

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 29
BOGOTÁ-VILLAVICENCIO | CHIRAJARA-FUNDADORES
PERÍODO A CORTE 30 DE JUNIO DE 2025¹

1. RESUMEN DEL PERÍODO:

Concepto	Estado Actual								
	15-09-2016	17	18	19	20	21	22	23	31-07-2023
Terminación Construcción									
UF Terminadas	UF0 ✓	UF1 ✓	UF2 ✓	UF3 ✓	UF4 ✓	UF5 ✓	UF6 ✓		
% Participación ingresos (hasta nov-21)	73,87% ✓	9,08% ✓	-	-	6,27% ✓	-	10,78% ✓		
% Participación de ingresos (en adelante)	48,23% ✓	5,93% ✓	8,60% ✓	11,46% ✓	4,09% ✓	3,99% ✓	17,70% ✓		
Avance de Inversión de Obras	100,0%								
Avance Físico de Obras	100,0%								
Peajes Nuevos	N.A.								
Incremento real de Tarifas	2018 (2,0%) ✓	2019 (3,0%) ✓	2020 (3,0%) ✓	2021 (7,8%) ● ²					
Licencias y/o Permisos Ambientales	100,0% ✓								
Disponibilidad Predial	100,0% ✓								
Adquisición Predial	92,3% (0% en el periodo ³)								
Recursos Sobre costos Amb., Pred. y Redes	OK ✓								
Diferencia Tráfico del 2024 ⁴ (%)	9,1%								
Diferencia Ingresos del 2024 ⁵ (%)	16%								
Cobertura Fórmula de Terminación Anticipada $\geq 1,2x^6$	3,5x ✓								
% Deuda Desembolsada	100% de COP\$1,60 billones								
% Capital Aportado	COP\$1,02 billones de COP\$1,02 billones								

- **Transitabilidad del corredor:** entre enero y julio de 2025 se presentaron 37 cierres viales que en total han representado 11 días de afectaciones al tránsito por el corredor. En su mayor parte estos cierres han sido atribuidos a manifestaciones de las comunidades como el paro del gremio arrocero que se prolongó del 14 al 24 de julio de 2025 (ver detalle en la sección 2 del presente documento).
- **Tarifas de peaje:** como se mencionó en el corte anterior, las tarifas de peajes han sido ajustadas por

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información obtenida del informe mensual de interventoría ANI más reciente disponible y el reporte del ingeniero independiente con corte a 30 de abril de 2025 correspondiente al proyecto de APP de 4G de iniciativa privada Bogotá-Villavicencio | Chirajara-Fundadores (el “Proyecto”) y el contrato de crédito (el “Contrato de Crédito”) suscrito el 2 de febrero de 2018 y sus posteriores modificaciones, entre (i) Fiduciaria Corficolombiana S.A. Sociedad Fiduciaria, como vocera del Fideicomiso Coviandina, (ii) Concesionaria Vial Andina S.A.S. (el “Concesionario” o “Coviandina”), (iii) Banco de Bogotá S.A., Banco de Occidente S.A., Banco AV Villas S.A., Banco Popular S.A. y el Compartimento Deuda Privada Infraestructura I del FCP 4G | Credicorp Capital - Sura Asset Management (el “Compartimento”) y junto con los demás bancos, los “Prestamistas”), y (iv) Exponencial Banca de Inversión S.A.S., en su calidad de agente administrativo. El desarrollo de este documento se fundamenta en los principales riesgos identificados en los documentos de crédito y sus actualizaciones enviados al Comité de Inversiones y a los inversionistas del Compartimento.

² En 2021 no se realizó este incremento y sólo se realizó un incremento parcial del 3% en enero de 2022.

³ Período comprendido entre septiembre de 2024 y marzo de 2025.

⁴ El desempeño del tráfico para esta iniciativa privada se mide a partir de 2024, con base en las proyecciones de tráfico del Gestor Profesional que este actualizó en septiembre de 2023 más la actualización que realizó a partir de junio de 2024.

⁵ Ibídem para el recaudo.

⁶ El valor mínimo de cobertura de fórmula de terminación anticipada requerido por la adenda del Compartimento durante la etapa de construcción es de 1,05x. El valor mínimo de 1,2x referenciado en este reporte corresponde a la cobertura que se estableció como condición precedente para todos los desembolsos bajo el Contrato de Crédito. El Proyecto ya se encuentra en etapa de operación y mantenimiento.

inflación en su totalidad con corte a diciembre de 2024, lo cual representa una mejora del ingreso por recaudo real frente al proyectado por el Gestor Profesional a finales de 2024. Con respecto a los incrementos reales de las tarifas, con corte a julio de 2025 aún no se han realizado los ajustes pendientes.

- **Tráfico e ingresos:** como se mencionó en informes anteriores, el Gestor Profesional hizo una actualización de las proyecciones de tráfico en septiembre de 2023 para incorporar el efecto de eventuales cierres periódicos en la vía, y luego una nueva actualización en junio de 2024, en la que conservó estos cierres, pero disminuyó la base del tráfico, para reflejar el tráfico real, que continuaba siendo inferior al proyectado. Sin embargo, desde esa última actualización, se venía presentando una tendencia en la que el tráfico total real superaba la actualización más reciente. Frente a esto, el Gestor Profesional planteó en el corte anterior la posibilidad de actualizar las proyecciones en caso de identificar que esta tendencia continuara. Para el segundo trimestre de 2025, el tráfico total fue superior al proyectado en un 19,3% (19% los livianos y 20,5% los pesados) y asimismo el recaudo fue superior un 30,7%. No obstante, en los últimos 12 meses, aunque el tráfico liviano ha sido 15,9% mejor al proyectado en junio de 2024, continúa siendo 7,5% inferior a la proyección realizada en septiembre de 2023. Por su parte, el tráfico pesado ha presentado un desempeño consistentemente superior frente a ambos escenarios de proyección (15,3% y 21,1% respectivamente), por lo cual el Gestor Profesional optó por actualizar la proyección de esta categoría incrementando la base de la proyección a partir de julio de 2025, como se detalla más adelante.
- **Solicitud de consentimiento:** el 9 de junio de 2025, el Concesionario presentó a los prestamistas una solicitud de consentimiento con el objetivo de (i) reducir la tasa de interés de los tramos en pesos A y B de UVR+7,25% a UVR+4,5%, y (ii) anticipar el valor de la amortización de los tramos en pesos A y B que se debería realizar mediante un barrido de caja en octubre de este año con los flujos excedentarios de ese momento, según una estimación del valor esperado de dichos flujos remanentes. El Gestor Profesional presentó su análisis al Comité de Inversiones, el cual tomó la decisión que el Compartimento (i) se abstuviera de participar en la votación de la decisión correspondiente a la reducción de la tasa de los tramos de corto plazo, indicando que en la unanimidad requerida se tomen en consideración únicamente las manifestaciones de voto realizadas por los prestamistas de tales tramos, y (ii) aprobara la solicitud de realizar el barrido de caja sobre el capital a favor de los tramos de corto plazo antes de la fecha prevista de octubre de 2025. No obstante lo anterior, a la fecha el proceso de votación no se ha cerrado, pues algunos prestamistas⁷ han solicitado una prórroga hasta el 20 de agosto de 2025 para surtir los procesos de aprobación interna necesarios para su emisión de voto. En el próximo reporte trimestral se informará sobre el resultado de la votación.
- **Posible reclamación arbitral:** teniendo en cuenta la reciente decisión del tribunal arbitral designado para las controversias del proyecto Vías del Nus, en el que se reconoció una ruptura de la ecuación económica del contrato por efecto de la expedición del Decreto 050 de 2023 (por medio de la cual se congeló el aumento de las tarifas de peajes del país), actuación que fue calificada como un “hecho del príncipe”⁸, que terminó por afectar sustancialmente la proyección de ingresos del concesionario del proyecto, y aunque es claro que los laudos arbitrales no constituyen precedente jurisprudencial, el Gestor Profesional considera probable que el sentido de esta decisión motive a que en el corto plazo el Concesionario -por tener condiciones similares con el proyecto Vías del Nus-, presente una solicitud de reconocimiento por los efectos del Decreto 050 de 2023, alineada con el resultado del laudo en

⁷ Bancos del Grupo Aval que actúan como Prestamistas.

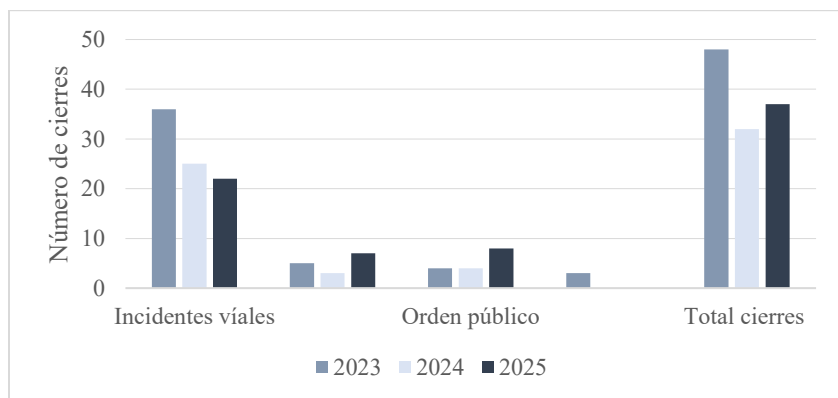
⁸ Definido como un acto jurídico de una autoridad competente del Estado (del cual es parte la ANI) de carácter general, que afecta directamente la ejecución del contrato y afecta de manera extraordinaria, imprevisible y anormal el equilibrio prestacional de las obligaciones del contrato.

mención. El Gestor Profesional informara sobre cualquier reclamación que pueda surgir en este sentido.

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** con corte a abril de 2025 se tienen los siguientes avances socioambientales: (i) se cuentan con 1.076 trabajadores de los cuales 68,8% pertenecen al área de influencia directa, mientras que el 52,1% es mano de obra no calificada, (ii) se realizó acompañamiento al programa “Tejedoras de Futuro – Confeccionando ilusiones” y “Huertas Caseras” los cuales promueven la igualdad de género, (iii) durante el período se reportaron 19 accidentes laborales, 16 del contratista y 3 del concesionario, y (iv) las emisiones de gases de efecto invernadero fueron de un total de 9.061 CO₂e/año que corresponden en su mayoría al alcance 3, es decir, a emisiones indirectas derivadas de actividades como los viajes de negocios, el transporte contratado a terceros y la gestión de residuos.

2. SEGUIMIENTO TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR:

Por tratarse de una iniciativa privada, los ingresos del Proyecto se componen únicamente del recaudo de peajes del corredor concesionado, razón por la cual toma mayor relevancia cualquier circunstancia que pueda afectar el tránsito de vehículos por el corredor. Dada esta condición y considerando los antecedentes de cierres de la vía que han afectado el flujo de tráfico y consecuentemente el recaudo del Concesionario, es relevante que durante la etapa de operación se analicen las causas y la frecuencia de eventos que generen cierres de la vía, así como el impacto de estos sobre el tráfico con el objetivo de entender y prever los potenciales riesgos que puedan repercutir sobre el crédito. Para esto, el Gestor Profesional, con base en la información compartida por el Concesionario realizó un análisis retroactivo de los cierres que se han venido presentando en la vía desde enero de 2023 hasta julio de 2025 como se muestra en la siguiente gráfica:



En el período evaluado se han registrado 117 eventos que han ocasionado cierres en la vía Bogotá–Villavicencio, de los cuales la mayoría (56) corresponden a incidentes viales⁹, como se muestra en la gráfica. Entre otros eventos de cierre se destacan los producidos por motivo de los deslizamientos producidos por el desbordamiento de quebradas de la zona en el segundo trimestre de 2023 y el cierre prolongado del túnel Quebrada Blanca tras un accidente con sustancia inflamable ocurrido en diciembre de 2023.

Es importante destacar que de los 117 cierres solo el 37,6% han sido cierres totales de la vía, los cuales

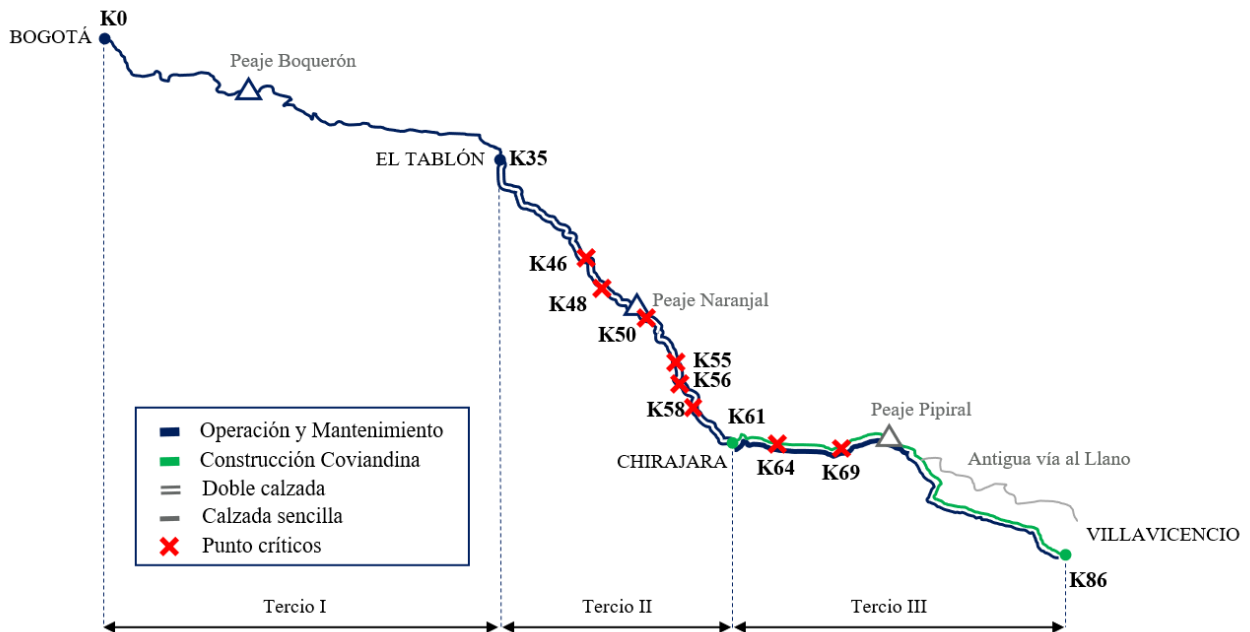
⁹ Corresponden a accidentes, siniestros de vehículos (e.g. incendios, fallas mecánicas) y derrames de sustancias peligrosas o carga transportada sobre la vía.

han afectado la transitabilidad del corredor. Estos se concentran principalmente en el año 2023¹⁰ y 2025¹¹ tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Tipo de afectación	2023		2024		2025		Total (días)
	No. Cierres	Tiempo (días)	No. Cierres	Tiempo (días)	No. Cierres	Tiempo (días)	
Mayores tiempos movilización usuarios en ambos sentidos viales /congestión y represamientos viales	12	0,6	26	243,5	9	1,0	245,1
Cierre calzada Bog-Vill	13	1,4	0	0,0	0	0,0	1,4
Cierre calzada Vill-Bog	9	0,4	0	0,0	0	0,0	0,4
Cierre total	14	15,9	0	0,0	28	15,4	31,2
Ninguna	0	0,6	6	0,0	0	0,0	0,6

Con base en lo anterior, se puede concluir que, a pesar de que los cierres han sido un tema recurrente en este corredor, la mayoría de ellos están relacionados con demoras en los tiempos de viaje de los usuarios y no con la interrupción total del tránsito vehicular¹². Adicionalmente, en muchos de los casos se implementaron pasos alternos por la calzada Villavicencio-Bogotá, operados bajo horarios establecidos por el CCO¹³, permitiendo el paso de vehículos en ambos sentidos cada tres horas, lo cual ha contribuido a mitigar el impacto en la movilidad.

Cabe resaltar que los cierres más significativos, tanto en duración como en afectación total de la vía, han estado asociadas a condiciones geológicas del corredor, particularmente en zonas de derrumbes. Estos eventos, como los ocurridos en 2023, han generado cierres de hasta 16 días, representando un riesgo relevante para la transitabilidad y el recaudo del Proyecto. Estas zonas se identifican en el siguiente mapa:



¹⁰ Producto de las múltiples avalanchas derivadas del desbordamiento de las quebradas de la zona.

¹¹ Producto de las protestas del gremio arrocero.

¹² Se hace la claridad que para el tercer trimestre de 2025 el tráfico se puede ver afectado por el cierre total de la vía durante 11 días por el paro del gremio arrocero.

¹³ Centro de Control de Operaciones.

Como conclusión, es importante resaltar que este análisis hace explícito el sustento estadístico de las proyecciones de tráfico hechas por el Gestor Profesional como se detalla en la sección 7 del presente documento y son importantes para determinar y seguir en detalle el impacto real observado de estos eventos frente a los ingresos del Proyecto.

3. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

En el mes de diciembre de 2022 se realizó el último desembolso de los compromisos iniciales. En agosto de 2024 se suscribieron las modificaciones a los documentos de la financiación con base en las cuales (i) el tramo IPC de los compromisos iniciales pasó a ser denominado en UVR y a llamarse Tramo Pesos A, y (ii) se agregaron compromisos por COP\$120.000 millones denominados en UVR (el Tramo Pesos B), de los cuales se realizó un desembolso por COP\$67.000 millones en ese mes y otro desembolso por COP\$25.000 millones en octubre de 2024.

Tramo	Acreedores después de la cesión FDN		
	Acreedor	Compromisos (COP\$ millones)	Desembolsos (COP\$ millones)
Tramo UVR	Compartimento DPI I	400.000*	400.000
Tramo Pesos A	Filiales Corficolombiana	75.000**	75.000
	Banco de Bogotá S.A.	640.000**	640.000
	Banco de Occidente S.A.	265.000**	265.000
	Banco AV Villas S.A.	70.000**	70.000
	Banco Popular S.A.	150.000**	150.000
Tramo Pesos B	Banco Popular S.A.	120.000*	92.000
Deuda Total		1.720.000	1.720.000

*Monto denominado en UVR

**Montos denominados en UVR a partir la suscripción de las modificaciones a los documentos de crédito en agosto de 2024 (cuya autorización de cambio de denominación fue en febrero de 2024).

4. SEGUIMIENTO EJECUCIÓN GESTIONES:

El Concesionario viene avanzando en el cierre de las gestiones conforme a las obligaciones establecidas en el contrato de concesión, por lo cual a continuación se hace el seguimiento del avance de las compensaciones ambientales y de la gestión predial.

- **Gestión Ambiental:** El 80% de las compensaciones impuestas por las autoridades ambientales ya fueron contratadas y se encuentran en ejecución con un avance del 75% con corte a junio de 2025.

Adicionalmente, teniendo en cuenta el valor base de fondeo de la subcuenta de compensaciones ambientales, el avance de ejecución y contratación de las compensaciones exigidas por las autoridades, el monto estimado para cumplir la totalidad de esta gestión¹⁴ y el bajo nivel de incertidumbre sobre este último¹⁵, mediante el otrosí No. 12 al contrato de concesión suscrito el 6 de diciembre de 2024, el Concesionario y la ANI reconociendo que habrá recursos de esta subcuenta que no serán utilizados para atender las actividades necesarias en materia de compensaciones ambientales, acordaron que los recursos disponibles en la subcuenta de compensaciones ambientales que con base en las estimaciones

¹⁴ Valor estimado por el Concesionario, debidamente validado por la interventoría y en concordancia con los parámetros de valoración de obligaciones contingentes de compensaciones ambientales del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

¹⁵ Las partes acordaron que, debido al avanzado nivel de contratación y ejecución, el nivel de incertidumbre frente a nuevos requerimientos por parte de las autoridades ambientales es reducido, y permite, casi con un nivel de “certeza” cercano a un escenario real, en condiciones normales, predecir un costo máximo de inversión teniendo en cuenta las compensaciones pendientes por contratar y ejecutar, y sobrecostos por requerimientos adicionales de autoridades ambientales, o por compensaciones adicionales solicitadas por comunidades dentro del proceso de gestión.

realizadas no se requieran para atender las compensaciones faltantes, puedan ser distribuidos de manera anticipada al Concesionario y la ANI en una proporción 60/40 respectivamente. Esta distribución únicamente podrá realizarse una vez el Concesionario alcance el umbral del 80% de avance de las compensaciones requeridas. En este sentido, el Concesionario tiene derecho a recibir un monto estimado de COP\$11.000 millones por el reintegro de dichos fondos de esta subcuenta. En todo caso, el otrosí estipula que en el evento en que el valor reservado en la subcuenta posterior a la distribución de los recursos excedentarios resulte insuficiente, aplicarán las franjas de riesgos compartido entre el Concesionario y la ANI.

- **Gestión Predial:** según la última información disponible con corte a abril de 2025, no hubo ningún avance en la adquisición predial como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Longitud Requerida [km]	Longitud Disponible [km]	Predios Requeridos			Avalúo Comercial ¹⁶	Escritura y Registro ¹⁷
			Total	Concesionario ¹⁸	Invías ¹⁹		
1	2,4	2,4	6	5	1	5	6
2	3,1	3,1	33	25	8	25	33
3	4,3	4,3	51	41	10	40	43
4	0,9	0,9	3	2	1	2	3
5	4,2	4,2	21	15	6	15	21
6	7,8	7,8	30	24	6	22	27
Total	22,7	22,7	144	112	32	109/112	133

El riesgo remanente en esta gestión se encuentra asociado con el cumplimiento de las fechas establecidas en el otrosí No. 9 al contrato de concesión para la presentación de las ofertas y adquisición de predios, tal y como se muestra a continuación.

UF	Oferta de Predios			Adquisición de Predios	
	Fecha Límite	Realizados	Pendientes	Fecha Límite	Realizados
UF1	5-ago-21	6	-	5-ago-22	6
UF2	3-sep-22	33	-	3-sep-23	33
UF3	25-ene-23	51	-	25-ene-24	43
UF4	5-ago-21	3	-	5-ago-22	3
UF5	27-dic-22	21	-	27-dic-23	21
UF6	27-ene-24	30	-	27-ene-25	27
Total		144	-		133

Cabe resaltar que los predios pendientes no representan riesgo de afectación a la retribución ya que de los 11 faltantes, 10 se encuentran en proceso de expropiación y el restante, que pertenece al Invías, está en proceso de entrega.

Bajo la misma premisa de la subcuenta de compensaciones ambientales sobre la suficiencia de los fondos para atender las actividades y obligaciones pendientes asociadas a dicha gestión, el Concesionario y la ANI se encuentran tramitando un otrosí No. 13 al contrato de concesión, bajo el cual reconocerían que al haber recursos de la subcuenta predial que no serán utilizados para culminar las actividades de la gestión predial, de manera similar al esquema acordado en el otrosí No. 12 al contrato de concesión, los recursos excedentarios que determinen las partes serían distribuidos de manera anticipada al Concesionario y la ANI, con una alta probabilidad en una proporción 60/40

¹⁶ Los 32 predios Invías no requieren avalúos comerciales por lo cual hacen falta 3 avalúos de los 112 requeridos.

¹⁷ El color verde significa que los predios a cargo del Concesionario ya tienen escritura y registro.

¹⁸ Predios cuya gestión está a cargo del Concesionario.

¹⁹ Predios con titularidad del Invías por lo cual la gestión predial consistió en la solicitud de cesión a la ANI.



respectivamente. Aunque hasta que no se suscriba el otrosí en mención no se conocerán los términos y condiciones exactas para realizar esta distribución anticipada, el Concesionario estima recibir aproximadamente COP\$19.000 millones por este concepto durante el segundo semestre de 2025. El Gestor Profesional hará seguimiento al avance de esta negociación e informará sobre los términos finales del acuerdo una vez suscrito el mismo.

5. SEGUIMIENTO RIESGO SOBRECOSTOS:

En el reporte de interventoría de marzo de 2025 se conserva el valor estimado de los sobrecostos que se reportó en el anterior informe de seguimiento. En la tabla que se presenta a continuación se detalla el estado de los sobrecostos identificados por el Gestor Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos²⁰, tanto así que se ha llegado a un acuerdo entre las partes para liberar los excedentes conforme a lo establecido en el contrato de concesión.

²⁰ El color rojo de la tabla indica que hay alta probabilidad de ocurrencia del sobrecosto o que ya se presentaron sobrecostos y que se van a activar las bandas del contrato de concesión, el color verde indica que la probabilidad de ocurrencia de sobrecostos es baja o que el riesgo ya está cerrado, y el color naranja indica que la probabilidad de ocurrencia de presentar el sobrecosto es media.



Riesgo	Valor Subcta.	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado jun-25	Primer trimestre de 2025 ²¹	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ²²		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹³ MM]				[COP\$ ²⁰¹³ MM]			
Predios Probabilidad baja con impacto bajo	43.541	16.100 (0% de sobrecosto)	28.047 ²³ (0% de sobrecosto)	▪ Riesgo materializado, las variaciones en adelante serán mínimas, en este caso corresponde a valor decretado por juez en proceso de expropiación. Con corte a abril de 2025, se han ejecutado COP\$26.421 millones.	Sobrecosto Estimado	0	0	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	0	0	-
					Concesionaria Vial Andina	0	0	-
Ambiental Probabilidad baja con impacto bajo	18.503	11.580 (0% de sobrecosto)	9.768 ²⁴ (0% de sobrecosto)	▪ Con corte a marzo de 2025 se ha ejecutado un total de COP\$2.691 millones.	Sobrecosto Estimado	0	0	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	0	0	-
					Concesionaria Vial Andina	0	0	-
Redes Probabilidad alta con impacto bajo	2.759	4.447 (61% de sobrecosto)	4.438 ²⁵ (60% de sobrecosto)	▪ Sin variaciones frente al período anterior.	Sobrecosto Estimado	1.679	1.679	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	789	789	Modelo financiero (valor contingente)
					Concesionaria Vial Andina	890	338	Modelo financiero (valor contingente)
							552	Contrato de construcción
Geológico Probabilidad media con impacto bajo	931.148	1.223.987 (31,4% de sobrecosto)	985.220 ²⁶ (5,8% de sobrecosto)	▪ Riesgo materializado, teniendo en cuenta la finalización de la construcción y que los sobrecostos hasta el 110% están a cargo del Concesionario.	Sobrecosto Estimado	54.072	103.933	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	0	0	-
					Concesionaria Vial Andina	54.072	10.818	Modelo financiero (valor contingente)
							93.115	Contrato de construcción

²¹ Valores en corrientes.

²² Por ser una iniciativa privada, los sobrecostos a cargo de la ANI los financia el Concesionario.

²³ Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 460.

²⁴ Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 465.

²⁵ Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 473.

²⁶ Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 70.



Como se ha mencionado en períodos pasados, existe un sobrecosto de COP₂₀₁₃\$55.751 millones, el cual está dentro del monto de sobrecostos incluido en el precio pagado al contratista de construcción bajo el contrato de construcción²⁷.

6. INDICADORES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:

Según el informe del ingeniero independiente para el mes de abril de 2025, no se generaron deducciones a la retribución del Proyectos. Por lo tanto, el estado de los indicadores es de cumplimiento como se muestra en la siguiente tabla.

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

Indicador	Nombre	UF0	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5	UF6
E0	Índice de Estado	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E1	IRI	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E2	Ahuellamiento	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E3	Fisuras	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E4	Coefficiente de fricción transversal	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E5	Textura	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E6	Baches	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E7	Hundimientos / Juntas	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E8	Márgenes, separador y áreas de servicio	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E10	Drenajes	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E11	Señalización vertical	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E12	Señalización horizontal	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E13	Barreras y elementos de contención	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E14	Iluminación	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E15	Puentes y estructuras	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E16	Capacidad Estructural	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E17	Disponibilidad de la vía	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E18	Estado de elementos estructurales	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E19	Sistema de iluminación	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E20	Sistema de ventilación	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E21	Sistema de túneles	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E22	Escalonamientos	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E23	Grietas	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E24	Desportillamiento de juntas	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E25	Juntas	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E26	Eficiencia de la transferencia de carga ²⁸	-	●	●	✓	-	✓	✓
O1	Índice de mortalidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

²⁷ El valor total de los sobrecostos incluidos en el precio del contrato de construcción y que debía ser asumido por el contratista de construcción ascendía a COP₂₀₁₃\$93.667 millones.

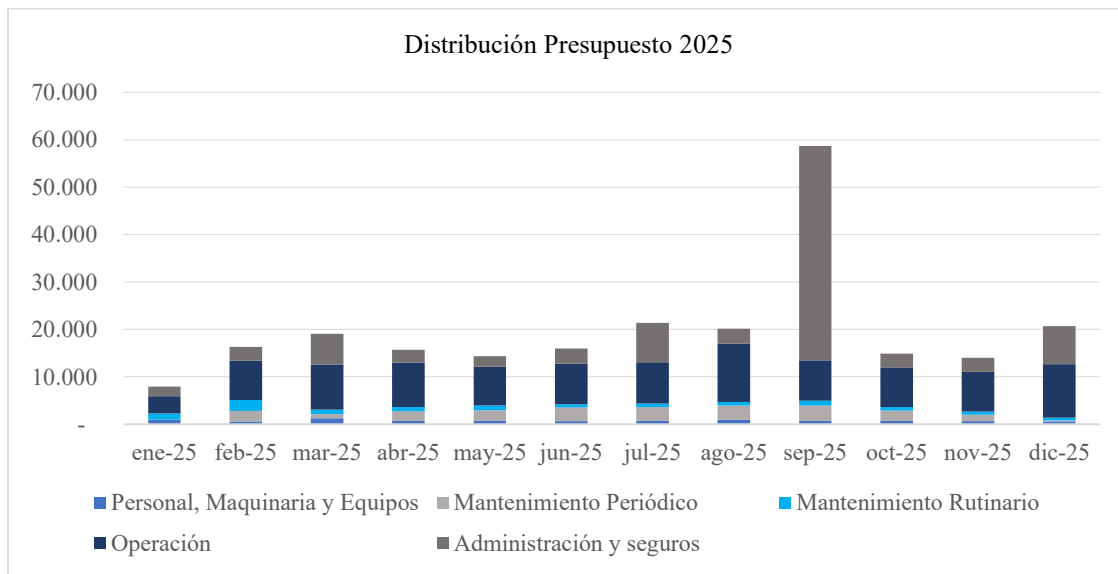
²⁸ El indicador asociado a la eficiencia de la transferencia de carga (E26) para las UF1 y UF2 se encuentra en período de corrección de 12 meses.

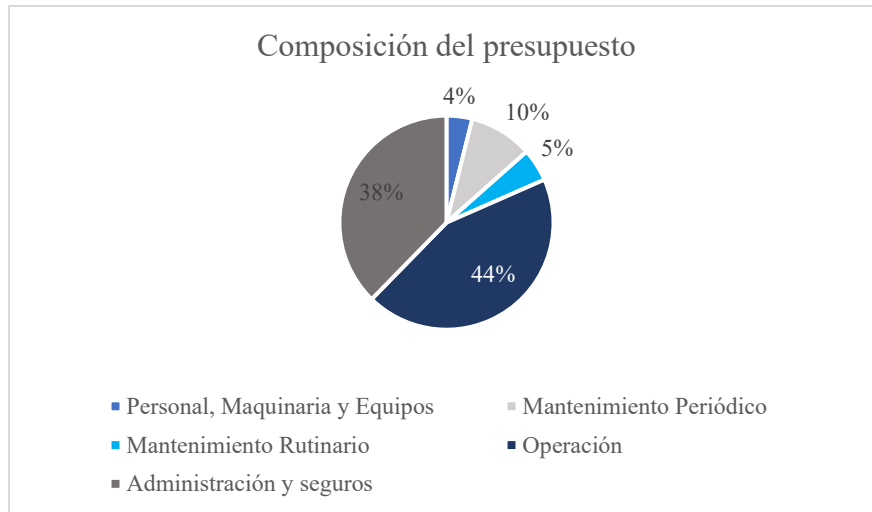
Indicador	Nombre	UF0	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5	UF6
O2	Ocupación de carriles	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O3	Cola de peajes	✓	-	-	✓	-	-	-
O4	Atención de incidentes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O5	Atención de Accidentes y Emergencias	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O6	Disponibilidad del SICC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O7	Tiempo de atención de incidentes (túneles)	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
O8	Tiempo de atención de accidentes y emergencias (túneles)	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓

Aunque para el presente período no se presentan desviaciones, en relación con el incumplimiento del IRI (E1) en la UF6 mencionado en el informe anterior y que generó deducciones por COP\$25 millones en la retribución, el Concesionario ya suscribió el contrato de obra correspondiente para realizar las correcciones necesarias y así evitar que dichas deducciones se mantengan en el tiempo.

**Presupuesto y ejecución de O&M.*

El presupuesto de O&M ya aprobado por el Gestor Profesional para el 2025 corresponde a un valor de COP\$239.164 millones. Este monto se distribuye principalmente en los rubros de operación (44% del presupuesto total) y administración y seguros (36% del presupuesto total) como se muestra en las siguientes gráficas:





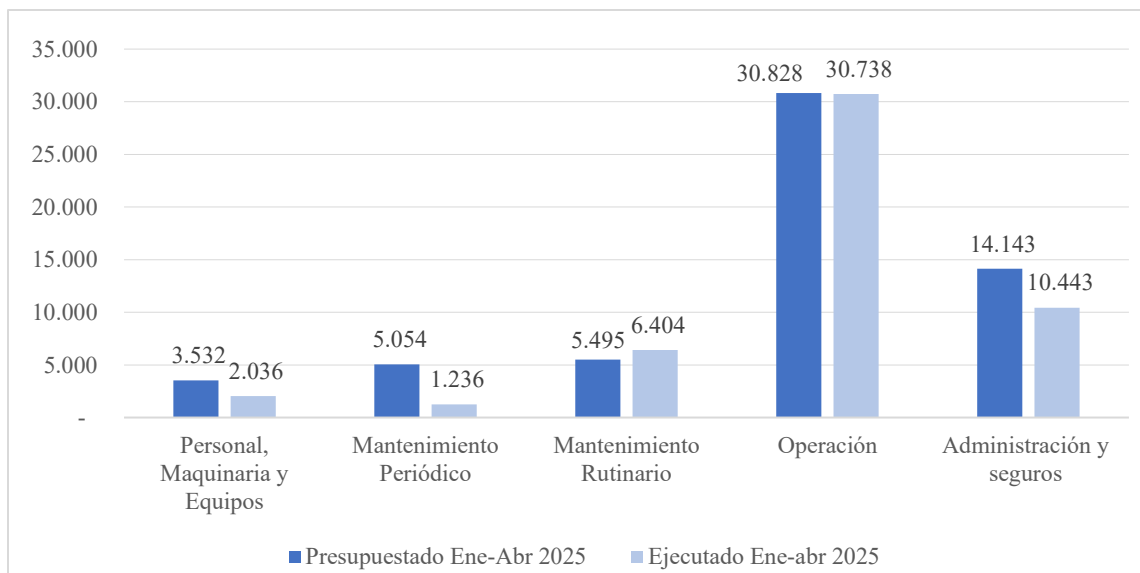
Al comparar el presupuesto de este Proyecto con los demás del portafolio, se observa que es el que presenta mayor presupuesto de O&M por km, como se evidencia en la siguiente tabla. Esta situación obedece principalmente a la complejidad geológica del corredor, caracterizado por los eventos históricos de derrumbes sobre la vía. Adicionalmente, el Proyecto incluye una longitud de túneles de aproximadamente 10,6 km, lo cual incrementa significativamente los costos operativos, ya que este rubro representa cerca del 14% del presupuesto total.

Proyecto	Longitud de Desarrollo [km]	Presupuesto 2025	
		COP millones corrientes	Indicador (COP\$ por km)
Neiva-Girardot ²⁹	283,10	105.536	372,79
Ruta del Cacao	242,09	66.869	276,22
Pacífico 2	135,97	59.866	440,29
Pacífico 3	152,20	138.055	907,06 ³⁰
Coviandina	159,70	239.164	1.497,58

De otro lado, de acuerdo con el informe del ingeniero independiente, con corte a abril de 2025 se han ejecutado COP\$50.857 millones, cifra que es inferior al valor presupuestado para los primeros cuatro meses del año (COP\$59.059 millones), como se muestra en la siguiente gráfica.

²⁹ En proceso de aprobación debido al incremento solicitado por el Concesionario.

³⁰ Se observa un valor mayor al promedio general para el año 2025 debido a las intervenciones puntuales y reposiciones de equipos previstas para el presente año.



Como se observa, el componente mantenimiento rutinario presenta una ejecución superior a la prevista para abril de 2025, lo cual se puede atribuir a las condiciones climáticas adversas registradas al inicio del presente año que han representado siete eventos de lluvias extremas que ocasionaron caída de árboles, deslizamientos de tierra y presencia de rocas sobre la vía, mientras que las intervenciones de mantenimiento periódico han sido menores a las previstas lo que sucede debido a la buena condición de la infraestructura, lo cual se refleja en el cumplimiento de los indicadores contractuales, que permite desplazar las intervenciones mayores hasta que sean realmente necesarias, como es el caso ya mencionado de la intervención en la UF6 para superar las no conformidades identificadas en seguimientos anteriores respecto del cumplimiento del IRI.

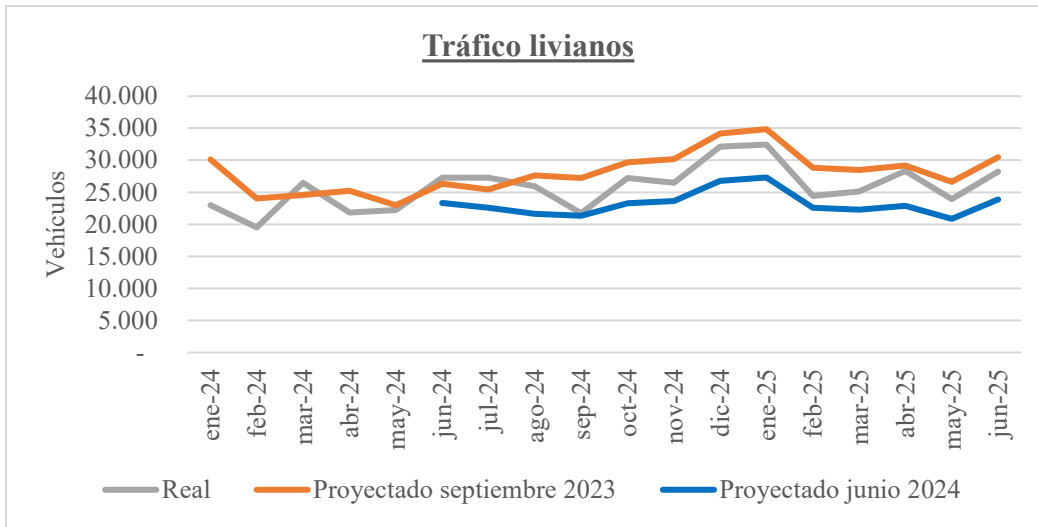
Con base a lo anterior se puede concluir que el presupuesto que tiene previsto el Concesionario es holgado y por lo tanto suficiente para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales de manera que no se vea afectada la retribución.

7. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

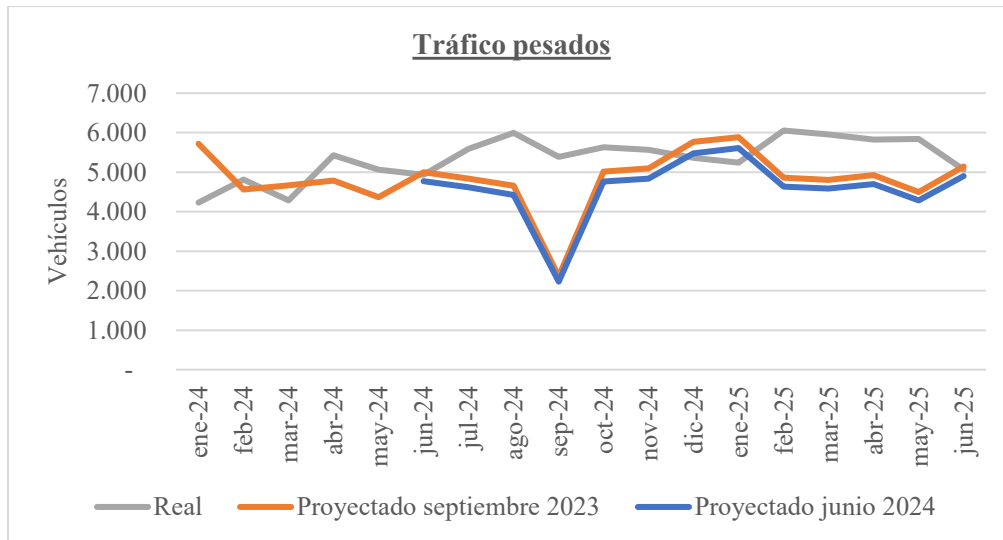
Los ingresos del Proyecto se limitan únicamente al recaudo de peajes, por lo cual, una vez superado el riesgo de construcción, debe analizarse la cobertura del servicio de la deuda que se obtiene de los ingresos resultantes de esta proyección, lo que se analiza en esta sección.

**Tráfico.*

A continuación, se presenta el tráfico en lo corrido del año, frente a lo que había proyectado el Gestor Profesional anteriormente y frente a las proyecciones que se actualizaron en junio de 2024:

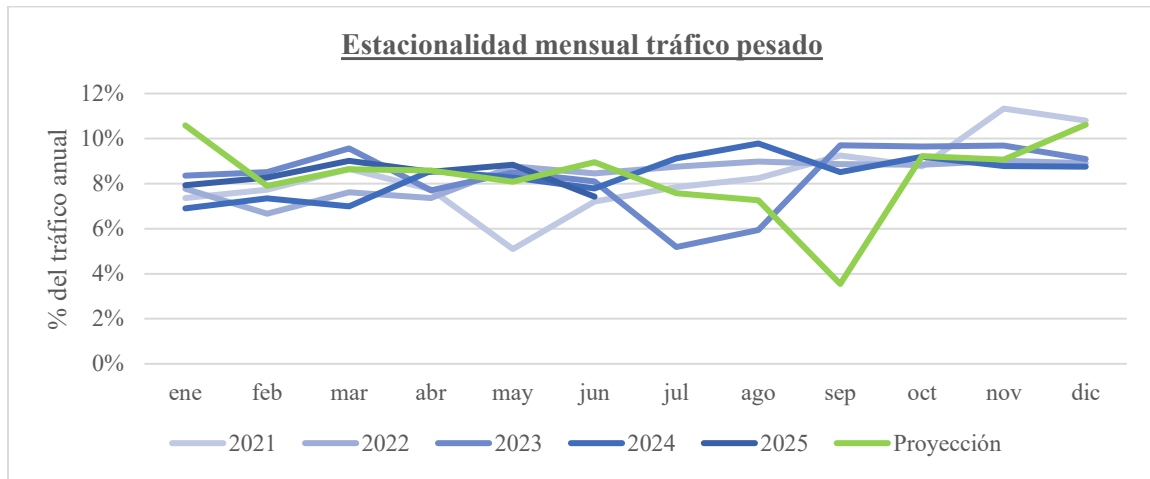


En la gráfica anterior se observa que el tráfico liviano para el segundo trimestre de 2025 presentó un desempeño 19% superior frente a las proyecciones actualizadas, pero aún inferior en 6,7% respecto a las proyecciones realizadas en septiembre de 2023, tendencia que se viene observando desde agosto de 2024. Por este motivo, para ser conservadores, el Gestor Profesional mantiene las proyecciones para estas categorías de vehículos.



Por su parte, el tráfico pesado presentó un mejor desempeño durante el trimestre frente a ambos escenarios de proyección, 20,5% superior frente a la proyección actualizada y 14,9% superior frente al escenario de septiembre de 2023, tendencia que se viene observando consistentemente desde febrero de 2025. Adicionalmente, como se observa tanto en la gráfica anterior como en la siguiente, la estacionalidad mensual del tráfico pesado ha tenido un comportamiento distinto al proyectado por el Gestor Profesional, en mayor medida en los meses de enero y diciembre, y durante el tercer

trimestre del año (julio-septiembre)³¹.

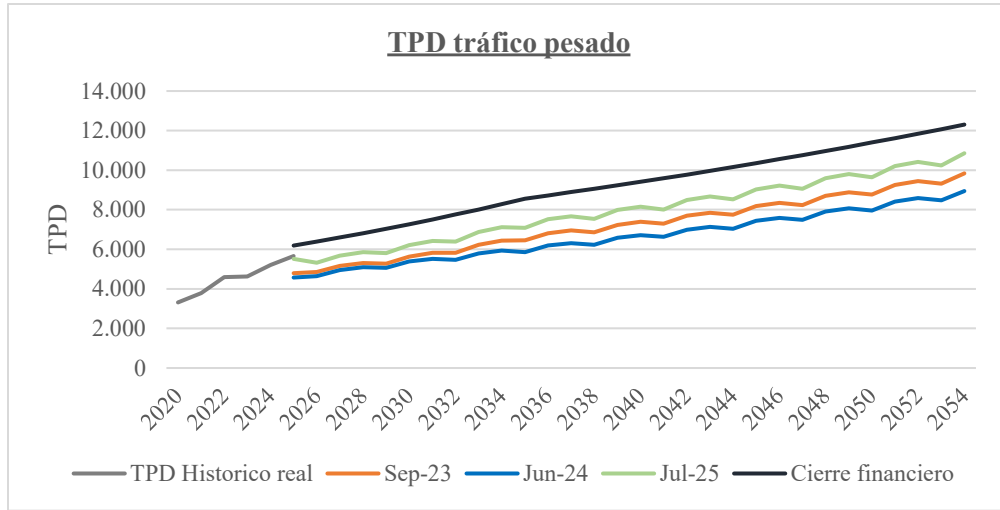


Teniendo en cuenta que el tráfico pesado ha sido consistentemente superior a ambos escenarios de proyección del Gestor Profesional y que la estacionalidad ha presentado un comportamiento distinto, se optó por actualizar las proyecciones del tráfico pesado. Para esto, se actualizó el tráfico base de la proyección a partir de julio de 2025, reflejando el TPD de los últimos 12 meses, y se ajustó la estacionalidad considerando el promedio del 2022 y 2024 (años en los que únicamente hubo 2 cierres totales de la vía con una duración mínima, a diferencia de 2023). Igualmente, las proyecciones se realizaron utilizando los mismos criterios de crecimiento de largo plazo utilizados en las proyecciones anteriores del Gestor Profesional y asimismo, aunque se considera que los motivos que originan los cierres actuales son coyunturales, debido a que las soluciones a estos toman un tiempo que es difícil de estimar, se optó por conservar los supuestos que castigan el tráfico por cierres periódicos en la vía asociados a riesgos geológicos del corredor³².

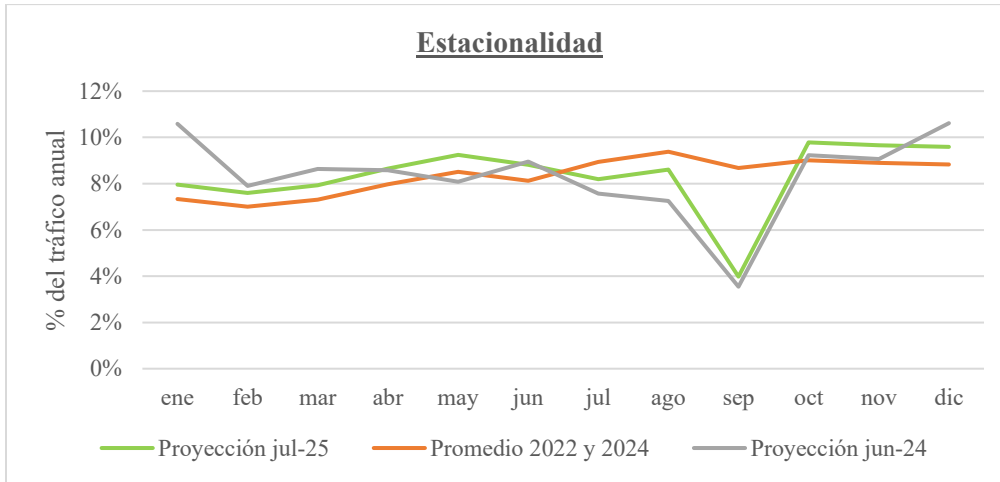
No obstante, como se presentó en la sección 2, el Gestor Profesional ha complementado el seguimiento del tráfico con el seguimiento de los cierres de la vía con el objetivo de obtener más información sobre la incidencia de estos sobre el tráfico del corredor, en especial aquellos generados por eventos naturales dadas las características geográficas de la carretera. En la medida, que el Gestor Profesional cuente con mayor información sobre estos eventos evaluará la necesidad de actualizar los supuestos relacionados con cierres de la vía de ser apropiado.

³¹ El menor tráfico proyectado por el Gestor Profesional en septiembre y en general durante el tercer trimestre de cada año refleja los supuestos realizados por el Gestor Profesional para incorporar los riesgos propios de las características geológicas de la vía. Los supuestos en particular son que (i) durante septiembre de cada año el tráfico de categoría VII no podrá transitar por el Proyecto durante un mes, y (ii) cada tres años el tráfico del tercer trimestre del año se afecta en la misma proporción que ocurrió con el cierre de 2023.

³² *Ibidem*.



Como resultado el nuevo tráfico pesado proyectado es 18% superior frente a la proyección de junio de 2024 y 10% frente a la de septiembre de 2023. Sin embargo, las proyecciones del Gestor Profesional continúan siendo 14% inferiores a las utilizadas para el cierre financiero. Adicionalmente, como se observa en la siguiente gráfica, la estacionalidad de enero y diciembre se corrigió para no presentar picos de tráfico en estos meses y reflejar la estacionalidad observada.



***Tarifas.**

Con respecto a las tarifas de peajes, el contrato de concesión contempla aumentos reales a las tarifas en distintos periodos durante la vida del Proyecto. Sin embargo, como se viene mencionando en los informes de seguimiento, la ANI y el Ministerio de Transporte no han permitido la aplicación del incremento real faltante de 4,8% y por lo tanto el Gestor Profesional mantiene en los supuestos de proyección que no se terminan de realizar los ajustes en términos reales establecidos en el contrato de concesión.

Incremento de Tarifas.

- El Proyecto cuenta con tres peajes existentes, Boquerón, Naranjal y Pipiral, todos con tráfico histórico desde hace más de 20 años, y no contempla la instalación de peajes adicionales.
- El contrato de concesión del Proyecto estipulaba incrementos de tarifa para los tres peajes entre los años 2018 y 2021, como se muestra a continuación.

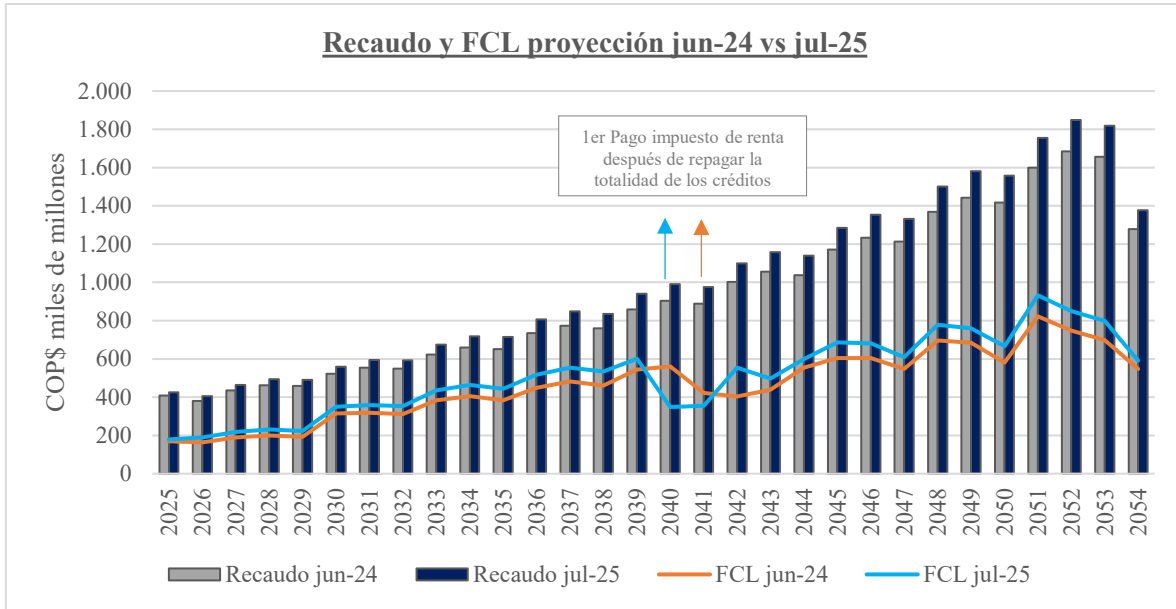
	2018	2019	2020	2021
Incremento sobre IPC	2,0%	3,0%	3,0%	7,8%

- En 2018 y 2019, los aumentos tarifarios correspondieron únicamente a la inflación, pues el componente real no se pudo aplicar debido al atraso en la entrega del Proyecto por parte de Covianandes al Concesionario hasta el 3 de noviembre de 2019. En febrero de 2020, se incrementaron las tarifas de peaje en un porcentaje equivalente al IPC+8%, el cual corresponde a los componentes reales del aumento contractual de 2018, 2019 y 2020.
- En cuanto al incremento de tarifas de 2021, dadas las condiciones en que se encontraba la economía nacional por causa de la pandemia asociada al Covid-19 y como resultado de conversaciones entre la ANI, el Concesionario y diferentes actores públicos, no se logró ningún incremento real sobre las tarifas.
- El 16 de enero del 2022 las tarifas de los peajes de la concesión tuvieron un aumento del IPC+3%.
- Con el fin de compensar el incremento real faltante de 4,8%, en diciembre de 2022 se radicó en el Ministerio de Transporte un acuerdo entre el Concesionario y la ANI, con la expectativa de que fuera aprobado y se diera un aumento real de tarifas del 3% en enero de 2023, 3% en enero de 2024, 3% en enero de 2025 y 0,78% en enero de 2026. Sin embargo, el Ministerio de Transporte no dio su aprobación y emitió el decreto 0050 del 15 de enero de 2023, por medio del cual se prohibió el ajuste por la inflación de 2022 de las tarifas de peaje.
- El Gestor Profesional continúa realizando un seguimiento a la tarifa debido a la situación de orden político y social. En todo caso, bajo el contrato de concesión, el riesgo de no incremento de tarifas le corresponde a la ANI, razón por la cual el Concesionario tiene derecho a ser compensado en el valor de la diferencia a través de mecanismos no líquidos.

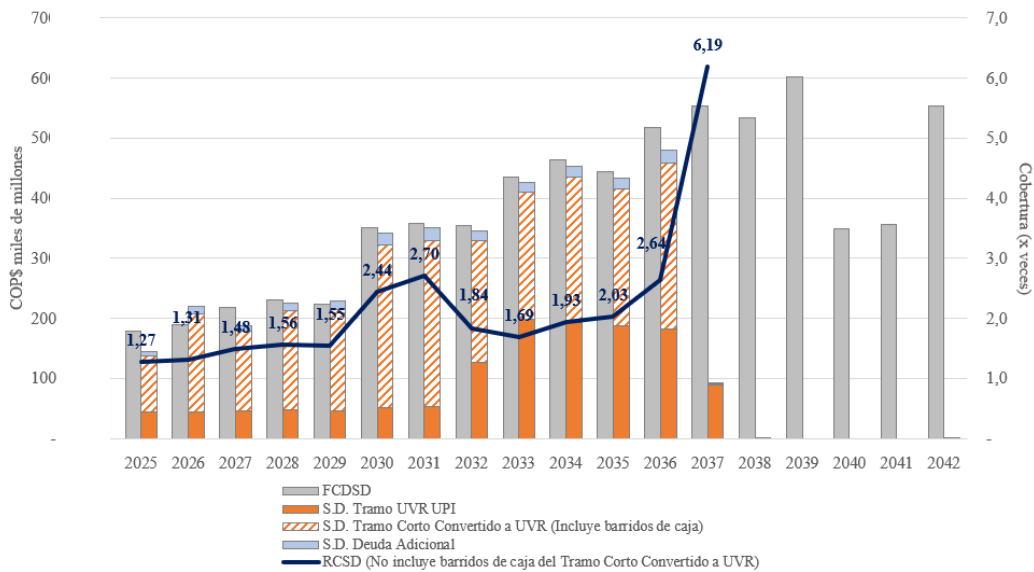
En todo caso el Gestor Profesional continúa suponiendo que el Proyecto nunca recibe la compensación correspondiente a las menores tarifas (tanto por el incumplimiento de los ajustes reales bajo el contrato de concesión, como por lo que se alcanzó a afectar con el Decreto 050 de 2023 -sin perjuicio de la posible reclamación que podría darse en la misma línea del reconocimiento que hizo un laudo arbitral a favor de Vías del Nus según se mencionó en la introducción de este documento-), a pesar de que realizar esta compensación es una obligación de la ANI bajo el contrato de concesión. Lo anterior porque, aunque es poco probable que en la vida del Proyecto no se realicen los ajustes pendientes a las tarifas y/o no se compensen los menores ingresos por menor tarifa, como no es claro cómo, cuándo, ni en qué medida se ajustarían las tarifas y/o se realizarían las compensaciones, el Gestor Profesional optó por el escenario conservador de mantener los ingresos castigados por este concepto en toda la vida del Proyecto.

Como resultado de la actualización de tráfico, el recaudo incrementó un 8,8% durante toda la vida del Proyecto frente a la proyección anterior del Gestor Profesional. Esto a su vez representa un flujo de caja disponible para el servicio de la deuda 11% superior durante la vida del Proyecto y aproximadamente COP\$686.000 millones más de flujo de caja disponible para el servicio de la deuda entre 2025 y 2039³³ en comparación con las proyecciones anteriores.

³³ Año en que se repagaría el 100% de los créditos *senior* bajo las proyecciones de tráfico de junio de 2024.



A continuación, se muestra la proyección del flujo de caja disponible para el servicio de la deuda frente al servicio de la deuda, incorporando tanto la actualización del tráfico pesado como el recaudo, *opex* y servicio de la deuda observados en los meses de abril a junio. Cabe recordar que mientras el tramo UVR en cabeza del Compartimento tiene un perfil específico de amortizaciones, las amortizaciones de los tramos de corto plazo (antes denominados en pesos y ahora en UVR) se hacen por barrido de caja. Finalmente, es importante aclarar que en la proyección solo se incluirán las modificaciones de la solicitud de consentimiento presentada el 9 de junio por el Concesionario (reducción de la tasa de los tramos de corto plazo) si y cuando esta haya sido aprobada.



En informes de seguimiento anteriores, se venía observando que con las condiciones actuales de la

financiación en el año 2026 el flujo de caja no era suficiente para cubrir los intereses del crédito en su totalidad presentando una cobertura de 0,94x. No obstante, con la actualización de las proyecciones de tráfico pesado y la consecuente mejora tanto del recaudo como del flujo de caja disponible para el servicio de la deuda, las coberturas del flujo de caja sobre el servicio de la deuda mejoran durante toda la vida del crédito siendo la cobertura mínima de 1,27x. De esta manera, bajo las nuevas proyecciones el flujo de caja³⁴ de 2026 sería suficiente para cubrir el pago de intereses del crédito y por lo tanto no sería necesario hacer uso parcial de las cuentas de reserva³⁵ en este período.

Sustitución de Cuentas de Reserva por Garantías Corporativas.

- De acuerdo con los términos iniciales del Contrato de Crédito, el Concesionario tenía la obligación de fondear en efectivo las cuentas de reserva del Proyecto ante la firma de la última acta de terminación de UF.
- Producto de los menores ingresos recibidos durante la etapa de construcción por el menor tráfico y las menores tarifas, el Proyecto no contaba con los recursos para realizar este fondeo, por lo que el Concesionario solicitó reemplazar este fondeo por la firma de ciertos acuerdos de contribución de capital por Concecol, principal accionista del Concesionario y filial 100% de Corficolombiana.
- La solicitud del Concesionario de reemplazar esta obligación permite que el Proyecto (i) no tenga que utilizar la caja disponible para realizar el fondeo, sino que esa caja se conservaría dentro del Proyecto, aumentando los recursos del sistema, y (ii) no tenga que incurrir en deuda adicional permitida para atender la obligación de fondeo.

Cabe recordar en todo caso que, además de las cuentas de reserva, el Contrato de Crédito cuenta con una garantía corporativa de Corficolombiana para atender el servicio de la deuda que se puede hacer efectiva a partir del 31 de mayo de 2028 para los tramo de menor plazo y del 1 de julio de 2037 para el tramo en UVR, por lo que en el evento en que llegada una amortización programada del crédito sin que el Proyecto pueda cumplir con el pago, Corficolombiana proveería los recursos necesarios para que el Concesionario pueda cumplir con su obligación. De todos los proyectos en donde participa el Gestor Profesional, este es el único que cuenta con una garantía de este tipo.

Acuerdo de Contribución para el Pago de la Deuda.

- Como condición precedente para realizar el primer desembolso bajo el Contrato de Crédito, el 7 de mayo de 2018, Corficolombiana suscribió dos acuerdos de contribución de capital, cuyo propósito principal es garantizar el pago del servicio de la deuda de cada tramo de la financiación.
- En estos acuerdos, Corficolombiana se obligó a asumir directamente el pago del servicio de la deuda consignando los fondos necesarios en el patrimonio autónomo deudor, en el evento en que los recursos del Proyecto no fueran suficientes para pagar el servicio de la deuda y los accionistas del Concesionario no realizaran los aportes requeridos para este propósito. Los acuerdos de contribución permanecerán vigentes hasta el pago total de las obligaciones adeudadas.
- Los documentos en cuestión prestan mérito ejecutivo, por lo que en caso de incumplimiento por parte de Corficolombiana, los mismos pueden ser ejecutados directamente ante los jueces de la República de Colombia.

³⁴ Medido entre los meses de noviembre del año t-1 y octubre del año t.

³⁵ Para este Proyecto las cuentas de reserva consisten en una garantía corporativa otorgada por Concecol por un valor equivalente al monto de reserva requerido. Según los acuerdos de contribución de capital bajo los que se constituyó esta garantía, el monto de las reservas debe siempre estar garantizado, sin importar si la garantía ha tenido que ser usada o no. Por lo tanto, en caso de utilizarse, esta debe ser restituida inmediatamente con una nueva garantía corporativa por la totalidad del monto de reserva requerido.

Asimismo, como el plazo del contrato de concesión es de 39 años, es decir hasta el año 2054, se cuenta con 17 años adicionales a la última fecha de pago del tramo UVR en cabeza del Compartimento. Esto representa una ventaja importante en términos de cobertura del crédito porque los flujos posteriores a la fecha de vencimiento también son una fuente de pago. La manera de ilustrar esta cobertura es mediante el indicador de la cobertura de la deuda durante la vida del Proyecto (“PLCR” por sus siglas en inglés) que mide el valor presente de los flujos de caja descontados a la tasa de interés promedio ponderado de los créditos, sobre el saldo actual de la deuda. El PLCR actualizado con corte a junio de 2025 equivale a 1,78x.

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

Con respecto a la fórmula de terminación anticipada, el otrosí No. 12 al contrato de concesión sobre los reintegros de recursos excedentarios de la subcuenta de compensaciones ambientales dispone que aquellos pagos al Concesionario asociados a estos reintegros deberán ser descontados del componente de inversión de la fórmula de terminación del Proyecto, denominado ARh. De acuerdo con esto, para el análisis de terminación anticipada del Gestor Profesional se aplica el descuento de los COP\$30.000 millones que estima recibir el Concesionario en noviembre de 2025 tanto de la subcuenta de compensaciones ambientales como de la subcuenta predial³⁶.

Teniendo en cuenta lo anterior, al aplicar la fórmula de terminación como está establecida en el contrato de concesión e incorporando los descuentos que el Gestor Profesional considera que el interventor posiblemente aplicaría al cálculo y que se detallan en el recuadro más adelante, las coberturas son adecuadas en un nivel mínimo de 3,5x.

Descuentos al Pago por Terminación.

- Respecto al valor de costos directos del contrato de construcción, equivalentes a COP\$1.376.587 millones, considerando que (i) los precios unitarios con los que se elaboró el presupuesto son muy similares a los elaborados por el Inviás para junio de 2016 en los departamentos de la zona del Proyecto, y (ii) que los costos de construcción del Proyecto, al ser una iniciativa privada, se establecieron en la estructuración del mismo y fueron validados por la interventoría, el Gestor Profesional considera que es más difícil para el interventor incorporar criterios en la valoración que impliquen un castigo significativo al valor de liquidación.
- Así mismo, con relación al AIU del contrato de construcción, estipulado en un 29% sobre los costos directos, tal y como se puede observar en la tabla a continuación, se considera un valor estándar de mercado sobre el cual no debería haber inconvenientes en el reconocimiento en caso de terminación anticipada.

Proyecto	AIU (%)
Pacífico 3	32%
Ruta del Cacao	35%
Pasto Rumichaca	30%
Bogotá Villavicencio	29%

- Por otro lado, dentro del monto asignado a actividades complementarias por COP\$86.761 millones, el contrato de construcción incluye un valor para la gestión predial equivalente a COP\$11.680 millones. Dado que esta es una actividad excluida del contrato de construcción y a cargo del Concesionario, se castiga este valor de la fórmula de terminación anticipada.

³⁶ Aunque el otrosí No. 13 no ha sido firmado, ni se conocen los detalles del mismo, el Gestor Profesional supone que el tratamiento de los reintegros que se hagan al Concesionario derivados de recursos excedentarios de la subcuenta predial será el mismo que aquellos de la subcuenta de compensaciones ambientales en cuanto a su consideración sobre la fórmula de terminación anticipada.

Descuentos al Pago por Terminación. (Cont.)

- Además, respecto a los COP\$24.911 millones correspondientes a actividades de gestión ambiental y compensaciones socioambientales también incluidos en el rubro de actividades complementarias, con base en los planes de compensación aprobados y estimados por la interventoría, actualmente se estima un valor de compensaciones ambientales menor, equivalente a COP\$8.050 millones. Por esto castiga el pago por terminación en COP\$16.840 millones adicionales.
- Se agrega un castigo de COP\$30.734 millones por el reconocimiento de obras adicionales a las contempladas dentro del contrato de concesión por parte del Concesionario al contratista de construcción.
- Finalmente, como se mencionó anteriormente, se agregó el descuento relacionado a los reintegros al Concesionario de recursos excedentarios de las subcuentas predial y de compensaciones ambientales, equivalentes a COP\$30.000 millones que se aplica en noviembre de 2025.

9. CONCLUSIONES:

- Durante este período se destaca que se continuó con la transitabilidad normal a lo largo del corredor, pero se han presentado eventos relacionados con fuertes lluvias que han llevado a que se tenga una mayor ejecución del mantenimiento rutinario a lo incluido en el presupuesto de O&M de 2025. En cuanto a los indicadores de O&M, con corte a 30 de abril de 2025 no se han presentado ningún incumplimiento por lo cual no se han generado deducciones a la retribución.
- A pesar de que el tráfico ha presentado un mejor desempeño frente al proyectado en los últimos meses y que las tarifas fueron actualizadas por inflación en su totalidad en enero de este año, se considera que el riesgo de menores ingresos tiene un alto impacto en los ingresos durante la etapa de operación por tratarse de una iniciativa privada, y una alta probabilidad de ocurrencia debido a los antecedentes de cierres en la vía que han afectado materialmente el tráfico.

Sin embargo, el Proyecto cuenta con las fuentes suficientes para atender el servicio de la deuda en etapa de operación, incluyendo las coberturas adecuadas frente a un eventual escenario de terminación anticipada del contrato. Adicionalmente, este es el único Proyecto del portafolio que cuenta con garantías corporativas, lo cual otorga una capa de cobertura adicional en caso de que se materialicen riesgos asociados al recaudo. Por último, el Gestor Profesional continuará monitoreando el avance de la aplicación de los aumentos reales de tarifa y de las gestiones que realice el Concesionario para obtener las compensaciones por el riesgo de estas.