De conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, se procede a la elaboración de los documentos y estudios previos, que servirán de soporte para la suscripción del contrato o convenio.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Se adelantó la estructuración a nivel de prefactibilidad mediante el Contrato Interadministrativo No. VE-631-2022, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) el 19 de diciembre de 2022, cuyo objeto es “adelantar los estudios y diseños a nivel

de prefactibilidad para la reactivación del corredor férreo del Pacífico desde el puerto de Buenaventura y su conexión con el corredor férreo central".
De acuerdo con el Otrosí No. 5, suscrito el 27 de junio de 2025, y con la Suspensión No. 01 efectuada el 18 de septiembre de 2025, junto con su reanudación el 3 de octubre del mismo año, todos ellos registrados en la plataforma SECOP II, el contrato cuenta con plazo de ejecución hasta el 15 de octubre de 2025.
El valor del contrato asciende a $24.997 millones, e incluye dentro de su alcance la evaluación multicriterio y selección de la alternativa óptima de conexión con el Corredor Férreo Central, así como la elaboración de los estudios específicos correspondientes a la alternativa seleccionada.

Que, de acuerdo con las recomendaciones de las prefactibilidades, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) necesita contratar una consultoría especializada para la estructuración integral de los estudios de factibilidad Corredor Férreo del Pacífico (Conexión Buenaventura – Corredor Férreo Central Zona 1 Buenaventura – Palmira), para mejorar la conectividad logística y la competitividad del país, alineándose con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026, que promueve la intermodalidad, la reducción de costos logísticos y la convergencia regional.

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

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

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

- Subtramo 1: Buenaventura – Loboguerrero
- Subtramo 2: Loboguerrero - Palmira

La consultoría objeto de cofinanciación se encargará de realizar estudios especializados que incluyen el análisis de demanda, movilidad, predios, aspectos ambientales y sociales, interferencias con redes, ingeniería

ferroviaria (diseño geométrico, subestructura, superestructura, túneles, estructuras, sistemas y material rodante), sistemas intermodales, operación y mantenimiento, CAPEX/OPEX y programación de obra. Incluye, además, la evaluación tarifaria, el análisis territorial y el aprovechamiento de infraestructura existente. Se desarrollarán trabajos de campo, consultas a entidades competentes y actividades logísticas de socialización, con el fin de garantizar la viabilidad técnica del proyecto y cumplir con los requisitos establecidos por la ANI. También se utilizarán tecnologías avanzadas como el BIM (Building Information Modeling) para asegurar la precisión en la planificación y ejecución de las obras, minimizando riesgos y optimizando costos.

El proyecto mejorará la conectividad del puerto de Buenaventura con el centro del país, reducirá los costos logísticos y permitirá una mayor competitividad en los mercados internacionales. Además, tendrá un impacto social significativo en la región del Pacífico, generando empleos y fomentando el desarrollo local. Con la cofinanciación de FONDES, se asegura la realización de los estudios necesarios para avanzar en la reactivación de este corredor clave.

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

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

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

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

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

La Ley 105 de 1993, *"por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen las competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales y se reglamenta la planeación en el sector transporte (…)",* establece en su artículo 1 que el Sistema Nacional de Transporte está integrado por las entidades de la Nación de dicho sector, por la Dirección General Marítima, y además por *"(…) los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad".*

El numeral 3 del artículo 3 ídem establece que: *"Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación".*

El artículo 12 ídem, respecto de la definición de la integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, establece que: *"Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por: (…) 4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito".*

La Ley 1682 de 2013, *"por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte (…)"*, dispone en su artículo 5 que: *"Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares".*

La ANI, de conformidad con el artículo 3 del Decreto-Ley 4165 de 2011, *"por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)"*, tiene por objeto: *"(…) planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación".*

El numeral 2 del artículo 4 ídem señala la siguiente función de la ANI: *"Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional".* Igualmente, el numeral 8 de este mismo artículo señala que es función de la ANI: *"Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, (Conpes)."*

La ANI está impulsando esta visión, capitalizando la ubicación privilegiada de Colombia, la cual cuenta con acceso a dos océanos. El Plan Maestro Ferroviario (PMF, 2020) reconoce la necesidad de fortalecer las conexiones entre los principales centros de producción y los puertos de ambas costas. Con el potencial de Buenaventura para el comercio en el Pacífico, su integración con el corredor central es crucial para optimizar los flujos comerciales, reduciendo costos y tiempos de las cadenas logísticas; atraer inversión extranjera; fortalecer los servicios de transporte de mercancías y materias primas e incrementar los índices de competitividad del país.

El objeto de este Convenio está alineado con las bases de la Ley 2294 de 2023 por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia potencia mundial de la vida" (el "**PND**"), que en su capítulo 6 - «Convergencia regional» enfatiza la vitalidad de potenciar corredores férreos, particularmente garantizando la integración con puertos marítimos. Este proyecto se alinea directamente con uno de los pilares fundamentales del plan: la mejora de la conectividad y la reducción de las brechas territoriales. En particular, el proyecto de conexión férrea con el puerto de Buenaventura es clave para garantizar la integración efectiva entre el centro del país y el puerto más importante en la costa pacífica. El PND subraya la importancia de los corredores de conexión con puertos para potenciar las exportaciones e importaciones, y como un motor para la reactivación económica postpandemia.

Que, el 19 de diciembre de 2022, la ANI suscribió el Contrato Interadministrativo No. VE-631-2022, cuyo objeto es "ADELANTAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A NIVEL DE PREFACTIBILIDAD, PARA LA REACTIVACIÓN DEL CORREDOR FÉRREO DEL PACÍFICO DESDE EL PUERTO DE BUENAVENTURA Y SU CONEXIÓN CON EL CORREDOR FÉRREO CENTRAL" el cual, de acuerdo con el Otrosí No. 5, suscrito el 27 de junio de 2025, y con la suspensión No. 01 efectuada el 18 de septiembre de 2025, junto con su reanudación el 3 de octubre del mismo año – todos ellos registrados en la plataforma SECOP II– tiene un plazo de ejecución hasta el 15 de octubre de 2025.

Producto de los estudios desarrollados bajo dicho contrato, mediante un análisis multicriterio, se seleccionó la alternativa 2, para la conexión del Puerto de Buenaventura y el corredor Férreo Central, priorizando la fase de factibilidad para el tramo 1 (Buenaventura – Palmira). Este tramo 1 cuenta con una longitud de 120 Km de los cuales, según los análisis de prefactibilidad en el marco del Contrato Interadministrativo No. VE-631-2022, 115,7 Km corresponden a construcción y 4,6 Km de mejoramiento de corredores férreos existentes.

Gran parte del bajo desempeño en los costos de transporte se le atribuye al desuso de infraestructura ferroviaria. El corredor férreo del Pacífico se encuentra inactivo actualmente. Ante esta situación, teniendo en cuenta las deficiencias en el transporte interno de Colombia, y que también se considera que la reactivación del modo ferroviario es fundamental para contribuir en el incremento de la competitividad en el transporte nacional, se hace prioritario que la ANI invierta en la estructuración de los proyectos del modo férreo de transporte que se prioricen, como es el caso del corredor férreo entre Buenaventura–Palmira para adelantar la estructuración en la etapa de factibilidad.

El modo férreo, por su naturaleza, requiere una alta exigibilidad de especificaciones en cuanto a pendientes y radios de curvatura, requiriendo un elevado número de obras mayores (túneles y viaductos) teniendo en cuenta la topografía colombiana. Por su parte, en este modo es imprescindible el análisis de disciplinas como electrificación, modelo operacional, entre otras, que requieren estudios especializados que aumentan el valor de los estudios en factibilidad de los modos convencionales.

Teniendo en cuenta los recursos asignados a la ANI en la vigencia 2025 y la proyección de asignación en el 2026 de acuerdo con la proyección de la contraprestación férrea (recursos propios), se hizo necesario la búsqueda y solicitud de cofinanciación de los estudios de factibilidad de los corredores férreos priorizados.

Por lo anterior, el objeto de este Convenio está en concordancia con el Plan Plurianual de Inversiones (PPI), que establece las prioridades de inversión del Gobierno Nacional para un período de cuatro años, dando especial atención a los proyectos que promuevan la convergencia regional, la transformación productiva y la acción climática. El desarrollo del proyecto responde al papel estratégico del tramo Buenaventura–Palmira dentro de la conexión férrea entre el Pacífico colombiano y el Corredor Férreo Central, al constituirse como un eje logístico fundamental para el tránsito de carga hacia el interior del país. La presencia de nodos logísticos e industriales en el área de influencia de Palmira refuerza su relevancia como punto de partida, alineado con los objetivos del proyecto al ofrecer una solución sostenible para la movilización de mercancías, con menor huella de carbono y mayor eficiencia en la conectividad regional. Asimismo, se espera que este proyecto impulse el desarrollo económico de las zonas aledañas, especialmente aquellas históricamente marginadas, promoviendo la equidad territorial.

Por su parte, el artículo 56 de la Ley 1955 de 2019[1] (que modificó el artículo 144 de la Ley 1753 de 2015) señala que: *"El Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (Fondes) será administrado por la Financiera de Desarrollo Nacional y/o la entidad que defina el Gobierno nacional, de conformidad con la reglamentación expedida para el efecto y en los términos del contrato que se suscriba. El objeto del FONDES* ***será la inversión y financiamiento de proyectos de infraestructura****, así como la inversión en el capital social de empresas de servicios públicos mixtas u oficiales (…)"* (énfasis añadido).

El artículo 2.19.1 del Decreto 1068 de 2015 (modificado por el artículo 1 del Decreto 277 de 2020) señala que el FONDES es un *"(…)* ***patrimonio autónomo que será administrado por la Financiera de Desarrollo Nacional***

[1] Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad".

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

Las disposiciones del Decreto 1068 de 2015 son plenamente concordantes con la regulación prevista en el Código de Comercio respecto al contrato de fiducia mercantil, en la medida en que el artículo 1226 de dicho código dispone que *"la fiducia mercantil es un negocio jurídico en virtud del cual una persona, llamada fiduciante o fideicomitente, transfiere uno o más bienes especificados a otra, llamada fiduciario, quien se obliga a administrarlos o enajenarlos para cumplir una finalidad determinada por el constituyente, en provecho de éste o de un tercero llamado beneficiario o fideicomisario".* Además, el artículo 1233 ídem establece que, *"para todos los efectos legales, los bienes fideicomitidos deberán mantenerse separados del resto del activo del fiduciario y de los que correspondan a otros negocios fiduciarios, **y forman un patrimonio autónomo afecto** a la finalidad contemplada en el acto constitutivo"* (énfasis añadido).

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

Al amparo del marco normativo referenciado, el 24 de diciembre de 2020 la FDN y el Ministro de Hacienda y Crédito Público suscribieron el Contrato de Fiducia Mercantil No. 6001 de 2020 (el "**Contrato de Fiducia**") cuyo objeto es constituir el FONDES, así como definir las funciones para administración, vocería y representación por parte de la FDN.

Así, la cláusula 3 del Contrato de Fiducia define al Manual de Contratación del FONDES como *"el documento que elaborará la FDN y que será aprobado por el Consejo de Administración, el cual deberá atender los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal contenidos en los artículos 209 y 267 de la*

*Constitución Política de Colombia. El Manual de Contratación servirá para **llevar a cabo la gestión contractual del FONDES**"* (énfasis añadido).

A su turno, la cláusula 9 del Contrato de Fiducia establece que *"los Bienes Fideicomitidos forman un patrimonio autónomo, distinto al de la Nación y al de la FDN, en los términos del Código de Comercio. Cada vez que **la FDN actúe por cuenta del FONDES, se compromete única y exclusivamente sobre los Bienes Fideicomitidos**"* (énfasis añadido).

El numeral 11 de la sección A de la cláusula 10 del Contrato de Fiducia señala que la FDN tiene la obligación de *"**llevar personería del FONDES para el desarrollo de la finalidad del mismo** y para la protección y defensa judicial o extrajudicial de los Bienes Fideicomitidos"* (énfasis añadido). Asimismo, el numeral 15 de la misma sección dispone que la FDN debe *"aplicar y cumplir el **Manual de Contratación adoptado para el FONDES**"* (énfasis añadido). En el mismo sentido, el literal e) del numeral 1 de la sección B de la cláusula 10 del Contrato de Fiducia establece que la FDN debe *"**ejercer la representación y la personería del FONDES** en todas las actuaciones procesales de carácter administrativo y/o jurisdiccional que deban adelantarse para proteger los activos que lo conforman y, **en general, ejercer y representar los derechos del FONDES en todo cuanto sea necesario**"* (énfasis añadido).

El artículo 5.1 del Reglamento del FONDES señala que, "*de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.19.1 del Decreto 1068, **en la constitución y administración del FONDES, a la FDN, en su rol como administrador fiduciario**, sólo le será aplicable el régimen legal propio establecido en el artículo 258 y 261 del Decreto 663 de 1993 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya"* (énfasis añadido).

El artículo 2 del capítulo I del título I del Manual de Contratación del FONDES dispone que *"la Financiera de Desarrollo Nacional S.A. (el 'Administrador del FONDES' o la 'FDN') es **la entidad encargada de ejercer la administración, vocería y representación del FONDES** de conformidad con los términos establecidos en las Normas del FONDES, en el Contrato de Fiducia y en el Reglamento del FONDES (el 'Reglamento')"* (énfasis añadido).

Igualmente, el artículo 3 del capítulo I del título I del Manual de Contratación del FONDES señala lo siguiente en relación con el régimen de contratación aplicable al FONDES:

> *"De conformidad con el Artículo 2.19.8. del Decreto 1068 de 2015, **la FDN aplicará su propio régimen de contratación a los actos y contratos que celebre el FONDES para el desarrollo de su objeto y actividades**, con excepción de las operaciones relacionadas con Crédito Público, las cuales surtirán el trámite previsto en el Decreto 1068 de 2015, y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan. Adicionalmente, acorde con el Artículo 2.19.11 del Decreto 1068 de 2015, el FONDES, actuando a través de la FDN, podrá suscribir contratos o convenios interadministrativos de compraventa de acciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 226 de 1995* (…).

Ahora bien, en relación con el régimen de contratación de la FDN, cabe destacar que dicha entidad tiene un régimen legal y de contratación propio sometido bajo normas de derecho privado *y que, en*

consecuencia, está excluido de aplicar el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Lo anterior de conformidad con lo señalado en el parágrafo 1º del artículo 32 de la ley 80 de 1993, (modificado por el artículo 15 de la Ley 1150 de 2007) y en el artículo 4 del Decreto 4174 de 2011 (…) No obstante, según lo dispuesto por los artículos 13 y 15 de la Ley 1150 de 2007, la FDN aplicará en desarrollo de su actividad contractual, acorde con su régimen especial de derecho privado, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política de Colombia, según sea el caso, y estará sometida al régimen legal de inhabilidades e incompatibilidades previsto para la contratación estatal. ***Así mismo, bajo dicho marco normativo de derecho privado, la FDN no emite actos administrativos en desarrollo de la actividad contractual ni pacta las cláusulas excepcionales (referidas en el artículo 14 de la Ley 80 de 1993) en sus respectivos contratos*** *(…)"* (énfasis añadido).

Así mismo, el artículo 1 del capítulo II del título II del Manual de Contratación del FONDES dispone que *"los contratos, acuerdos y/o convenios del orden nacional y/o internacional requeridos para la ejecución de los objetivos del FONDES serán celebrados por la FDN,* ***en su calidad de administradora, vocera y representante del FONDES****, y su celebración se realizará con arreglo a las instrucciones impartidas por el Gerente del FONDES o la persona que este delegue"* (énfasis añadido).

En concordancia con lo anterior, el artículo 4 del capítulo II del título II del Manual de Contratación del FONDES establece que *"****podrán contratar con el FONDES****, las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, de derecho público o privado, directamente o, en caso de establecerse en los TCC, a través de modalidades de asociación (consorcios, uniones temporales, promesas de sociedad futura, entre otros) previstas en el derecho privado, y entes jurídicos siempre que sean considerados legalmente capaces para contratar de conformidad con las disposiciones vigentes y que no se encuentren incursas en causales de inhabilidad, incompatibilidad o conflictos de interés de acuerdo con lo establecido en la Constitución, en la Ley y en este Manual"* (énfasis añadido).

Por otro lado, el artículo 2.19.4 del Decreto 1068 de 2015 señala que *"el Fondes tendrá un* ***Consejo de Administración, el cual constituye el máximo órgano de dirección del Fondes****, y tendrá las facultades, funciones y obligaciones que se establecen en esta Parte, en El Contrato y el Reglamento del Fondes"* (énfasis añadido).

No en vano, la cláusula 22 del Contrato de Fiducia, al regular el proceso decisorio para las actividades de inversión, establece que *"sin perjuicio de las reglas adicionales que prevea para el efecto el Reglamento del FONDES, los* ***Usos del FONDES*** *surtirán, como mínimo, siguiente procedimiento (…) 4.* ***El Consejo de Administración decidirá definitivamente acerca de la realización de la determinada inversión****.* ***El Consejo instruirá por escrito a la FDN de su decisión y de los términos y condiciones en los cuales se realizará la correspondiente inversión****"* (énfasis añadido)

En la misma línea, el literal b) del ordinal v) del artículo 4.1.2 del Reglamento del FONDES señala *que "en desarrollo y complemento de las funciones establecidas en el Artículo 2.19.6 del Decreto 1068 y el Contrato de Fiducia del FONDES, el Consejo de Administración tendrá las siguientes funciones: (…) V.* ***Analizar, aprobar***

y fijar los términos de*: b.* ***Aquellas inversiones, financiaciones y desinversiones que: a) sean puestas a consideración del Consejo de Administración por parte del Comité de Inversiones****…"* (énfasis añadido).

El artículo 2.19.5 del Decreto 1068 de 2015 dispone que *"el Consejo de Administración estará conformado por cinco (5) miembros, designados de la siguiente manera: 1. El Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, quien lo presidirá. 2. Un miembro designado por el Presidente de la República. 3. Tres miembros independientes designados por el Ministro de Hacienda y Crédito Público". Además, dicho artículo precisa que "la FDN ejercerá la secretaría técnica del Consejo de Administración".* De ahí que el numeral 11 del artículo 5.1 del Reglamento de FONDES señale que la FDN, en su calidad de Administrador del FONDES, debe *"ejercer como secretario técnico del Consejo de Administración del FONDES y del Comité de Inversiones, y conservar la documentación asociada a las sesiones de este cuerpo colegiado, incluyendo las actas que se preparen para cada una de estas"*.

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

El parágrafo 6 del artículo antes referido establece que *"****en desarrollo del uso dispuesto en el numeral ocho del presente artículo, el Fondes puede cofinanciar, con recursos no reembolsables****, proyectos presentados por entidades y/o fondos públicos que busquen desarrollar infraestructura en aquellos sectores priorizados/contenidos en los Planes de Desarrollo Nacionales y/o Territoriales. Además de establecer un presupuesto anual máximo para apoyar proyectos de preinversión con recursos no reembolsables, el Consejo de Administración establecerá los porcentajes máximos de cofinanciación"* (énfasis añadido).

De manera concordante, el parágrafo 7 del mismo artículo dispone que *"la estrategia de asignación de recursos del Fondes en sus diferentes usos procurará un crecimiento sostenido en el saldo/valor nominal de los activos del fondo. Dado lo anterior, dentro del enfoque de asignación de recursos,* ***se deberá procurar que, aquellos usos e instrumentos financieros que no tengan expectativa de retorno, tales como al apoyo para la cofinanciación de estudios o el capital semilla condonable, entre otros, tengan una participación que no afecte el crecimiento del fondo****. Lo anterior, sin perjuicio de que el crecimiento del fondo también se vea afectado, entre otras razones, por los riesgos asociados a las inversiones que realice el fondo o debido a que el Confis determine la inclusión de recursos del Fondes en el Presupuesto General de la Nación, según lo dispuesto en el artículo 2.19.18 del presente decreto"* (énfasis añadido).

Así, con base en una lectura sistemática de los parágrafos 6 y 7 del artículo 2.19.11 del Decreto 1068 de 2015, es claro que el FONDES tiene la **facultad** de definir si los recursos que disponga en el marco del Uso 8 **tendrán o no un carácter no reembolsable**. Es decir, en virtud del Uso 8, el FONDES **puede** otorgar cofinanciación con recursos no reembolsables **o** con recursos reembolsables; lo cual significa que en el marco del Uso 8 el FONDES **no está obligado** a atribuirle necesariamente el carácter de no reembolsables a los recursos usados

para el efecto. De ahí que sea una prerrogativa exclusiva del FONDES definir el carácter de los recursos canalizados con fundamento en el Uso 8 para cofinanciar un determinado proyecto.

En virtud de lo dispuesto en el numeral 4 de la cláusula 22 del Contrato de Fiducia y del literal b) del ordinal v) del artículo 4.1.2 del Reglamento del FONDES (adoptado al amparo del artículo 2.19.9 del Decreto 1068 de 2015 y de la cláusula 20 del Contrato de Fiducia), el Consejo de Administración del FONDES aprobó la cofinanciación a la que se obliga el FONDES en la sesión No. 31 de Consejo de Administración del 8 de octubre de 2025, tal y como consta en el Acta de esa misma fecha. Asimismo, en la Certificación con radicado No. 202530011811 del 10 de octubre de 2025 emitida por la Gerente del FONDES, se especifica lo siguiente (n lo que respecta a la autorización de la co-financiación de los estudios para la estructuración integral a nivel de factibilidad del Proyecto:

> *Participar y apoyar como cofinanciador de la estructuración integral (técnica, legal, financiera y de riesgos) a nivel de factibilidad del proyecto Corredor Férreo del Pacífico (Conexión Buenaventura - Corredor Férreo Central, Zona 1. Buenaventura - Palmira), con TREINTA Y DOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SESENTA Y NUEVE PESOS ($32,635,693,069 M/CTE), incluyendo IVA.*

La Certificación con radicado No. 202530011811 del 10 de octubre de 2025 emitida por la Gerente del FONDES hace parte integral de este Convenio.

La aprobación del Consejo de Administración del FONDES fue dada con observancia de lo señalado en el documento denominado "INFORMACIÓN PARA SOLICITUD DE RECURSOS DE PREINVERSIÓN DEL FONDES" que establece los criterios de selección de proyectos de preinversión, entre los que se establece que el estructurador del proyecto debe ser un estructurador público con trayectoria comprobada.

En la referida sesión, el Consejo de Administración del FONDES aprobó la cofinanciación objeto de este Convenio, bajo el condicionamiento de que en el presente documento se incluyera la obligación de reembolso a favor de FONDES de la totalidad de los recursos que este aporte, en los términos establecidos en la Certificación con radicado No. 202530011811 del 10 de octubre de 2025, referida anteriormente.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 281 de la Ley 2294 de 2023 - "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", la ANI tiene la facultad de administrar corredor ferroviarios en los siguientes términos:

> *"ARTÍCULO 281. ADMINISTRACIÓN DE CORREDORES FÉRREOS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI-. La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI- podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT- de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación,*

mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario".

Que, teniendo en cuenta los considerandos anteriores, la ANI declara que es un estructurador público en el marco de las funciones legales asignadas a esta Entidad.

De acuerdo con el Consejo de Estado[2], lo que identifica a los convenios interadministrativos, como mecanismos para materializar los principios constitucionales de coordinación y colaboración, es que son acuerdos de voluntades de colaboración y no de intereses contrapuestos, por lo que los entes estatales que los suscriben lo hacen con el propósito de alcanzar un fin común o compartido. Por tal motivo, el Consejo de Estado ha señalado que el hecho de que un convenio interadministrativo contemple obligaciones de contenido patrimonial no implica *per se* que el convenio pierda su carácter eminentemente asociativo, siempre y cuando las obligaciones de contenido patrimonial no tengan un carácter remuneratorio y por tanto no constituya una contraprestación, sino que su cumplimiento sea esencial para conseguir la finalidad común que constituye la causa y el objeto del respectivo convenio interadministrativo.

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

Ahora bien, de acuerdo con el numeral 6 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, las entidades estatales están obligadas en virtud de la ley a contar con disponibilidad presupuestal antes de suscribir acuerdos de voluntades en los que su ejecución así lo requiera. En este numeral se lee lo siguiente:

*"ARTÍCULO 25. DEL PRINCIPIO DE ECONOMÍA. En virtud de este principio: (…) 6o. Las entidades estatales abrirán licitaciones e iniciarán procesos de suscripción de contratos, **cuando existan las respectivas partidas o disponibilidades presupuestales"*** (énfasis añadido).

Así mismo, el artículo 41 de la Ley 80 de 1993 establece que las entidades estatales están obligadas en virtud de la ley a contar con disponibilidad presupuestal como requisito para la ejecución de acuerdos de voluntades en los que así se requiera. El inciso segundo de este artículo dispone lo siguiente:

[2] CE, Sección Tercera, Subsección A, Sentencia del 28 de junio de 2024, Radicado No. 69.488.

*"**Para la ejecución se requerirá de la aprobación de la garantía y de la existencia de las disponibilidades presupuestales correspondientes**, salvo que se trate de la contratación con recursos de vigencias fiscales futuras de conformidad con lo previsto en la ley orgánica del presupuesto"* (énfasis añadido).

Así las cosas, la obligación legal de contar con disponibilidad presupuestal para suscribir y ejecutar acuerdos de voluntades que así lo requieran, es aplicable a este Convenio, en la medida en que corresponde a una exigencia emanada directamente de la ley, concretamente de los principios generales de la contratación estatal tales como los principios de economía y planeación, los cuales deben ser aplicados incluso en la actividad contractual de los organismos y entidades públicas no sometidos al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que desarrollan su contratación con recursos públicos; según lo dispone expresamente el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007 en los siguientes términos:

*"PRINCIPIOS GENERALES DE LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL PARA ENTIDADES NO SOMETIDAS AL ESTATUTO GENERAL DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. Las entidades estatales que por disposición legal cuenten con un régimen contractual excepcional al del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, **aplicarán en desarrollo de su actividad contractual, acorde con su régimen legal especial, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política**, respectivamente según sea el caso y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal. (…)"* (énfasis añadido).

Lo anterior explica por qué en el numeral 6 del Capítulo II del Título II del Manual de Contratación del Fondes se lee lo siguientes:

"Certificado de Disponibilidad Presupuestal y/o Certificado de Disponibilidad de Recursos

Todo proceso de contratación deberá disponer de un Certificado de Disponibilidad Presupuestal ("CDP") y/o de un Certificado de Disponibilidad de Recursos ("CDR"), según sea aplicable, cuyo valor deberá amparar la totalidad del monto de las obligaciones que se contraerán con la futura contratación incluido los impuestos que apliquen. El CDP será aplicable cuando el proceso de contratación se adelante con cargo a recursos del presupuesto del FONDES mientras que el CDR será aplicable cuando el proceso de contratación se realice con cargo a recursos de terceros".

Así, en cumplimiento de la obligación legal que exige contar con disponibilidad presupuestal para suscribir los acuerdos de voluntades que así lo requieran, las Partes cuentan con los siguientes documentos:

- El FONDES cuenta con el CDR No. 4100000326 de fecha 14 de octubre de 2025.

- La ANI cuenta con el CDP No. 4225 del 10 de enero de 2025.

- Asimismo, la ANI cuenta con la autorización de vigencias futuras de inversión del Ministerio de Hacienda y Crédito Público No. 2-2025-022920 del 11 de abril de 2025. La ANI presentó esta autorización ante la Gerencia del FONDES el 15 de abril de 2025.

El Comité de Contratación de la ANI, en sesión extraordinaria del día 10 de octubre de 2025, recomendó la suscripción de este Convenio.

Que los recursos aportados en el marco de este Convenio serán destinados para la estructuración integral (técnica, legal, financiera y de riesgos) a nivel de factibilidad del proyecto Corredor Férreo del Pacífico (Conexión Buenaventura - Corredor Férreo Central, Zona 1. Buenaventura - Palmira), incluyendo la celebración de los contratos que se enuncian en la Cláusula II, sin perjuicio de la destinación de los recursos que se acuerda en las Cláusulas VII y VIII del Convenio.

Que (i) de conformidad con lo establecido en el artículo 2.19.11 del Decreto 1068 de 2015, el cual dispone que "*La estrategia de asignación de recursos del FONDES en sus diferentes usos propenderá por un crecimiento saldo/valor nominal de los activos del fondo"* y (ii) dada la naturaleza colaborativa del presente convenio y al aporte conjunto de recursos por parte del FONDES y la ANI; se reconoce que los productos derivados de los estudios de estructuración técnica constituyen propiedad intelectual compartida entre ambas entidades, sujeto en todo caso a lo señalado en el cláusula XXVI de este Convenio. En consecuencia, se hace necesario establecer mecanismos para el uso, disposición y eventual cesión de dicha propiedad intelectual, en armonía con la legislación nacional aplicable, garantizando el cumplimiento de los fines institucionales de las Partes y la adecuada gestión del conocimiento generado.

2. OBJETO

El presente Convenio tiene por objeto la cofinanciación de la estructuración integral (técnica, legal, financiera y de riesgos) a nivel de factibilidad del proyecto Corredor Férreo del Pacífico (Conexión Buenaventura - Corredor Férreo Central, Zona 1. Buenaventura - Palmira), para lo cual las Partes aunarán esfuerzos técnicos, administrativos, financieros y operativos.

2.1. CÓDIGOS UNSPSC

En cuanto a la Codificación de Bienes y Servicios de acuerdo con el Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas, para el proceso de contratación se identifican los siguientes:

Clasificación UNSPSC	Segmento	Familia	Clase	Producto
80101500	80 Servicios de Gestión, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos.	10 Servicios de asesoría de gestión.	15 Servicios de Consultoría de negocios y administración corporativa.	-
80101601	80 Servicios de Gestión, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos.	10 Servicios de asesoría de gestión.	16 Gerencia de Proyectos.	01 Estudios de factibilidad o selección de ideas de proyectos
81101511	81 Servicios basados en Ingeniería, investigación y tecnología	10 Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	15 Ingeniería civil y arquitectura.	11 Ingeniería ferroviaria
81102200	81 Servicios basados en Ingeniería, investigación y tecnología	10 Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	22 Ingeniería de transporte	-

2.2. PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES

VIGENCIA	2025
CÓDIGO	12-PS-N-06

2.3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Las obligaciones de la presente contratación se describen a continuación:

OBLIGACIONES DE LAS PARTES:

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

OBLIGACIONES DEL FONDES

1. Realizar los aportes de conformidad con lo estipulado en este Convenio, y únicamente hasta el valor de TREINTA Y DOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SESENTA Y NUEVE PESOS MONEDA CORRIENTE ($32.635.693.069 M/CTE), incluyendo IVA y demás impuestos y retenciones que sean aplicables.
2. Entregar la documentación e información requerida para el desarrollo del presente Convenio en la oportunidad que establezcan las Partes.
3. Hacer las retenciones a que haya lugar de acuerdo con la normatividad vigente las cuales se verán reflejadas en el momento de hacer los desembolsos en el marco de este Convenio.
4. Las demás que se establezcan en este Convenio inherentes a su naturaleza y objeto.

PARÁGRAFO: El FONDES no ostenta la condición de estructurador del Proyecto sino sólo de cofinanciador de los estudios del mismo. Por consiguiente, adelantar la estructuración integral (técnica, legal, financiera y de riesgos) a nivel de factibilidad del Proyecto no es una obligación del FONDES sino de la ANI.

OBLIGACIONES DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

1. Aportar los recursos financieros, administrativos y logísticos que se acuerden y sean necesarios para el desarrollo del presente Convenio.

2. Adelantar la estructuración integral (técnica, legal, financiera y de riesgos) a nivel de factibilidad del Proyecto de conformidad con la Ley1682 de 2013, las normas que la adicionen, complementen, sustituyan o reglamenten y/o desarrollen.
3. Adelantar, dentro del ámbito de su competencia y de acuerdo con sus capacidades contractuales, administrativas y logísticas, los procesos de contratación que la ANI requiera para la estructuración integral del Proyecto, incluyendo el proceso público competitivo para la celebración del Contrato de Estructuración Técnica y su interventoría.
4. Disponer y utilizar los recursos aportados por el FONDES únicamente como fuente de pago del Contrato de Estructuración Técnica.
5. Realizar todas las actividades propias para asegurar la vigilancia de la correcta ejecución del Proyecto cofinanciado por el FONDES.
6. Realizar los aportes de conformidad con lo estipulado en este Convenio.
7. Presentar reportes de avance semestrales del Proyecto, o en cualquier momento que este lo requiera, en los que se incluyan el estado de los entregables, así como los avances físicos y presupuestales y los posibles riesgos de atraso a los que este estuviera expuesto (si los hubiere).
8. Enviar informes de seguimiento con una periodicidad, al menos trimestral, con respecto a la ejecución del Proyecto, al Comité de Inversiones del FONDES.
9. Asistir a las sesiones que el Consejo de Administración o el Comité de Inversiones solicite su participación.
10. Informarle por escrito al FONDES sobre la suscripción del Contrato de Estructuración Técnica, de la suscripción del contrato de interventoría del Contrato de Estructuración Técnica y, en caso de aplicar, de la suscripción de contratos para el desarrollo de los componentes legales, de riesgos o financieros, dentro de los treinta (30) días siguientes a la suscripción de los mismos, así como sobre cualquier otrosí de estos contratos.
11. Hacer las retenciones a que haya lugar de acuerdo con la normatividad vigente.
12. Incluir en los documentos precontractuales y contractuales que integren el/los contratos de concesión o de asociación público privada que sea(n) estructurado(s) para la ejecución del Proyecto, la obligación de reembolso a favor del FONDES en los términos de la Cláusula X de este Convenio.
13. Las demás que se establezcan en este Convenio inherentes a su naturaleza y objeto.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los requisitos habilitantes y calificables del proceso de contratación del Contrato de Estructuración Técnica serán puestos en conocimiento del FONDES. En el evento en que el FONDES tenga comentarios sobre los mismos, la ANI y el FONDES sostendrán mesas técnicas para revisar los mismos, sin que esto impida a la ANI abrir el respectivo proceso de selección.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La ANI autoriza a que, en el evento que el FONDES decida contratar un auditor del Contrato de Estructuración Técnica o del Proyecto, se le permita a este acceder a toda la documentación del mismo, la cual la ANI se obliga a suministrar. Este auditor podrá realizar auditorías *in situ,* y podrá realizar

recomendaciones a la ANI; lo anterior sin perjuicio de que el FONDES pueda tomar decisiones en relación con la ejecución de este Convenio con base en las informes que le rinda el auditor.

PARÁGRAFO TERCERO: La ANI, en su condición de estructuradora del Proyecto, será la única responsable por la adecuada y correcta estructuración del mismo. Por tanto, declara que el FONDES no actúa ni le solicitará que actúe como estructurador o co-estructurador.

PARÁGRAFO CUARTO: En el evento que la ANI decidiera adelantar uno o varios procesos para la adjudicación de (todo o parte) del Proyecto, ésta será la única responsable por que el Proyecto sea viable.

PARÁGRAFO QUINTO: La ANI deberá incluir en el Contrato de Estructuración Técnica que un requisito para el pago de los entregables o de los gastos reembolsables, sea la aprobación previa del interventor del contrato.

PARÁGRAFO SEXTO: La ANI garantizará que, en los distintos medios, mecanismos, documentos contractuales, entre otros, que esta utilice para informar, promocionar o aperturar los procesos para la contratación y/o adjudicación del proyecto que estructure la ANI (con base en la estructuración integral del Proyecto), se señale clara, expresa y visiblemente que los estudios para la estructuración integral fueron cofinanciados por el FONDES. Para estos fines, el FONDES autoriza a la ANI a usar sus símbolos institucionales, estando, la ANI, obligada a dar cumplimiento a las normas relacionadas con publicidad.

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA O PARTE Y SU JUSTIFICACIÓN, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

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

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

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

El convenio se suscribe en cumplimiento del artículo 113 de la Carta Política dispone que dispone los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines, y de los artículos 6 y 95 de la Ley 489 de 1998, que disponen: "En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares." y "Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos, o conformación de personas sin ánimo de lucro.".

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

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

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

Por lo anterior, la causal invocada para la celebración del convenio interadministrativo es la CONTRATACIÓN DIRECTA de conformidad con el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015.

4. TIPO DE CONTRATO O CONVENIO A SUSCRIBIR

Teniendo en cuenta el alcance del objeto y actividades a ejecutar, el tipo de contrato a suscribir es:

Tipología/causal de contratación directa	Marcar con una X
Contrato Interadministrativo	
Convenio Interadministrativo	**X**

Tipología/causal de contratación directa	Marcar con una X
Convenio	
Contrato	
Arrendamiento o adquisición de inmuebles	
Otro (indicar)	

5. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

NO APLICA.

6. APORTES DE LAS PARTES

En virtud del presente Convenio, la ANI hará un aporte total de hasta TREINTA Y TRES MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE ($ 33.295.000.000 M/CTE), y FONDES hará un aporte total de hasta TREINTA Y DOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SESENTA Y NUEVE PESOS MONEDA CORRIENTE ($32.635.693.069 M/CTE) para un total de SESENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS TREINTA MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SESENTA Y NUEVE PESOS MONEDA CORRIENTE ($65.930.693.069 M/CTE), incluyendo IVA y demás impuestos y retenciones que sean aplicables.

7. CONDICIONES PRESUPUESTALES

7.1. **VIGENCIAS FUTURAS:** SI_x___ NO____

Vigencia	Presupuesto por Vigencia
2025	$10.506.473.433,00
2026	$22.788.526.567,00

Hacen parte de las vigencias futuras aprobadas mediante el oficio de autorización de cupo vigencias futuras de inversión del Ministerio de Hacienda y Crédito Público No. 2-2025-022920 del 11 de abril de 2025.

7.2. IMPUTACIÓN PRESUPUESTAL

Los recursos para atender el objeto de la contratación que se derivará del convenio provienen del presupuesto de la Agencia Nacional de Infraestructura de la siguiente manera:

- Con cargo a la vigencia 2025. La suma de hasta DIEZ MIL QUINIENTOS SEIS MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES PESOS MONEDA CORRIENTE

($10.506.473.433 M/CTE), según el Certificado de Disponibilidad Presupuestal CDP No. 4225 del 10 de enero de 2025.

- Con cargo a la vigencia futura 2026 VEINTIDÓS MIL SETECIENTOS OCHENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS VEINTISÉIS MIL QUINIENTOS SESENTA Y SIETE PESOS MONEDA CORRIENTE ($22.788.526.567 M/CTE) autorizado mediante el oficio de autorización de cupo vigencias futuras de inversión del Ministerio de Hacienda y Crédito Público No. 2-2025-022920 del 11 de abril de 2025.

El aporte total del FONDES se hará con cargo a recursos del presupuesto del FONDES por una suma de hasta **TREINTA Y DOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SESENTA Y NUEVE PESOS MONEDA CORRIENTE ($ 32.635.693.069 M/CTE)**, incluido IVA y/o cualquier otro Impuesto a que haya lugar, que se encuentra respaldados por el Certificado de Disponibilidad de Recursos - CDR No. 4100000326 de fecha 14 de octubre de 2025.

7.3 CÓDIGO BPIN

No. BPIN	Nombre del Proyecto
2018011000568	APOYO PARA LA GESTIÓN DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA A TRAVÉS DE ASESORÍAS Y CONSULTORÍAS NACIONAL

8. ANÁLISIS DEL SECTOR Y ESTUDIO DE MERCADO

El convenio se fundamenta en el principio de colaboración entre entidades públicas, que actúan en cumplimiento de sus funciones y competencias para desarrollar proyectos de interés común, en este caso, el desarrollo del corredor férreo del Pacifico.

El propósito del convenio es la cofinanciación de los estudios de factibilidad para la estructuración integral del proyecto, una tarea que demanda aportes significativos tanto técnicos como financieros, que se han comprometido entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (FONDES). Esta colaboración no está orientada a la adquisición de un servicio en el mercado, sino a la conjunción de esfuerzos interinstitucionales para cumplir con los objetivos estratégicos del sector transporte y de infraestructura férrea, en alineación con el Plan Nacional de Desarrollo.

Por lo anterior, la suscripción del convenio interadministrativo se hace indispensable para aunar esfuerzos administrativos, financieros y técnicos, permitiendo así el desarrollo de metodologías avanzadas y la implementación de herramientas de planificación, análisis y ejecución del proyecto férreo del Pacifico.

El análisis del sector y estudio de mercado aplicable se adjunta al presente documento.

9. CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN OBJETIVA Y SU JUSTIFICACIÓN:

JUSTIFICACIÓN:

La contratación directa del convenio de cofinanciación entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (FONDES) se justifica por razones financieras, técnicas y legales que convergen en la importancia y complejidad del proyecto del Corredor Férreo del Pacífico, específicamente en su tramo entre Buenaventura y Palmira. Este corredor es fundamental para garantizar la integración efectiva entre el centro del país y los puertos del Caribe y su ejecución demanda una estructuración de alta especialización, especialmente por incluir infraestructura crítica como lo son túneles y puentes de gran longitud en altas montañas, lo que requiere estudios de ingeniería complejos y detallados.

Justificación financiera:
El costo de los estudios de factibilidad de este proyecto asciende a $ 65.930.693.069 millones de pesos, de los cuales la ANI aportará el 50,5% ($33.295.000.000 millones) y FONDES el otro 49,5% ($*32.635.693.069* millones). Esta cofinanciación es crucial, dado que FONDES es el único fondo que cuenta con la capacidad financiera y la estructura adecuada para asumir este tipo de inversiones en estructuración de proyectos ferroviarios de interés nacional. Este convenio interadministrativo permitiría no solo garantizar la disponibilidad de recursos, sino también aplicar prácticas de financiamiento innovadoras en el sector que permiten el soporte económico necesario y desde distintos actores se unan esfuerzos para este tipo de estructuraciones que son de alto impacto para la sociedad y que van encaminadas a promover el desarrollo económico y la conectividad regional.

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

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

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

Justificación legal:
De acuerdo con el artículo 1 de la Constitución Política, Colombia es un Estado social de derecho. Por tal motivo, en su artículo 2 dispone que: *"Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la*

prosperidad general, y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. (…) Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares".

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

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

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

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

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

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

Del contexto normativo, la contratación directa se fundamenta en la Ley 1682 de 2013, que declara que los proyectos de infraestructura de transporte materializan el interés general del Estado, y en la Ley 1955 de 2019, que faculta al FONDES para cofinanciar proyectos de infraestructura clave para el desarrollo nacional. La ANI y el FONDES están autorizados legalmente para aunar esfuerzos en la estructuración de proyectos, conforme a lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley 489 de 1998, que permite a las entidades públicas asociarse para cumplir funciones administrativas y prestar conjuntamente servicios.

Aunado a lo anterior, la Ley 105 de 1993, que reglamenta la planeación en el sector transporte, establece que las diferentes entidades del Sistema Nacional de Transporte deben coordinar sus acciones para optimizar la planificación y ejecución de proyectos estratégicos. La naturaleza del convenio, al ser un acuerdo interadministrativo entre dos entidades públicas, no requiere un proceso de licitación pública, conforme a la naturaleza jurídica tanto de la ANI como del FONDES.

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

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

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

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

10.1. RIESGOS PREVISIBLES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

En cumplimiento del artículo 4º de la ley 1150 de 2007 y siguiendo la metodología establecida en el CONPES 3714 de 2017 y el "Manual para Identificación y Cobertura de Riesgos en los Procesos de Contratación" elaborado por la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente, se realiza un análisis de riesgos del proceso de contratación, los cuales están contenidos en la **"Matriz de Riesgos".**

10.2. ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

De acuerdo con el objeto del convenio a celebrar, la naturaleza y características del mismo, se considera que no es necesaria la solicitud de garantías en el entendido de que cada una de las partes realizará los aportes correspondientes en el marco de la ejecución del Contrato de Estructuración Técnica y en los contratos que celebre la ANI para la estructuración del Proyecto en el porcentaje y periodicidad indicadas. Lo anterior en atención a lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015.

11. ACUERDO COMERCIALES

De acuerdo con lo establecido en el "MANUAL PARA EL MANEJO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN - CCE-EICP-MA-03 V1. 24/11/2021" expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente o aquel que lo modifique, complemente, adicione o sustituya, las Entidades Estatales que adelantan sus Procesos de Contratación con las Leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007 no deben hacer este análisis en la modalidad de selección de contratación directa.

12. CONDICIONES DEL CONVENIO

12.1 PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de vigencia de este Convenio será de veinticuatro (24) meses desde su suscripción, periodo en el cual la ANI deberá haber finalizado la estructuración integral a nivel de factibilidad del Proyecto, lo cual deberá ser certificado por la ANI. De llegar a ser necesario, las Partes revisarán la justificación de la prórroga y efectuarán las modificaciones necesarias según lo establecido en la cláusula XV del Convenio.

12.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO/CONVENIO:

Para todos los efectos legales, contractuales y fiscales atinentes a el Convenio las Partes acuerdan como domicilio contractual la ciudad de Bogotá D.C.

12.3 FORMA DE LOS DESEMBOLSOS

1. APORTES PARA EL CONTRATO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA

Para el Contrato de Estructuración Técnica, las Partes harán los desembolsos de sus aportes en los montos pactados y siguiendo el cronograma que la ANI y contratista de este contrato definan el mismo. La ANI se obliga a validar con el FONDES este cronograma antes de la suscripción del Contrato de Estructuración Técnica, y así mismo se obliga a informar al FONDES previamente de cualquier modificación a dicho cronograma. En todo caso, las Partes solo podrán hacer los desembolsos de cualquier porcentaje de sus aportes cuando se cumplan los requisitos señalados en la cláusula VIII de este Convenio, que deberán ser incluidos por la ANI en el Contrato de Estructuración Técnica.

Los recursos pactados por las Partes serán girados a la cuenta de la cual el contratista del Contrato de Estructuración Técnica sea titular. En la siguiente tabla se discriminan los aportes de cada una de las Partes para el Contrato de Estructuración Técnica:

- **FASE I – Debida diligencia y propuesta de estructuración técnica integral.**

APORTES PARA EL CONTRATO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA EN $COP								
Entregable N°.	**Nombre**	**Valor Total del Entregable**	**Aporte ANI**	**Aporte FONDES**	**Subtramo 1: Buenaventura - Loboguerrero**		**Subtramo 2: Loboguerrero - Palmira**	
					ANI	**FONDES**	**ANI**	**FONDES**
1	Metodología de trabajo y cronograma de ejecución del contrato.	$ 176.639.056,00	$ 176.639.056	-	$ 88.319.528,00	-	$ 88.319.528,00	-
2	Informe de revisión de la información existente y diagnóstico de infraestructura del corredor	$ 353.278.110,00	$ 353.278.110	-	$ 176.639.055,00	-	$ 176.639.055,00	-
3	Análisis de limitaciones regulatorias, contratos existentes y otros y debida diligencia en Ordenamiento Territorial	$ 176.639.056,00	$ 176.639.056	-	$ 88.319.528,00	-	$ 88.319.528,00	-
4	Revisión de la información existente y debida diligencia inicial	$ 176.639.056,00	$ 176.639.056		$ 88.319.528,00		$ 88.319.528,00	

APORTES PARA EL CONTRATO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA EN $COP								
Entregable N°.	**Nombre**	**Valor Total del Entregable**	**Aporte ANI**	**Aporte FONDES**	**Subtramo 1: Buenaventura - Loboguerrero**		**Subtramo 2: Loboguerrero - Palmira**	
					ANI	**FONDES**	**ANI**	**FONDES**
	para el estudio de demanda, análisis logísticos y estudio de movilidad							
5	Informe de revisión del trazado preliminar del corredor	$ 176.639.056,00	$ 176.639.056		$ 88.319.528,00		$ 88.319.528,00	
6	Debida diligencia Socioambiental y Predial	$ 353.278.110,00	$ 353.278.110		$ 176.639.055,00		$ 176.639.055,00	
7	Presentación de la Guía de Desarrollo de Proyectos PDR, Metodología de los 5 Casos y Aplicación de la Metodología BIM y Propuesta de estructuración.	$ 176.639.056,00	$ 176.639.056		$ 88.319.528,00		$ 88.319.528,00	

- **FASE II - Estructuración técnica integral a nivel de factibilidad así como la actualización y complementación de estudios y diseños que se requieran del proyecto del corredor férreo objeto del contrato.**

Entregable N°.	**Nombre**	**Valor Total del Entregable**	**Aporte ANI**	**Aporte FONDES**	**Subtramo 1: Buenaventura - Loboguerrero**		**Subtramo 2: Loboguerrero - Palmira**	
					ANI	**FONDES**	**ANI**	**FONDES**
8	Informe preliminar de geología, geomorfología y diagnóstico geotécnico.	353.278.110	353.278.110		176.639.055		176.639.055	
9 y 9.1	Informe de estudios de demanda y análisis logísticos y estudio de movilidad - Preliminar Obligaciones adicionales del Estructurador Técnico E.T.	2.472.946.770	2.472.946.770		1.236.473.385		1.236.473.385	
10	Estudio de Topografía	1.059.834.330	1.059.834.330		529.917.165		529.917.165	
11	Estudio de Hidrología	1.059.834.330	1.059.834.330		529.917.165		529.917.165	

Entregable N°.	Nombre	Valor Total del Entregable	Aporte ANI	Aporte FONDES	Subtramo 1: Buenaventura - Loboguerrero		Subtramo 2: Loboguerrero - Palmira	
					ANI	FONDES	ANI	FONDES
12	Estudio de hidráulica y análisis de interferencias con redes secas y húmedas	1.059.834.330	1.059.834.330		529.917.165		529.917.165	
13	Estudio definitivo de geología, geomorfología y geotecnia a nivel de factibilidad	1.589.751.496	1.589.751.496		794.875.748		794.875.748	
14	Diseño geométrico preliminar del corredor férreo	353.278.110	353.278.110		176.639.055		176.639.055	
15	Entrega BIM No. 1	1.059.834.330	1.059.834.330		529.917.165		529.917.165	
16	Superestructura ferroviaria	706.556.220	706.556.220		353.278.110		353.278.110	
17	Estudios de componente de Ordenamiento Territorial y de Desarrollo.	706.556.220	90.436.334	616.119.886		353.278.110	90.436.334	262.841.776
18	Diseño estructural (obras de arte y drenaje, puentes y viaductos y demás obras necesarias).	4.592.615.430		4.592.615.430		2.296.307.715		2.296.307.715
19	Estudios y diseños de túneles	4.592.615.430		4.592.615.430		2.296.307.715		2.296.307.715
20	Diseño de Centros intermodales, urbanismo y estudios de patrimonio.	1.413.112.440		1.413.112.440		706.556.220		706.556.220
21	Diseño geométrico definitivo a nivel de factibilidad (Geométrico, redes, hidrología, hidráulica y estructuras) y diseño de intersecciones.	706.556.220		706.556.220		353.278.110		353.278.110
22	Estudios socioambientales	3.179.502.990		3.179.502.990		1.589.751.495		1.589.751.495
23	Estudios Prediales	1.236.473.386		1.236.473.386		618.236.693		618.236.693
24	Inserción de infraestructura (estaciones de pasajeros, centros de transferencia de carga, urbanismo, patios y talleres, centros intermodales,	1.766.390.550		1.766.390.550		883.195.275		883.195.275

Entregable N°.	Nombre	Valor Total del Entregable	Aporte ANI	Aporte FONDES	Subtramo 1: Buenaventura - Loboguerrero		Subtramo 2: Loboguerrero - Palmira	
					ANI	FONDES	ANI	FONDES
	depósitos y urbanismo)							
25	Componentes ferroviarios (Sistemas, RAMS, Material rodante y Vía férrea, Control de tráfico)	1.766.390.550		1.766.390.550		883.195.275		883.195.275
26	Análisis de factibilidad (gestión documental, POP, PMP, CAPEX, OPEX, cronograma)	1.589.751.496		1.589.751.496		794.875.748		794.875.748
27	Entrega BIM No. 2	1.589.751.496		1.589.751.496		794.875.748		794.875.748
28	Estudios adicionales del Estructurador Técnico E.T.	176.639.056		176.639.056		88.319.528		88.319.528
29	Informe final	706.556.216		706.556.216		353.278.110		353.278.106
	SUBTOTAL PRODUCTOS Fase I y Fase II	**35.327.811.006**	**11.395.335.860**	**23.932.475.146**	**5.652.449.763**	**12.011.455.742**	**5.742.886.097**	**11.921.019.404**
	BOLSA MONTO AGOTABLE	**17.939.105.000**	**9.235.887.077**	**8.703.217.923**				
	VALOR TOTAL Fase I y Fase II	**53.266.916.006**	**20.631.222.937**	**32.635.693.069**				

PARÁGRAFO PRIMERO. El plazo de ejecución del Contrato de Estructuración Técnica, excluyendo el acompañamiento en el(los) proceso(s) que la ANI apertura para la adjudicación del Proyecto (en uno o varios tramos), no podrá superar el plazo de ejecución del Convenio. A su vez, el cronograma que la ANI y el respectivo contratista del Contrato de Estructuración Técnica definan puede ser modificado por mutuo acuerdo entre la ANI y el contratista sin que sea necesario modificar este Convenio, siempre que no supere el plazo de ejecución del Convenio. El FONDES, en todo caso, y salvo por terminación del presente Convenio, estará obligado a hacer los aportes a su cargo en los términos de la cláusula VII y la cláusula VIII de este Convenio.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En el evento en que se prevea que los entregables derivados del Contrato de Estructuración Técnica, serán aceptados a satisfacción por la ANI en un período que supere el plazo de este Convenio, las Partes podrán ampliar de mutuo acuerdo su plazo, previa aprobación por parte del Consejo de Administración.

PARÁGRAFO TERCERO. Teniendo en cuenta que la toma de información, las socializaciones, entre otras actividades requeridas para el cumplimiento del Contrato de Estructuración Técnica serán pagadas mediante el sistema de monto agotable a favor del contratista, estos serán desembolsados conforme se estipula en el numeral 2 de la cláusula VIII de este Convenio.

2. APORTES PARA LA ESTRUCTURACIÓN A NIVEL DE FACTIBILIDAD DE LOS COMPONENTES LEGAL, FINANCIERO Y DE RIESGOS Y EL CONTRATO DE INTERVENTORÍA DEL CONTRATO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA

El FONDES no realizará aportes diferentes a los incluidos en el Contrato de Estructuración Técnica, y lo hará en los términos y hasta por el monto incluido en el presente Convenio. Por su parte, la ANI realizará los aportes necesarios para culminar la estructuración integral a nivel de factibilidad del Proyecto y celebrar el contrato de interventoría del Contrato de Estructuración Técnica.

Estructuración Financiera y Legal:

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) asumirá en su totalidad el aporte correspondiente a la estructuración financiera y legal del proyecto, el cual asciende a un valor estimado de CUATRO MIL NOVECIENTOS TRES MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y UN MIL NOVECIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS MONEDA CORRIENTE ($4.903.961.937), con el propósito de garantizar el desarrollo integral del proceso de estructuración y la definición del modelo de implementación más adecuado. Este aporte comprende las actividades orientadas a la evaluación del esquema de financiación, la distribución de riesgos, la estructuración jurídica del contrato y los instrumentos requeridos para la futura ejecución del proyecto.

Interventoría al Contrato de Estructuración Técnica:

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) asumirá en su totalidad el aporte correspondiente a la interventoría técnica del proyecto, cuyo valor asciende a SIETE MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS QUINCE MIL CIENTO VEINTISÉIS PESOS MONEDA CORRIENTE ($7.759.815.126). Este aporte tiene como finalidad asegurar el seguimiento y control integral de las actividades de estructuración, garantizando el cumplimiento de los términos contractuales, la verificación de los productos entregables y la observancia de los estándares técnicos, socioambientales y normativos definidos por la Entidad.

3. REQUISITOS PARA EL DESEMBOLSO DE LOS APORTES

Desembolsos para el Contrato de Estructuración Técnica

Las Partes únicamente deberán hacer el desembolso de cualquier porcentaje de los aportes que les corresponda en virtud de este Convenio para el Contrato de Estructuración Técnica, cuando se cumplan

previamente todos y cada uno de los requisitos que se señalan a continuación. La ANI se obliga a incluir estos requisitos en el respectivo Contrato de Estructuración Técnica.

a) En virtud del Contrato de Estructuración Técnica celebrado por la ANI, cualquier desembolso, a excepción del monto agotable, deberá hacerse por el 100% del valor de cada producto cuando haya sido recibido a satisfacción por parte de la ANI. Se entenderá que un producto ha sido recibido a satisfacción por la ANI únicamente cuando: (i) dicho producto haya sido recibido formalmente y por escrito por la ANI y haya manifestado su recibo a satisfacción, (ii) la interventoría del Contrato de Estructuración Técnica hubiere revisado y aprobado el mismo; (iii) la ANI haya aprobado la cuenta de cobro o factura que le haya sido presentada por el contratista del Contrato de Estructuración Técnica; y (iv) así lo manifieste por escrito el supervisor de la ANI designado para el seguimiento de la ejecución de este Convenio al FONDES.

b) El pago del monto agotable a favor del contratista del Contrato de Estructuración Técnica se realizará conforme se vaya requiriendo en el marco de dicho contrato, teniendo en cuenta lo siguiente:

   i. Cada pago realizado deberá ser aprobado directamente por la ANI y, cuando se prevea, por el interventor del Contrato de Estructuración Técnica.

   ii. Solo se podrán efectuar desembolsos que correspondan a los conceptos señalados como monto agotable en el Contrato de Estructuración Técnica.

   iii. El tope de desembolsos efectuados no podrá sobrepasar el monto definido en el Contrato de Estructuración Técnica como monto agotable.

   iv. El FONDES únicamente hará los desembolsos a su cargo siempre que la ANI haya realizado la totalidad de sus aportes como monto agotable en el Contrato de Estructuración Técnica.

c) El FONDES realizará el pago de sus correspondientes aportes dentro de un plazo de diez (10) días hábiles siguientes a la fecha en la que la ANI le certifique el cumplimiento de lo establecido en los literales a) y b) de esta cláusula.

d) Por medio del presente Convenio, la ANI otorga expresamente una instrucción de giro de los aportes que le corresponden al FONDES de acuerdo con la cláusula VII de este Convenio, a favor del contratista del Contrato de Estructuración Técnica y en la cuenta que este defina para el efecto, siempre que se cumpla con las condiciones establecidas en la cláusula VIII de este Convenio. De acuerdo con lo anterior, en la medida en que se trata de una instrucción de giro, las Partes reconocen que el FONDES no actúa de forma alguna como mandatario de la ANI para el desembolso al contratista del Contrato de Estructuración Técnica.

e) Con fundamento en la instrucción de giro mencionada, el FONDES desembolsará al contratista del Contrato de Estructuración Técnica los aportes que le correspondan de acuerdo con la cláusula VII,

aplicando los descuentos por concepto de Impuestos a que haya lugar de acuerdo con la normativa vigente o según las instrucciones de la ANI, de ser el caso. El monto de los descuentos por concepto de Impuestos a que haya lugar, y que deban ser pagados por la ANI, serán consignados por el FONDES durante los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha en que se realice el giro de los aportes que le corresponden al FONDES, en la cuenta bancaria que la ANI suministre o a la cuenta de la Dirección Del Tesoro Nacional, que le permita a la ANI llenar la bolsa de deducciones del SIIF NACIÓN, para que la ANI proceda con la declaración y pago de estos Impuestos a la DIAN y/o a la entidad territorial o del Estado correspondiente.

f) En caso de ser aplicable, El FONDES retendrá y descontará cualquier Impuesto a que haya lugar con la suscripción y/o ejecución del presente Convenio y que deba ser asumido por la ANI o por el contratista del Contrato de Estructuración Técnica, según corresponda.

g) Para el desembolso del monto agotable solo se exigirá la factura o cuenta de cobro, previa aprobación de la ANI y, de aplicar, por parte de la interventoría del Contrato de Estructuración Técnica.

Desembolsos para la estructuración de los componentes legal, financiero y de riesgos y del contrato de interventoría del Contrato de Estructuración Técnica

El FONDES no realizará desembolsos para el pago de estudios diferentes a los incluidos en el Contrato de Estructuración Técnica, y lo hará en los términos y hasta por el monto incluido en el presente Convenio. Por su parte, la ANI realizará los desembolsos necesarios para culminar la estructuración integral a nivel de factibilidad del Proyecto.

PARAGRAFO PRIMERO. Para todos los efectos del presente Convenio, el valor de la financiación a cargo del FONDES, establecido en el numeral 2 de la cláusula VI de este Convenio, será el que efectivamente haya desembolsado a la finalización del Convenio.

PARAGRAFO SEGUNDO. Para efectos de este Convenio, el término definido “Impuesto” o “Impuestos” hace referencia a todos los impuestos, contribuciones, tasas, gravámenes, derechos, deducciones, retenciones, u otras cargas, presentes o futuras, impuestas por cualquier autoridad estatal, gubernamental, territorial y/o agente encargado de la recolección de los mismos, incluyendo los intereses, recargos y sanciones aplicables.

4. REEMBOLSO DEL APORTE EN FAVOR DEL FONDES

Las Partes entienden y acuerdan que los recursos que el FONDES aportará en virtud de este Convenio, serán de carácter reembolsable, de conformidad con los parágrafos 6 y 7 del artículo 2.19.11 del Decreto 1068 de 2015 (adicionado por el artículo 1 del Decreto 976 de 2024), que facultan al FONDES a definir si los recursos usados al amparo del numeral 8 del artículo 2.19.11 del Decreto 1068 de 2015 tendrán un carácter reembolsable o uno no reembolsable.

Por consiguiente, la ANI se obliga a incluir en los documentos precontractuales y contractuales que integren el(los) contrato(s) de concesión o de asociación(es) público privada(s) que sea(n) estructurado(s) ("Contrato(s) para la Ejecución del Proyecto"), la obligación a cargo del(os) concesionario(s) de reembolsar al FONDES la totalidad de los recursos que el FONDES efectivamente aporte en virtud de este Convenio, indexados al IPC publicado por el DANE y calculados desde la fecha de terminación del plazo de este Convenio hasta al día treinta (30) del mes anterior a la fecha de pago de estos por parte del(os) concesionario(s), y considerando como base el valor de este indicador en la fecha de cada uno de los desembolsos de los recursos hasta la fecha de su reembolso ("Obligación de Reembolso").

El cumplimiento de esta obligación por parte del o los adjudicatarios deberá cumplirse como condición precedente a la suscripción de(los) contrato(s) o del acta de inicio de(los) contrato(s) en caso de que requiera(n) acta(s) de inicio, la ANI se obliga a tomar todas las medidas para cumplir lo dispuesto en esta Cláusula.

En caso de que la ANI considere que el Proyecto va a ser "dividido" en tramos (o similar) y, por ende, se espere abrir (por él o por cualquier otra entidad) más de un proceso para adjudicar el(los) tramos, la Obligación de Reembolso (por la totalidad del aporte del FONDES) será incluida en el primer proceso para adjudicar un Contrato para la Ejecución del Proyecto a ser abierto, salvo que el FONDES apruebe otra distribución.

La Obligación de Reembolso **no** será exigible ni se incluirá en el(los) Contrato(s) para la Ejecución del Proyecto en los siguientes eventos:

1. Por sustracción de materia, si, cualquiera que sea el motivo, definitivamente no se suscribe ningún Contrato para la Ejecución del Proyecto que tenga como insumo los estudios objeto de este Convenio; o

2. Si el Proyecto se ejecuta en su totalidad como uno o varios contrato(s) de obra pública.

PARÁGRAFO PRIMERO. De darse las condiciones para cumplir la Obligación de Reembolso al FONDES, esta se definirá en el(los) Contrato(s) para la Ejecución del Proyecto. En todo caso, la ANI velará por que en dicho contrato se establezca que los recursos reembolsados deberán destinarse primero a cubrir el aporte total hecho por el FONDES en virtud de este Convenio, y posteriormente los montos aportados por la ANI, si la entidad decide incluir la exigencia del reembolso de los recursos que esta última llegare a aportar.

13. SUPERVISIÓN DEL CONVENIO

Para los efectos previstos en el presente Convenio, la supervisión será ejercida de la siguiente manera:

1. Por parte de la ANI, será ejercida por el **Vicepresidente de Estructuración** o quien este designe, quien ejercerá sus funciones de conformidad con lo establecido en el MANUAL DE SEGUIMIENTO A

PROYECTOS E INTERVENTORÍA Y SUPERVISIÓN CONTRACTUAL, así como en las normas que lo reglamenten, modifiquen, adicionen o reemplacen.

2. Por parte del FONDES, será ejercida por el **Gerente del FONDES** o quien haga sus veces, quien ejercerá sus funciones de conformidad con lo establecido en el Manual de Contratación del FONDES, así como en las normas que lo reglamenten, modifiquen, adicionen o reemplacen.

14. COMITÉ DE SEGUIMIENTO

NO APLICA

15. ANEXOS DEL ESTUDIO PREVIO

1) Soportes de verificación de los criterios de selección objetiva
2) CDR No. 4100000326 de fecha 14 de octubre de 2025
3) Certificado de disponibilidad presupuestal – CDP ANI
4) Autorización de Vigencias Futuras
5) Contrato fiducia mercantil No. 6001-2020
6) Análisis del Sector y Estudio de Mercado.



GINA JULIANA RINCÓN RODRÍGUEZ
Vicepresidenta de Estructuración