435,90
VIGILANCIA INCLU IVA	\$ 5.445.476.925,00
SUBTOTAL CAPITULO 2	\$ 57.653.360.075,80
TOTAL CAPITULO 1 Y 2	\$ 95.867.745.031,80

CONCEPTO DE INTERVENTORÍA.

Frente a cada uno de los rubros requeridos para la prórroga y desglosados por el contratista, es importante precisar que no se están solicitando recursos adicionales, dado que se hará una redistribución de los recursos remanentes para garantizar la administración durante el mes adicional de prórroga solicitado.

Las obras que estaban programadas para ser ejecutadas en el mes de junio del 2025 y que de acuerdo a lo manifestado por el contratista no serán desarrolladas, son obras que eventualmente se deben acometer por futuros administradores del corredor para un mejor funcionamiento del mismo. Lo anterior permitirá al contratista liberar los recursos necesarios para garantizar la administración y operación del corredor durante el mes de prórroga (Julio del 2025); solamente se deja el recurso de emergencias para atender cualquier contingencia que se presente durante la vigencia del contrato.

Ahora bien, en relación con las obras programadas dentro de los rubros Operación y mantenimiento del corredor, señalización y obras complementarias que actualmente está ejecutando el contratista y cuyo plazo máximo de intervención vence el 30 de junio, se garantizará el cumplimiento de las mismas dentro de los plazos contractuales.

De acuerdo a la redistribución planteada por el contratista tenemos lo siguiente:

Capítulo 1. Mantenimiento y conservación del corredor

4.A SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE BALASTO (INCLUYE EL CARGUE, TRANSPORTE Y EL RIEGO). Es necesario incrementar esta actividad por dos razones: La necesidad de dejar la vía en óptimas condiciones en los puntos intervenidos para la rehabilitación de alcantarillas, pk 471+915 y pk 395+673 y los sobrerriegos en los sectores de vía donde se evidencia vandalismo por el robo de las fijaciones, para ralentizar esta afectación y garantizar el paso seguro de los servicios cargados.

6. REPARACIONES LOCATIVAS Y MANTENIMIENTO A LAS ESTACIONES Y BODEGAS. Se realiza el retiro de la inversión para los estudios arquitectónicos a presentar al ministerio de cultura y obtener los permisos para realizar actividades en las estaciones protegidas como BIC, igualmente se retira la inversión del estudio y señalización para la optimización de los patios de la Bodega Idema por ser una actividad que se sale de los tiempos contractuales.

7. REHABILITACIÓN Y REPARACIÓN DE CAMBIAVÍAS EXISTENTES. Se realiza incremento para el reconocimiento de la compra de los herrajes faltantes en cambiavías y completar la intervención de rehabilitación de los CV en los puntos Pk 202+080 y Pk 202+422 y Pk 202+387.

9. PUESTA A PUNTO, MANTENIMIENTO, REPUESTOS, PINTURAS, SERVICIOS CONTRATADOS PARA MATERIAL RODANTE Y CARROMOTORES. Se realiza descuento por inversiones no realizadas o baja inversión de este campo y se transfieren a los rubros que requieren mayor inversión. Se dejan rubros para las actividades de traslado de locomotora U 1824 del pacifico al contrato de obra y los valores necesarios para la atención rutinaria de todo el parque rodante a cargo del contratista.

12. RUBRO FIJO PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS QUE SURJAN EN EL PLAZO CONTRACTUAL (OTROSÍ 3 Y 4). Tras evaluar las actividades aprobadas y que se encuentran pendientes por ejecutar, se dejan recursos para atender:

- La terminación de las actividades en las alcantarillas del pk 471+915, pk 395+673,
- La estabilización urgente del terraplén del pk 471+886, alcantarilla, con una obra provisional,
- Las actividades de compra e instalación de la báscula camionera, incluyendo la parte de cimentaciones.
- El ripado de la vía provisional instalada de manera urgente en Puerto Capulco, para retirar de los predios ajenos a la agencia, y propiedad de la sociedad portuaria de Capulco.

Se reitera lo mencionado anteriormente en el sentido de que las actividades que se retiran corresponden a actividades que no requieren intervención inmediata y que permiten la liberación de recursos para garantizar la administración y operación del corredor durante el mes adicional

Capítulo 2. Recursos previstos para personal administración y costos operativos

El contratista propone el personal mínimo definido en el contrato para un mes, por lo que se encuentra que las cantidades propuestas son las adecuadas para el mes adicional de operación del corredor (julio de 2025).

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

Las demás actividades para el capítulo de administración serán cubiertas con la redistribución adecuada de los recursos y la terminación de los programas socioambientales ya aprobados en la prórroga #4 y adición #2.

Estimación de los costos de administración

Para la administración se realiza el incremento en un mes de las actividades necesarias como son

a. Personal administrativo

Se realizan descuentos a operador de carromotor, caporales, ayudantes de vía y cadeneros. Los saldos que quedan de estos rubros y que son generados por: No tener el cargo activo,

incapacidades, inasistencias se ajustan para poder cerrar este subcapítulo en ceros al final del ejercicio

b. Tripulaciones.

El personal de tripulaciones sigue igual, ya que las locomotoras continúan operativas y trabajando en conservación de vía y apoyo que se requiera para la parte comercial. Locomotoras U1010, U1028, GR1201 y GR1223

c. Personal Taller de Grecia.

Ya que las actividades de mantenimiento de vía continúan normales para el mes adicional, los servicios de mantenimiento de equipos siguen con su planta de personal, solo teniendo una disminución en el rubro de mecánicos y ayudantes por temas de saldos que son pasados a otros rubros de administración y permitir cerrar este subcapítulo en ceros al final del ejercicio

d. Personal de control de tráfico.

Este personal es el más importante en los temas de movilización y desplazamiento de los trenes sean de trabajo o comerciales. Sin su actividad, el contrato sufre una paralización, por lo que continúa normal hasta el 31 de julio del 2025. Solo se realiza un descuento por ajuste de cantidades y poder cerrar el ejercicio al final con normalidad y no requerir de más ajustes

e. Personal

Personal ambiental deben cerrar todos los temas con las corporaciones ambientales, seguimiento a los temas ambientales de las obras y cierre de los mismo, cierres de las obligaciones ambientales con la ANLA.

Personal Abogados deben dar apoyo al cierre del contrato y entrega de todos los poderes otorgados por la agencia para atender querellas, invasiones, hurtos y demás actividades que se presentan a lo largo del corredor.

f. Comunicaciones y vigilancia.

Para los temas de seguridad en la operación y la vía férrea estas dos actividades continúan igual durante el mes adicional.

g. Alquileres.

Las siete camionetas continúan igual, al tener las áreas de Mantenimiento de vía, social, ambiental, material rodantes actividades durante el mes adicional para los cierres de contrato en cada área. El alquiler del carromotor corresponde al equipo utilizado para actividades de mantenimiento en el sector Grecia-Cabañas con su cuadrilla en el corredor habilitado y de esta forma, además de los mantenimientos programados evitar la invasión del corredor.

h. Otros gastos.

El equipo de topografía continúa, ya que se requiere para los cierres y entrega de planos as built y consolidación de las cantidades finales

El incremento en viajes a los diferentes municipios y controles finales de obra hacen que se requiera adicionar un monto adecuado (\$877.359,00) para suplir estas necesidades

i. Combustibles.

Se adiciona el valor requerido para el funcionamiento de los equipos por el mes adicional

j. Herramienta Menor

Se realiza descuento en este rubro por tener muy bajas inversiones y no requerir tanta maquinaria menor para el mes adicional. Se dejan recursos para el mantenimiento de los equipos menores y compras de consumibles para el mes.

k. Seguros y Pólizas

Como se ha explicado previamente, el valor previsto para la garantía de todo riesgo Obra civil, depende de análisis propios de los aseguradores y reaseguradores. para el caso del otrosí #4 suscrito en el mes de marzo del 2025, el costo real de la garantía emitida por la aseguradora, excedió el costo presupuestado y en consecuencia se necesitan recursos adicionales para atender ese valor adicional no previsto. por un total de \$415.627.083 antes de IVA

Ahora para la presente prórroga se estima un valor de la garantía cercano a \$683.235.725 y con base en los datos históricos en desarrollo del presente contrato, en relación al costo que de emisión de la póliza todo riesgo obra civil para los otrosíes suscritos hasta la fecha, esta interventoría encuentra que la suma estimada por el contratista, es consecuente con el posible costo de la póliza que debe ser expedida para la prórroga.

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 el documento correspondiente

En consecuencia el contratista solicita una mayor cantidad para este rubro equivalente a \$1.098.862.808 para la actualización de la garantía Todo Riesgo Obra Civil y pagar el saldo pendiente de la póliza del otrosí #4

El contratista continúa informando:

Se adjuntan a la presente el documento de modificación de cantidades y el Plan de Inversión correspondiente. Estos documentos incluyen una proyección detallada de las cantidades a ejecutar durante el mes de julio de 2025, con base en las condiciones actuales del contrato. No obstante, una vez se formalice la prórroga contractual, se realizará la modificación correspondiente de cantidades de obra y administración.

Del mismo modo, la continuidad técnica, legal, ambiental y social del proyecto férreo depende directamente de la permanencia del personal especializado que actualmente lo integra. En este sentido, es indispensable mantener al equipo de mantenimiento, jefes de estación, personal social, ambiental y jurídico, por las siguientes razones:

- *Garantía de operación segura y continua: El personal de mantenimiento es responsable del buen estado de la infraestructura y del material rodante, lo cual es esencial para evitar interrupciones en la operación, prevenir incidentes y garantizar la prestación segura y eficiente del servicio. Así mismo, es pertinente mencionar que el personal correspondiente a el mantenimiento realizará las actividades correspondientes para mantener la integridad de la vía, entre esas el retiro de árboles que caen sobre la vía, la realización de los alces y nivelaciones manuales, el mantenimiento de cambiavías entre otras actividades propias; por otro lado, la presencia permanente de las cuadrillas en cada uno de los cantones también ayuda con temas de seguridad y salvaguarda de los elementos de la vía.*
- *Control del tráfico férreo: Los jefes de estación cumplen una función crítica al ejercer el control del tráfico en la vía férrea, coordinando la circulación segura de los trenes y velando por el cumplimiento de los protocolos de tránsito ferroviario. Su permanencia asegura la continuidad de las operaciones con criterios de seguridad, eficiencia y coordinación técnica. El personal de control de tráfico al tener presencia de operación es fundamental, ya que al transitan carromotores y locomotoras, estos corresponden a labores de mantenimiento, trenes de trabajo y operación comercial.*
- *Gestión social efectiva: El personal social se encarga de la interlocución con las comunidades, la atención de quejas, el fortalecimiento del tejido social y el cumplimiento de compromisos institucionales. Su trabajo previene conflictos y contribuye a la aceptación del proyecto en los territorios.*

Es necesaria la continuidad del equipo de gestión social durante toda la vigencia del contrato de obra VE 639-2023, el cual está compuesto por 03 profesionales en Trabajo Social, ubicadas estratégicamente en las oficinas de atención al usuario de los municipios de Barrancabermeja, Puerto Berrío y Aguachica, dada la permanente necesidad de atender y gestionar el relacionamiento con los diferentes actores sociales que hacen parte del área de influencia directa e indirecta del corredor férreo; las actividades y obligaciones contractuales se extienden hasta la finalización del contrato, entendido que los programas que componen el Plan de gestión social contractual- PGSC deben estar en funcionamiento desde el inicio hasta la culminación.

Adicionalmente, el equipo social actualmente se encuentra ejecutando actividades prioritarias en los tres subtramos, que implican la gestión de las profesionales, tales como campañas de seguridad vial, formación para proyectos productivos, atención de PQRS, capacitaciones al personal, monitoreo de invasiones, y, además, en el término del contrato, el equipo tiene la obligación contractual de llevar a cabo el cierre del proyecto con las diferentes comunidades (reuniones de cierre), así como la gestión de los paz y salvo correspondientes.

Adicionalmente, durante los meses de junio y julio de 2025 el equipo social se encuentra en desarrollo actividades enmarcadas en la elaboración y consolidación del Informe de Cumplimiento Ambiental No. 23 del Expediente LAM 6817 (La Dorada – Chiriguaná) e Informe de Cumplimiento Ambiental No. 40 del Expediente LAM 3365 (Variante Nare); así como la consolidación de la gestión documental realizada durante la vigencia del contrato, y los informes correspondientes.

- *Cumplimiento de obligaciones ambientales: El equipo ambiental supervisa la implementación de los planes de manejo ambiental, asegura el cumplimiento de la normatividad vigente y previene impactos negativos sobre los ecosistemas. Esto protege tanto al entorno como la viabilidad legal del proyecto.*

Conforme lo anterior, es imprescindible la continuidad de la totalidad del equipo de gestión ambiental, conformado por 3 profesionales; toda vez que, durante los meses de junio y julio de 2025 se encuentran en desarrollo actividades enmarcadas en la elaboración y consolidación del Informe de Cumplimiento Ambiental No. 23 del Expediente LAM 6817 (La Dorada – Chiriguaná) e Informe de Cumplimiento Ambiental No. 40 del Expediente LAM 3365 (Variante Nare), tales como desarrollo de monitoreos de calidad del aire, ruido y vibraciones, y elaboración de GDB.

Así mismo, el equipo ambiental se encuentra adelantando la gestión de trámites de permisos ambientales nuevos conforme el avance que ha tenido el proyecto durante el contrato VE-639-2023; de permisos ambientales vigentes y en proceso de cierre provenientes de anteriores contratos, por lo cual es importante dar atención a la totalidad de las autoridades ambientales con jurisdicción en el área de influencia del proyecto.

Esto, sumado al desarrollo de actividades en el marco del cumplimiento de obligaciones derivadas de permisos ambientales, gestión de residuos sólidos y líquidos, seguimiento a hallazgos de Contraloría, apoyo a la Agencia en la identificación y análisis de superposiciones de proyectos y establecimiento de acuerdos de coexistencia, entre otros.

- *Seguridad jurídica y contractual: El equipo jurídico brinda soporte normativo, contractual y litigioso, reduciendo riesgos legales y garantizando que todas las actuaciones del proyecto se ajusten al marco regulatorio aplicable. Su acompañamiento es clave en procesos administrativos, licitatorios o en la defensa institucional.*

Se considera indispensable la permanencia del equipo jurídico conformado por cuatro (4) abogados durante el periodo restante del contrato VE-639-2023, en atención a las responsabilidades que subsisten hasta su culminación. Este equipo resulta fundamental para mantener la defensa jurídica activa del corredor férreo, especialmente frente a litigios, requerimientos administrativos, procesos policivos y conflictos derivados de la ocupación ilegal de la franja de vía. Asimismo, el acompañamiento jurídico en campo permite una atención inmediata y eficaz frente a emergencias, incidentes o accidentes ocasionados por invasiones al corredor, garantizando la protección de la infraestructura y la seguridad operacional.

Adicionalmente, el equipo jurídico brinda apoyo continuo a las gestiones ambientales y sociales, que requieren especial seguimiento y cumplimiento normativo hasta la entrega formal al nuevo concesionario. Cabe resaltar que, con corte al 30 de mayo, existen 2375 procesos policivos en curso de los cuales no se ha definido de manera oficial el mecanismo de cesión o entrega al futuro operador. Por tanto, se requiere la continuidad del equipo jurídico para asegurar la representación técnica y legal en dichos procesos, evitando riesgos jurídicos y operativos para la Entidad contratante y el corredor.

Encontramos que la presencia activa de la totalidad del personal administrativo permite garantizar la trazabilidad de las actividades de mantenimiento, la articulación con actores logísticos, la atención oportuna de emergencias y la adecuada operación del tráfico ferroviario. Todo ello resulta fundamental para preservar la seguridad, continuidad y eficiencia del modo férreo mientras se consolida la transición hacia el nuevo esquema concesionado.

Las anteriores modificaciones contractuales referentes al plazo, 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 prórroga al contrato, solicitamos se dé inicio al trámite para la suscripción del respectivo Otrosí.

CONCEPTO DE INTERVENTORÍA

Concepto sobre el impuesto de timbre

Al no requerirse adición de recursos para el contrato de obra no procede ningún reconocimiento sobre este concepto.

Plan de inversión y cronograma estimado.

Tras revisar el Plan de inversión propuesto por el contratista se encuentra que para el mes de Julio del 2025, es decir para el mes adicional de la presente prórroga el contratista propone ejecutar solamente las actividades relacionadas con la administración del corredor. lo que es consecuente con las necesidades del contrato.

Documento Complemento

Se entrega el documento complemento que evalúa todas las modificaciones requeridas y que están de acuerdo a los análisis realizados conjuntamente para el desarrollo del contrato

Análisis 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 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
PRÓRROGA 3 AL CONTRATO (Otrosí #3 del 27/dic/2024)	3 MESES Y 3 DÍAS
PRÓRROGA 3 AL CONTRATO (Otrosí #4 del 31/03/2025)	3 MESES
PRÓRROGA SOLICITADA (OTRO SI #5 del 30/06/2025)	1 MES
NUEVO PLAZO TOTAL DEL CONTRATO	23 MESES Y 15 DÍAS



De acuerdo con lo expuesto a lo largo de este documento, la interventoría encuentra que la solicitud hecha por el contratista de obra, cuenta con el sustento necesario y en consecuencia nos permitimos recomendar a la entidad, que suscriba una prórroga del contrato de obra VE 639 de 2023, extendiendo su plazo de ejecución hasta el 31 de julio del 2025, lo anterior con el fin de garantizar la ejecución de las actividades de administración, operación y mantenimiento del corredor, mientras se da inicio formal al proyecto de APP.

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

Atentamente,

MARTIN
FERNANDO
PARRADO ORTIZ

Firmado digitalmente por
MARTIN FERNANDO
PARRADO ORTIZ
Fecha: 2025.06.20 17:10:22
-05'00'

MARTIN FERNANDO PARRADO ORTIZ

Representante Legal (S)
Consorcio GIS Red Férrea

Anexos: Oficio CS-CSF-002536 y anexos

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

Sustanciaron: JFM/RSL/EBB/JCM/HARO/

Revisó: MFBL/MFP

aprobó: LFBP