

MATRIZ DE RIESGOS PROYECTO: CORREDOR PERIMETRAL DE CUNDINAMARCA

| Probabilidad | | Rangos |
|----------------|----|---------|
| Rara vez | B | 0% - 5% |
| Pocas veces | MB | 5%-15% |
| Frecuentemente | MA | 15%-30% |
| Muchas veces | A | >30% |

| Impacto | Rangos | Probabilidad | Valor | Impacto | Valor |
|----------------|--------|--------------|-------|---------|-------|
| Rara vez | B | 0% - 5% | B | 1 | B |
| Pocas veces | MB | 5%-15% | MB | 2 | MB |
| Frecuentemente | MA | 15%-30% | MA | 3 | MA |
| Muchas veces | A | >30% | A | 4 | A |

Riesgos del Proyecto Total

| ÁREA | TIPO DE RIESGO | ASIGNACIÓN | PROBABILIDAD - FRECUENCIA | | | | IMPACTO - COSTO | | | | Observación del porque de la calificación de probabilidad e Impacto | Cláusula contractual en donde se regula el manejo del riesgo |
|--------------------|---|-----------------|---------------------------|--------------|--------------|------|-----------------|--------------|--------------|------|--|---|
| | | | Bajo | Medio - Bajo | Medio - Alto | Alto | Bajo | Medio - Bajo | Medio - Alto | Alto | | |
| | | | 0% - 5% | 5%-15% | 15%-30% | >30% | 0% - 5% | 5%-15% | 15%-30% | >30% | | |
| PREDIAL | Demoras en la disponibilidad de predios derivados de las actividades de gestión predial | Privado | | MB | | | | | MB | | Las características de los predios (la mayor parte son corredores ya existentes), el conocimiento de los usos del suelo, la tipología de los predios, la experiencia en adquisición predial y los mecanismos de saneamiento automático mitigan en parte este riesgo por lo que se asigna una probabilidad medio baja y un Impacto medio bajo. La variante de choachí, el tramo más afectado por predios, ha sido socializado (por DAA es el único que exige socialización). En aquellos casos que se ha visto predios complicados (por ejemplo en el de la fábrica Alpina o central eléctrica en Cáqueza) se han desafectado o se ha movido el trazado. | Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.2. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Preconstrucción, literal e, l Cláusula 4.5. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Construcción, literal n. Capítulo VII: Etapa Preoperativa - Gestión Predial: Cláusula 7.1. Generalidades de la Gestión Predial, literales a, b, c y d. Cláusula 7.3. Disposiciones especiales para el procedimiento de adquisición predial, literal f. Capítulo IX: Etapa de Operación y Mantenimiento y Etapa de Reversión: Cláusula 9.2. Obligaciones principales del Concesionario durante la Etapa de Operación y Mantenimiento, literal g. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario: literal viii. |
| | Sobrecostos por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas | Público-Privado | | | MA | | | | MA | | Si bien la mayor parte de los corredores ya existen, en su mayoría se trata de obras de Rehabilitación y Mejoramiento y que se ha llevado a cabo un Estudio detallado durante la estructuración donde se ha visitado la zona de forma exhaustiva, existe un nuevo trazado (variante de Choachí) por lo que se podrían presentar incrementos en el valor de la tierra. Se asigna una probabilidad y un impacto medio alto. | Capítulo VII: Etapa Preoperativa - Gestión Predial: Cláusula 7.2. Recursos para la adquisición de predios y compensaciones socioeconómicas, literales a, b, c. Capítulo XIII: Ecuación contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numeral vii. Cláusula 13.3: Riesgos asignados a la ANI, literal e. |
| Ambiental y Social | Demoras en la obtención de las licencias y/o permisos | Privado | | | MA | | | | MA | | Si bien durante la etapa de estructuración se ha realizado un importante número de trabajos, se han llevado a cabo adecuados planes de manejo social y ambiental y se ha mantenido una estrecha colaboración con ANLA, los antecedentes de demoras en otorgar las licencias hacen prever que el riesgo de demoras en la obtención de las licencias y/o permisos tenga una probabilidad medio alta. La demora de las licencias en la actividad propiamente dicha no causa impacto significativos en el valor de la licencia, pero causa un sobreplazo del tiempo de construcción por lo que el impacto sobre el proyecto es medio alto. | Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.2. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Preconstrucción, literal j y k Cláusula 4.5. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Construcción, literal f. Capítulo VIII: Etapa Preoperativa - Gestión Social y Ambiental, Redes: Cláusula 8.1. Gestión Social y Ambiental, literales a y b. Capítulo IX: Etapa de Operación y Mantenimiento y Etapa de Reversión: Cláusula 9.2. Obligaciones principales del Concesionario durante la Etapa de Operación y Mantenimiento, literal f y e. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numeral ix. |
| | Sobrecostos por compensaciones socio ambientales | Público-Privado | | | MA | | | | MA | | En la etapa de estructuración se ha valorado y presupuestado unas compensaciones por biodiversidad. Sin embargo al tratarse de una norma novedosa, es previsible que estas valoraciones estén sujetas a variación por lo que la probabilidad e impacto de este riesgo se asigna como medio alto. | Capítulo VIII: Etapa Preoperativa - Gestión Social y Ambiental, Redes: Cláusula 8.1. Gestión Social y Ambiental, literal c. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numeral ix. Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal g. |
| | Efectos desfavorables por decisiones de la entidad frente al movimiento o reubicación de casetas de peaje existentes, previstas en la estructuración. | Público | | | MA | | | B | | | Uno de los peajes no ha sido socializado (ubaque) y el de límite bogotá choachí, aunque lo ha sido, no se ha implantado aún por lo que se asigna una probabilidad medio alta. En los tramos que tienen casetas existentes, ya existe una cultura de pago y en general maduración de la ubicación de las mismas. El impacto en costo se estima bajo por la escasa proporción del coste de traslado sobre el coste total y porque se ha realizado un estudio de tráfico exhaustivo durante la estructuración. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal d y p. |
| | Efectos desfavorables por decisiones de la entidad frente a la imposibilidad de ubicación de casetas de peaje nuevas, previstas en la estructuración. | Público | | MB | | | | | | MB | Dos de las cinco casetas ya están instaladas (Cabaña y Patios). El peaje de límite Bogotá a Choachí ya ha sido socializado. Para el peaje de Sopó ya se ha iniciado el proceso de socialización del Proyecto (se hicieron socializaciones tanto en Calera como en Cáqueza) y no se han recibido requerimientos de socialización. Sólo en uno de los 5 peajes no se han iniciado proceso alguno de socialización por lo que el riesgo de imposibilidad de ubicación de casetas se limita a este peaje y en razón a ello la probabilidad se asigna en el rango medio bajo. El peaje de ubaque representa el 10,8% del Valor del Contrato, lo que según la escala de Valoración según Descripción de la Clasificación del Riesgo por Severidad e Impacto del CONPES 3714, representa un impacto medio bajo. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal d, p, o. |

| ÁREA | TIPO DE RIESGO | ASIGNACIÓN | Probabilidad | | | | Impacto | | | | Observación del porque de la calificación de probabilidad e impacto | Cláusula contractual en donde se regula el manejo del riesgo | |
|--------------|--|-----------------|--------------|-------------|-------------|------|---------|-------------|-------------|------|---|---|--|
| | | | Bajo | Medio -Bajo | Medio -Alto | Alto | Bajo | Medio -Bajo | Medio -Alto | Alto | | | |
| | Obras solicitadas por la autoridad ambiental, posteriores a la expedición de la licencia(s)/permiso(s) ambiental(es), por razones no imputables al concesionario | Público | | | MA | | | | | MB | | Existe cierta tendencia a solicitar obras adicionales por parte de las comunidades locales una vez que el proyecto se pone en marcha (probabilidad medio alta). Sin embargo los trabajos de gestión social previa, planes de manejo social, fortalecimiento de planes de atención a la comunidad, estimación y previsión de costos del mismo en la etapa de estructuración y la socialización del proyecto en varias de las zonas afectadas (Calera y Sopó) hace prever un impacto medio bajo. | Capítulo VIII: Etapa Preoperativa - Gestión Social y Ambiental, Redes: Cláusula 8.1. Gestión Social y Ambiental, literal f. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal h y p |
| | Invasión de derecho de vía | Privado | | | MB | | | | | B | | El concesionario tendrá la capacidad de controlar la invasión del derecho de vía por lo que la probabilidad de ocurrencia es baja. El impacto en sobrecostos se estima que sea menor que los costos de adquisición predial por lo que se le califica como bajo. | Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.2. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Preconstrucción, literal s y t. Cláusula 4.5. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Construcción, literal s y t. Capítulo IX: Etapa de Operación y Mantenimiento y Etapa de Reversión: Cláusula 9.2. Obligaciones principales del Concesionario durante la Etapa de Operación y Mantenimiento, literal o y n. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numeral xxi. |
| REDES | Sobrecostos por interferencia de redes | Público-Privado | | | MA | | | | | MA | | Se han identificado problemas de cierta relevancia en los sistemas de abastecimiento locales (agrupaciones de casas que hacen sus propios enganches) y con los acueductos (cuya localización es bastante compleja). Una vez puesta en marcha, el traslado existe cierto riesgo de no saber exactamente el estado y encontrar fallas ocultas. Por ello se asigna una probabilidad medio alta. Si bien el impacto en costo no es del todo relevante por el peso de esta partida sobre el CAPEX, el impacto en plazo puede llegar a ser muy relevante por poder afectar a la continuidad de la obra (impacto medio alto). Por otra parte, existe una probabilidad medio alta de no identificación de redes e impacto medio alto por deficiencias en la ubicación y características de los planos de las empresas afectadas y de las redes comunales de difícil ubicación y evaluación. | Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.2. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Preconstrucción, literal m. Cláusula 4.3. Principales obligaciones de la ANI durante la Fase de Preconstrucción, literal g. Cláusula 4.5. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Construcción, literal m. Cláusula 4.6. Principales obligaciones de la ANI durante la Fase de Construcción, literal i. Capítulo VIII: Etapa Preoperativa - Gestión Social y Ambiental, Redes: Cláusula 8.2. Redes, literales c y e. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numeral x. Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal i. |
| Diseño | Sobrecostos derivados de los estudios y diseños | Privado | Bajo | | | | | | | B | | Será responsabilidad del concesionario la realización de los estudios y diseños de detalle requeridos. Contrato llave en mano a precio cerrado con el contratista de obras. En todos los corredores se tiene perfectamente identificado el trazado y condiciones de diseño con lo cual no se esperan modificaciones o variaciones en el diseño de construcción, sus costos asociados y técnicas constructivas determinadas. Por tanto se asigna una probabilidad impacto bajos. | Capítulo VI: Etapa Preoperativa - Estudios y diseños: Cláusula 6.3.: Modificaciones y adecuaciones de los diseños, literal a. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numerales vi y xxiii. |
| | Sobrecostos por ajustes en diseños como consecuencia del trámite de licencias ambientales por razones no atribuibles al concesionario | Público | | | MB | | | | | MA | | En el proceso de estructuración se han considerado las limitantes socio-ambientales para definir un trazado que reduzca dichos impactos aunque según experiencias previas, este tipo de riesgo puede manifestarse con una probabilidad medio baja. Caso de materializarse su impacto podría ser medio alto. | Capítulo VIII: Etapa Preoperativa - Gestión Social y Ambiental, Redes: Cláusula 8.1. literal e. |
| | Sobrecostos en diseños por decisiones de la ANI | Público | | | MB | | | | | MB | | Son consecuencia de obras adicionales, las cuales, tradicionalmente, han venido siendo solicitadas en el país. No es un riesgo autónomo. Sin embargo, el riguroso proceso de estructuración permite la reducción de este riesgo (probabilidad medio baja) y los posibles impactos asociados a este (Impacto medio bajo) | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal S. |
| Construcción | Sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras | Privado | | | MB | | | | | MB | | Se han llevado a cabo durante la fase de estructuración estudios con un nivel de detalle importante. El concesionario podrá optimizar sus estudios, por lo que las probabilidades de sobrecostos no deben ser mayores a un rango medio bajo. No se trata de obras de gran complejidad por lo que el impacto se estima en un rango medio bajo. Además, el concesionario asumirá la totalidad de sobrecostos que se generen por la mayor cantidad de obras (contrato llave en mano a precio cerrado con el contratista de obras). | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral ii y v. |
| | Variación de precios de los insumos | Privado | | | MA | | | | | B | | El concesionario asumirá las variaciones en los precios de mercado de los insumos necesarios y deberá mantener indemne a la Agencia por sobrecostos en la explotación de fuentes de materiales. A pesar que se ha registrado cierta volatilidad histórica en los precios de estos insumos, en la estructuración financiera se ha contemplado el impacto de la inflación en el coste de las obras por lo que la probabilidad de ocurrencia se asigna en el rango medio alto. La obligación de un Contrato Llave en mano con el contratista de obra limita su impacto a un rango bajo. | Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.14. Fuentes de materiales. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral ii y v. |

| ÁREA | TIPO DE RIESGO | ASIGNACIÓN | Rango de Probabilidad | | | | | | | | Observación del porque de la calificación de probabilidad e Impacto | Cláusula contractual en donde se regula el manejo del riesgo | | | |
|---------------------------|--|------------|-----------------------|-------------|-------------|------|------|-------------|-------------|------|---|--|--|---|--|
| | | | Bajo | Medio -Bajo | Medio -Alto | Alto | Bajo | Medio -Bajo | Medio -Alto | Alto | | | | | |
| Operación y Mantenimiento | Mayores cantidades de obra para actividades de operación y mantenimiento | Privado | | MB | | | | | MB | | | El concesionario tiene la obligación de operar y mantener el corredor vial en las condiciones establecidas en el contrato y sus apéndices. En la fase de estructuración se han realizado estudios detallados de los planes de mantenimiento y refuerzos. Mayores tráficos a los previstos en el estudio de tráfico desarrollados durante la estructuración podrían generar la necesidad de ampliaciones por lo que el riesgo y el impacto se ubican en el rango medio bajo. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral iii y iv. | | |
| | Variación de precios de los insumos para actividades de operación y mantenimiento | Privado | B | | | | | | MB | | | El concesionario asumirá las variaciones en los precios de mercado de los insumos necesarios. A pesar de ser la etapa de explotación por un tiempo elevado (22 años desde la entrada en operación de la última Unidad Funcional), en la estructuración financiera se ha contemplado la revisión de los costos con la inflación. Adicionalmente, la revisión de los ingresos anualmente con inflación mitiga la probabilidad situándose en el rango bajo. El impacto se asigna en el rango medio bajo porque las actividades de refuerzo de firmes tiene un peso relevante en el costo total del proyecto. En la estructuración financiera se ha contemplado la dotación de una cuenta de reserva de mantenimiento mayor. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral iii y iv. | | |
| Comercial | Menores ingresos por disminución del recaudo de peajes | Público | | MB | | | | | | | A | El concesionario asumirá el riesgo de liquidez de las variaciones en volumen de tráfico. Si bien el VPIP se ha calculado teniendo en cuenta un escenario de tráfico prudente en base a los estudios realizados en la fase de estructuración, por lo que la probabilidad de que no se alcancen dichos ingresos se ubica en el rango medio bajo, en el caso de materializarse este riesgo el impacto sería alto puesto que afectaría al flujo de caja de la concesión y al servicio a la deuda. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal l y n. | | |
| | Menores ingresos derivados de evasión del pago de peajes | Privado | B | | | | | | | | B | Colaboración del Concesionario y autoridades públicas para evitar desvíos o vías alternas que evadan las estaciones de peaje. Las casetas de peaje o ya están instaladas con suficiente anterioridad o se ya prevé hacerlo, por lo que se asigna una probabilidad e impacto bajos. | Capítulo III: Aspectos económicos del contrato: Cláusula 3.14. Cuentas y subcuentas del Patrimonio Autónomo, literal l (iii) (2). Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.2. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Preconstrucción, literal r. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numeral xxiv. | | |
| | Menores ingresos derivados de elusión del pago de peajes | Público | B | | | | | | | | | B | Colaboración del Concesionario y autoridades públicas para evitar desvíos o vías alternas que eludan las estaciones de peaje. Las casetas de peaje o ya están instaladas con suficiente anterioridad o se prevé hacerlo por lo que se asigna una probabilidad e impacto bajos. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal q. | |
| Financiero | No obtención del cierre financiero | Privado | B | | | | | | | | | A | Se prevé que el Concesionario haga una gestión eficiente para obtener el cierre financiero. Libertad del privado de elegir el esquema de financiación. La probabilidad de que no lo obtenga se estima como baja ya que en la fase de oferta se prevé que contacte a entidades financieras para minimizar los riesgos de no obtención de la financiación. Caso de materializarse este riesgo, el impacto podrá ser alto (financiación vía recursos propios hasta la fecha límite según contrato y a partir de entonces penalizaciones y caducidad del mismo). | Capítulo III: Aspectos económicos del contrato: Cláusula 3.8. Cierre financiero, literal a. Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.2. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Preconstrucción, literal a. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: | |
| | Alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la variación en las variables del mercado o condiciones del proyecto | Privado | B | | | | | | | | | MB | El plazo entre la presentación de la oferta y el cierre financiero es inferior al año. Muchos de los proyectos se financiarán con préstamos puente cuyos cierres son más cortos por lo que la probabilidad se asigna como baja. El impacto es medio bajo porque se prevé la financiación del proyecto con un nivel de apalancamiento alto. | Capítulo III: Aspectos económicos del contrato: Cláusula 3.7. Obligación de financiación, literal a. Capítulo IV: Etapa Preoperativa - Generalidades: Cláusula 4.2. Principales obligaciones del Concesionario en Fase de Preconstrucción, literal a. Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, numeral xi. | |
| | Insuficiencia de recursos para el pago de la interventoría por razones no atribuibles al concesionario | Publico | | | | MA | | | | | | | MB | Los costos de interventoría han sido estimados en fase de estructuración con ofertas indicativas por lo que la probabilidad de variación al alza de estos costos para el concesionario pudiera ser medio alta. No se trata de cantidades relevantes por lo que variaciones en las mismas tendría un impacto medio bajo. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal m. |
| Liquidez | Liquidez en el recaudo de peajes | Privado | | MB | | | | | | | | MA | Los efectos favorables o desfavorables de la variación del tráfico durante la vida del Proyecto, respecto de la liquidez del Recaudo de Peaje únicamente. El VPIP ha sido estimado en función del estudio de tráfico realizado en la fase de estructuración. La probabilidad de variaciones del tráfico real sobre el tráfico estimado se sitúa en el rango medio alto. El impacto de la disminución del tráfico, que afecta al cash flow anual del concesionario, se sitúa en el rango medio bajo, ya que este efecto sólo afecta al ingreso de peaje del proyecto (el cual representa el 39,5% del ingreso total). | Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral xix | |
| | Riesgo de liquidez general | Privado | B | | | | | | | | | | A | Riesgo de liquidez general excluyendo el generado por la variación del tráfico. En base a las previsiones macroeconómicas del Gobierno, no se prevén escenarios de caída de la liquidez general del país que pudiesen afectar las vigencias futuras y al recaudo de peajes por lo que la probabilidad se sitúa en el rango bajo. Sin embargo, su impacto, caso de materializarse sería alto. | Cláusula 13.2 Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral xi |
| Cambiarío | Variaciones del peso frente a otras monedas | Privado | | | | MA | | | | | | | B | Salvo por el porcentaje del componente en dólares de las vigencias futuras que se solicite, en línea con lo establecido en la parte especial del contrato con relación a la forma de cálculo del aporte de la porción en dólares por parte de la ANI. Teniendo en la reciente depreciación del peso colombiano y las variaciones históricas, la probabilidad de variación se sitúa en rango medio alto. Sin embargo, dado que los concesionarios tratarán de casar ingresos con pagos en la misma moneda, su impacto se sitúa en el rango bajo. | Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral xvii |

| ÁREA | TIPO DE RIESGO | ASIGNACIÓN | Nivel de Probabilidad | | | | Nivel de Impacto | | | | Observación del porque de la calificación de probabilidad e impacto | Cláusula contractual en donde se regula el manejo del riesgo | | |
|--------------|--|------------|-----------------------|--------------|--------------|------|------------------|--------------|--------------|------|---|---|---|--|
| | | | Bajo | Medio - Bajo | Medio - Alto | Alto | Bajo | Medio - Bajo | Medio - Alto | Alto | | | | |
| Regulatorio | Compensaciones por nuevas tarifas diferenciales | Público | | MB | | | | | MB | | | El escenario de tráfico considerado para estimar las VPIP tienen en cuenta las tarifas diferenciales en las dos casetas existentes y en dos de las tres nuevas (en la tercera, la de Ubaque, no se prevé la instauración de tarifas diferenciales puesto que la mayor parte del tráfico con origen en Ubaque tiene destino Bogotá y no está afectado por el cobro de este peaje, que está al sur). Por ello la probabilidad se sitúa en el rango medio bajo. En el caso que se eliminasen las tarifas diferenciales, el impacto se estima como medio bajo ya que si bien ANI debería indemnizar a los municipios, el Concesionario previsiblemente alcanzaría antes el VPIP. En cualquier caso el volumen de los ingresos diferenciales es bajo respecto a los ingresos totales de peaje. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal n). | |
| | Cambio en normatividad (Tecnología de recaudo electrónico de peajes) | Público | | | MA | | | | MB | | | Las tecnologías de recaudo se encuentran en desarrollo para su implementación y vienen siendo promovidas por el viceministerio de transportes de manera importante por lo que la probabilidad de un cambio en la normatividad es medio alta. En relación a la magnitud del proyecto y a que estos cambios no podrán modificar la infraestructura ya construida, su impacto se prevé medio bajo. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal f. | |
| | Cambio en normatividad | Privado | | | MA | | | | | MB | | | Teniendo en cuenta los cambios normativos históricos y la duración de la concesión (25 años), la probabilidad de un cambio normativo en los próximos años es medio alta. Está previsto a corto plazo un cambio en la normativa contable. Caso de materializarse su impacto podría establecerse como medio bajo puesto que afectaría a la rentabilidad del concesionario. | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literal a), numeral xxv. |
| Fuerza Mayor | Fuerza mayor en la adquisición predial ocasionada por eventos eximentes de responsabilidad | Público | B | | | | | | | | A | La identificación y caracterización de los predios, el plazo otorgado para decretar la fuerza mayor y el hecho de que sea un evento no previsible, permiten concluir en los más bajos niveles de probabilidad. Sin embargo, caso de materializarse su impacto sería alto porque afectaría a la programación de la obra. | Capítulo VII, Fase de Preconstrucción - Gestión Predial. Cláusula 7.4. Fuerza mayor predial. Capítulo XIII, Cláusula 13.3 Riesgos de la ANI, literal f. | |
| | Costos ocultos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por eventos eximentes de responsabilidad | Público | B | | | | | | | | A | | Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de Riesgos Cláusula 13.3 Riesgos ANI. Literal a. Capítulo XIV. Evento eximente de responsabilidad e Indemnidades Cláusula 14.1. Evento eximente de responsabilidad, literal h, numeral ii y iii. | |
| | Fuerza mayor por demoras en más de un 150% del tiempo máximo establecido por la ley aplicable para la expedición de la licencia ambiental, por causas no imputables al | Público | | | MB | | | | | | MA | | La probabilidad debe ser más baja que para el riesgo de obtención de licencia medio ambiental puesto que se exige un mayor plazo y por tanto se asigna en el rango medio bajo. El impacto es igual que el riesgo de demora en la obtención de licencias medioambientales, esto es, medio alto. | Capítulo VIII: Etapa preoperativa - Gestión social y ambiental, redes: Cláusula 8.1 Gestión Social y Ambiental, literal e. |
| | Fuerza mayor por interferencia de redes en el corredor considerado como evento eximente de responsabilidad | Público | B | | | | | | | | | A | Las consultas y análisis desarrollados en el proceso de estructuración y en los estudios a cargo del concesionario, así como el plazo contemplado para decretar la fuerza mayor minimizan este riesgo a una probabilidad baja. Caso de materializarse su impacto sería alto porque podría afectar a la programación de la obra. | Capítulo VIII: Etapa preoperativa - Gestión social y ambiental, redes: Cláusula 8.2. Redes, literal i). Capítulo XIV: Evento eximente de responsabilidad e indemnidades: Cláusula 14.1. Evento eximente de responsabilidad, literal b). Capítulo XIII: Ecuación Contractual y Asignación de riesgos: Cláusula 13.3. Riesgos de la ANI, literal j). |
| | Eventos Asegurables | Privado | B | | | | | | | | | B | Se revisaron los parámetros de asegurabilidad y de acuerdo con lo establecido en el contrato, el contratista tiene la obligación de asegurarse a través de las pólizas y garantías para esta clase de eventos. Impacto cubierto por la póliza del seguro | Capítulo XIII, Ecuación contractual y asignación de riesgos: Cláusula 13.2. Riesgos asignados al Concesionario, literales xvi y xxii |
| | Eventos No Asegurables | Público | B | | | | | | | | | A | Se refieren de manera exclusiva al daño emergente derivado de los actos de terrorismo, guerras o eventos que alteren el orden público, hallazgos arqueológicos, de minas o yacimientos, entre otros. Dada la naturaleza de estos riesgos, y teniendo en cuenta que en parte de ellos el concesionario podría acometer algún tipo de acciones correctoras, los eventos asociados a este riesgo se consideran con baja probabilidad de ocurrencia. Sin embargo en caso de materializarse su impacto sería alto. | Capítulo XIV, Fuerza Mayor e Indemnidades. Cláusula 14.1 Evento Eximente de Responsabilidad. Literal i. |