



**ALCALDIA MAYOR
BOGOTA D.C.**

**Instituto
DESARROLLO URBANO**



**“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR
FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN
CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-
CUNDINAMARCA.”**

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**
CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021

Instituto de Desarrollo Urbano

**INFORME 2: REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI
COMPONENTE RIESGOS**


VERSION 2

BOGOTÁ, 2022 – mayo 12

REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI
CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 0	03/03/22	Elaboración Inicial	11
Versión 1	22/03/22	Atención Observaciones Interventoría	11
Versión 2	12/05/22	Atención Observaciones IDU	14
Ruta almacenamiento			
Y:\P1674 Regiotram SUR diseños\9.Trabajo\1.Tecnico\Informe 2. RAI\OBSERVACIONES IDU			

EMPRESA CONTRATISTA

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
	URDANETA URDANETA CARLOS JOSE <small>Firmado digitalmente por URDANETA URDANETA CARLOS JOSE Fecha: 2022.06.09 16:17:30 -05'00'</small>	OSCAR ANDRES RICO GOMEZ <small>Firmado digitalmente por OSCAR ANDRES RICO GOMEZ Fecha: 2022.06.09 16:21:52 -05'00'</small>
Luz Elena Paternina Especialista en Evaluación de Riesgos	Ing. Carlos Urdaneta Coordinador de Consultoría	Ing. Oscar Rico Director de Consultoría

EMPRESA INTERVENTORA

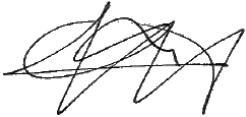


REVISADO POR:	AVALADO POR:	APROBADO POR:
		
Mauricio Orlando Castro Especialista en Evaluación de Riesgos	Ing. Diotima Preciado Coordinador de Interventoría	Ing. Abraham Palacios Director de Interventoría

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
1. DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO	4
2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO	5
3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA	7
3.1. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS.....	7
4. ASPECTOS RELEVANTES.....	9



LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localización del Corredor Férreo del Sur	5
Figura 2. Esquema General – Sistemas Regiotram.....	6

INTRODUCCIÓN

Este documento contiene la recopilación, revisión, verificación y análisis de información secundaria para el proyecto que tiene como objeto “ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA”, cumpliendo así con el entregable correspondiente según Anexo Técnico No 1 donde se describe

“[e]l alcance se enfoca a la ejecución de actividades encaminadas a la recolección de información secundaria y primaria, de ser necesario, para hacer la caracterización desde las diferentes disciplinas de orden técnico, conducente a evaluar las alternativas de trazado del corredor férreo del sur”

Como referencia básica para el desarrollo del presente informe se toma lo expuesto en los documentos suministrados (Estudios previos IDU-CMA-SGDU-061-2021 y Anexo Técnico No 1), donde se mencionan los diferentes procesos previos realizados, que contienen los antecedentes para el actual estudio.

1. DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO

Enmarcados en el contexto del Plan de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, adoptado mediante Acuerdo del 11 de junio de 2020, el cual contempla en su artículo 15, el Programa 50. Red de metros que consiste en: “Definir la red de metros como el eje estructurador de la movilidad y de transporte de pasajeros en la ciudad, mediante el avance del ciclo de vida del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB – Tramo 1 y realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la Fase 2 de la PLMB. Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur”, el IDU, adelantó la contratación de LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA.

El INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU mediante RESOLUCIÓN NÚMERO 007702 DE 2021 DEL VEINTE (20) DEL MES DE DICIEMBRE DE 2021, adjudicó el proceso de Concurso de Méritos Abierto No. IDU-CMA-SGDU-061-2021, al proponente CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA, integrado por ARDANUY SUCURSAL COLOMBIA con NIT 900.517.810-4 (50% de participación), ARDANUY COLOMBIA SAS con NIT 900.616.686-1 (50% de participación), por un valor de CINCO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL

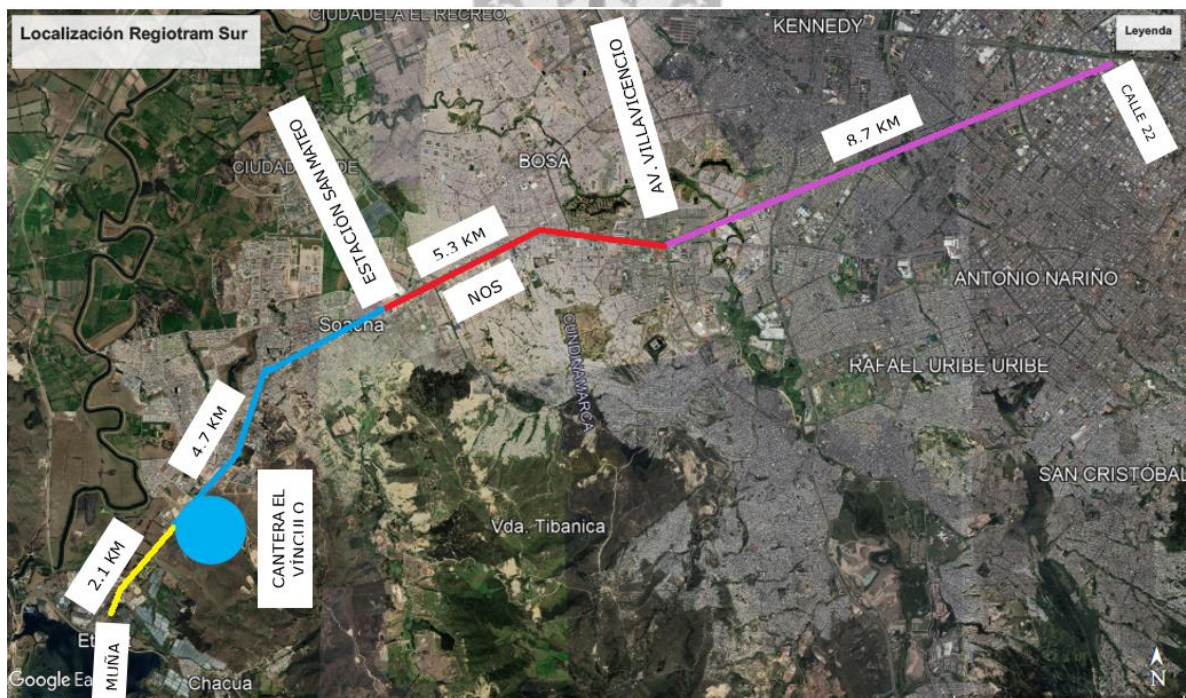
CUATROCIENTOS ONCE PESOS M/CTE (5.789.756.411,00), incluido IVA y demás impuestos y costos directos e indirectos a que haya lugar.

2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto por desarrollar se localiza en la región Bogotá – Cundinamarca, y corresponde al recorrido de corredor férreo del sur, propiedad del Instituto Nacional de Vías, y cuya titularidad señala que el TRAMO FERREO BOGOTÁ – EL SALTO (CORREDOR DEL SUR) fue transferido por la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVÍAS al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante la Escritura Pública No. 2380 otorgada el 11 de septiembre de 2007 en la Notaría 59 del Círculo de Bogotá.

Este proyecto por sus características impacta de manera positiva la población asentada en corredor de influencia Bogotá – Soacha, de tal manera que el Regiotram del Sur prevé con 15 estaciones extender la línea hasta el embalse del Muña, donde existe una zona de industria pesada y de equipamientos importantes, y a futuro con la planta de tratamiento de Canoas, es el punto ideal para localizar el Centro de Intercambio Modal (CIM).¹

Figura 1. Localización del Corredor Férreo del Sur



Fuente: Anexo 1. Anexo Técnico -Elaboración DTP-IDU

El proyecto de Regiotram del Sur en el Distrito, deberá conllevar al mejoramiento de las condiciones urbanas de las áreas aledañas al trazado ferroviario y se prevé que podrá tener

¹1.2. Localización -Anexo 1 Anexo técnico

11 estaciones dentro del perímetro urbano de Bogotá y 4 estaciones en el área de la sabana sur de Bogotá, completando una longitud cercana a los 18 kilómetros de extensión, en cinco localidades del distrito:

- Los Mártires, Puente Aranda, Kennedy, Ciudad Bolívar y Bosa

Igualmente se contextualiza la ubicación del proyecto de manera general dando del esquema general de Regiotram y su integración con otros proyectos de naturaleza similar.

Figura 2. Esquema General – Sistemas Regiotram



3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

3.1. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS

Para la elaboración de la matriz de riesgos del proyecto se tendrán en cuenta las siguientes fuentes bibliográficas, que constituyen la base legal para el desarrollo del análisis de riesgos, particularmente para contratos de concesión regidos por la Ley 80 de 1993, tal como se indica a continuación:

- Constitución Política de 1991. La Constitución es la norma de normas, en ella se consignan los derechos, las garantías y los deberes de los ciudadanos colombianos y el del Estado. Desde el enfoque de la contratación pública, la constitución establece principios aplicables a esta materia como por ejemplo los principios de democracia, participación, solidaridad, prevalencia del interés general, y pluralismo, los cuales se ven reflejados al momento de la estructuración de los procesos contractuales.
- Ley 80 de 1993. Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Es el marco normativo en materia de contratación, establece los principios rectores (transparencia, economía y responsabilidad) que deben ceñirse en la elaboración de cualquier proceso contractual público.
- Ley 185 de 1995 en lo previsto en el artículo 22.
- Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
- Ley 448 de 1998. Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público.
- Decreto 423 de 2001. Compilado en el Decreto 1068 de 2015, que reglamenta la Ley 448 de 1998 y el artículo 22 de la Ley 185 de 1995 con relación a las disposiciones del Régimen de las Obligaciones Contingentes de las Entidades Estatales, de la política de riesgo contractual del Estado, del Fondo de Contingencias contractuales de las Entidades Estatales - FCEE, de la operación del fondo de contingencias, de la valoración de contingencias y de la responsabilidad por el incumplimiento del Régimen.
- Ley 819 de 2003. Ley de transparencia y responsabilidad fiscal. Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

- Ley 1150 de 2007. Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.
- Ley 1473 de 2011. Por medio de la cual se establece la regla fiscal y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 3656 de 2012: Establece la metodología para el cálculo del Comparador Público - Privado del Departamento Nacional de Planeación.
- Ley 1955 de 2019. Plan Nacional de Desarrollo. Artículo 90. Aprobación y Seguimiento de la Valoración de las Contingencias. Adiciónese un párrafo al artículo 6° de la Ley 448 de 1998.
- Decreto 438 del 28 de abril del 2021.
- Documentos Conpes:
 - o Conpes 3107 de 2001 del 3 de abril de 2001. Política de manejo de riesgo contractual del estado para procesos de participación privada en infraestructura.
 - o Conpes 3133 de 2001 del 3 de septiembre de 2001. Modificaciones a la Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura Establecida en el Documento Conpes 3107 de abril de 2001.
 - o Con 3714 del 01 de diciembre de 2011. Del Riesgo Previsible en el Marco de la Política de Contratación Pública.
 - o Conpes 3961 de 2019. Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación.
 - o Conpes 4047 de 2021. Lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos férreos de carga con participación privada en el País. Este documento Conpes actualizó lo señalado en los documentos 3107 y 3133, determinando los lineamientos para la asignación de riesgos para proyectos férreos de carga en el país.
 - o Resolución 4859 del 23 de diciembre de 2019. Por la cual se establecen las metodologías para la valoración de obligaciones contingentes y el cálculo de los aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales por concepto de las obligaciones contingentes adquiridas por contratos estatales. “Metodología

de Valoración de Obligaciones Contingentes para Proyectos de Infraestructura – El Caso Colombiano”.

4. ASPECTOS RELEVANTES

Desde principios de la década de los 90, la nación ha venido implementando políticas para la introducción de esquemas de participación público privada en diversos sectores², cuenta con una regulación especializada en el sector eléctrico, telecomunicaciones, salud y agua potable y saneamiento básico. Sectores con una institucionalidad robusta, que ha permitido un amplio desarrollo, ceñido a los lineamientos de las respectivas comisiones reguladoras, vigilados y controlados por superintendencias, así como algunas entidades de planeación sectorial, lo cual ha permitido la profundización de sus mercados como en el caso del eléctrico y telecomunicaciones. Recientemente, para el sector transporte se han implementado cambios institucionales introduciendo instancias reguladoras y de planeación, lo que redundará en un mayor desarrollo para el sector.

Una vez promulgada la Ley 1508 de 2012 (Ley de APPs), se llevó a cabo la adjudicación del Programa de vías de Cuarta Generación (Programa 4G) cuyo objetivo era mejorar la competitividad del país a través de la provisión de infraestructura de transporte para reducir la brecha de infraestructura vial frente a los países de la región y los demás socios comerciales. El fortalecimiento institucional que evidenció el sector de transporte durante inicios de la década pasada al establecer el marco legal para vincular al sector privado como socio estratégico en el desarrollo de distintos sectores que requieren de grandes capitales para el desarrollo de proyectos para acometer obras de infraestructura. Con la promulgación de la Ley de APPs y se estableció un marco para diseñar un nuevo esquema de retribución, lo que permitió evolucionar en la gestión de riesgos durante la ejecución de proyectos, es por ello que para el sector carretero se emitió el documento Conpes 3760 de 2013.

El documento Conpes 3760 de 2013, denominado Programa 4G, contempló la distribución explícita de riesgos entre el concesionario y el concedente (lado público) de tal forma que la rentabilidad del privado dependiera la buena gestión en el control de los mismos. Dicho programa estuvo conformado por 19 proyectos de iniciativa pública, adjudicados en una primera fase entre 2013 y 2015, cuya remuneración supera Col\$80 billones de diciembre

² Cambios normativos a partir de la Constitución de 1991, que permitieron la introducción de reformas en diversos sectores de la economía. La Constitución es la norma de normas, en ella se consignan los derechos, las garantías y los deberes de los ciudadanos colombianos y el del Estado. Desde el enfoque de la contratación pública, la constitución establece principios aplicables a esta materia como por ejemplo los principios de democracia, participación, solidaridad, prevalencia del interés general, y pluralismo, los cuales se ven reflejados al momento de la estructuración de los procesos contractuales. Resaltan algunos artículos relacionados directamente con ella; por ejemplo, el artículo 83, refiere que: “las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas”.

de 2020, sin contar alrededor de 8 iniciativas privadas que durante ese mismo período fueron adjudicadas.

La evolución que se ha generado en materia de riesgos a partir del Programa 4G, sirvió de base para lo que hoy se denomina quinta generación de concesiones viales y así mismo para determinar los lineamientos de política para el subsector de transporte férreo de pasajeros, que sin duda la estructuración de la Primera Línea de Metro de Bogotá, representó un hito importante.

Como complemento de las políticas en materia de riesgos, a mediados de 2019 se expidió el Conpes 3961 enfocado en el transporte férreo de pasajeros, éste permitió la estructuración y adjudicación de dos de los proyectos de infraestructura más relevantes del país para el transporte masivo de pasajeros, como son: (i) la línea uno del Metro de Bogotá y, (ii) la línea de RegioTram de Occidente.

De igual forma la política de riesgos contractual para la ejecución de proyectos con participación público privada, ha venido adaptándose a los nuevos requerimientos, en especial a partir de la expedición de la Ley 1508 de 2012 como ya lo mencionamos, reguló el esquema de participación público privada, tal como lo señala el documento Conpes 4047 de 2021 Lineamientos de Política de Riesgo Contractual del Estado para Proyectos de Sistemas Férreos de carga con Participación Privada en el País, siendo éste el documento de lineamientos del Consejo de Política Económica y Social – Conpes más reciente en materia ferroviaria.

Cabe indicar que la evolución de los lineamientos de política de riesgo contractual, en punto del modo ferroviario, corresponde como lo señala el documento Conpes 4047 “a las modificaciones hechas mediante (i) el Documento CONPES 3760 Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas; cuarta generación de concesiones viales, aprobado en 2013, posteriormente modificado por el Documento CONPES 3800, aprobado en 2014; (ii) el Documento CONPES 3807 Modificación al Documento CONPES 3107 “Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura”, aprobado en 2014 y reemplazado por el Documento 4000 Lineamientos de política de riesgo contractual del Estado para proyectos aeroportuarios con participación privada, aprobado en 2020; (iii) el Documento CONPES 3961 Lineamientos de política de Riesgo Contractual del Estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación, aprobado en 2019, y (iv) el Documento CONPES 4028 Lineamientos de política de riesgo contractual del Estado para proyectos de infraestructura en vías fluviales y canales navegables con participación privada, aprobado en 2021.”.

Así mismo, aunque no hace parte del alcance de la presenta consultoría, es relevante indicar que el Decreto 1082 de 2015, señala en el “Artículo 2.2.2.1.6.1. Valoración de obligaciones contingentes. (Modificado por el artículo 14 del Decreto 438 del 28 de abril del 2021) Una vez la entidad estatal competente haya realizado las consultas a terceros y autoridades competentes de las que trata el artículo 16 de la Ley 1508 de 2012 y previo a

la evaluación de viabilidad de la propuesta en etapa de factibilidad, la entidad estatal competente presentará para aprobación de la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público o quien haga sus veces en el orden territorial acorde con lo estipulado en la Ley 448 de 1998, el análisis de obligaciones contingentes junto con su respectiva valoración, de acuerdo con el procedimiento de que trata el presente Título y con base en los lineamientos estipulados por la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público o quien haga sus veces en el orden territorial, y en los términos definidos en la Ley 448 de 1998.”

Ahora bien, en punto del alcance del presente Informe y en concordancia con lo señalado respecto de la política de riesgos para proyectos de infraestructura, en especial para proyectos férreos de pasajeros, y en línea con la descripción metodológica presentada en el plan de trabajo, en cada una de las fases del componente de riesgos se tomará de base los lineamientos de política para la elaboración de la matriz de riesgos, cuyo avance se encuentra definido para el entregable de la Etapa 3, sin embargo, a continuación indicamos las áreas de riesgo objeto de análisis, en línea con el documento Conpes 3961 de 2019, así:

ÁREA	TIPO DE RIESGO
COMERCIAL	Efectos favorables y desfavorables sobre los ingresos generados por el proyecto derivado del número real de pasajeros que utilicen el sistema de transporte férreo.
	Efectos favorables y desfavorables sobre los ingresos generados por los proyectos derivados del recaudo efectivo de las tasas y cargos aplicables por el uso de la infraestructura.
	Variación en los ingresos de explotación comercial, diferentes a tarifas.
	Evasión
	Fraude
DISEÑO	Efectos favorables y desfavorables sobre los costos, plazos y cantidades de obra, derivados de la elaboración inicial, modificaciones o ajustes de los estudios y diseños del proyecto
CONSTRUCCION	Efectos favorables o desfavorables sobre los costos y plazos de la construcción y puesta en funcionamiento de las obras.

ÁREA	TIPO DE RIESGO
	Efectos favorables o desfavorables sobre la provisión, instalación y puesta en funcionamiento de los equipos del proyecto, incluyendo el material rodante.
	Material Rodante
PREDIAL	Gestión Predial
	Adquisición Predial
AMBIENTAL, SOCIAL Y DE PATRIMONIO CULTURAL	Efectos favorables y desfavorables asociados con los costos y sobrecostos efectivos de la obtención y cumplimiento de todas las licencias, permisos o autorizaciones de carácter ambiental, así como los permisos para la utilización o la intervención en bienes de interés cultural (BIC) necesarios para el proyecto ⁵⁰ .
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	Interfase
	Riesgo de operación y mantenimiento
CAMBIARIO	Variación en los ingresos de explotación comercial, diferentes a tarifas
ECONÓMICOS	Efectos favorables y desfavorables derivados de la variación de los indicadores económicos colombianos o de los países de donde sea originario el inversionista privado o sus accionistas
FINANCIERO Y DE LIQUIDEZ	Efectos favorables y desfavorables derivados de la no obtención de los montos de financiación requerida

ÁREA	TIPO DE RIESGO
	<p>Efectos favorables y desfavorables derivados de las condiciones de financiación, es decir, los costos efectivos de la consecución de la financiación necesaria para el proyecto, en términos de montos, plazos, intereses y comisiones</p> <p>Efectos de la composición de las fuentes de financiación del inversionista privado; la variación del monto de financiación necesario para la ejecución del contrato y; los efectos favorables o desfavorables respecto de la liquidez en general</p> <p>Insuficiencia de recursos para el pago de la interventoría por razones no atribuibles al concesionario.</p>
DE CAMBIO REGULATORIO	<p>Efectos favorables y desfavorables derivados de la variación del ordenamiento jurídico con posterioridad al cierre del plazo para recepción de la oferta del inversionista privado dentro del proceso de selección</p> <p>Efectos económicos para el inversionista privado derivados de modificaciones de normas de carácter legal o actos administrativos que modifiquen las normas aplicables vigentes a cada contrato por medio de las cuales: (i) se creen o eliminen tributos con posterioridad al cierre del plazo para la recepción de las ofertas, (ii) se modifiquen los elementos de los tributos existentes con posterioridad al cierre del plazo para la recepción de las ofertas</p>
FUERZA MAYOR	<p>Eventos eximentes de responsabilidad corresponden a cualquier evento⁶⁰, circunstancia o combinación de eventos o circunstancias fuera del control razonable de la parte que lo invoca, que afecte en forma sustancial y adversa el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato respectivo, respecto de las cuales se invoca; después de haber efectuado todos los actos razonablemente posibles para evitarlo.</p>

Si bien el documento Conpes 3961, no señala como un área específica el riesgo de redes, consideramos que el mismo debe ser trado como un área de riesgo independiente dada la característica urbana que representa el Tren del Sur, es por ello que se tendrá en cuenta el desarrollo en dos competencias tal como se indica a continuación:

REDES	Gestión del traslado, intervención o protección de redes
	Intervención, protección / Traslado de Redes

Las áreas de riesgos indicadas en las matrices precedentes, contemplarán en el Entregable de la Etapa 4 las conclusiones y demás aspectos relevantes a tener en cuenta para la futura estructuración de riesgos en etapa de factibilidad, cuando así se disponga.

De los diferentes componentes técnicos se podrán identificar aspectos relevantes asociados a los riesgos para el área predial, ambiental, redes, social, entre otros que puedan afectar el desarrollo del proyecto en etapas siguientes. De igual forma se detallarán todos aquellos elementos que puedan incidir en otros riesgos relacionados con los diseños, la construcción, el material rodante, los ingresos, la financiación, elementos económicos, macroeconómicos, cambiarios, regulatorios, entre otros que puedan afectar el desarrollo del proyecto.

De acuerdo con lo anterior, en lo que respecta al proyecto “LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA”, adjudicado por el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU mediante RESOLUCIÓN NÚMERO 007702 DE 2021 DEL VEINTE (20) DEL MES DE DICIEMBRE DE 2021, en el marco del proceso de Concurso de Méritos Abierto No. IDU-CMA-SGDU-061-2021, comporta respecto del componente de riesgos la identificación, tipificación, estimación y asignación de los riesgos que se puedan materializar en la ejecución de proyecto.

19. CAC-SGC-RIE-INF.RAI-01-v.2








Riesgos_aprobacion interv

Final Audit Report

2022-06-10

Created:	2022-06-10
By:	Mauricio Castro (mauricastro2@hotmail.com)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAPzEQJn0U7djiwYC9HNeBkkSGdKFrpGVf

"19. CAC-SGC-RIE-INF.RAI-01-v.2 Riesgos_aprobacion interv" History

-  Document digitally presigned by URDANETA URDANETA CARLOS JOSE
2022-06-09 - 9:17:30 PM GMT
-  Document digitally presigned by OSCAR ANDRES RICO GOMEZ (MARIO.SUAREZ@ARDANUY.COM)
2022-06-09 - 9:21:52 PM GMT
-  Document created by Mauricio Castro (mauricastro2@hotmail.com)
2022-06-10 - 4:45:55 PM GMT
-  Document emailed to Mauricio Castro (mcastro@finrisks.co) for signature
2022-06-10 - 4:46:38 PM GMT
-  Email viewed by Mauricio Castro (mcastro@finrisks.co)
2022-06-10 - 4:47:16 PM GMT
-  Document e-signed by Mauricio Castro (mcastro@finrisks.co)
Signature Date: 2022-06-10 - 4:48:02 PM GMT - Time Source: server
-  Agreement completed.
2022-06-10 - 4:48:02 PM GMT