

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

Entre los suscritos, **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No.79.683.020 expedida en Bogotá, en su calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual, en virtud de la Resolución No.423 del 3 de marzo de 2014, mediante la cual se resolvió entre otras, "Trasladar al doctor Andrés Figueredo Serpa identificado con cédula de ciudadanía No.79.683.020 de Bogotá, quien ocupa el cargo de Vicepresidente de Planeación, Riesgo y Entorno de la Entidad, al cargo de Vicepresidente de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura" y posesionado mediante Acta de Posesión No. 049 de 11 de mayo de 2012, quien obra en nombre y representación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI**, Agencia Nacional Estatal de naturaleza especial del Orden Nacional, adscrita al Ministerio de Transporte y creada mediante el Decreto No.4165 del 3 de Noviembre de 2011; facultado por delegación del Presidente de la Agencia mediante la Resolución No.319 de 4 de Junio de 2012 y quien para efectos de este acto se denominará **LA AGENCIA**; y por la otra **LUÍS FERNANDO SOLARTE VIVEROS** identificado con la Cédula de Ciudadanía No.98.385.979 expedida en Pasto, en su condición de Representante Suplente de la **UNION TEMPORAL FERROVIARIA CENTRAL-UTFC** estructura plural integrada por las sociedades **CONSTRUCCIONES RUBAU S.A. SUCURSAL COLOMBIA** identificada con NIT 900.567.304-2 y una participación del 33%; **SONACOL S.A.S.** identificada con NIT 830.129.289-8 y una participación del 33%; **RAHS INGENIERIA S.A.** identificada con NIT 830.113.525-1 y una participación del 33% y la Sociedad Extranjera **FERROVIARIA ORIENTAL S.A.** identificada con NIT 1.028.221.021 y una participación del 1%, quien en adelante se denominará **LA UTFC**, hemos convenido celebrar la siguiente modificación contractual, previas las siguientes

**CONSIDERACIONES**

1. El 17 de octubre de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura, de ahora en adelante la **ANI** y la Unión Temporal Ferroviaria Central, en adelante la **UTFC**, suscribieron el Contrato de Obra No.418 de 2013, cuyo objeto consiste, de conformidad con la Cláusula Primera, en la "Reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: La Dorada (PK 201+502) - Chiriguaná (PK 722+683); Puerto Berrío (PK 328+100) – Cabañas (PK 361+199) y en el ramal de Puerto Capulco, que se ubica entre las abscisas PK 597+394,08 (Cambiavías Sur) Y PK 598+253,54 (Cambiavías Norte) que finaliza en la abscisa PK 601+976,20, así como su administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico entre otras actividades complementarias por el tiempo de vigencia de este contrato".
2. El valor inicial del Contrato se pactó hasta por la suma de NOVENTA MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA MIL NOVECIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS (\$90.835.540.937) M/Cte., incluido IVA y demás impuestos a que haya lugar y un AIU del 25%, discriminado así: Administración del 19%, Imprevistos del 2% y Utilidad del 4%.
3. El plazo contractual se fijó en veinticuatro (24) meses, contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio, hecho que sucedió el treinta y un (31) de octubre de 2013, por lo que el plazo del contrato se encuentra vigente.
4. El Numeral 3.2.1. del Apéndice Técnico del Contrato No.418 de 2013, estableció un plazo máximo de tres (3) meses, después de firmada el Acta de Inicio, para la entrega y aprobación de los Estudios y Diseños para construcción de todos los puntos críticos, a excepción de los

A

*[Handwritten signatures and initials]*

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

---

estudios del punto crítico denominado Ramal Capulco, que podrían entregarse dentro de los cinco (5) primeros meses después de firmada el Acta de Inicio.

5. Los Estudios y Diseños presentados por la **UTFC** y aprobados por la Interventoría, evidenciaron que el valor de las obras a ejecutar era superior al presupuesto inicialmente previsto dentro del ítem de Intervención a Puntos Críticos establecido en el Capítulo I de la Proforma 8 – Formulario de Presupuesto Oficial.
6. De otra parte, mediante la comunicación radicada con el No.ANI 2013-409-050764-2 del 12 de diciembre de 2013, la **UTFC** informó la existencia de nuevas afectaciones encontradas en el corredor férreo, por lo que durante los meses de febrero, marzo y abril de 2014, se realizaron diversos recorridos y balances entre la Interventoría y la **UTFC**, con el fin de consolidar y ajustar la citada información. Por lo anterior, la **UTFC** mediante la comunicación con radicado ANI 2014-409-025542-2 del 3 de julio de 2014, presentó el listado actualizado de nuevas afectaciones, acompañado de las fichas técnicas y una valoración inicial, las cuales fueron presupuestadas con base en las inspecciones de campo; valoraciones que no contemplan los costos de los estudios y diseños requeridos para determinar la solución definitiva.
7. Mediante la comunicación No.ANI 2014-409-034572-2 del 22 de julio de 2014, la Interventoría remitió a la **UTFC** con copia a la **ANI**, el balance de la revisión de la información de las nuevas afectaciones, concluyendo que la mismas tienen un valor preliminar de DIEZ MIL SEISCIENTOS DIEZ MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS (\$10.610.569.846) M/Cte., (Costo Total) y que según el criterio de la Interventoría, treinta y tres (33) de estos sitios, que tendrían un valor aproximado de SEIS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL VEINTINUEVE PESOS (\$ 6.852.295.029) M/cte. (Costo Total), *“presentan un mayor riesgo de afectar la continuidad del corredor férreo”*.
8. De acuerdo con las revisiones conjuntas entre la **UTFC** y la Interventoría, de los treinta y tres (33) puntos citados, veinte (20) requieren Estudios y Diseños que definan el alcance y valor de las obras a ejecutar.
9. Frente a esta situación, la **ANI**, la **UTFC** y la Interventoría del Proyecto, realizaron varias mesas de trabajo con el fin de buscar mecanismos que permitieran dar cumplimiento al objeto contractual. En tales mesas se concluyó que se requiere realizar una modificación contractual con el fin de cumplir el objeto del Contrato No.418 de 2013 y a su vez, la estrategia planteada por la **ANI**.
10. Teniendo en cuenta lo anterior, la Interventoría del Proyecto, el Consorcio Interventoría Vías Férreas presentó a la **ANI**, el concepto de Viabilidad Técnica, Financiera y Jurídica para realizar la presente Modificación al Contrato de Obra No.418 de 2013, mediante la comunicación No 2014-409-040778-2 del 25 de agosto de 2014, en el que recomendó:

\*

ff.

CA

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

- A. Excluir los Puntos Críticos No. 12 (PK 300+369) y No.19 (PK 376+254) de la Cláusula Tercera del Contrato de Obra 418 de 2013: Estas obras corresponden al colapso de la alcantarilla y de terraplén en el PK 300+369 (PC 12) y la protección del margen derecho (sentido sur - norte) y la estructura del estribo del puente sobre el río Carare (PC 19 – PK 376+254). Al respecto sugirió *“excluir estos dos puntos críticos del contrato, no obstante precisa que le corresponde a la Entidad, asegurar la ejecución de los mismos, teniendo en cuenta que su realización es necesaria para garantizar la continuidad del corredor, toda vez que de no hacerlo, el estribo del Puente Carare, queda expuesto a que en el corto o mediano plazo, la acción del río produzca daños que lleven la estructura al colapso, causando así una muy grave afectación al corredor férreo”*.

Con fundamento en la opinión de la Interventoría sobre este particular y teniendo en cuenta que se necesita contar con recursos para la culminación de las obras a nivel definitivo, la ANI tramitó e intentó viabilizar la ejecución de estos dos (2) puntos a través de recursos del Fondo Adaptación, razón por la que la Gerencia de Proyectos de la Presidencia de la ANI mediante el memorando No.2014-300-005361-3 del 1 de julio de 2014 respondió:

*“(…) En la postulación inicial, si fueron considerados puntos críticos del tramo Dorada – Chiriguaná, siendo posible considerar los puntos mencionados en su comunicación, sin embargo, es necesario adelantar por parte su vicepresidencia, el otrosí al contrato de obra No 418 de 2013 cuyo objeto consiste en la “reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: La Dorada (PK 201+502) – Chiriguaná (PK 722+683)…” donde se excluyan el PK 300+369 y PK 376+254, pues no es posible por el FONDO atender sitios que estén incluidos en otros contratos (...)” (Subrayado fuera de texto original).*

Así las cosas, estas obras luego de ser ejecutadas, deberán ser reintegradas al Contrato de Obra No.418 de 2013, con el objeto de garantizar las actividades de mantenimiento de las mismas, de acuerdo con las obligaciones establecidas en el Anexo Técnico del Contrato de Obra No.418 de 2013

- B. Reprogramación de las obras del PC 40 Ramal Capulco PK 599+900 al 602+900: Al respecto, la Interventoría del Proyecto considera que *“la no ejecución de este punto no representa afectación a la movilidad a lo largo del corredor férreo, teniendo en cuenta que es un ramal que comunica a la población de Gamarra con Puerto Capulco y no un paso intermedio en la línea férrea, por lo que su intervención no se requiere prioritariamente, toda vez que aún no se habilita el puerto para carga”,* por lo que recomienda *“mantenerlo dentro del alcance contractual, hasta tanto no se agoten las posibilidades de contar con recursos que permitan su ejecución”*. Es claro que una vez se defina la disponibilidad presupuestal para su intervención, deberá fijarse el respectivo plazo de ejecución.

Al respecto, es preciso aclarar que el Ramal Capulco tan solo corresponde al 0,72% de la longitud total del corredor férreo objeto del Contrato No.418 de 2013, y su no intervención no afecta ni interfiere de manera directa la continuidad del corredor férreo entre La Dorada (PK 201+502) - Chiriguaná (PK 722+683), razón por la cual y teniendo en cuenta el alto valor

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

de las intervenciones a ejecutar para la recuperación de este Punto Crítico, surge la necesidad de reprogramarlas. La fecha de inicio deberá estar condicionada a la obtención de recursos para su construcción. Definida esta necesidad, la Vicepresidencia de Gestión Contractual ha realizado ante la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno de la ANI, las gestiones necesarias para la obtención de recursos adicionales, dado que a la fecha, con las obras y presupuestos priorizados, no se contarían con recursos dentro del contrato para su intervención.

Por lo anterior, esta obra no estará sujeto al cumplimiento del plazo de ejecución establecido en el numeral 3.2.3 del Anexo Técnico del Contrato de Obra No.418 de 2013 – Cronograma. Es importante tener en cuenta, que en caso de contar con la disponibilidad presupuestal para la ejecución de esta obra, se debe mantener el plazo contractual propuesto por el contratista y aprobado por la Interventoría para la ejecución de las obras de este Punto Crítico.

**C. Adición de recursos y reprogramación del plazo de ejecución obras del PC 8 - Estabilización de taludes de la variante Nare PK 294+000 al PK297+000:**

En relación con este asunto y teniendo en cuenta los recursos disponibles dentro del contrato para la ejecución de las obras del Punto Crítico No.8, debe decirse que solo se tiene priorizada la ejecución parcial de la obras previstas en los diseños definitivos presentados por la UTFC y aprobados por la Interventoría del Proyecto, por lo que la firma interventora considera que el estado actual de este punto *“ocasiona la interrupción del tránsito férreo y que se constituye en el único obstáculo para dar continuidad a un tramo importante del corredor férreo. Esta situación amerita que se prioricen recursos para su ejecución con miras a cumplir la finalidad del Contrato No.418 de 2013, pues con su rehabilitación se logra obtener comunicación entre La Dorada- Barrancabermeja y San Rafael de Lebrija, lo que equivale a dar continuidad en una longitud de 317 kilómetros”*.

Con fundamento en la opinión expresada por la firma de Interventoría y teniendo en cuenta que el valor total de la intervención, según los diseños definitivos aprobados por Interventoría es de DIECISIETE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA MILLONES NOVECIENTOS VEINTE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES PESOS (\$17.490.920.953) M/Cte., incluido IVA y AIU, se requeriría adicionar el valor del contrato en la suma de OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y SEIS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO PESOS (\$8.548.936.588) M/Cte., para la ejecución total de las obras de ese punto crítico.

Como la fecha límite de entrega de las obras de la Variante Nare es el 31 de diciembre de 2014, de acuerdo con lo establecido en el Numeral 3.2.3 del Anexo Técnico del Contrato de Obra No.418 de 2013, se requiere reprogramar la terminación de esta obra hasta el 31 de marzo de 2015, de acuerdo con el alcance total de la obra y el análisis presentado por la firma Interventora.

**D. Incluir dentro del Contrato, la ejecución de los diseños para las nuevas afectaciones sobre el corredor Férreo entre la Dorada y Chiriguaná y adicionar recursos por este concepto: Durante el proceso de verificación de bienes muebles (en el cual se realizó inspección física**

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

de la vía, incluyendo los cruces subférreos, pasos a nivel, alcantarillas, cunetas, puentes y en general infraestructura y superestructura férrea), se evidenciaron nuevas afectaciones sobre el corredor férreo entregado en administración, las cuales no corresponden a ninguno de los Puntos Críticos objeto de las intervenciones establecidas dentro del Contrato No.418 de 2013.

Estas nuevas afectaciones, tal como lo describe la firma interventora, no están incluidas dentro de los puntos críticos contractuales, *“toda vez que en el momento de realizar la estructuración del mismo, éstas no se habían manifestado, no fueron consideradas porque no presentaban afectación directa sobre el corredor o sencillamente no se inventariaron porque no fueron producto de la ola invernal, sino del mismo cumplimiento de la vida útil de las estructuras o de la misma dinámica del corredor férreo, situaciones que con el tiempo y la acción climática, han incrementado su afectación.*

En este sentido, la Interventoría del Proyecto cuantifica todas las nuevas afectaciones en la suma de DIEZ MIL SEISCIENTOS VEINTITRES MILLONES SEISCIENTOS DIECISEIS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO PESOS (\$10.623.616.584) M/cte., de las cuales treinta y tres (33) puntos críticos equivalen a la suma de SEIS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL VEINTINUEVE PESOS (\$6.852.295.029) M/Cte., que *“presentan un mayor riesgo de afectar la continuidad del corredor férreo”*. De estas treinta y tres (33) afectaciones, veinte (20) requieren estudios y diseños para su ejecución, ya que *“los demás corresponden a trabajos simples que buscan la prevención de un daño mayor a futuro”*.

La cuantificación aludida, corresponde a estimaciones preliminares o valores aproximados, teniendo en cuenta que se basa exclusivamente en inspecciones de campo, por lo que al realizarse los Estudios y Diseños Definitivos, *“dichos valores posiblemente sean superiores a las cifras citadas anteriormente”*, razón por la que la Interventoría del Proyecto recomienda **NO** adicionar recursos hasta tanto no se elaboren y entreguen los diseños definitivos de las nuevas afectaciones sobre el corredor, con el propósito de conocer el valor de las obras, por lo que en este momento, justifica la necesidad de adicionar el valor del contrato en la suma de DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES TRESCIENTOS DIECINUEVE MIL DOSCIENTOS NOVENTA PESOS (\$247.319.290) M/Cte., para la elaboración de los Diseños de las nuevas afectaciones, los cuales deberán ser entregados por la **UTFC** a más tardar dos (2) meses, contados a partir de la firma de la presente modificación contractual para la correspondiente revisión y aprobación de los mismos por parte de la Interventoría.

Conocido el alcance y presupuestos de los diseños presentados por la **UTFC**, aprobados por la Interventoría, la Agencia, según concepto de la firma Interventora, priorizará las obras a intervenir en función de los recursos disponibles para la ejecución de las mismas.

11. Como conclusión inicial de lo esbozado hasta este punto, resulta viable realizar la modificación contractual propuesta con el fin de cumplir con el objeto del Contrato de Obra No.418 de 2013, que consiste en reparar y atender los puntos críticos que presenta la vía férrea comprendida entre los tramos denominados La Dorada- Chiriguaná y así poder reactivar la operación férrea que se ha visto interrumpida por daños en la vía, producto de los fenómenos climáticos por las Olas Invernales de los años 2010 y 2011, respectivamente.

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

---

12. La reactivación de ésta vía permitirá impulsar nuevamente el transporte de carga con vocación férrea, lo que reportará beneficios al País, dada su importancia y utilidad, comparativamente con el modo carretero, en materia de costos financieros y ambientales, y además contribuir a la promoción, ejecución y cumplimiento de varias de las metas del Plan Nacional de Desarrollo.
13. Además de lo anotado, es importante tener en cuenta que la adición del contrato que se pretende efectuar se encuentra dentro de los límites establecidos en el Parágrafo Único del Artículo 40 de la Ley 80 de 1993, que establece: *"Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales."*
14. Para la financiación de la presente modificación, la ANI cuenta con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 72014 de fecha 3 de septiembre de 2014, expedido por la Vicepresidencia Administrativa y Financiera de la ANI.
15. De otra parte, mediante la comunicación No.2014-0710-UTFC-OB-405 del 10 de julio de 2014, el Representante Legal de la UTFC, manifestó a la Interventoría del Proyecto el interés de constituir una Fiducia Mercantil de Administración y Pagos para que sean consignados la totalidad de los pagos realizados por la Entidad con el fin de *"optimizar la administración de los recursos en beneficio del contrato incluyendo el control y desembolso a terceros por la compra de materiales e insumos, el pago de nómina y aportes de los trabajadores a cargo del contratista y en general garantiza que los dineros girados por la Entidad se empleen exclusivamente en los gastos que ocasione la ejecución del Contrato de Obra 418 de 2013"*, razón por la que solicitó autorización para constituir tal fiducia, lo que implicaría la modificación del Parágrafo Tercero de la Cláusula Octava del Contrato y para el efecto adjuntó copia del documento a ser suscrito.
16. La Interventoría del Proyecto, mediante la comunicación No.CIVF-263-2014 del 19 de agosto de 2014, radicada en la Agencia con el No.2014-409-039790-2 el 20 de agosto de 2014, concluyó que *"la modificación de la forma de pago, no vulnera los principios negociables del contrato, pero el contratista debe garantizar que los recursos consignados sean destinados a pagos de obligaciones provenientes del contrato de obra No.418 de 2013"*.
17. La Gerencia de Proyectos Férreos y Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual mediante comunicación con radicado No.2014-307-007848-3 del 2 de septiembre de 2014, solicitó a la Gerencia Jurídica del Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual, concepto sobre la posibilidad de constituir dicha fiducia mercantil de administración y pagos en relaciones a las comunicaciones antes mencionadas.
18. El Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual mediante el Memorando No.2014-704-009097-3 del 1 de octubre de 2014 concluyó que *"Revisada la solicitud de la Unión Temporal de modificar la forma de pago, la Gerencia de Gestión Contractual encuentra que no cambia sustancialmente las condiciones pactadas y además que la*

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

*manera de recibir el pago es un asunto eminentemente del Contratista, razón por la que ésta Gerencia no encuentra objeción alguna desde el punto de vista jurídico para aceptar la constitución de una fiducia de administración y pagos en la que el Contratista reciba el pago del valor del Contrato”.*

19. Los riesgos derivados de la presente modificación son los mismos asignados en el Contrato de Obra No. 418 de 2013.
20. La presente modificación cuenta con el Estudio de Oportunidad y Conveniencia elaborado por la Supervisión del Contrato de Obra No. 418 de 2013 y avalado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, modificación que fue aprobada en el Comité de Contratación Extraordinario llevado a cabo el 1 de octubre de 2014.

En consecuencia las partes,

**ACUERDAN**

**CLÁUSULA PRIMERA:** Excluir del Parágrafo Tercero del Numeral 3.1. de la Cláusula Tercera del Contrato de Obra No.418 del 17 de octubre de 2013 y del Numeral 3.2.2. del Anexo Técnico, la reparación de los Puntos Críticos Contractuales No. 12 (PK 300+369), y 19 (PK 376+254 Carare), de conformidad con lo expuesto en las consideraciones de la presente modificación.

**CLÁUSULA SEGUNDA:** Realizar la reprogramación de las obras del Punto Crítico No. 40 (Ramal Capulco), entendiéndose entonces que no quedará sujeto al plazo de entrega de obras, esto es el 31 de diciembre de 2014, de acuerdo con el plazo contractual establecido en el numeral 3.2.3 del Apéndice Técnico del Contrato de Obra No.418 de 2013, habida cuenta que el inicio de estas obras, dependerá de la disponibilidad de recursos para su ejecución.

**CLÁUSULA TERCERA:** Adicionar al valor inicial del contrato previsto en la Cláusula Séptima del Contrato No.418 de 2013, la suma de OCHO MIL SETECIENTOS NOVENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y OCHO PESOS (\$8.796.255.878) M/Cte., incluido IVA y todos los impuestos a que haya lugar, recursos destinados a la ejecución total de las obras objeto del Punto Crítico Contractual No 8 (Variante Nare) y para la ejecución de los diseños definitivos de las nuevas afectaciones. **PARAGRAFO PRIMERO:** La forma de pago de la presente modificación contractual será la misma pactada en el Contrato de Obra No.418 de 2013 tanto para el ítem de Intervención a Puntos Críticos como para los nuevos diseños, de acuerdo con lo establecido en el Numeral 3.2.4. del Apéndice Técnico del Contrato de Obra No.418 de 2013. **PARAGRAFO SEGUNDO:** Para asumir los compromisos que se derivan de la presente adición, la ANI cuenta con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 72014 de fecha 3 de septiembre de 2014, expedido por la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.

**CLÁUSULA CUARTA:** Prorrogar el plazo de ejecución del **punto crítico denominado Variante Nare**, en tres (3) meses contados a partir del plazo máximo establecido en el Numeral 3.2.3 – Cronograma – del Apéndice Técnico del Contrato de Obra No.418 de 2013, por lo que la fecha límite para la entrega de esta obra será el 31 de marzo de 2015. A su vez, el plazo para la realización de los Diseños objeto de

**MODIFICACION CONTRACTUAL No.1 AL CONTRATO DE OBRA No.418 DE 2013**

esta modificación es por un término máximo dos (2) meses contados a partir de la firma de la presente modificación contractual, diseños que deberán ser entregados a la Interventoría para su respectiva revisión y aprobación.

**CLAUSULA QUINTA:** Modificar el Parágrafo Tercero de la Cláusula Octava del Contrato de Obra No.418 del 17 de octubre de 2013, el cual quedará para todos los efectos y en adelante así:

*“PARAGRAFO TERCERO: CONSTITUCION DE FIDUCIA DE ADMINISTRACION Y PAGOS: Para el pago de las Actas Mensuales, EL CONTRATISTA presentó el Contrato de Fiducia de Administración y Pagos celebrado con FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A., en la cual el Área de Presupuesto de la Agencia hará los pagos en desarrollo de la ejecución del contrato”.*

**CLÁUSULA SEXTA:** LA UTFC se compromete a modificar las garantías de que trata la Cláusula Décima Sexta del Contrato No.418 de 2013, en atención a la prórroga y adición que se pactan en el presente Otrosí. **PARÁGRAFO:** Las garantías referidas deberán constituirse y presentarse para la aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, dentro de los tres (3) días siguientes a la firma del presente Otrosí.

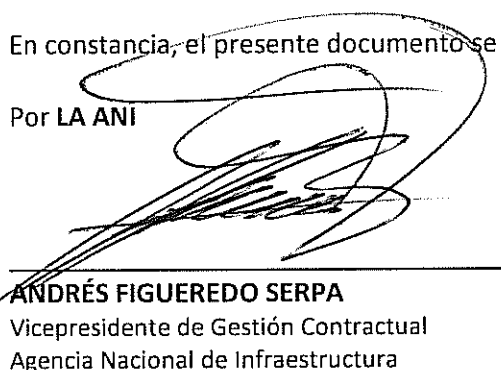
**CLÁUSULA SEPTIMA:** Las Cláusulas y Condiciones del Contrato de Obra No.418 de 2013 no modificadas por el presente Otrosí, conservan plena vigencia y validez.

**CLÁUSULA OCTAVA:** Hacen parte de la presente modificación los siguientes documentos: 1) Estudio de Conveniencia y Oportunidad elaborado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual; 2) Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 72014 de fecha 3 de septiembre de 2014 y 3) El acta de Comité de Contratación Extraordinario llevado a cabo el 1 de octubre de 2014.

**CLÁUSULA NOVENA:** La presente modificación se perfecciona con la suscripción de las partes y para su ejecución requiere la expedición del Registro Presupuestal y la aprobación de las pólizas de que trata la Cláusula Cuarta del presente Otrosí, por parte de la Agencia.






En constancia, el presente documento se suscribe en Bogotá D.C., el día **21 OCT 2014**

Por LA ANI

  
**ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**  
Vicepresidente de Gestión Contractual  
Agencia Nacional de Infraestructura

Por LA UTFC

  
**LUIS FERNANDO SOLARTE VIVEROS**  
Representante Suplente  
Unión Temporal Ferroviaria Central

Proyectó: Alexandra Bautista Beltrán - Experto G3 Grado 7 Gerencia Gestión Contractual 2   
Julián David Rueda Acevedo - Experto G3 Grado 7 Gerencia Modo Férreo   
José Buitrago Bohorquez - Experto G3 Grado 8 Gerencia Financiera   
Revisó: Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios   
Emerson Duran Vargas – Gerente Financiero   
Aprobó: Alexandra Lozano Vergara – Gerente Gestión Contractual 2 