

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 32
NEIVA - GIRARDOT
PERÍODO A CORTE 30 DE JUNIO DE 2025¹

1. RESUMEN DEL PERÍODO:

Concepto	Estado Actual									
	20-sep-16	16	17	18	19	20	21	22	23	11-may-22 ²
Terminación Construcción	UF0✓	UF1✓	UF2A✓	UF2B✓	UF3✓	UF4A✓	UF4B✓	UF5✓		
% Participación de ingresos	30,00%✓	4,60%✓	8,13%✓	8,25% ✓	12,03% ✓	13,99%✓	17,61%✓	5,39%✓		
Fecha de Acta de Terminación de UF	N.A.	5-ene-18	29-ago-22	31-mar-22	5-ago-20	7-dic-23	26-abr-24	9-abr-19		
Avance de Inversión de Obras	100,0% ✓									
Avance Físico de Obras	100,0% ✓									
Peajes Nuevos	N.A.									
Peajes Existentes	Flandes			Patá			Neiva			
Incremento real de Tarifas	2017✓	2018✓	2019✓	2020✓	2021✓					
Licencias y/o Permisos Ambientales	100% ✓									
Disponibilidad Predial	100% ✓									
Adquisición Predial	93,78% (sin avance en el período)									
Diferencia Tráfico 2024 ³ (%)	-7,8%									
Diferencia Ingresos 2024 ⁴ (%)	-9,9%									
Recursos para Sobrecostos PAR	OK✓									
Cobertura FTA ≥ 1,2x	3,19x									
% Deuda Desembolsada	84,3% de COP\$693.000 millones									
% Capital Aportado	100% de COP\$332.000 millones									

- **Tráfico e ingresos:** durante el primer semestre de 2025 el tráfico liviano y pesado se encontraron en línea con lo proyectado por el Gestor Profesional, sin diferencia para el tráfico liviano y 0,9% superior para el tráfico pesado. En el combinado, el tráfico se encontró 0,1% por encima de lo esperado. A pesar de que en el agregado el tráfico se encontró con mejores estimaciones de lo proyectado, en términos de recaudo se traduce en un 0,6% inferior para el semestre por las diferencias de tarifa entre categorías.
- **Modificación de la participación accionaria:** durante el período de reporte los prestamistas recibieron la notificación de la declaratoria de caducidad del contrato con el Consorcio Santamaria 004, por parte del IDU, del cual ALCA Ingeniería era parte con una participación del 50%. Si bien a juicio de los asesores de los prestamistas, dada la estructura de participación de ALCA Ingeniería

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información suministrada por Infrata (el “Ingeniero Independiente”) y por el interventor ANI en sus reportes con corte a junio y abril de 2025 respectivamente, sobre los avances del proyecto de APP 4G de iniciativa privada Neiva – Girardot (el “Proyecto”) y el contrato de crédito de fecha 30 de noviembre de 2016, modificado varias veces (el “Contrato de Crédito”), suscrito entre (i) Fiduciaria Bancolombia S.A. Sociedad Fiduciaria, actuando única y exclusivamente en su calidad de fiduciaria y, como tal, como vocera del Fideicomiso P.A. Neiva – Girardot, (ii) Autovía Neiva Girardot S.A.S. (el “Concesionario”), (iii) Bancolombia S.A. y el Compartimento Deuda Privada Infraestructura I del FCP 4G | Credicorp Capital – Sura Asset Management, y (iv) Credicorp Capital Fiduciaria S.A., en su calidad de agente administrativo.

² Incluye el 20% de plazo de cura otorgado por el otrosí No. 8 al contrato de concesión, el plazo adicional de 98 días otorgado mediante evento eximente de responsabilidad (“EER”) por Covid-19, el EER de 5 meses adicionales debido a la afectación en la cadena de suministros por el Covid-19, el EER de 2 meses adicionales debido a afectaciones relacionadas con el paro nacional y bloqueos sufridos desde el 28 de abril al 28 de junio de 2021, y los períodos de cura adicionales de 60 días otorgados después de la verificación de las UF por parte del interventor.

³ Superado el impacto de la pandemia Covid-19, el desempeño del tráfico para esta iniciativa privada se mide a partir de 2024.

⁴ Superado el impacto de la pandemia Covid-19, el recaudo para esta iniciativa privada se mide a partir de 2024.

en el proyecto, la caducidad en mención no generaría un impacto sobre el contrato de concesión, esta situación impulsó la materialización de la intención de Inzignia de llevar a cabo un cambio en la composición accionaria del Concesionario, de forma que este adquiriera la participación de ALCA Ingeniería en el fideicomiso que obra como accionista del Concesionario.

Para esto, el Concesionario, Inzignia y sus asesores han adelantado conversaciones con los prestamistas y sus asesores con el fin de acordar los pasos a seguir para adelantar la salida de ALCA Ingeniería del proyecto. Como parte de este proceso y con el propósito de regularizar los ajustes que con el tiempo se han aplicado a los documentos de la financiación se acordó que, además del otorgamiento de las autorizaciones y la suscripción de los documentos requeridos para la salida de ALCA Ingeniería, se modificará integralmente el contrato de crédito y se ajustará el contrato de construcción para reflejar todos estos cambios. En adición, se están llevando a cabo mesas de trabajo conjuntas entre el Concesionario y los prestamistas para evaluar la posibilidad de actualizar el caso base del Proyecto, de forma que este refleje de forma consistente las variaciones en el precio de los rubros que conforman el presupuesto de operación y mantenimiento y el presupuesto de mantenimiento periódico para facilitar la revisión anual del presupuesto que prepara el Concesionario para cada período. El Gestor Profesional presentará una actualización del estado de este proceso en los siguientes informes.

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** con corte a junio de 2025, los aspectos relevantes en materia socioambiental son los siguientes: (i) desde el inicio del Proyecto se han generado 7.126 empleos, de los cuales 625 continúan activos y el 87% pertenecen al área de influencia directa del Proyecto (AID), y (ii) se han recibido 4.763 PQRS desde el inicio del Proyecto, durante el período se recibieron 62 PQRS de las cuales permanecen abiertas 5 que equivalen al 11%.

2. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

El último desembolso realizado fue en mayo de 2023 por un monto total de COP\$80.000 millones, de los cuales el Compartimento desembolsó COP\$20.000 millones. Posteriormente, el Concesionario tomó la decisión de cancelar los compromisos restantes no desembolsados eliminando la posibilidad de utilizar las líneas de crédito remanentes.

Tramo	Prestamista	Monto Desembolsado	Monto por Desembolsar	Saldo Deuda
Tramo A (Corto Plazo)	Bancolombia S.A.	COP\$110.000 millones*	COP\$ 0	COP\$ 0
Tramo B (Mediano Plazo)	Bancolombia S.A. ⁵	COP\$328.000 millones	Compromiso cancelado	COP\$296.000 millones
Tramo C (Largo Plazo UVR)	Compartimento	COP\$146.000 millones	Compromiso cancelado	COP\$191.840 millones

*Este tramo ya se encuentra pagado en su totalidad.

3. AVANCE DE OBRAS:

Estando el Proyecto en operación, actualmente solo queda pendiente la construcción del puente peatonal en la intersección Neiva-Norte, el cual ha sido motivo de controversia y desde febrero de 2025 se encuentra en trámite un otrosí al contrato de concesión, mediante el cual se definirá que este puente peatonal sea construido en la etapa de operación y mantenimiento, como complemento a la

⁵ A través de una línea de descuento de Findeter S.A.

infraestructura adosada ya construida en la intersección⁶. Hasta que se firme este otrosí, se mantendrá la suspensión de la retribución de la UF2A⁷, la cual asciende a COP\$24.900 millones con corte a junio de 2025.

4. AVANCE DE GESTIONES:

Las gestiones prediales, ambientales y de redes ya no representan un riesgo para la ejecución de las obras. No obstante, se continúa haciendo seguimiento a la evolución de cada una de estas gestiones, dado que siguen haciendo parte de las obligaciones establecidas en el contrato de concesión.

*Gestión Predial:

El Proyecto actualmente está en proceso de completar la adquisición de los predios. Durante el período de reporte se completó la escrituración de un predio en la UF2A, con lo que al corte de junio de 2025, el avance es del 94,02 %, como se presenta en la siguiente tabla.

UF	Longitud Requerida [km]	% Longitud Disponible jun-25	No. Predios Requer.	No. Predios Disp.	Escrit. mar-25	Escrit. jun-25	Exprop. jun-25
1	21,3	100,0%	10	10	10	10	-
2A	15,3	100,0%	54	54	50	51	3
2B	17,2	100,0%	88	88	82	82	6
3	89,4	100,0%	1	1	1	1	-
4A	14,4	100,0%	57	57	52	52	5
4B	20,1	100,0%	129	129	119	119	10
5	11,5	100,0%	63	63	63	63	-
Tot.	189,6	100,0%	402	402	377	378	24

Por otro lado, de acuerdo con el otrosí No. 10 al contrato de concesión, se aplicarán deducciones a la retribución por la no presentación de las respectivas ofertas formales de compra y adquisición predial en las fechas que se presentan a continuación.

UF	Oferta de Predios			Adquisición de Predios		
	Fecha Límite	Realizados	Pendientes	Fecha Límite	Realizados	Pendientes
UF1	8-ene-22	10	-	8-ene-23	10	-
UF2A	28-feb-23	54	-	28-feb-24	51	3
UF2B	29-sep-22	88	-	29-sep-23	82	6
UF3	8-ene-22	1	-	8-ene-23	1	-
UF4A	28-dic-22	57	-	28-dic-23	52	5
UF4B	26-abr-23	129	-	26-abr-24	119	10
UF5	8-ene-22	63	-	8-ene-23	63	-
Total		402	-	-	378	24

Como se observa en la tabla, aún se encuentra pendiente la adquisición de 24 predios distribuidos en las

⁶ Sobre la construcción de este puente peatonal existía una controversia entre el Concesionario y la ANI debido a la diferencia de entendimiento en cuanto al alcance de las especificaciones técnicas de diseño y construcción del mismo. Finalmente, el Concesionario y la ANI lograron llegar a un acuerdo que consiste en: (i) realizar adecuaciones al puente peatonal ya construido en la intersección Neiva norte que permita la libre movilidad y accesibilidad de la comunidad, (ii) la construcción de un puente peatonal metálico a la altura del K53 de la UF2B, y (iii) el fondeo por parte del Concesionario de la subcuenta de interventoría por un valor de COP\$733 millones²⁰¹⁴.

⁷ La suspensión de la retribución desde el 30 de abril de 2023 se dio por haberse incumplido la fecha máxima para la terminación de las actividades pendientes (180 días posteriores a la firma del acta de terminación). Este incumplimiento se encontraba asociado principalmente con la construcción del puente peatonal de Neiva Norte.

UF2A, UF2B, UF4A y UF4B. A pesar de haberse alcanzado la fecha límite para la adquisición de estos predios, estos se encuentran dentro del plazo de exclusión (por encontrarse en proceso de expropiación). Por este motivo, a la fecha no se han aplicado deducciones a la retribución por el índice de cumplimiento predial y no se espera que se presenten a futuro pues el trámite depende exclusivamente de la culminación del proceso de expropiación, con lo que este riesgo se puede considerar superado.

**Gestión ambiental, redes y estudios y diseños:*

Se mantienen algunas actividades de cierre como son las compensaciones ambientales, trámites documentales y actividades de laboratorio y consolidación de información arqueológica para presentar el correspondiente informe final al ICANH. Estas actividades normalmente se finalizan durante la etapa de O&M y vienen desarrollándose sin inconvenientes.

5. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:

**Indicadores O&M:*

Teniendo en cuenta que a la fecha todas las UF del Proyecto se encuentran en etapa de operación y mantenimiento (“O&M”), a continuación se presenta el estado de cumplimiento de los indicadores de con corte a junio de 2025⁸:

✓	Cumplió indicador
●	Indicador en período de cura
✗	Incumplió indicador
-	No aplica/sin información

Indicador	Nombre	Tiempo de corrección	UF0	UF1	UF2A	UF2B	UF3	UF4A	UF4B	UF5
E1	IRI	3 meses	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E2/E22	Ahuellamiento/Escalonamiento	3 meses	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E3/E23	Fisuras/Grietas	1 mes	-	●	✓	●	●	●	●	●
E4	Coefficiente de fricción transversal	3 meses	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E5	Textura	3 meses	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E6/E24	Baches/Desportillamiento de juntas	24 horas	●	-	✓	✓	-	✓	✓	✓
E7/E25	Hundimientos / Juntas	2 semanas	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E8	Márgenes, separador y áreas de servicio	1 semana	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	●
E10	Drenajes	1 semana	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	✓
E11	Señalización vertical	1 semana	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	✓
E12	Señalización horizontal	1 semana	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	✓
E13	Barreras y elementos de contención	1 mes	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	✓
E14	Iluminación	1 semana	-	✓	✓	✓	●	●	●	✓
E15	Puentes y estructuras	1 mes	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E16/E26	Capacidad Estructural/Eficiencia transferencia de carga	3 meses	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

⁸ Última información disponible del reporte del Ingeniero Independiente de junio de 2025, sección 7.4.7.

Indicador	Nombre	Tiempo de corrección	UF0	UF1	UF2A	UF2B	UF3	UF4A	UF4B	UF5
E17	Disponibilidad de la vía	3 meses	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Tal y como se observa en la tabla anterior, durante el mes de junio se presentaron incumplimientos del indicador E6 – Fisuras/Grietas pero estos están aún en período de corrección. Las deducciones a la retribución aumentaron en COP\$227 millones debido a incumplimientos del mes de abril que no fueron subsanados oportunamente. A continuación se detalla las deducciones acumuladas hasta la fecha de corte⁹:

UF	Deducciones Acumuladas [COPS] ¹⁰
UF0	1.244.202.583
UF1	228.578.413
UF2A	38.806.989
UF2B	24.796.230
UF3	334.220.556
UF4A	1.120.971
UF4B	0
UF5	32.787.280
Total	1.904.513.022

Respecto de las desviaciones evidenciadas, si bien no son materiales, se continúa en seguimiento de la ejecución de las actividades programadas. Dentro del ejercicio de revisión del presupuesto de O&M se tiene prevista una visita al Proyecto durante el mes de octubre, de manera que se pueda verificar en campo que el Concesionario tiene dispuestos los medios y recursos propuestos para garantizar el cumplimiento de indicadores.

**Presupuesto y Ejecución O&M:*

Como se indicó en el informe anterior, actualmente entre prestamistas y el Concesionario se está adelantando un proceso de regularización frente al trámite de aprobación del presupuesto O&M, el cual implica una revisión de la incorporación de los incrementos propuestos para el mismo, en el modelo actualizado del Proyecto.

Reiterando lo informado, el Concesionario ha propuesto un incremento sustancial de este presupuesto pero se está revisando de manera detallada principalmente lo relacionado con los costos de administración y operación, de manera que estos incrementos se ajusten realmente a la realidad del Proyecto y a los precios de mercado. Para las partidas destinadas al mantenimiento periódico se cuenta con el informe técnico del especialista que define las intervenciones a realizar y su frecuencia con base en la condición de la infraestructura y el tráfico real.

Ítem	Ejecutado 2023 [COPS millones]	Ejecutado 2024 [COPS millones]	Presupuesto 2025 [COPS millones]
Mantenimiento periódico	7.157	32.829	37.468
Administración, operación, mantenimiento rutinario	48.103	40.387	68.041
Total	55.260	73.216	105.509







⁹ Con corte a abril de 2025

¹⁰ Con corte a abril de 2025.

Conforme el avance del proceso de revisión y ajuste entre el Concesionario y los prestamistas se espera tener subsanada esta situación durante el mes de noviembre.

6. SEGUIMIENTO RIESGO SOBRECOSTOS:

En relación con la evolución de los factores de sobrecostos de la etapa de construcción identificados por el Gestor Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos. A continuación, se presenta el cuadro de seguimiento con estado y probabilidad de materialización de cada riesgo.

Riesgo	Valor Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor estimado abr-25	Primer trimestre (abr-jun 25) ¹¹	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ¹²		Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹⁴ MM]				[COP\$ ²⁰¹⁴ MM]		
Pedios Probabilidad baja con impacto bajo	39.514	53.739 (36% de sobrecosto)	42.403 ¹³ (7% de sobrecosto)	Pagos desde la subcuenta: COP\$52.639 millones ¹⁴	Sobrecosto Estimado	2.889	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	-	Subcuenta excedentes ANI/ Contratista de construcción
						2.889	Costo EPC/Valor contingente contrato de construcción ¹⁵
Ambiental Probabilidad baja con impacto bajo	34.813	16.307 (0% de sobrecosto)	23.133 ¹⁶ (0% de sobrecosto)	Pagos desde la subcuenta: COP\$8.127 millones	Sobrecosto Estimado	-	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	-	Subcuenta excedentes ANI / Contratista de construcción
						-	Costo EPC
Redes Probabilidad baja con impacto bajo	10.989	20.110 (83% de sobrecosto)	13.902 ¹⁷ (27% de sobrecosto)	Pagos desde la subcuenta: COP\$8.524 millones (sin variación en el período)	Sobrecosto Estimado	2.913	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	501	Subcuenta excedentes ANI ¹⁸ / Contratista de construcción
						2.412	Costo EPC/ Valor contingente contrato de construcción ¹⁹

De la tabla anterior se puede concluir que: (i) en las subcuentas predial y de redes se proyecta la materialización de sobrecostos, (ii) en la subcuenta ambiental, la probabilidad de que se presenten sobrecostos es muy baja, y (iii) se cuentan con los recursos necesarios para cubrir los sobrecostos estimados o materializados, a través del valor contingente del contrato de construcción y los recursos disponibles en la subcuenta de excedentes ANI.

¹¹ El color rojo significa que ya se materializaron sobrecostos en la subcuenta o que aún existe riesgo de sobrecostos. Adicionalmente los valores son tomados de la información de fiducias con corte a abril de 2025 y están expresados en pesos corrientes.

¹² Por tratarse de una iniciativa privada sólo se cuenta con recursos de la subcuenta excedentes ANI o a cargo del contratista de construcción.

¹³ Informe de interventoría No. 30 de abril de 2025, pág. 532.

¹⁴ Reporte Ingeniero Independiente con corte a junio de 2025, sección 7.5.2.

¹⁵ El valor contingente incluido en el contrato de construcción por este concepto asciende a COP\$14.042 millones.

¹⁶ Informe de interventoría No. 30 de abril de 2025, pág. 534.

¹⁷ Sin variación respecto del período anterior según informe de interventoría No. 30 de abril de 2025, pág. 539.

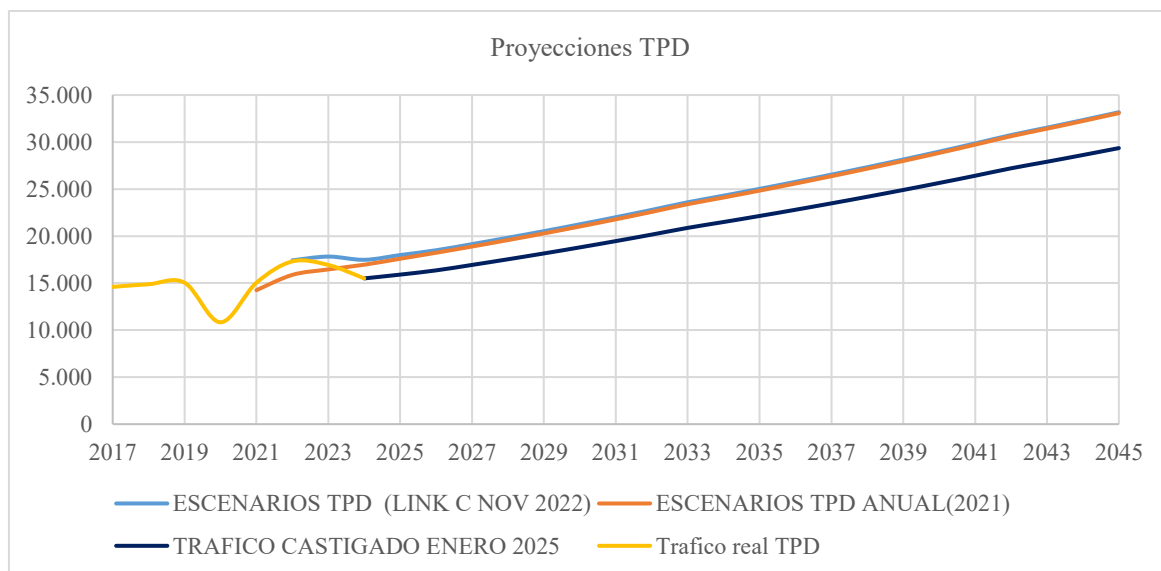
¹⁸ La subcuenta de excedentes ANI tiene un saldo con corte a agosto de 2025 de COP\$26.700 millones (en pesos corrientes).

¹⁹ El valor contingente incluido en el contrato de construcción por este concepto asciende a COP\$11.046 millones.

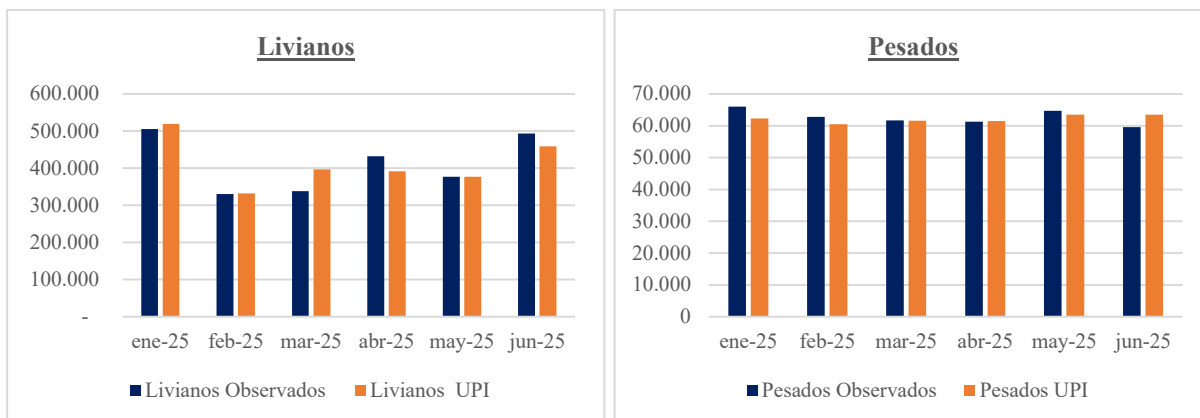
7. SUFICIENCIA DE COBERTURAS DEL CRÉDITO:

Superado el riesgo de construcción, esta sección se concentra en la cobertura del crédito en la vida del Proyecto. El análisis de coberturas se centra en lo observado a la fecha y en lo proyectado hacia adelante. En cuanto al cálculo de las coberturas del crédito a partir de 2025, este se realiza con base en los flujos de caja esperados, los cuales, al ser una iniciativa privada que asume riesgo comercial, van a depender directamente del recaudo de peajes. Como se mencionó en el corte anterior, el Gestor Profesional actualizó las proyecciones de tráfico con base en el comportamiento observado durante el 2024, realizando un castigo del 13,23% al tráfico liviano para el 2025 respecto al escenario inicial de proyección del Gestor Profesional, aplicando sobre esta base en adelante los mismos porcentajes de crecimientos anuales del escenario de tráfico presentado por Link – C en 2022. Respecto al tráfico pesado no se realizaron ajustes pues su desempeño había sido (y continúa siendo) acorde con las proyecciones iniciales del Gestor Profesional.

A continuación se muestran las actualizaciones del tráfico total que se han dado a lo largo de la vida del Proyecto, desde el escenario de tráfico presentado en 2021 y 2022 (cuando se dio una actualización por mejor desempeño) junto con las nuevas proyecciones de tráfico con los ajustes mencionados anteriormente:



En este punto es importante aclarar que para el primer semestre de 2025 el tráfico liviano se encontró en línea con las nuevas proyecciones, esto quiere decir que durante el segundo trimestre se vio una recuperación en los vehículos livianos ya que como se mencionó en el corte anterior, en el mes de marzo se dio una caída por el paro arrocero presentado en el departamento del Huila, el cual impidió el flujo de este tipo de vehículos por 9 días. En cuanto al tráfico pesado este continúa en línea con las proyecciones del Gestor Profesional, superando el estimado en 0,9% y sin afectaciones relevantes por el paro arrocero de marzo.



A continuación, se muestran las coberturas actualizadas con base en las proyecciones de tráfico castigadas en el mes de enero, pero sin haber incluido aún el presupuesto de 2025 actualizado, hasta tanto no se termine de surtir el respectivo proceso con los prestamistas.

	Caso Base	Corte anterior, con saldo de deuda a enero	Actualización, saldo de deuda actual
RCSD (Promedio)	1,33x	1,41x	1,40x
RCSD (Mínimo)	1,14x	1,24x	1,23x*

*La cobertura mínima se presenta en 2028.

Nota: el supuesto de inflación incluido en las proyecciones corresponde al de Latin Focus de septiembre de 2025: es 4,8% en 2025, 3,7% en 2026, 3,4% en 2027, 3,3% en 2028 y 3,2% de 2029 en adelante.

Como se puede ver de la tabla anterior, no existe una variación significativa en las coberturas respecto al corte anterior, y estas continúan siendo mejores respecto al caso base del cierre financiero. Adicionalmente, cabe recordar que el Proyecto cuenta con un plazo de 9 años posteriores al pago del crédito, lo cual se traduce en una mayor cobertura de los flujos de caja sobre el saldo de la deuda en la vida del Proyecto como se ve a continuación.

Cobertura FC/Deuda	
	Actualización, saldo de deuda actual
VP FCDS (Proyecto)	1.180.504
VP FCDS (Vida Deuda)	749.309
Deuda Total	494.162
Cobertura (Vida deuda)	1,52x
Cobertura (Proyecto) ²⁰	2,39x

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

A corte de marzo de 2025, el Ingeniero Independiente validó el cálculo de la razón de pago por terminación anticipada bajo las posibles causales que conllevarían a una terminación del contrato de concesión bajo el escenario más conservador (causas imputables al Concesionario con cláusula penal²¹), el cual arroja que la cobertura de la deuda es de 3,19x:

Cobertura de la Deuda	
Valor T.A por culpa del Concesionario	1.593.537
Saldo Total incluyendo desembolso de 80.000	499.623

²⁰ Calculado descontando los flujos a la tasa promedio ponderada de la deuda.

²¹ La cláusula penal es un porcentaje sobre el valor del contrato que varía de acuerdo con la etapa del Proyecto. En pre-construcción y en operación y mantenimiento, el porcentaje es del 1,9%, mientras que en la etapa de construcción corresponde al 4,5%.

Cobertura de la Deuda	
T.A Concesionario	3,19x

9. CONCLUSIONES:

- Persiste la retención de la retribución asociada a la UF2A, la cual depende de la firma de un otrosí al contrato de concesión relacionado con el acuerdo alcanzado frente a la construcción del puente peatonal Neiva-Norte.
- Se espera completar en octubre el proceso de actualización del caso base incluyendo los ajustes definitivos al presupuesto de O&M de manera que se puedan evaluar las implicaciones de corto, mediano y largo plazo que estos números tengan sobre el Proyecto.
- La actualización de las proyecciones de flujos de caja continúa arrojando coberturas adecuadas del crédito durante la etapa de operación, pero será necesaria su actualización una vez se cuente con un presupuesto definitivo para 2025 y se actualicen también los criterios de proyección de este.