



Marco de Referencia del Bono y Préstamo Social

Segunda Calzada Rumichaca – Pasto





CONCESIÓN
Rumichaca
Pasto

CONTENIDO

01

INTRODUCCIÓN

1. Generalidades del Proyecto

08

Etapas del Proyecto

09

Peaje, categorías y tarifas

12

Historial de Tráfico

17

2. Aproximación a la
Sostenibilidad

25

3. Fundamento de la Emisión
y el Prestamo

27

4. Alineamiento con los
Principios de los Bonos y
Prestamos Sociales

29

4.1. Uso de los Fondos

31

4.2. Proceso para la Evaluación
y Selección de Proyectos

47

4.3. Manejo de los Fondos

49

4.4. Reporte

51

5. Opinión de Segunda Parte

TABLAS

05

1. Subdivisión contractual del Proyecto

11

2. Tarifas 2021.
Estación de Peaje “El Placer”

11

3. Categorías vehiculares

12

4. Reducción porcentual por categoría en Estación de Peaje “El Placer”

13

5. Tráfico total y promedio diario anual 2020 - 2021

29

6. Proyectos elegibles y contribución a los ODS

30

7. Aplicación de los recursos de Refinanciamiento

37

8. Objetivos sociales

38

9. Indicadores sociales, metas y mecanismos de verificación

FIGURAS

03

1. Localización del proyecto

04

2. Contexto estratégico del proyecto

07

3. Subdivisión contractual del proyecto



INTRODUCCIÓN

GENERALIDADES DEL PROYECTO

El 11 de septiembre de 2015, el gobierno colombiano, actuando a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (“ANI”), celebró un contrato de concesión con la Concesionaria Vial Unión del Sur S.A.S. (el “Concesionario”) para financiar, construir, rehabilitar, mejorar, operar y mantener aproximadamente 83 kilómetros del corredor Rumichaca – Pasto (“el proyecto”) por un término inicial de 25 años¹.

El Proyecto es una Iniciativa Pública (“IP”) dentro de la segunda ola del Programa 4G (programa de cuarta generación lanzada por el Gobierno de Colombia en 2015 con el objetivo de reducir el déficit de infraestructura vial de Colombia agregando un estimado de 4,893 kilómetros en carreteras recién construidas o rehabilitadas). Históricamente, uno de los cuellos de botella para el desarrollo económico de Colombia ha sido la falta de una red vial integral y bien mantenida que impide que la población rural se conecte con el resto del país. La infraestructura vial de Colombia se encuentra entre las más desactualizadas del mundo. Según el Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial de 2019, Colombia ocupa el puesto 104 entre 141 países en términos de calidad de infraestructura vial. Los Proyectos 4G pretenden cerrar la brecha de infraestructura fomentando la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de carreteras en todo el país y brindar a la población de Colombia un mejor acceso a los servicios públicos y oportunidades de empleo adicionales, facilitando así el

crecimiento económico en toda Colombia. A partir de 2018, el gobierno colombiano esperaba inversiones en el Programa 4G para reducir los costos de transporte en un 20% y reducir el tiempo de viaje en un 30%, al tiempo que agrega 120,000 empleos en el pico de construcción.

A julio de 2021 el gobierno colombiano ha solicitado y adjudicado públicamente 21 proyectos 4G de iniciativa pública (incluido este proyecto) y nueve proyectos 4G de iniciativa privada y el primer proyecto de 5G o de quinta generación. A julio de 2021, 25 de los 29 Proyectos 4G se encuentran en etapa de construcción.

El Proyecto Rumichaca – Pedregal – Pasto, hace parte del Corredor 3 “Santander de Quilichao – Chachagüí – Pasto – Rumichaca”, el cual, pertenece al Grupo 1 Centro – Sur de actuaciones y forma parte de la Segunda Ola de la Cuarta Generación de Concesiones promovidas por la ANI para su licitación bajo el modelo de contrato Asociaciones Público-Privadas (“APP”). Se encuentra al sur de Colombia en la frontera con el Ecuador y corresponde a la ruta 25 Troncal de Occidente, Tramo 01, en el departamento de Nariño, con una longitud de 83 Km aproximadamente.

El punto de inicio del Corredor Concesionado es el estribo norte del Puente Internacional Rumichaca PR0+0040 (Punto de Referencia dentro de la ruta nacional correspondiente, asignada en orden de las abscisas del proyecto) y su punto final en la Calle 12 de Pasto en el PR 83+0000 de la Ruta 2501, el Proyecto en su inicio transcurre por la vía 25NRC que corresponde a la Variante de Ipiales, se incluye el Intercambiador Catambuco.

El Sector entre Rumichaca PR0+040 e Intercambiador sur de Ipiales PR0+0900, corresponde a una doble calzada de tres carriles cada una y su construcción fue ejecutada por INVIAS y entregada a la ANI para su Operación y Mantenimiento (“O&M”).



¹ El plazo inicial incluye 1 año de pre-construcción, 4 años de construcción y 20 años de operación y mantenimiento (“O&M”). El plazo inicial podría extenderse hasta 4 años si para el año 25 el Concesionario no ha alcanzado un Nivel Mínimo de Cobro de Peaje o Valor Presente del Mes de referencia del Recaudo de Peaje (“VPIP”) establecido en el contrato de concesión.

Este es considerado uno de los corredores viales más estratégicos del suroccidente colombiano al ser un punto de conexión entre el vecino país de Ecuador y el interior del país. Así mismo, la conexión que se realiza con la Transversal de la ruta 10 en el sector de Pedregal hacia el occidente al Puerto de Tumaco en el Pacífico y los municipios del occidente del departamento de Nariño; además, permite dar

continuidad a la Transversal al Oriente en la conexión del Intercambiador Catambuco con la Variante Oriental por la que se accede al tramo 03 de la Transversal y comunica al departamento de Putumayo con proyección intermodal hacia el Oriente del país. Este corredor hace parte de la vía Panamericana que busca integrar todo el continente americano desde Alaska hasta la tierra del fuego.

Figura 1. Localización del proyecto

Zona del Proyecto

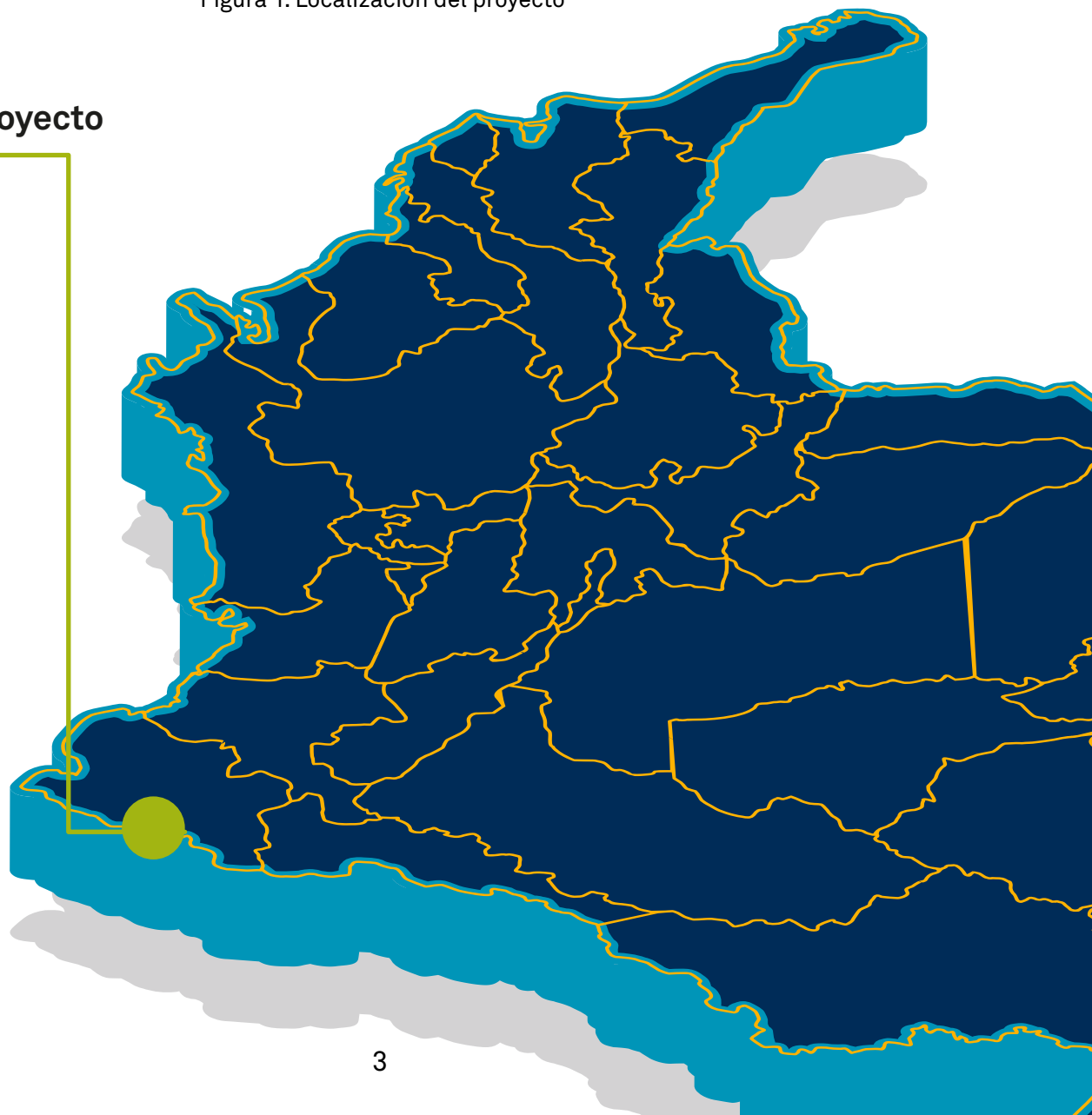
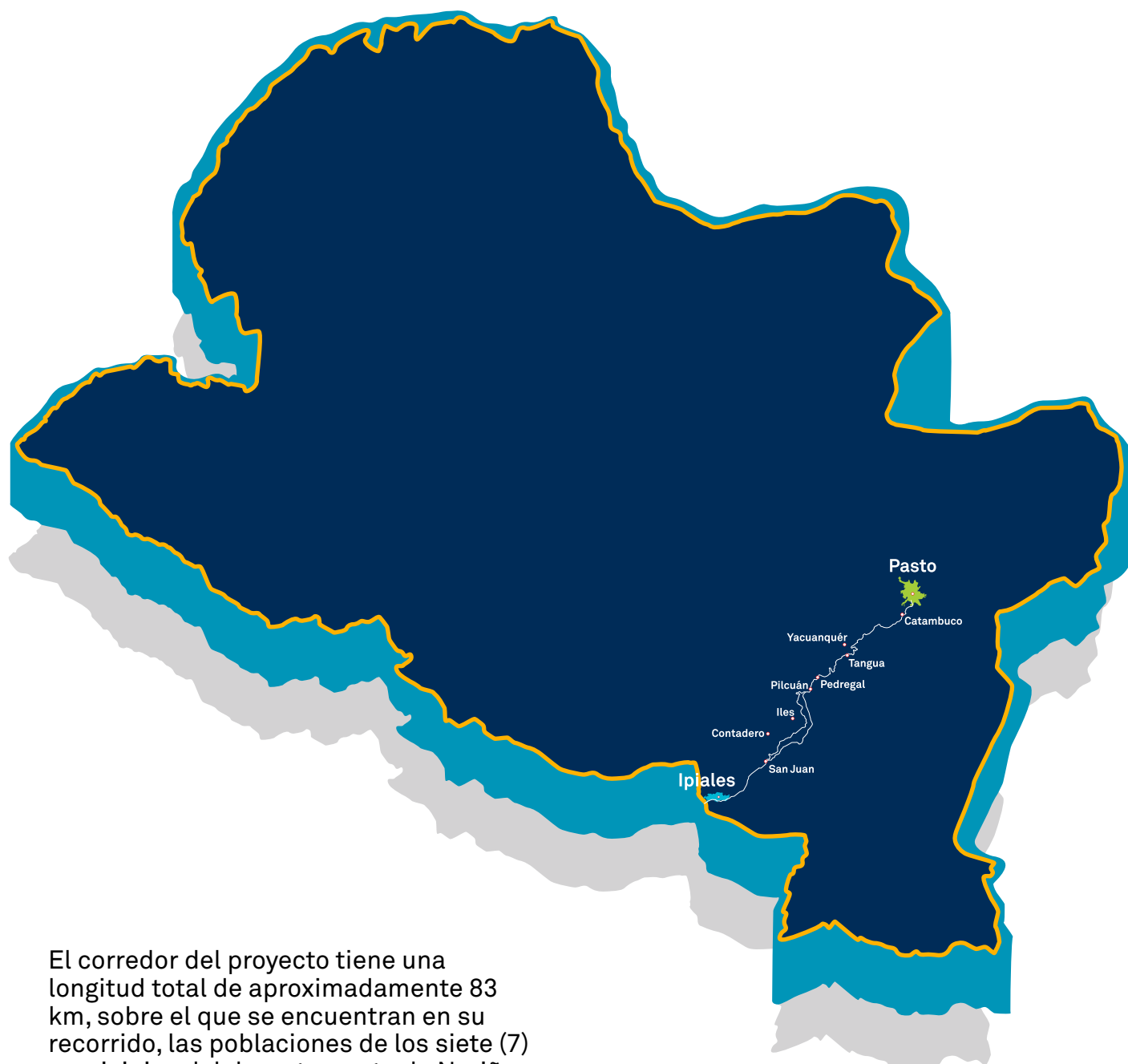


Figura 2. Contexto estratégico del proyecto



El corredor del proyecto tiene una longitud total de aproximadamente 83 km, sobre el que se encuentran en su recorrido, las poblaciones de los siete (7) municipios del departamento de Nariño: Ipiales, Contadero, Pedregal, Tangua, Cebadal, Pasto y cuenta con una doble funcionalidad, ya que además de conectar las principales ciudades del sur de Colombia, es el eje internacional que une Colombia con Ecuador.

Así, el Proyecto se encuentra dividido en las siguientes Unidades Funcionales:

Tabla 1. Subdivisión contractual del proyecto

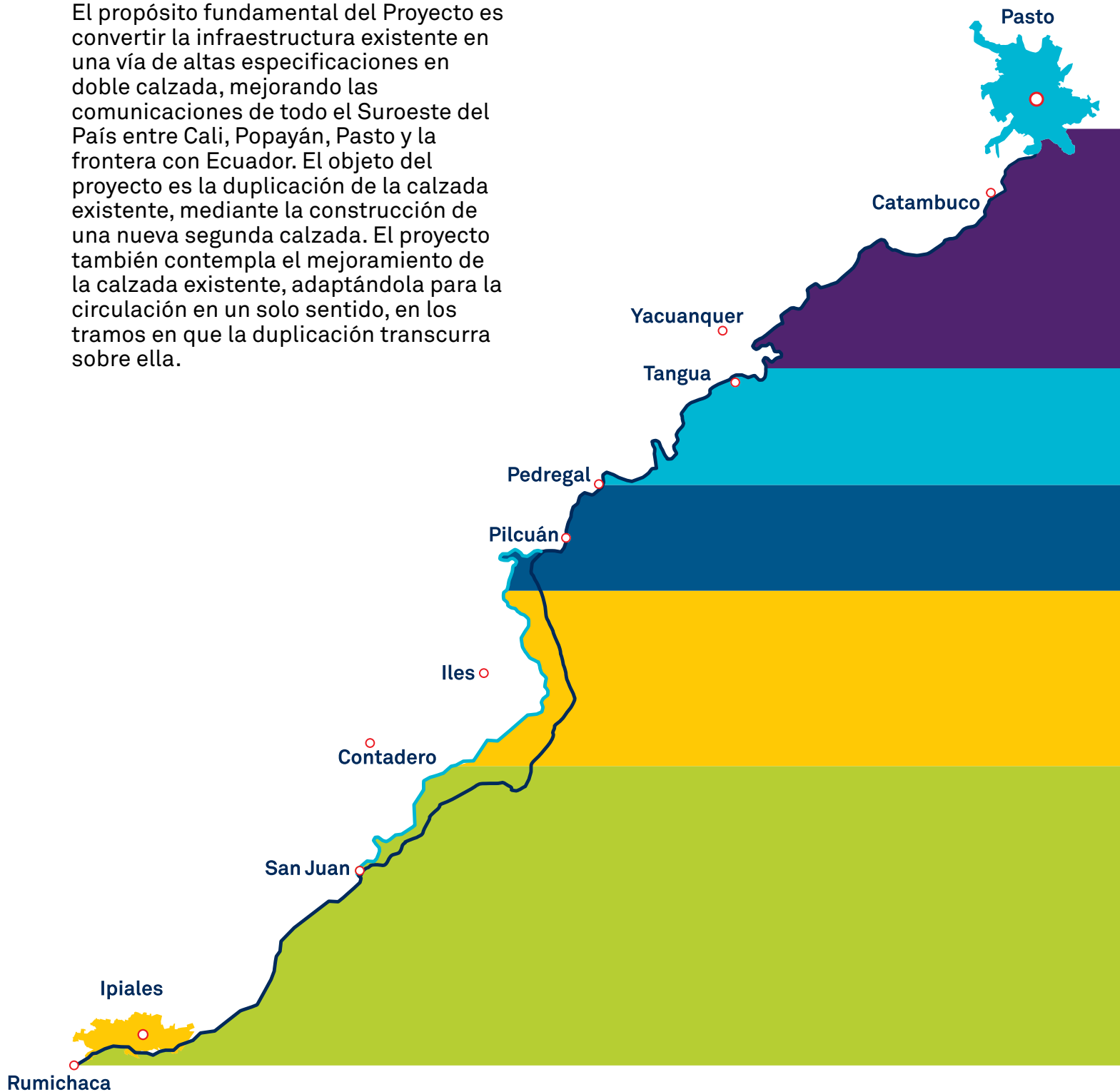
UNIDAD FUNCIONAL	ORIGEN (nombre - PR)	DESTINO (nombre - PR)	LONGITUD APROXIMADA (origen destino Km)	%	INTERVENCIÓN PREVISTA
1	Rumichaca (PR00+000)	Intercambiador Variante Sur de Ipiales (PR0+900)	0.90	0.85	O&M
1	Intercambiador Variante Sur de Ipiales (PR0+900)	PR San Juan (PR17+000)	16.1	15.2	Mejoramiento de la calzada existente y construcción de la 2da calzada. Mantenimiento y operación.
1	PR San Juan (PR17+000)	PK 25.6-Contadero (PR25+600)	8.60	8.12	Construcción de doble calzada
1	PR San Juan (PR17+000)	PR 25.6 de la vía existente: La Josefina	8.60	8.12	Mantenimiento de la calzada bidireccional vía existente
2	Contadero (PK25+600)	Iles (PK37+600)	12.00	11.33	Construcción de doble calzada
2	PR 25.6 de la vía existente: La Josefina	PR 31.9 de la vía existente: El Borojó	6.30	5.95	Mantenimiento de la calzada bidireccional vía existente

UNIDAD FUNCIONAL	ORIGEN (nombre - PR)	DESTINO (nombre - PR)	LONGITUD APROXIMADA (origen destino Km)	%	INTERVENCIÓN PREVISTA
3	Iles (PR37+600)	Pilcuán la Recta (PK42+060)	4.46	4.21	Construcción de doble calzada
3	Pilcuán la Recta (PK42+060)	Pedregal (PK44+909)	2.85	2.69	Mejoramiento de la calzada existente y construcción de la 2da calzada. Mantenimiento y operación.
3	PR 31.9 de la vía existente: El Borojó	PR 40.0 de la vía existente: Pilcuán	8.10	7.65	Mantenimiento de la calzada bidireccional vía existente
4	El Pedregal	Tangua (PR15+700)	15.76	14.88	Mejoramiento de la calzada existente y construcción de la 2da calzada. Mantenimiento y operación.
5	Tangua	Pasto (PR37+959)	22.2	20.97	Mejoramiento de la calzada existente y construcción de la 2da calzada. Mantenimiento y operación.

Es importante señalar que el avance de la obra supera el 92%, con las actividades de rehabilitación de la UF 1 culminadas, así como con las UF 3, 4 y 5 culminadas con las actividades constructivas asociadas a segunda calzada y las de mejoramiento del tramo Catambuco - Pasto. Estas últimas UF's puestas a disposición de la ANI para operación.

Figura 3. Subdivisión contractual del proyecto

El propósito fundamental del Proyecto es convertir la infraestructura existente en una vía de altas especificaciones en doble calzada, mejorando las comunicaciones de todo el Suroeste del País entre Cali, Popayán, Pasto y la frontera con Ecuador. El objeto del proyecto es la duplicación de la calzada existente, mediante la construcción de una nueva segunda calzada. El proyecto también contempla el mejoramiento de la calzada existente, adaptándola para la circulación en un solo sentido, en los tramos en que la duplicación transcurra sobre ella.



Etapas del Proyecto

Las siguientes son las etapas establecidas contractualmente para el proyecto con sus respectivas fases:

1

Etapas pre-operativa.

Esta etapa se divide en dos fases y tiene una duración estimada de 60 meses. Las fases de la etapa son:

a. Fase de Pre-construcción: Duración estimada de doce (12) meses contados desde la fecha de inicio.

b. Fase de Construcción: Duración estimada de cuarenta y ocho (48) meses contados desde la fecha del Acta de inicio de Fase de Construcción.

2

Etapas de O&M.

Esta etapa iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de la Unidad Funcional. La etapa terminará cuando se llegue al año 25 contado a partir de la fecha de inicio del contrato, si se ha alcanzado el Valor Presente del Mes de referencia del Recaudo de Peaje ("VPIP"), o cuando pasados los 25 años se alcance el VPIP hasta máximo 29 años en el caso que no se hubiera obtenido el VPIP.

3

Etapas de reversión.

Esta etapa iniciará una vez concluya la etapa de O&M o se haya declarado la terminación anticipada del contrato y concluirá con la suscripción del Acta de Reversión. La etapa de reversión tiene un plazo de 180 días.

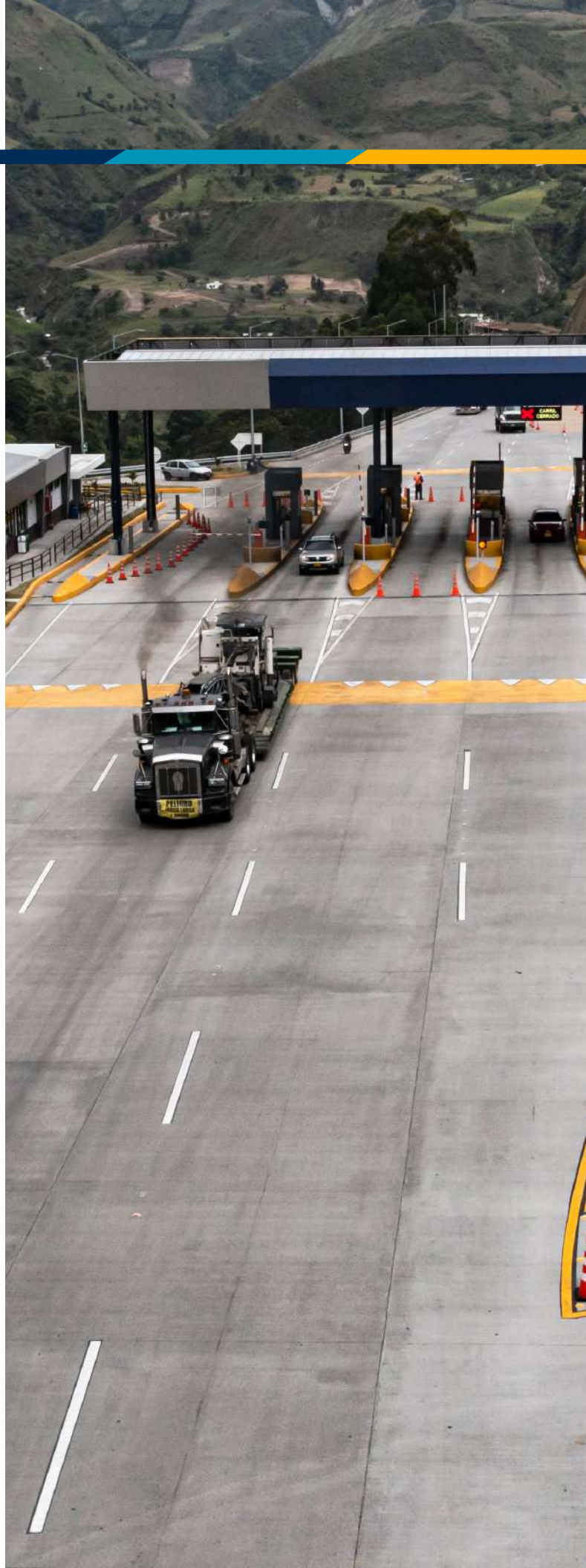
Peaje, categorías y tarifas

Actualmente, el corredor concesionado cuenta con una estación de peaje existente con cobro bidireccional, denominada “El Placer”, ubicada en el PR 49+560 y entregada para su operación a la Concesionaria en virtud del Contrato de Concesión.²

De igual manera, el Contrato de Concesión contempló en su estructuración financiera como una de las fuentes de retribución del Concesionario, la instalación y puesta en operación de una nueva estación de peaje con cobro bidireccional, inicialmente denominada “Ipiales” localizada en el PR11+100; cuya ubicación fue posteriormente trasladada al Municipio de El Contadero, en el PK25+100 de la Unidad Funcional 1 del Proyecto, denominada “El Contadero”.³ Esta nueva Estación de Peaje, con corte a junio de 2021 no ha sido instalada (aun cuando a la fecha en el área se iniciaron los trabajos de remoción de tierras) por lo que no existen datos sobre el tráfico ni recaudo de aquella.

I. Respecto de la Estación de Peaje El Placer

Ahora bien, sobre las tarifas adoptadas para la Estación de Peaje existente “El Placer”, inicialmente ligadas a las disposiciones contenidas en la Resolución 1920 del 23 de junio de 2015 y, posteriormente, ajustadas por el incremento contractual previsto en la Sección 4.2 (d) de la Parte Especial del Contrato de Concesión; el Ministerio de Transporte, en ejercicio de las competencias y facultades que legalmente le asisten para la fijación de las tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de





la Nación, expidió las Resoluciones 20213040020955 y 20213040021155 del 20 y 21 de mayo de 2021, respectivamente, las cuales: (i) modificaron las tarifas a cobrar en la estación de “El Placer” para el año 2021, (ii) fijaron los incrementos a realizar a partir del 16 de enero de 2022 hasta el año 2026 y; (iii) determinó el incremento de tarifas a partir del año 2027.⁴

De esta manera, las tarifas que se fijaron por parte del Ministerio de Transporte, para la Estación de Peaje “El Placer” mediante Resoluciones 20213040020955 y 20213040021155 del 20 y 21 de mayo de 2021, respectivamente, son las que aparecen en la siguiente tabla, incluidas aquellas de naturaleza especial adoptadas para personas que cumplen con ciertas condiciones que les permiten acceder a ellas.

² Resolución 1920 de 2015 del 23 de junio de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte.

³ Resolución 20203040012695 del 21 de septiembre de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte.

⁴ La modificación de las tarifas fue generada en virtud de las facultades previstas en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado parcialmente por la Ley 787 de 2002 y al amparo de lo dispuesto en la justificación de cada una de las Resoluciones expedidas por el Ministerio de Transporte, las cuales surgieron como respuesta al inconformismo generado respecto del incremento de tarifas que estaba previsto en la regulación vigente manifestado por diversos actores, entre los que se destacan: la Gobernación de Nariño, diputados del Departamento de Nariño, representantes de diversos gremios y transportadores.

Tabla 2. Tarifas 2021. Estación de Peaje “El Placer”

	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	IE	IIE
TARIFA SIN FSV	11.500	14.000	27.700	34.700	37.500	5.300	7.000
TARIFA CON FSV	11.700	14.200	27.900	34.900	37.700	5.500	7.200

Nota: El significado de FSV es Fondo de Seguridad Vial.

En la siguiente tabla se describen las categorías vehiculares.

Tabla 3. Categorías vehiculares

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla
Categoría II	Buses, busetas y microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos (2) ejes
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres (3) ejes y cuatro (4) ejes
Categoría IV	Vehículos de carga de cinco (5) ejes
Categoría V	Vehículos de carga de seis (6) ejes
I Especial	Categoría primera especial, que se le aplica a vehículos de categoría I que transitan frecuentemente por el peaje y cuyos propietarios son residentes en los municipios de Tangua, Yacuanquer, Imués, Gualmatán, Contadero, Puerres, cuyo valores 45.3% de su valor normal.
II Especial	Categoría segunda especial, que se le aplica a vehículos de categoría II que prestan servicio público en las rutas Pasto – Ipiales, incluyendo municipios intermedios, y a los camiones pequeños de dos ejes cuyos propietarios sean residentes en los municipios de Tangua, Yacuanquer, Imués, Funes, Iles, Gualmatán, Contadero, Puerres, cuyo valor es el 50.7% de su valor normal.

Esta nueva estructura tarifaria para la Estación de Peaje “El Placer”, supone una reducción respecto de las tarifas que han debido aplicarse a la luz de la Resolución con base en la cual se estructuró y suscribió el Contrato de Concesión, según se ilustra en la siguiente tabla, conforme la categoría:

Tabla 4. Reducción porcentual por categoría en Estación de Peaje “El Placer”

TARIFA	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	IE ⁵	IIE ⁶
TARIFA CON FSV	-14.60%	-11.80%	-13.89%	-1.57%	-34.53%	0%	0%

II. Respecto de la Estación de Peaje El Contadero

Ahora bien, las futuras tarifas de la nueva Estación de Peaje de “El Contadero”, por disposición expresa del artículo 5 de la Resolución 20203040012695 del 21 de septiembre de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte, se mantienen, en lo que resulta aplicable, tal y como fueron fijadas inicialmente para la Estación de Peaje “Ipiales” en la Resolución 1920 de 2015 del 23 de junio de 2015 y en lo relativo a categorías especiales, tal y como se estipuló en la Resolución 20203040012695 del 21 de septiembre de 2020.

Ahora bien, dados los acuerdos alcanzados entre la ANI y los diversos actores que manifestaron su inconformismo respecto del incremento de tarifas previsto para la estación de peaje existente, según consta en las actas del 20 y 21 de abril de 2021, se estableció que: “El cobro del peaje Contadero se iniciará cuando la doble calzada esté construida.”

Finalmente, de acuerdo con el artículo 6 de la Resolución 20213040020955 del 20 de mayo de 2021, la fijación de los requisitos para acreditar la calidad del beneficiario de las tarifas especiales, así como el procedimiento a seguir, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas diferenciales previstas en esta Resolución para la estación de peaje denominada “El Placer”, corresponderá a la ANI.

Historial de Tráfico

El promedio de tráfico total del mes y tráfico promedio diario del año (“TPDA”), por categoría, que se presenta a continuación, fue medido por los equipos electrónicos de control instalados en la estación de peaje El Placer. A continuación, se presenta la información relacionada al año 2020 y 2021:

Tabla 5. Tráfico total y promedio diario anual 2020 - 2021

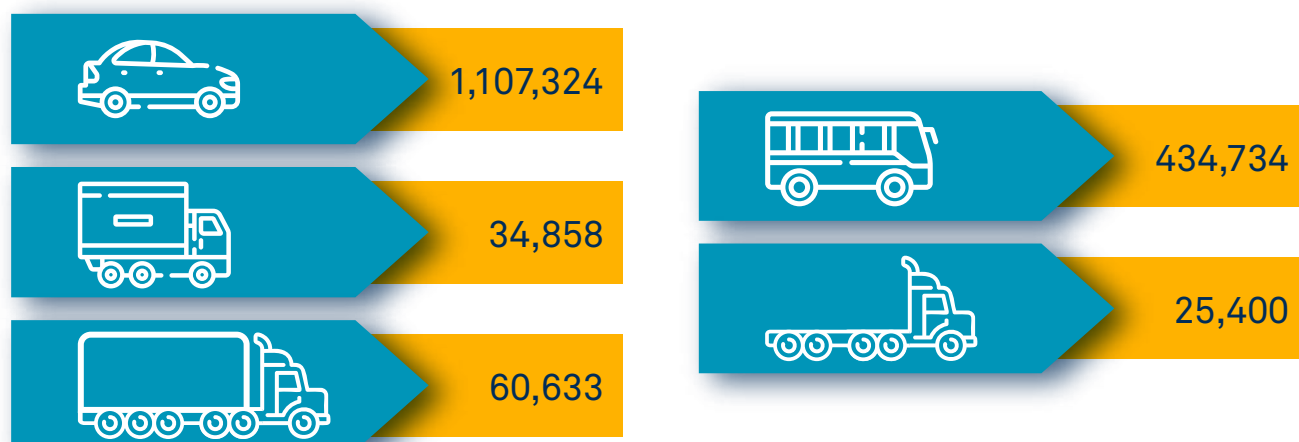
FECHA	TOTAL POR CATEGORÍA MÁS EXENTOS - LEY 787					TOTAL VEHÍCULOS
	I	II	III	IV	V	
ENERO 2020	142.209	42.516	2.807	2.073	5.009	194.614
FEBRERO 2020	98.957	40.282	3.115	2.123	5.601	150.078
MARZO 2020	71.287	34.658	2.507	1.788	4.996	115.236
ABRIL 2020	25.670	20.815	1.214	1.408	2.992	52.099
MAYO 2020	46.583	26.747	2.590	1.741	4.703	82.364
JUNIO 2020 ⁵	60.994	29.081	2.591	2.062	4.871	99.599
JULIO 2020	71.895	33.110	3.187	2.371	5.660	116.223
AGOSTO 2020	75.111	32.961	3.069	2.133	5.272	118.546
SEPTIEMBRE 2020	105.022	38.622	3.218	2.348	5.338	154.548
OCTUBRE 2020	121.056	42.935	3.351	2.490	5.466	175.298
NOVIEMBRE 2020	134.449	44.913	3.693	2.528	5.505	191.088
DICIEMBRE 2020	154.091	48.094	3.516	2.335	5.220	213.256
TPDA	3.025	1.188	95	69	166	4.544

⁵ Los meses de abril, mayo y junio de 2020 fueron meses atípicos por causa de la declaratoria de emergencia sanitaria del gobierno nacional, en medio de la pandemia del COVID-19.

FECHA	TOTAL POR CATEGORÍA MÁS EXENTOS - LEY 787					TOTAL VEHÍCULOS
	I	II	III	IV	V	
ENERO 2021	125.730	41.336	3.414	2.169	5.273	177.922
FEBRERO 2021	132.830	40.740	4.226	2.236	5.469	185.501
MARZO 2021	151.913	45.716	5.025	2.498	5.852	211.004
ABRIL 2021	135.938	39.804	4.064	2.345	5.405	187.616
MAYO 2021 ⁶	46.943	10.077	621	196	311	58.250
JUNIO 2021	134.987	40.089	3.896	1.976	5.622	187.027
JULIO 2021	169.288	44.607	4.254	2.566	6.053	227.849
AGOSTO 2021	179.082	44.523	4.186	2.561	5.710	238.232
SEPTIEMBRE 2021	165.124	43.921	4.614	2.602	5.980	224.672
OCTUBRE 2021	174.359	45.640	4.312	2.321	5.837	235.290
NOVIEMBRE 2021	165.490	44.947	4.141	2.443	5.773	226.484
DICIEMBRE 2021	191.430	44.804	4.074	2.348	5.806	254.271
TPDA	4.797	1.323	128	72	173	5.593

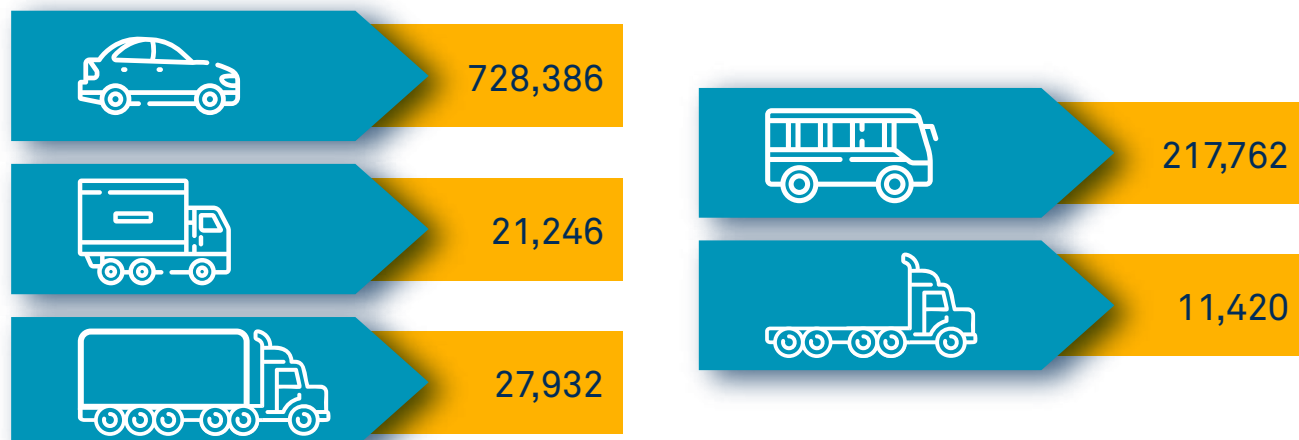
⁶ Los meses de mayo y junio de 2021 fueron meses atípicos debido al paro nacional que se presentó durante este periodo.

Los equipos automáticos de conteo y clasificación vehicular se encuentran en la estación de peaje El Placer, la cual está localizada en el PR 56+050, vía Rumichaca – Pasto. Durante el periodo comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de 2020, se reportó un tráfico total por categorías (incluye vehículos con pago y exentos) así:



Durante el periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2020, transitaron por esta estación 1,662,949 vehículos, incluye vehículos que pagaron y exentos de ley. El tráfico promedio diario anual TPDA 2020 fue de 4,544 vehículos.

Para lo que va corrido del 2021, las cifras son las siguientes:









Aproximación a la sostenibilidad

La Concesionaria Vial Unión del Sur S.A.S. (la “Concesionaria”) ejecuta el proyecto Rumichaca - Pasto dando alcance a todas las obligaciones sociales y ambientales derivadas de sus compromisos contractuales, adquiridos a través del Contrato de Concesión No. 015 de 2015, suscrito con la ANI, cuyo objeto consiste en la financiación, realización de los estudios y diseños definitivos, la gestión social, ambiental y predial, así como, la construcción, mejoramiento y la operación y mantenimiento del corredor vial comprendido entre Rumichaca y Pasto, así como también el trámite de los respectivos instrumentos de gestión ambiental otorgados por las autoridades competentes mediante actos administrativos; contando como herramienta de apoyo de estas ejecuciones con un Sistema de Gestión Ambiental debidamente certificado con la norma ISO 14001, garantizando la documentación y soporte de todas las actividades y cumplimiento de los requisitos de la misma, los cuales son auditables y verificables por todos los grupos de interés.

Este proyecto se desarrolla en un 96% en territorio de comunidades indígenas y en zona de frontera con el vecino país de Ecuador, siendo Pasto la primera capital y centro económico de la región y conectándola con Ipiales que es la primera ciudad después de la frontera y con la frontera misma. Dos particularidades que implican la configuración sociopolítica y económica de su área de influencia, diferenciándola de otros proyectos de infraestructura en Colombia e imprimiéndole a la gestión social del proyecto oportunidades de impacto que requieren un adecuado manejo.

Adicionalmente, desde el punto de vista ambiental, el proyecto se emplaza en



áreas con fuerte intervención antrópica en zonas con poca importancia ecosistémica y de biodiversidad, ya que no se afectan hábitats denominados críticos o sensibles de acuerdo con los estándares de la IFC; no obstante, la intervención para la ejecución del alcance contractual ha implicado el cambio en el uso del suelo y la demanda



de aprovechamiento forestal, afectando áreas de los ecosistemas presentes en la zona y por tanto requiriendo que la Concesionaria adelante una serie de actividades que contribuyen tanto a la garantía de compensación de los impactos ambientales y sociales causados por cuenta de la ejecución de las actividades de construcción del proyecto, como a la ganancia neta de

biodiversidad, vinculando actores sociales con impacto en las dinámicas de la región.

En ese orden de ideas, en atención a los compromisos de Colombia ante los organismos internacionales, empezando por la Organización Internacional del Trabajo (“OIT”), pero también con los Objetivos de Desarrollo Sostenible impulsados por las Naciones Unidas (“NNUU”) en la Conferencia sobre el Desarrollo Sostenible llevada a cabo en Río de Janeiro en 2012 y suscritos por el país, la Concesionaria realizó seis procesos de consulta previa con las comunidades étnicas del área de influencia, con las cuales se protocolizaron una serie de acuerdos para realizar inversiones en líneas estratégicas para el fortalecimiento cultural y económico de estas comunidades, que han sido ejecutadas prácticamente en su totalidad con resultados medibles y visibles.

A lo anterior se suman la ejecución de los nueve programas del Plan de Gestión Social Contractual y del Plan de Responsabilidad Ambiental y Social de la Concesionaria, a través de los cuales se han realizado inversiones y acompañamientos para el fortalecimiento de proyectos productivos de la comunidad no étnica del corredor vial, respetando sus tradiciones y alienados con sus ventajas competitivas como región tradicionalmente agrícola y de minifundio; además de otra serie de iniciativas que han mejorado la calidad de vida de los habitantes de los municipios del área de influencia de la región, como son la búsqueda de alianzas estratégicas para el mejoramiento de la calidad educativa de los niños con la promoción del inglés, la conectividad a internet, la consecución de becas

universitarias, que se suman a la recuperación de zonas comunes en instituciones educativas y donación de medios tecnológicos, así como a las actividades realizadas por la Concesionaria en el marco de la pandemia de la COVID-19, donde se realizó la entrega de dispensadores de gel y capacitación en atención al cliente a 60 comerciantes del corredor y la entrega de más de 2,500 mercados a familias de escasos recursos de los municipios del área de influencia.

Particular mención merece el restablecimiento de las actividades productivas de las familias que derivan su sustento de la venta de flores en la UF 5.2 donde realizamos el mejoramiento de la calzada existente y sobre el cual se encuentra asentado un cementerio municipal. A estas familias se les reemplazó la estructura artesanal en la cual realizaban su comercio, por una

nueva con mejores condiciones estructurales y de estética, con la construcción de casetas en madera donde pueden exhibir las flores para la venta, en condiciones de seguridad e higiene adecuados.

Desde el componente ambiental, el proyecto ha elaborado y ejecutado una serie de planes de carácter biótico para la preservación de las especies de fauna y flora presentes en los ecosistemas del área de influencia, como son el Plan de manejo de vida silvestre, donde resaltan las actividades de ahuyentamiento, rescate y traslado y monitoreo periódico de especies; el Plan de fragmentación de hábitats, donde el proyecto ha considerado el potencial de conectividad biológica de las áreas fragmentadas y de los remanentes en las áreas intervenidas a través de la construcción de estructuras para el paso de la fauna, diseñados y ubicados conforme a los



estudios realizados por los especialistas ambientales y con el acompañamiento de los sabedores de las comunidades étnicas que conocen históricamente su territorio, con el objetivo de mejorar así la conectividad entre estos ecosistemas. Así mismo, el proyecto cuenta con un Plan de manejo de especies exóticas, para que el transporte de material vegetal y de excavación no implique la proliferación de especies invasoras, en contra del equilibrio ecológico. Y finalmente la compensación ambiental, que busca restablecer los ecosistemas intervenidos por el proyecto a través de diversas estrategias y modos de compensación, generando una ganancia neta de biodiversidad. Así, el proyecto ha realizado la siembra de más de 790 hectáreas por la intervención de 172,69 hectáreas.

Así mismo, el proyecto destina el 1% del valor de construcción de la obra,

específicamente de los tramos licenciados, para la recuperación, preservación, conservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta las fuentes hídricas de las cuales tomamos el agua que demanda el proyecto en su fase constructiva. Dentro de las actividades más sobresalientes en las cuales se ha realizado esta inversión están la compra de predios en un Parque Nacional Natural con fines de conservación; la inversión en evaluación y monitoreo de las variables climáticas y fuentes hídricas, a través de la donación de estaciones climatológicas y un Acoustic Doppler Current Profiler (ADCP por sus siglas en inglés); la implementación de acuerdos de conservación mediante la entrega de estufas ecoeficientes y huertos dendroenergéticos, y construcción de baterías sanitarias con pozos sépticos para el tratamiento de aguas residuales para escuelas rurales y dos plantas de



tratamiento de aguas residuales para dos municipios del área de influencia.

Por otro lado, asumiendo como suya la estrategia de Economía Circular del Grupo Sacyr, la Concesionaria ha implementado una serie de medidas dentro de su gestión de residuos que contribuyen a la mayor eficiencia de estos, ingresando en nuevos ciclos material de demolición para los propios procesos, y donando materiales

considerados peligrosos o especiales que han cumplido su ciclo, a empresas que utilizan los residuos en sus procesos productivos. Reduciendo de esta manera los residuos generados por la compañía a los orgánicos y otros que no cumplen con las condiciones para su utilización en nuevos ciclos productivos.

La ingeniería del proyecto consideró los potenciales impactos sociales que se causarían sobre algunos puntos del



corredor vial, donde muchos habitantes de la comunidad devengan su sustento a partir de la venta de elementos de consumo a usuarios de la vía. Así, la Concesionaria ha mejorado las condiciones de infraestructura y adelantado un proceso de reubicación y restablecimiento de medios de subsistencia con estas poblaciones, mejorando sustancialmente respecto a las condiciones previas. Es el caso de la construcción de casetas para la venta de frutas en el sector de Pilcuán Viejo y de Casetas para la venta de flores en la UF 5.2, como ya se mencionó arriba.

Por otro lado, como parte del cumplimiento legal respecto a la salvaguarda del patrimonio arqueológico, particularmente en esta región donde el suelo y el subsuelo guardan la historia de las culturas de todo el sur occidente colombiano y norte del Ecuador, poblaciones humanas milenarias por su cultura material, la Concesionaria, a través de su Programa de Arqueología Preventiva, ha rescatado más de 460 piezas cerámicas y más de 200 elementos líticos, que se espera entregar a museos comunitarios de la región, especialmente a los relacionados con comunidades étnicas, para la preservación de la historia y la memoria. De los rescates y hallazgos más

relevantes por su importancia cultural, resaltamos el hallazgo del cementerio del Porvenir en el municipio de Iles y el cementerio de Catambuco, resaltando la información arqueológica obtenida de estos contextos.

Todo esto, ha sido insumo fundamental para el inicio del reporte a todas las partes interesadas, a través de las memorias de sostenibilidad de la Concesionaria, que publica desde el

2018, buscando dar a conocer el esfuerzo de nuestro proyecto por contribuir una región sostenible ambiental y socialmente.

Adicional a lo anterior, el proyecto se ha constituido, a través de la Concesionaria, en el primer empleador del departamento de Nariño durante la fase constructiva, donde alcanzamos la cifra de cinco mil (5,000) empleos en la fase de mayor demanda de mano de obra, con condiciones de formalidad y mejores prácticas de empleabilidad; situación que es relevante por el contexto nacional y local de informalidad. Así mismo, las oportunidades laborales para mujeres ha ascendido a 680 vacantes y adicionalmente la Concesionaria se ha certificado como una Empresa Familiarmente Responsable (EFR), lo que nos ha permitido evidenciar que hemos aplicado las mejores practicas en materia de equidad de género, prevención y combate a la violencia laboral y al hostigamiento sexual, así como de acciones y políticas para favorecer que trabajadores y trabajadoras atiendan sus responsabilidades familiares.





Fundamento de la emisión y el préstamo



El Concesionario y los patrocinadores reconocen el importante papel que juegan los proyectos de infraestructura en el desarrollo socioeconómico y la calidad de vida de todos los colombianos y en particular de los colombianos que viven en áreas rurales. El Concesionario y los Patrocinadores han ido más allá de los requisitos sociales y ambientales del contrato de concesión y esperan continuar impulsando su agenda de sostenibilidad en beneficio de Colombia y las poblaciones directa e indirectamente beneficiadas por el Proyecto. Los patrocinadores desean administrar sus inversiones de manera responsable priorizando los criterios de selección que valoran las prioridades ambientales y sociales y se alinean con los Principios del Bono Social 2021 y los Principios de los prestamos sociales 2021.

Bajo estos principios, el concesionario buscará adelantar la refinanciación de su deuda a partir de diversos instrumentos financieros. Por un lado, a través de préstamos financiados por [Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), Bancolombia y posiblemente Davivienda]⁷ que, al ser parte de la refinanciación del mismo proyecto, impulsará los mismos objetivos sociales. Por el otro, mediante la emisión de dos bonos sociales [uno en dólares y otro en UVR, estructurados por Goldman Sachs y

⁷ En principio estos son los bancos, pero están por definir.



**Alineamiento
con los principios
de los bonos y
préstamos sociales**

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible tienen como objetivo implementar oficialmente la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. Esta agenda alienta a los países y empresas a iniciar esfuerzos para lograr los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (“ODS”) en los próximos 15 años. El Patrocinador, a través de sus numerosas iniciativas de sostenibilidad, ha identificado oportunidades para incrementar su contribución a los ODS, integrando este desafío en la estrategia de sostenibilidad de la empresa.

Los Bonos y Préstamos Sociales son bonos y préstamos cuyos ingresos se destinarán exclusivamente a financiar o refinanciar proyectos sociales elegibles. Los Principios de Bonos Sociales, 2021 (“SBP”) y los Principios de los Préstamos Sociales (2021) o los “Principios”, administrados por la Asociación Internacional de Mercados de Capitales (“ICMA”) y la Asociación de Comercio y Préstamos Sindicados (“LSTA”) recomiendan alinear los Bonos Sociales y Préstamos Sociales con los cuatro componentes centrales del SBP y SLP: (i) Uso de Ingresos, (ii) Proceso de Evaluación y Selección de Proyectos, (iii) Gestión de Ingresos e (iv) informes. Ambos describen las categorías de proyectos elegibles para proyectos sociales. Los Principios son pautas de proceso voluntarias que recomiendan transparencia, divulgación y promueven la integridad de las mejores prácticas al emitir Bonos Sociales y Préstamos Sociales. Nuestro Bono Social está alineado con la SBP y SLP.

Para más detalles ver los siguientes enlaces:

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2021-updates/Social-Bond-Principles-June-2021-140621.pdf>

<https://www.lsta.org/content/social-loan-principles-slp/>

Uso de los fondos



El Concesionario tiene la intención de utilizar un monto equivalente a los ingresos netos de los Bonos para financiar o refinanciar, en su totalidad o en parte, inversiones existentes o futuras en proyectos sociales elegibles (en conjunto, los “Proyectos elegibles”) que incluyen inversiones relacionadas con el Proyecto dentro del período que comienza 60 meses antes de la emisión de los Bonos y finaliza en la fecha de vencimiento final de los Bonos, y que generalmente cumplen con los siguientes Criterios de Elegibilidad:

Tabla 6. Proyectos elegibles y contribución a los ODS

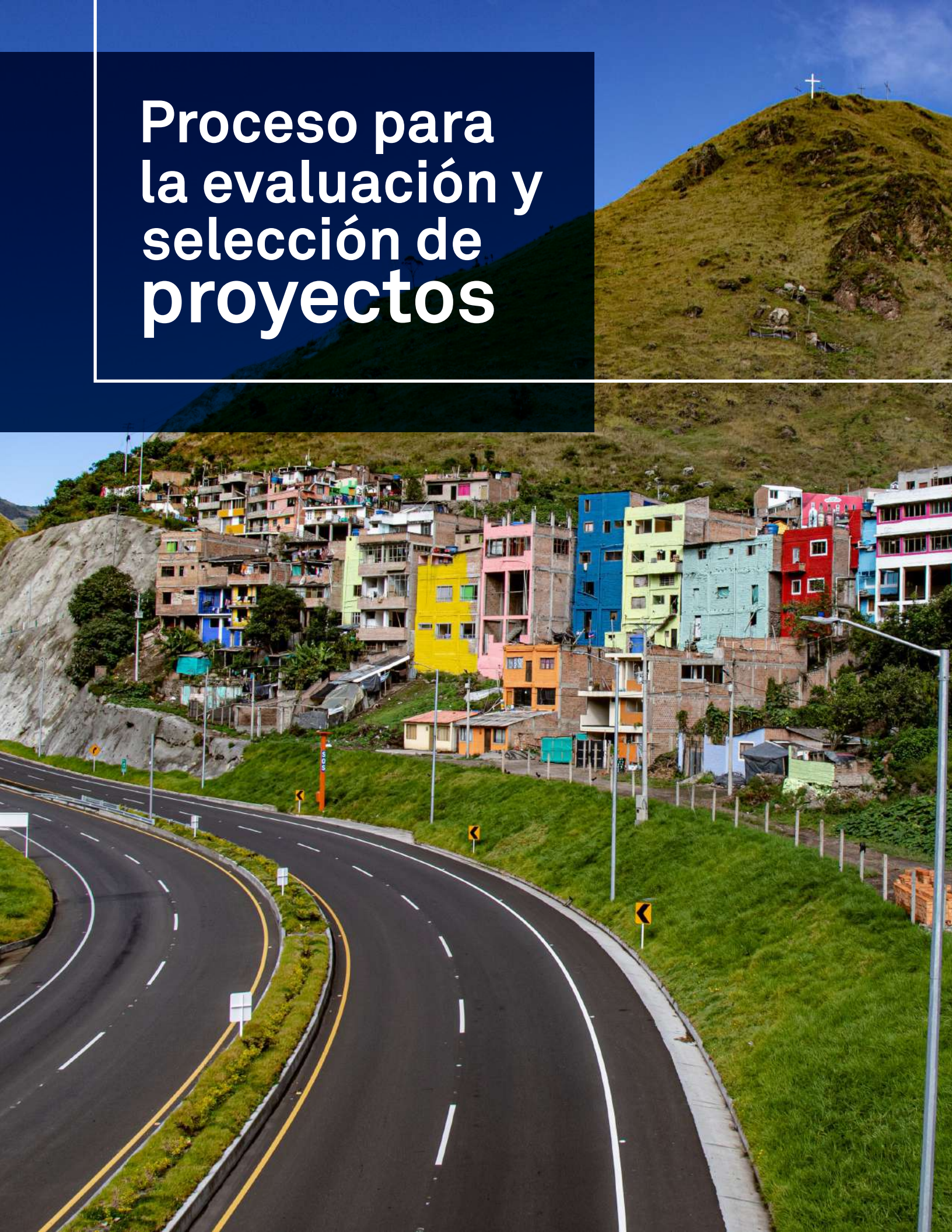
CATEGORÍA ELEGIBLE	CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD PARA INVERSIONES Y EJEMPLOS	OBJETIVO SOCIAL	ALINEAMIENTO CON LOS UUMN ODS
Mejoramiento de infraestructura para la conectividad de mercados y desarrollo económico	El Proyecto incluye el Mejoramiento de infraestructura para la conectividad de mercados y desarrollo económico. El uso de los fondos también considera trabajo decente y desarrollo humano; reducción de las desigualdades y fortalecimiento cultural de comunidades étnicas, a través de inversiones en líneas de inversión concertadas con estas comunidades, entre otros.	Población objetivo: Comunidades de los municipios del área de influencia del departamento de Nariño, con especial énfasis en comunidades étnicas y otros usuarios de la vía.	   

Los usos esperados de los recursos económicos de los bonos y los préstamos se destinarán conforme se establece en la siguiente tabla:

Tabla 7. Aplicación de los recursos del Refinanciamiento

APLICACIÓN DE LOS INGRESOS DE REFINANCIACIÓN						
FUENTE		–	METAS (MMCOP)	USOS	–	MMCOP
Préstamos	USD Tranche A	–	521.170	Repago de deuda Senior		211.295
				Capex y opex		108.278
				Recap		156.292
				Costos de transacción		45.305
	Total USD Tranche A	–	521.170	–	–	521.170
	USD Tranche B		598.129	Repago de deuda Senior		242.496
				Capex y opex		124.267
				Recap		179.371
				Costos de transacción		51.995
	Total USD Tranche B	–	598.129	–	–	598.129
	IPC Loan		848.846	Repago de deuda Senior		344.143
				Capex y opex		176.355
				Recap		254.558
				Costos de transacción		73.790
	Total IPC Loan	–	848.846	–	–	848.846
		UVR Tranche A		1.193.057	Repago de deuda Senior	–
Bono social	Total UVR Tranche A		1.193.057	–	–	1.193.057

Proceso para la evaluación y selección de proyectos



Sacyr Concesiones Colombia, como socio mayoritario y controlante de la Concesionaria Vial Unión del Sur, cuenta con un procedimiento de evaluación y selección de licitaciones para proyectos concesionales con el fin de determinar su elegibilidad y decidir participar en dichas oportunidades. El procedimiento de toma de decisiones consta de 4 fases principales:

1 Identificación de mercados geográficos

Consiste en determinar los países para los que se buscarán oportunidades y su perfil. Los países elegibles deben tener una calificación de grado de inversión o, en circunstancias únicas, se considerarán países con grado de inversión inferior si existe una oportunidad excepcional.

2 Fase inicial

Comprende la identificación de oportunidades dentro de los mercados geográficos aprobados por el departamento de Desarrollo de Negocio, su seguimiento en una base de datos mediante el seguimiento de publicaciones y boletines oficiales en los diferentes países en los que opera el Patrocinador.

3 Estudio de oportunidad fase de estudio preliminar

Se designa un Gerente de Proyecto y se inicia el procedimiento de análisis de riesgos asignado al Sistema Integral de Gestión de Riesgos (SGIR) de la empresa. En esta fase se elaborará una matriz de riesgos y oportunidades del proyecto y se concluirá con la reunión go / no go en la que se determina si la empresa participará o no en la licitación correspondiente a la oportunidad detectada.

4 Estudio de oferta estudio en profundidad

Con la aprobación del gerente correspondiente, comienza la reunión de lanzamiento. Se realiza el resto del análisis (bases de licitación, desarrollo técnico de la oferta, seguimiento económico del proyecto, selección de socio, acuerdo con el socio). Esta Fase concluye con la reunión de cierre, inmediatamente antes de la presentación de la oferta.

Con el flujo de trabajo descrito, se garantiza un uso racional de los recursos en cuanto a la identificación de nuevas oportunidades y participación en los procesos de licitación, asegurando que todas las personas involucradas en el proceso cuenten con la información necesaria para tomar decisiones relevantes en cada una de las fases del proceso.

Para el seguimiento continuo del proyecto, el Patrocinador cuenta con un equipo interno dedicado a evaluar el cumplimiento y elegibilidad de los proyectos. Los miembros del equipo

interno incluyen el CEO del Patrocinador, el Director General de Desarrollo Comercial, el Director de Inversiones, el Director de Ofertas Globales, el Jefe de País, el Gerente de Proyectos, el Director Técnico, el Jefe de Asuntos Legales, el Director de Administración y Finanzas, el Director de Control y Gestión de Riesgos, entre otros. El equipo interno está programado para reunirse periódicamente, al menos una vez cada [3] meses, y el Patrocinador debe mantener las actas de la reunión.

El Patrocinador cuenta con un equipo interno experto en el que profesionales



sociales, ambientales y de arqueología colaboran en el desarrollo de los procesos de licitación y brindan asistencia adicional en los proyectos que el Patrocinador está desarrollando actualmente en Colombia. Mediante un estudio detallado de las bases de licitación, así como la documentación técnica proporcionada por el cliente, y la recolección de información primaria a través de visitas de campo, el equipo socioambiental evalúa los riesgos ambientales existentes y establece mecanismos de mitigación. Por otro lado, analiza cuidadosamente los costos socioambientales que deben ser considerados en el

proyecto, tanto por el concesionario como por la Constructora o EPC.

Durante los procesos de licitación se identifican los riesgos y posibles disputas que puedan surgir entre el Cliente, la concesionaria y otros grupos de interés y que puedan surgir de las condiciones establecidas en los pliegos de licitación. En todos los procesos de licitación es común que los oferentes envíen consultas al Cliente y propuestas de modificación del marco contractual, que a la vista de la experiencia acumulada pueden ser beneficiosas para todas las contrapartes y compatibles con el marco normativo general de obligado cumplimiento. Es otra herramienta a través de la cual es posible alertar sobre riesgos y posibles controversias futuras y establecer con anticipación medidas de mitigación.

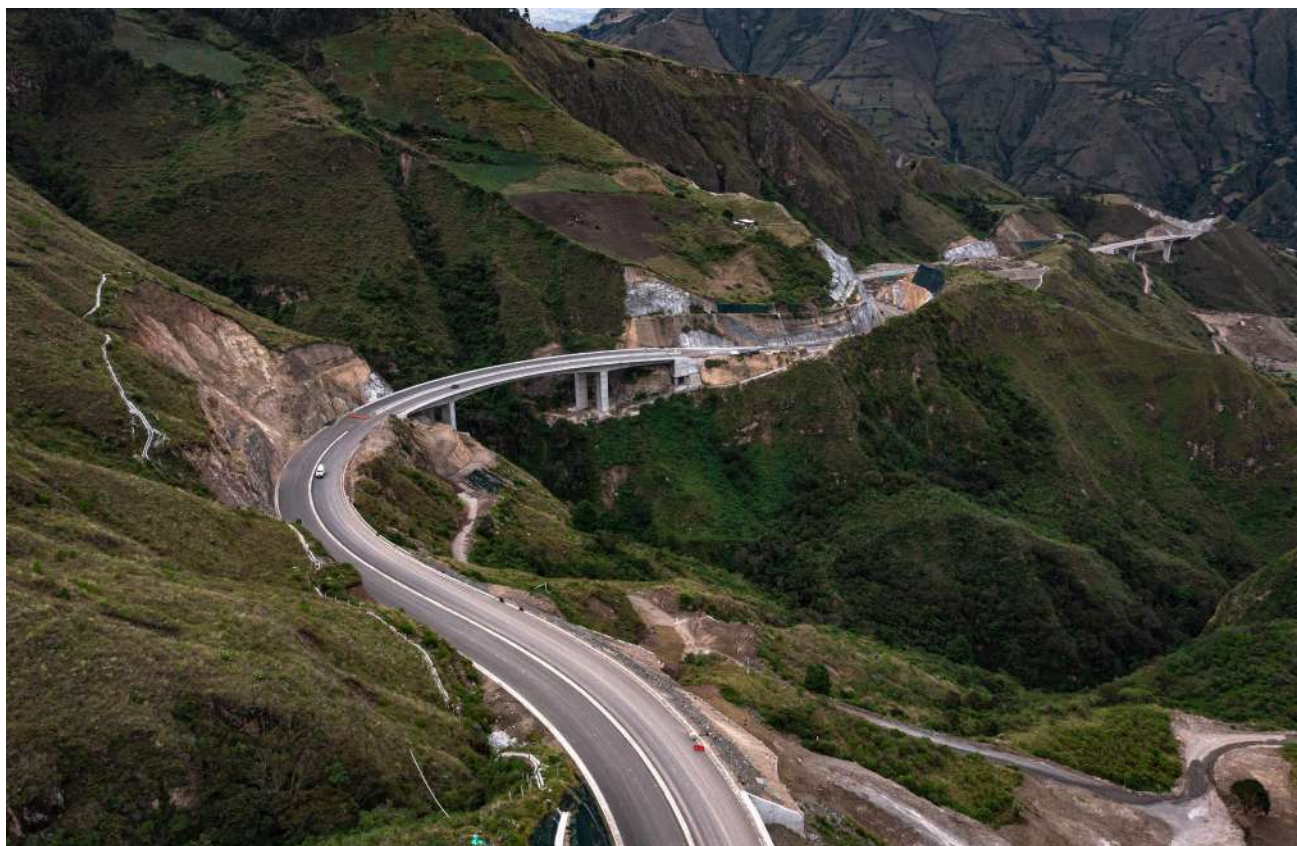
Adicionalmente, en el marco del SGIR, se encuentra la plataforma MyR!Sk - mencionada anteriormente - donde es posible registrar la información relacionada con el proyecto, en particular los riesgos y oportunidades del mismo y las medidas contempladas para mitigar estos riesgos; así como las lecciones aprendidas en el proceso de licitación.

Una vez identificado un posible riesgo o controversia ambiental, es posible indicar en la plataforma si será de carácter material o no, el tratamiento que recibirá este riesgo y adjuntar informes u otro tipo de información de contexto que aparezca como bibliografía asociada que se puede consultar en relación con ese riesgo específico.



En particular, la plataforma permite almacenar información sobre diversos campos, tales como:

- Descripción del riesgo o potencial controversia
- Mecanismos de mitigación existentes, así como procedimientos de control.
- Impacto (bajo, medio, alto, muy alto)
- Probabilidad de ocurrencia (baja, media, alta, muy alta)
- Económico o estimación material del impacto, antes de la mitigación
- Monto incluido en el presupuesto
- Estimación del impacto después de la mitigación



La valoración de los aspectos socioambientales y sus riesgos asociados es sin duda de gran importancia en el proceso de elegibilidad y selección de los proyectos en los que el Patrocinador decida participar. Como aspectos socioambientales relevantes a tener en cuenta en la selección de proyectos, los criterios de elegibilidad deben considerar que el financiamiento del proyecto debe estar sujeto al cumplimiento de los Principios de Ecuador y los estándares de la Corporación Financiera Internacional (CFI), con lo cual la organización adopta estándares de terceros asociados con el medio ambiente y sostenibilidad social que garantizará su viabilidad financiera, así como el cumplimiento de los estándares sociales y ambientales.



En ese sentido, es importante resaltar que el sello social del proyecto se buscó por la contribución de la construcción misma de todo él al desarrollo de la región y del país y no exclusivamente por las actividades sociales que se han ejecutado dentro del mismo, por lo que todas las obras de la concesionaria califican dentro de los criterios de elegibilidad, como se presenta más adelante. También, que el look back period, cubre los últimos 5 años; es decir, desde el 2017, momento en cual iniciaron las actividades constructivas del proyecto en Concesión al 2021.

La población objeto del proyecto tiene dos dimensiones; por un lado, la región, en este caso corresponde a los habitantes del departamento de Nariño, que se benefician de manera indirecta con las ventajas competitivas que gana el departamento con la reducción en tiempo y costos que implica conectar al Ecuador e Ipiales con la capital del departamento, siendo estos dos últimos los centros comerciales más importantes para los municipios aledaños al corredor, caracterizados por su importante producción agrícola y pecuaria; y de manera directa los habitantes de los municipios del área de influencia directa, quienes accederán a una infraestructura que les permitirá conectar en menos de la mitad del tiempo habitual, ya sea con Pasto como con Ipiales y el vecino Ecuador, para la colocación de la producción agropecuaria, además de los beneficios directos obtenidos por cuenta de la ejecución del proyecto, como la gestión en proyectos productivos, ejecución de las líneas de inversión con las comunidades indígenas consultadas, que tienen una población de 11.436 comuneros, valorización de la tierra cercana al corredor vial, entre otros.

El alcance de las obras, descritas en la Tabla 1, consistente en la rehabilitación, mejoramiento de la calzada existente y construcción de segunda calzada para 62 de los 81 km, pueden describirse junto con sus objetivos sociales de la siguiente manera:

Tabla 8. Objetivos sociales

TIPO DE OBRAS	OBJETIVOS SOCIALES
Rehabilitación	• Vinculación laboral de locales • Mejora en las condiciones de desplazamiento entre el corregimiento de San Juan e Ipiales • Reducción de riesgos conducentes a accidentes en la vía • Aplicación del plan de gestión social contractual • Otros
Mejoramiento	• Vinculación laboral de locales • Mejora en las condiciones de desplazamiento entre el corregimiento de Catambuco y la ciudad de Pasto. • Reducción de riesgos de accidentalidad, especialmente entre los motociclistas que se desplazan por este tramo del proyecto • Aplicación de programas de responsabilidad ambiental y social • Aplicación del plan de gestión social contractual • Otros
Construcción de segunda calzada	• Vinculación laboral de locales • Aplicación de las inversiones establecidas en los acuerdos protocolizados con las comunidades indígenas • Aplicación del plan de gestión social contractual. • Aplicación de tarifas preferenciales en los peajes del corredor vial • Reducción sustancial en los tiempos de desplazamiento entre Rumichaca y Pasto, contribuyendo a la reducción en los costos de fletes de las mercancías transportadas • Valorización de la tierra • Incremento en las adquisiciones locales como suministros a la obra. • Otros

Así, atendiendo a este proceso de evaluación, el proyecto elegible y los indicadores sociales que evidencian el aporte social seleccionados, son como aparecen en la siguiente tabla:

Tabla 9. Indicadores sociales, metas y mecanismos de verificación

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
Mejoramiento de infraestructura para la conectividad de mercados y desarrollo económico; trabajo decente y desarrollo humano; reducción de las desigualdades y fortalecimiento cultural de comunidades étnicas.	# de plazas laborales entregados a comunidades indígenas.	335 plazas entregadas a comuneros de las diferentes comunidades étnicas del corredor en 2020.	Corresponde al número de plazas laborales entregadas a comuneros pertenecientes a alguna de las 7 comunidades indígenas que hacen parte del proyecto.	Certificado de pertenencia: cualquier contratación que busque definir una plaza laboral para una comunidad indígena, deberá surtir los protocolos del área de Consulta Previa de la Concesionaria, consistente en la presentación de certificado del cabildo indígena al que pertenece el postulante, y que es requisito previo para el inicio del proceso de contratación. Estos certificados reposan en los expedientes de los trabajadores que se han vinculado como cuota de comunidad indígena y podrán ser verificados en cualquier momento. La fuente de información será el documento

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
				público emitido por el Cabildo y su contrastación contra las bases de datos de los empleados del proyecto que reposan en la Concesionaria.
	# de tarifas preferenciales entregadas a comunidades aledañas al proyecto.	Atención del 100% de solicitudes de tarifa preferencial en cada vigencia.	Corresponde al número de tarifas preferenciales entregadas a comunidades aledañas al proyecto, conforme lo establecido en la Resolución del Ministerio de Transporte 20213040021155, por medio de la cual se fijan los requisitos que deben cumplir quienes quieran acceder a este beneficio.	Interventoría: La interventoría valida la información de los beneficiarios de tarifas preferenciales y emite comunicado de aceptación de los presentados por la Concesionaria.
	% de empleos locales respecto al total de empleos generados durante la fase constructiva.	70% de empleos locales respecto a los empleos totales en fase constructiva al final de	Corresponde al porcentaje de empleos entregados a personas locales (se entiende locales a personas con	Revisión de hojas de vida: La Concesionaria cuenta con las hojas de vida de cada uno de los trabajadores que se vinculan al

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
		cada vigencia.	residencia permanente en el departamento de Nariño, que sean certificados por la alcaldía o Junta de Acción Comunal), durante la fase de construcción del proyecto.	proyecto, que se pueden verificar en cualquier momento. En ellas se indica el domicilio y lugar de nacimiento de cada trabajador. Así mismo, atendiendo al concepto de local, que se entiende como aquellas personas residentes en el departamento de Nariño, lo que implica que personas con orígenes diferentes al departamento de Nariño pero residan en él se entienden como locales, la Concesionaria solicita a estas personas la emisión del certificado emitido por parte de las alcaldías locales y/o Juntas de Acción Comunal, la cual también se encuentra anexa a las hojas de vida y puede ser verificada.

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
	% de empleos locales respecto al total de empleos generados durante la fase operativa.	70% de empleos locales respecto a los empleos totales en fase operativa, al final de cada vigencia.	Corresponde al porcentaje de empleos entregados a personas locales (se entiende locales a personas con residencia permanente en el departamento de Nariño, que sean certificados por la alcaldía o Junta de Acción Comunal), durante la fase de operación del proyecto.	Revisión de hojas de vida: La Concesionaria cuenta con las hojas de vida de cada uno de los trabajadores que se vinculan al proyecto, que se pueden verificar en cualquier momento. En ellas se indica el domicilio y lugar de nacimiento de cada trabajador. Así mismo, atendiendo al concepto de local, que se entiende como aquellas personas residentes en el departamento de Nariño, lo que implica que personas con orígenes diferentes al departamento de Nariño pero residan en él se entienden como locales, la Concesionaria solicita a estas personas la emisión del certificado emitido por parte de las alcaldías locales

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
				y/o Juntas de Acción Comunal, la cual también se encuentra anexa a las hojas de vida y puede ser verificada.
	# de proyectos productivos impulsados para comunidades indígenas.	6 proyectos productivos en 2021.	Es el número de proyectos productivos impulsados con las comunidades indígenas que fueron encontradas dentro del área de influencia del proyecto, por parte de la Concesionaria, en el marco de los procesos de Consulta Previa.	Actas de seguimiento de Consulta Previa: los proyectos productivos impulsados para comunidades indígenas se enmarcan en los procesos de consulta previa y medidas de compensación acordadas, protocolizadas y alineadas con las líneas de inversión definidas con las autoridades de cada una de las comunidades con las que se surtieron los procesos. Estos son objeto de seguimiento y verificación por parte del Ministerio del Interior, que lo soporta a través de actas que

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
				exponen el avance del cumplimiento de los acuerdos, incluidos aquellos asociados al impulso de proyectos productivos.
	Inversión del proyecto en comunidades indígenas en etapa de construcción (% del CAPEX).	2% del CAPEX al 2022.	Es la participación de las inversiones realizadas en Consulta Previa frente a la inversión total del CAPEX.	Los mecanismos de verificación son: Las actas de seguimiento de Consulta Previa, que soporta el % de ejecución y avance de los acuerdos protocolizados con cada una de las Comunidades Indígenas y los estados financieros auditados.
	# de familias indígenas beneficiadas con los proyectos productivos.	1500 familias indígenas beneficiadas con proyectos productivos al 2022.	Es el número de familias pertenecientes a las comunidades indígenas que se encuentran asentadas en el área de influencia del proyecto, que han sido beneficiadas con la gestión de la Concesionaria	Actas de seguimiento de Consulta Previa: los proyectos productivos impulsados para comunidades indígenas se enmarcan en los procesos de consulta previa y medidas de compensación

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
			para la promoción de proyectos productivos.	acordadas, protocolizadas y alineadas con las líneas de inversión definidas con las autoridades de cada una de las comunidades con las que se surtieron los procesos. Estos son objeto de seguimiento y verificación por parte del Ministerio del Interior, que lo soporta a través de actas que exponen el avance del cumplimiento de los acuerdos, incluidos aquellos asociados al impulso de proyectos productivos.
	# de proyectos productivos fortalecidos para comunidades no étnicas.	14 proyectos productivos fortalecidos para comunidades no étnicas al 2022.	Es el número de familias que están asentadas en el área de influencia, que han sido beneficiadas con la gestión de la Concesionaria para la promoción de proyectos productivos.	Interventoría: Presentación de informes semestrales de autoevaluación con el balance del apoyo de a proyectos productivos enmarcados dentro del programa de apoyo

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
				a la gestión institucional, de donde se desprende concepto favorable y de aceptación de estos.
	Reducción del tiempo de viaje (Minutos).	Llevar los estándares de la infraestructura vial de una velocidad de diseño de 30 km/h a una de 60 km/h en 2022. Hacer una reducción promedio de tiempo en sentido norte – sur de 49% y sur – norte de 52%	Es el tiempo de viaje contado en minutos que se reducirá entre diferentes ubicaciones y Unidades Funcionales, respecto a otras ubicaciones y Unidades Funcionales y puntos de inicio y fin del proyecto.	Cálculos con base en información secundaria para cada tipo de vehículo. Comprobaciones en campo.
	% del costo del proyecto invertido en la adquisición de bienes y servicios locales a proveedores de la región.	50% del costo del proyecto invertido en la adquisición de bienes y servicios locales a proveedores de la región, entendido este como gasto de explotación.	Es la participación de las inversiones realizadas en adquisición bienes y servicios a proveedores locales (se entiende locales a los proveedores con domicilio en el departamento de Nariño) frente a la inversión total del CAPEX.	Facturas: las compras a locales se pueden validar en las facturas gestionadas. Estados financieros auditados: Los estados financieros auditados y firmados, son el soporte del costo CAPEX del proyecto.

CATEGORÍA DE PROYECTO ELEGIBLE SBP	INDICADORES SOCIALES PARA MEDIR	METAS DE INDICADOR	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	MECANISMO DE VERIFICACIÓN Y FUENTES
	# de acciones adelantadas para el fortalecimiento o de la autonomía de las comunidades indígenas.	10 acciones adelantadas para el fortalecimiento de la autonomía de las comunidades indígenas.	Este indicador busca relacionar el número de proyectos desarrollados con las comunidades indígenas presentes en el corredor vial, enfocados en el fortalecimiento de la autonomía y territorialidad; estos proyectos son de índole social, cultural, económico, infraestructura y ambiental, los cuales se llevan a cabo en el marco del cumplimiento de los acuerdos de consulta previa.	Actas de seguimiento de Consulta Previa: Las acciones de fortalecimiento de las comunidades étnicas adelantadas por la Concesionaria se enmarcan en los procesos de consulta previa y medidas de compensación acordadas, protocolizadas y alineadas con las líneas de inversión definidas con las autoridades de cada una de las comunidades con las que se surtieron los procesos. Estos son objeto de seguimiento y verificación por parte del Ministerio del Interior, que lo soporta a través de actas que exponen el avance del cumplimiento de los acuerdos, incluidos aquellos asociados al impulso del fortalecimiento de las comunidades indígenas.



Manejo de los fondos



Como se establece en el contrato de concesión, el Concesionario tuvo que crear un Fideicomiso de Concesión (“**Patrimonio Autónomo**”) para administrar todos los recursos del proyecto durante el período de concesión. Para tal efecto, la Concesionaria y Fiduciaria Bancolombia S.A. Sociedad Fiduciaria (el “**Fiduciario del Fideicomiso de Concesión**”) celebraron un contrato de fideicomiso comercial en 2015. Mediante este contrato se creó un Fideicomiso independiente para administrar todos los fondos de la empresa. Además, en el contexto de la emisión de bonos, se ha establecido un contrato adicional, el Acuerdo de Fideicomiso de Transacción. Los lineamientos contractuales establecidos por los contratos de Fideicomiso de Concesión y Fideicomiso de Transacción permiten y garantizan que todos los recursos del proyecto, inclui-

dos los fondos de los bonos y el préstamo que financiarán y/o refinanciarán el proyecto, sean administrados de manera muy transparente para todas las partes relacionadas; así mismo, en los estados financieros, se discriminan los balances netos del financiamiento social, como parte del monitoreo y gestión financiera del proyecto.

Los fideicomisos de Concesiones y Transacciones mantienen cuentas separadas para cumplir propósitos específicos establecidos tanto en el contrato de concesión como en los contratos de financiamiento.

Desde la firma del contrato de concesión, las necesidades de financiamiento del proyecto se han cubierto con una combinación de financiamiento de capital y deuda externa. Con los ingresos netos del bono, se refinanciará la deuda existente, se cubrirán algunos costos de operación y mantenimiento y se financiarán cuentas de reserva pre-determinadas.

El concesionario mantendrá el Fideicomiso de Concesión hasta la terminación contractual del contrato de concesión, además de mantener un Auditor Independiente para la revisión de los Estados Financieros y el monto a refinanciar en línea con las inversiones elegibles. Además de esto, la empresa cuenta con un ingeniero independiente que certifica que los fondos se utilizan de acuerdo con los costos presupuestados del proyecto, además de monitorear el cumplimiento de todos los aspectos técnicos, sociales y ambientales del proyecto.



Reporte

En el caso de los dos bonos que refinanciarán el proyecto y que responderán por entre el [50 y 65%]⁸ de ésta, anualmente, hasta que se hayan asignado todos los ingresos netos, el Concesionario publicará actualizaciones en su sitio web (www.uniondelsur.co) que se espera que incluyan (i) el monto de los ingresos netos de los Bonos y prestamos asignados para cada categoría de Proyecto Elegible, (ii) indicadores clave de desempeño (“KPI”) esperados o estimados (cualitativos y cuantitativos), en cada caso en la medida en que el Concesionario lo considere factible, (iii) el monto pendiente de los ingresos netos que aún no se han asignado a los Elegibles Proyectos al final del período del informe y iv) los porcentajes de co-financiamiento en el reporte post-emisión. El Concesionario también espera contratar a un tercero independiente para revisar el monto de los ingresos netos de las Obligaciones Negociables asignadas a cada categoría de Proyecto de Elegibilidad.

Este reporte será publicado dentro de los dos meses siguientes a cada anualidad causada a partir de la primera emisión de bonos y en adelante se realizará anualmente. Por otro lado, los estados financieros auditados que detallan el uso de recursos serán publicados en la pagina de la Concesionaria por tarde el 30 de abril del año fiscal siguiente al reportado.

La auditoría a los Estados Financieros realizada por el revisor fiscal, en este caso nuestro auditor del uso de fondos para el financiamiento social se realizará anualmente. Y los KPI's y metodologías de calculo serán auditados por un tercero cada 10 años.



⁸ Porcentajes finales están por definirse.

Opinión de segunda parte



El Concesionario ha contratado a Vigeo Eiris (“V.E.”), un consultor ambiental independiente con experiencia en investigación de gobernanza ambiental y social, para que brinde una Opinión de Segunda Parte (“SPO” por sus iniciales en inglés) sobre los beneficios sociales del Marco de Bonos Sociales y su alineación con los Principios de Bonos Sociales 2021, así como sobre los beneficios sociales de los Préstamos Sociales y su alineación con los Principios de los Préstamos Sociales 2021. Las principales conclusiones de la SPO emitida por V.E. son las siguientes:

- El marco del financiamiento social de la Concesionaria está alineado con los cuatro componentes principales de los Principios de los Bonos Sociales 2021 y con los Principios de los Préstamos Sociales 2021, en tanto está claramente definido y detallado el uso y manejo de los ingresos de los bonos, existe claridad sobre el proceso de evaluación y selección del proyecto y se ha establecido el compromiso de reportar anualmente el uso de los fondos y de los beneficios sociales.
- En cuanto a la contribución a la sostenibilidad, dicho marco de financiamiento contribuye con las metas de cuatro de los 17 ODS, a saber: Fin de la Pobreza; Trabajo Decente y Crecimiento Económico; Agua, Industria, Innovación e Infraestructura y Reducción de las Desigualdades.
- El manejo de los riesgos ambientales, sociales y de gobernanza se considera robusto, así como la identificación y manejo de los impactos esperados.



- La Emisión contemplada es coherente con las prioridades estratégicas de sostenibilidad y los temas sectoriales de la Concesionaria Vial Unión del Sur y contribuye al cumplimiento de los compromisos de sostenibilidad del emisor.

La SPO estará disponible en nuestro sitio web en:
<https://www.uniondelsur.co/>