

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

1. RESUMEN DEL PERÍODO:

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

- **Transitabilidad del corredor:** entre julio y septiembre de 2025 se presentaron cuatro cierres adicionales de la vía, siendo el más relevante el deslizamiento ocurrido en el K18+300 el 7 de septiembre de 2025, que generó el mayor impacto en el tráfico. A la fecha, tal como se informó en el memorando de eventos relevantes enviado a los inversionistas en septiembre de 2025, el Concesionario ejecutó trabajos de adecuación que incluyeron la habilitación de una variante sobre la vía existente.

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

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

³ Con corte a mayo de 2025.

⁴ El desempeño del tráfico para esta iniciativa privada se mide a partir de enero de 2024, con base en las proyecciones de tráfico del Gestor Profesional que este actualizó en septiembre de 2023, más la actualización que realizó a partir de junio de 2024, más la actualización que realizó a partir de julio de 2025.

⁵ Ibídem para el recaudo.

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

Actualmente, esta variante se encuentra en operación, permitiendo el paso únicamente en un solo sentido, alternando los sentidos a partir de aforos mientras el Invías finaliza la solución definitiva para este tramo que el Gestor Profesional estima ocurra para el 15 de diciembre de 2025.

- **Tarifas de peaje:** como consecuencia de los cierres de la vía ocasionados por los derrumbes presentados en septiembre, el Ministerio de Transporte autorizó suspender las tarifas plenas de los tres peajes de la vía y estableció el cobro de tarifas diferenciales temporales a partir del 4 de octubre de 2025. Estas tarifas tendrán una vigencia de máximo dos meses o hasta que se habilite el flujo vehicular bidireccional por el sector del K18+000, lo que primero ocurra. A la fecha de corte no se ha cumplido ninguna de estas condiciones. Con respecto a los incrementos reales de las tarifas, con corte a julio de 2025 aún no se han realizado los ajustes pendientes.
- **Tráfico e ingresos:** como se mencionó en el informe anterior, el Gestor Profesional actualizó la proyección de tráfico de los vehículos pesados debido al mejor desempeño que venía presentando frente a los volúmenes de tráfico proyectados en las últimas dos actualizaciones de sus proyecciones en septiembre de 2023 y junio de 2024. No obstante lo anterior, aunque el Gestor Profesional incorpora en sus proyecciones las potenciales afectaciones que pueda sufrir el tráfico pesado todos los años en el mes de septiembre por cierres de la vía, por la magnitud de los derrumbes y los cierres que estos ocasionaron en septiembre y octubre, tanto el tráfico como el recaudo fueron inferiores a los proyectados en un 15% y 18% respectivamente. El impacto sobre el recaudo proyectado fue mayor que el del tráfico por la diferencia en la distribución del tráfico real en las categorías respecto a la que proyectó el Gestor Profesional.
- **Proceso votación reducción de tasas:** el pasado 15 de septiembre, el agente administrativo comunicó a los Prestamistas que la solicitud de consentimiento encaminada a (i) reducir la tasa de interés de los tramos en pesos A y B de UVR+7,25% a UVR+6,25% (según la solicitud realizada por los Prestamistas diferentes al Compartimento de que se incrementara la tasa inicialmente propuesta de UVR+4,5%), y (ii) anticipar el valor de la amortización de los tramos en pesos A y B que debía realizarse mediante un barrido de caja en octubre de este año con los flujos excedentarios de ese momento, obtuvo la votación necesaria y fue aprobada. A partir de la autorización, a través del agente administrativo, el 10 de octubre de 2025 se suscribió el otosí No. 1 a la modificación integral del contrato de crédito para incluir los cambios de tasa aprobados.
- **Posibles reclamaciones:** como se indicó en el informe anterior, el Gestor Profesional considera probable la presentación de una solicitud de reconocimiento por los efectos del Decreto 050 de 2023, sobre la cual aún no se tienen actualizaciones. Adicionalmente, en julio de 2025, mediante la emisión de un laudo nacional, el tribunal arbitral designado para el proyecto conoció la reclamación presentada por el Concesionario relacionada con la no asunción de los daños causados a la denominada infraestructura especial y a los puentes Invías, debido a la imposibilidad de obtener pólizas de seguro sobre estos bienes. No obstante, por la naturaleza de la reclamación y su vinculación con los elementos de un EER, el tribunal se abstuvo de pronunciarse de fondo. En consecuencia, se espera que el Concesionario instaure en el corto plazo un panel para resolver este asunto. El Gestor Profesional actualizará en siguientes informes sobre este asunto.
- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** con corte a mayo de 2025 se tienen los siguientes avances socioambientales: (i) desde el inicio del Proyecto se cuenta con un histórico de contratación de 16.632 empleados de los cuales el 74,3% pertenece el área de influencia del Proyecto, mientras que solo el 11,9% son mujeres, (ii) durante el período se recibieron 70 PQRS de las cuales la gran mayoría corresponden a solicitudes, mientras que solo dos fueron quejas, una relacionada con el cobro de peajes

y otra con la demora en la atención de un accidente, y (iii) el Concesionario reportó dos accidentes clasificados como leves, ambos asociados a caídas ocurridas durante la ejecución de labores por parte de los trabajadores.

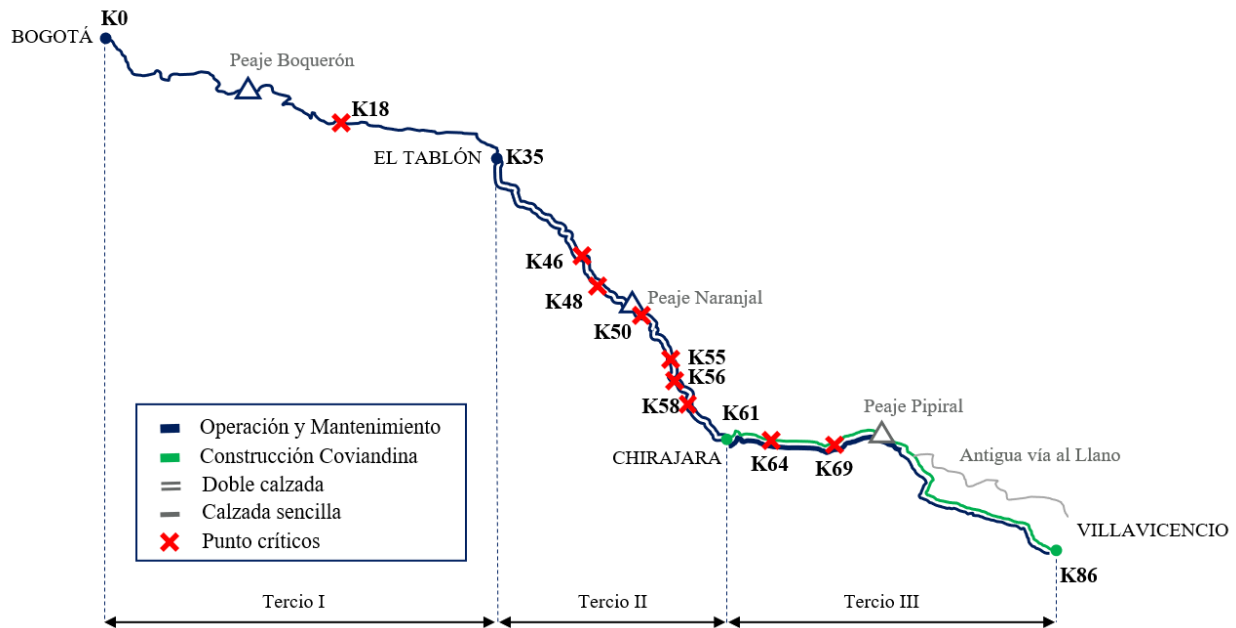
2. SEGUIMIENTO TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR

Como se mencionó en el informe anterior, es necesario hacer seguimiento permanente a la transitabilidad del corredor, teniendo en cuenta que éste se ubica en una zona geológicamente compleja, donde especialmente en época invernal se presentan deslizamientos que afectan la circulación vehicular. Dado que los ingresos del Proyecto provienen exclusivamente del peaje, cualquier cierre impacta directamente el recaudo y, en consecuencia, el riesgo crediticio.

En el tercer trimestre de 2025 se registraron dos cierres relevantes, de los cuales el deslizamiento presentado en septiembre ha tenido el mayor impacto sobre el tránsito vehicular del corredor, como se detalla en la sección 7. A continuación se hace una descripción de los dos cierres:

Sector	Duración del cierre (días)	Descripción	Avance
K85+300	10	Como se mencionó en el anterior informe, del 14 al 24 de julio se llevó a cabo el paro del gremio arrocero en el K85+300. Es importante resaltar que los reclamos realizados por este gremio estaban relacionados con inconformidades sobre la gestión del gobierno nacional más no con el Concesionario.	El paro terminó el 24 de julio sin ninguna afectación a la vía.
K18+300 a K18+600	Continúa	El 7 de septiembre de 2025 se anunció el cierre total del corredor por un deslizamiento ocasionado por las condiciones climáticas de intensas lluvias a lo largo de los últimos meses.	Para restablecer la transitabilidad, el Concesionario se encuentra adelantando trabajos para generar una variante utilizando 600 m de la vía antigua tal y como se menciona en el memorando de eventos relevantes enviado en septiembre de 2025. Actualmente, la construcción de esta variante finalizó y su uso es de un solo sentido, alternando los sentidos mediante el conteo de vehículos. Así las cosas, el tiempo promedio de viaje de Bogotá – Villavicencio y de Villavicencio – Bogotá oscila entre 5 horas y 30 minutos a 6 horas.

En relación con el deslizamiento ocurrido en septiembre de 2025, éste se presentó en el primer tercio, en un sector que no había sido identificado previamente como crítico y donde no se habían registrado eventos de inestabilidad. Esta falla se originó por la saturación del talud, consecuencia de las intensas lluvias registradas durante el período. En la siguiente imagen se destacan las zonas afectadas:



Actualmente, se está trabajando en la solución de esta contingencia en dos frentes principales:

1. **Zona alta del talud:** esta zona actualmente está siendo intervenida por el Concesionario, quien adelanta la construcción de canales que han permitido disminuir el nivel freático en la parte superior del talud, evitando que se mantenga la saturación inicial que presentó al inicio de la contingencia. El Concesionario está a la espera de autorización para intervenir tres predios adicionales y así continuar con las obras de drenaje requeridas para completar la estabilización. Se estima que la intervención finalice a finales de noviembre.

Es importante señalar que estas actividades, al igual que la construcción de la variante, cuyo costo aproximado fue de COP\$1.300 millones, no hacen parte del alcance del contrato de concesión. Por esta razón, el Concesionario está gestionando ante la ANI, a través de la interventoría, el reconocimiento de estos costos.

2. **Zona inferior del talud:** esta zona está siendo intervenida actualmente por el Invías, el cual se encuentra adelantando la remoción del material que quedó sobre la vía. Adicionalmente, la entidad está evaluando la solución definitiva, que hasta el momento se entiende corresponde a la construcción de un tablestacado para evitar que nuevo material de derrumbe caiga sobre la calzada. El Invías manifiesta que estas obras van a ser terminadas antes de finalizar el mes de noviembre.

En cuanto a los cierres históricos, desde el 2023 hasta el período evaluado se han registrado 122 eventos que han ocasionado cierres en la vía Bogotá–Villavicencio, de los cuales, la mayoría (82) corresponde a incidentes viales⁷. Es importante destacar que de los 122 cierres solo el 39,3% han sido cierres totales de la vía, los cuales han afectado la transitabilidad del corredor. Estos se concentran principalmente en el año 2023⁸ y 2025⁹ tal y como se muestra en la siguiente tabla:

⁷ Accidentes, siniestros de vehículos (e.g. incendios, fallas mecánicas) y derrames de sustancias peligrosas o carga transportada sobre la vía.

⁸ Producto de las múltiples avalanchas derivadas del desbordamiento de las quebradas de la zona.

⁹ Producto de las protestas del gremio arrocero.

Tipo de afectación	2023		2024		2025		Total (días)
	No. Cierres	Tiempo (días)	No. Cierres	Tiempo (días)	No. Cierres	Tiempo (días)	
Mayores tiempos movilización usuarios en ambos sentidos viales /congestión y represamientos viales	12	0,6	26	243,5	8	0,7	244,8
Cierre calzada Bogotá-Villavicencio	13	1,4	0	1,0	0	0,0	1,4
Cierre calzada Villavicencio-Bogotá	9	0,4	0	0,0	0	0,0	0,4
Cierre total	14	15,9	0	0,0	34	16,8	32,6
Ninguna	0	0,6	6	0,0	0	0,0	0,6
Total	48	18,3	32	245,5	42	17,5	279,8

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

3. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

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

Tramo	Acreedores después de la cesión FDN		
	Acreedor	Compromisos (COP\$ millones)	Desembolsos (COP\$ millones)
Tramo UVR	Compartimento DPI I	400.000*	400.000
Tramo Pesos A	Filiales Corficolombiana	75.000**	75.000
	Banco de Bogotá S.A.	640.000**	640.000
	Banco de Occidente S.A.	265.000**	265.000
	Banco AV Villas S.A.	70.000**	70.000
	Banco Popular S.A.	150.000**	150.000
Tramo Pesos B	Banco Popular S.A.	120.000*	92.000
Deuda Total		1.720.000	1.692.000

*Monto denominado en UVR

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

Adicionalmente, según lo mencionado en la introducción, el 10 de octubre se suscribió el otrosí No. 1 a la modificación integral del contrato de crédito mediante el cual se reduce la tasa de interés para el Tramo Pesos A y el Tramo Pesos B, de UVR + 7,5% a UVR + 6,25%. La autorización fue otorgada por los prestamistas a finales de septiembre y la nueva tasa comenzó a regir a partir del 15 de octubre, por lo cual el Gestor Profesional incluyó este ajuste en sus proyecciones y su impacto se detalla más adelante.

4. SEGUIMIENTO EJECUCIÓN GESTIONES:

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

- **Gestión Ambiental:** el 80% de las compensaciones impuestas por las autoridades ambientales ya fueron contratadas y se encuentran en ejecución física del 71,52% y un avance financiero de 73,66%¹⁰.
- **Gestión Predial:** según la última información disponible con corte a mayo de 2025, no hubo ningún avance en la adquisición predial como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Longitud Requerida [km]	Longitud Disponible [km]	Predios Requeridos			Avalúo Comercial ¹¹	Escritura y Registro ¹²
			Total	Concesionario ¹³	Invías ¹⁴		
1	2,4	2,4	6	5	1	5	6
2	3,1	3,1	33	25	8	25	33
3	4,3	4,3	51	41	10	40	43
4	0,9	0,9	3	2	1	2	3
5	4,2	4,2	21	15	6	15	21
6	7,8	7,8	30	24	6	22	27
Total	22,7	22,7	144	112	32	109/112	133

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

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

Cabe resaltar que los predios pendientes no representan un riesgo para la retribución, dado que, de los 11 predios restantes, 10 se encuentran en proceso de expropiación y uno, de propiedad del Invías, se encuentra en trámite de entrega.

5. SEGUIMIENTO RIESGO SOBRECOSTOS:

En la tabla que se presenta a continuación se detalla el estado de los sobrecostos identificados por el Gestor Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos¹⁵.

¹⁰ El valor ejecutado en el anterior trimestre fue 75%, sin embargo, hubo un error en la estimación por lo cual este valor es del 73,66% según la tabla 79 del reporte de interventoría No. 6.

¹¹ Los 32 predios Invías no requieren avalúos comerciales por lo cual hacen falta 3 avalúos de los 112 requeridos.

¹² El color verde significa que los predios a cargo del Concesionario ya tienen escritura y registro.

¹³ Predios cuya gestión está a cargo del Concesionario.

¹⁴ Predios con titularidad del Invías por lo cual la gestión predial consistió en la solicitud de cesión a la ANI.

¹⁵ El color rojo de la tabla indica que hay alta probabilidad de ocurrencia del sobrecosto o que ya se presentaron sobrecostos y que se van a activar las bandas del contrato de concesión, el color verde indica que la probabilidad de ocurrencia de sobrecostos es baja o que el riesgo ya está cerrado, y el color naranja indica que la probabilidad de ocurrencia de presentar el sobrecosto es media.



Riesgo	Valor Subcta.	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado sep-25	Tercer trimestre de 2025 ¹⁶	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ¹⁷		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COPS ²⁰¹³ MM]				[COPS ²⁰¹³ MM]			
Predios Probabilidad baja con impacto bajo	43.541	16.100 (0% de sobrecosto)	28.047 ¹⁸ (0% de sobrecosto)	▪ Riesgo materializado, las variaciones en adelante serán mínimas, en este caso corresponde a valor decretado por juez en proceso de expropiación. Con corte a mayo de 2025, se han ejecutado COP\$26.421 millones.	Sobrecosto Estimado	0	0	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	0	0	-
					Concesionaria Vial Andina	0	0	-
Ambiental Probabilidad baja con impacto bajo	18.503	11.580 (0% de sobrecosto)	9.768 ¹⁹ (0% de sobrecosto)	▪ Con corte a mayo de 2025 se ha ejecutado un total de COP\$2.691 millones ²⁰ .	Sobrecosto Estimado	0	0	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	0	0	-
					Concesionaria Vial Andina	0	0	-
Redes Probabilidad alta con impacto bajo	2.759	4.447 (61% de sobrecosto)	4.438 ²¹ (60% de sobrecosto)	▪ Sin variaciones frente al período anterior.	Sobrecosto Estimado	1.679	1.679	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	789	789	Modelo financiero (valor contingente)
					Concesionaria Vial Andina	890	338	Modelo financiero (valor contingente)
							552	Contrato de construcción
Geológico Probabilidad media con impacto bajo	931.148	1.223.987 (31,4% de sobrecosto)	985.220 ²² (5,8% de sobrecosto)	▪ Riesgo materializado, teniendo en cuenta la finalización de la construcción y que los sobrecostos hasta el 110% están a cargo del Concesionario.	Sobrecosto Estimado	54.072	103.933	OK✓
					Agencia Nacional de Infraestructura	0	0	-
					Concesionaria Vial Andina	54.072	10.818	Modelo financiero (valor contingente)
							93.115	Contrato de construcción

¹⁶ Valores en corrientes.

¹⁷ Por ser una iniciativa privada, los sobrecostos a cargo de la ANI los financia el Concesionario.

¹⁸ Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 460.

¹⁹ Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 465.

²⁰ Informe mensual de interventoría No. 6 con corte a mayo de 2025, páginas 387.

²¹ Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 473.

²² Informe mensual de interventoría No. 114 con corte a diciembre de 2024, página 70.



Como se ha mencionado en períodos pasados, existe un sobrecosto de COP₂₀₁₃\$55.751 millones, el cual está dentro del monto de sobrecostos incluido en el precio pagado al contratista de construcción bajo el contrato de construcción²³.

Según se indicó en el informe anterior, habrá un recurso en las subcuentas ambiental y predial que no será utilizado. En el caso de la subcuenta ambiental, la ANI y el Concesionario acordaron distribuir el remanente en una proporción del 60/40, respectivamente, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Otrosí No. 12. Con corte a mayo de 2025, la Interventoría informó que aún no se cumplen los requisitos definidos en dicho Otrosí, por lo que el Concesionario continúa ejecutando los programas de compensación y protección ambiental.

Respecto a la subcuenta predial, el Otrosí No. 13 fue revisado y negociado entre la interventoría y el Concesionario durante mayo de 2025, acordando que, en virtud del avance de adquisición predial estimado en un 91% para octubre de 2024, el riesgo de insuficiencia de valor estimado es improbable, se determinó además que los recursos disponibles a ser liberados serían distribuidos entre el Concesionario y la ANI en una proporción del 60/40 respectivamente. A la fecha el otrosí está pendiente de la firma por parte de la ANI, una vez se cuente con la misma, la interventoría dará visto bueno al Concesionario sobre los estimados para aprobar el monto a liberar.

6. INDICADORES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:

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

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

Indicador	Nombre	UF0	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5	UF6
E0	Índice de Estado	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E1	IRI	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E2	Ahuellamiento	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E3	Fisuras	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E4	Coefficiente de fricción transversal	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E5	Textura	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E6	Baches	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E7	Hundimientos / Juntas	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E8	Márgenes, separador y áreas de servicio	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E10	Drenajes	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E11	Señalización vertical	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E12	Señalización horizontal	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓

²³ El valor total de los sobrecostos incluidos en el precio del contrato de construcción y que debía ser asumido por el contratista de construcción ascendía a COP₂₀₁₃\$93.667 millones.

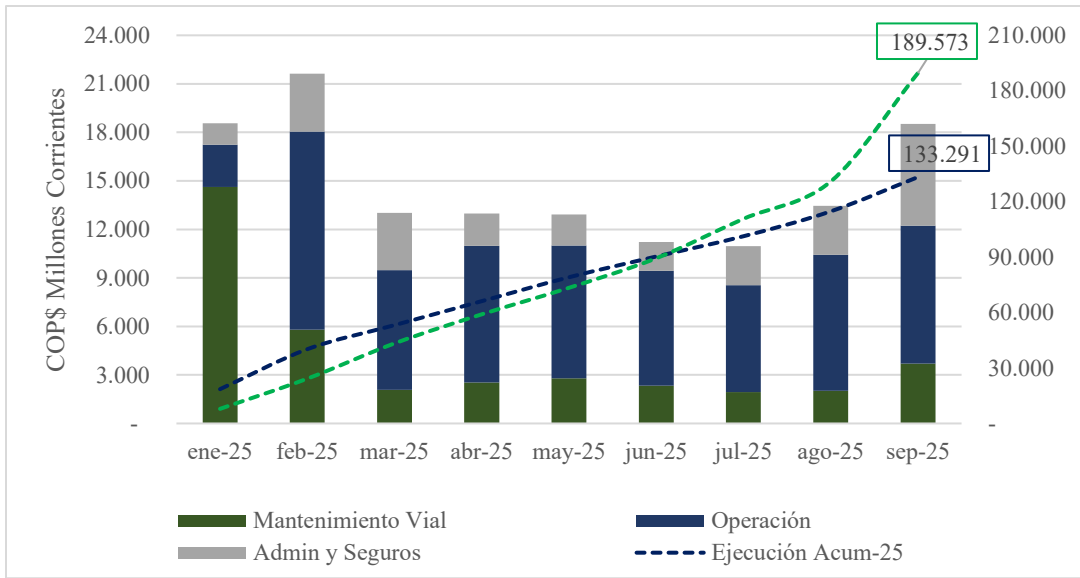
Indicador	Nombre	UF0	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5	UF6
E13	Barreras y elementos de contención	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E14	Iluminación	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E15	Puentes y estructuras	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E16	Capacidad Estructural	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E17	Disponibilidad de la vía	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E18	Estado de elementos estructurales	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E19	Sistema de iluminación	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E20	Sistema de ventilación	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E21	Sistema de túneles	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E22	Escalonamientos	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E23	Grietas	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E24	Desportillamiento de juntas	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E25	Juntas	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
E26	Eficiencia de la transferencia de carga ²⁴	-	●	●	✓	-	✓	✓
O1	Índice de mortalidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O2	Ocupación de carriles	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O3	Cola de peajes	✓	-	-	✓	-	-	-
O4	Atención de incidentes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O5	Atención de Accidentes y Emergencias	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O6	Disponibilidad del SICC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O7	Tiempo de atención de incidentes (túneles)	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓
O8	Tiempo de atención de accidentes y emergencias (túneles)	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓

A la fecha no se presentan deducciones adicionales a las realizadas en la UF6 por IRI (E1) de COP\$25 millones.

**Presupuesto y ejecución de O&M.*

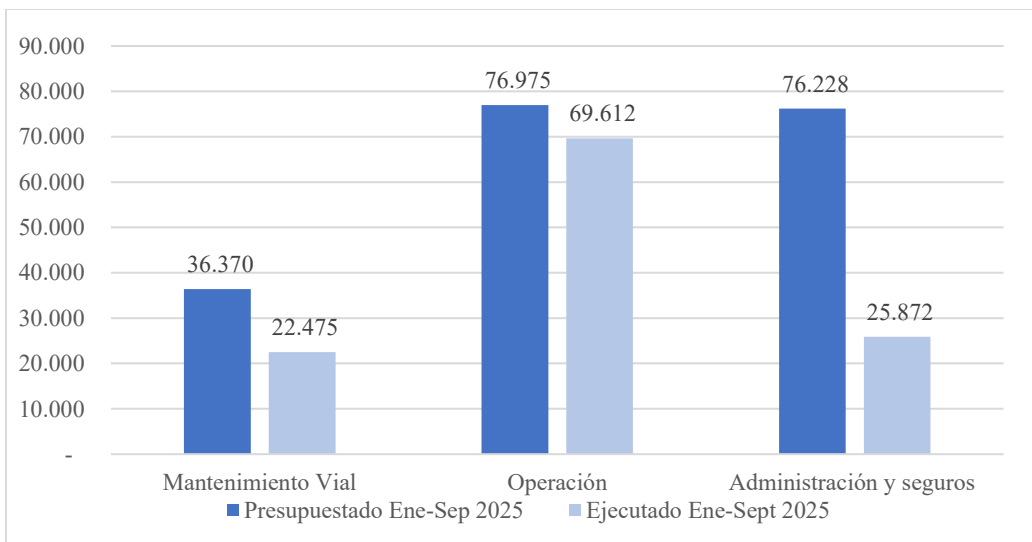
En esta sección se presenta la actualización de la ejecución del presupuesto. A septiembre, la ejecución acumulada asciende a COP\$133.290 millones, frente a un presupuesto proyectado de COP\$189.573 millones para el mismo período. A continuación, se muestra la distribución y el comportamiento del presupuesto:

²⁴ El indicador asociado a la eficiencia de la transferencia de carga (E26) para las UF1 y UF2 se encuentra en período de corrección de 12 meses.



Como se observa en la gráfica anterior, durante el primer semestre del año se ejecutó un presupuesto superior al estimado. Esto se debe principalmente a que, en dicho período, el mantenimiento rutinario presentó una ejecución por encima de lo previsto, atribuible a las condiciones climáticas adversas registradas a comienzos del año, las cuales ocasionaron caída de árboles, deslizamientos de tierra y presencia de rocas sobre la vía. Sin embargo, a partir de junio la curva de ejecución volvió a ubicarse por debajo de lo estimado mostrando una subejecución de COP\$56.282 millones frente al presupuesto.

En el caso del presente trimestre se observa un comportamiento similar al del período anterior, en el cual todos los rubros se encuentran por debajo de lo presupuestado para el mes de septiembre de 2025. En el caso de administración y seguros, se destaca que a la fecha no se han ejecutado COP\$44.970 millones, los cuales, según el histórico de ejecución en el 2024 se deberían ejecutar en los últimos tres meses del año.



Con base en lo anterior, el Gestor Profesional espera que el presupuesto disponible sea suficiente para cubrir los tres meses restantes del año, considerando la subejecución observada en los rubros.

7. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

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

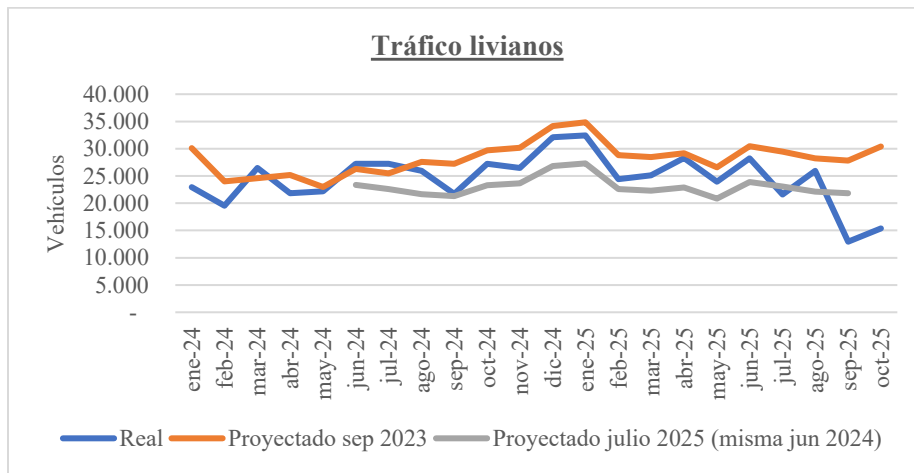
*Tráfico.

Para el análisis que se presenta a continuación, es importante tener en cuenta que para el informe anterior el Gestor Profesional actualizó las proyecciones de tráfico pesado teniendo en cuenta que el comportamiento de esta categoría venía presentando consistentemente un mejor desempeño tanto frente a las proyecciones realizadas en septiembre de 2023 como a la proyección actualizada en junio de 2024. Debido a que las proyecciones de tráfico con base en las cuales el Gestor Profesional ha venido evaluando las coberturas de los flujos de caja sobre el servicio de la deuda se han ajustado varias veces en los últimos años, a continuación se presenta un resumen de dichas actualizaciones y los supuestos que han cambiado en cada momento.

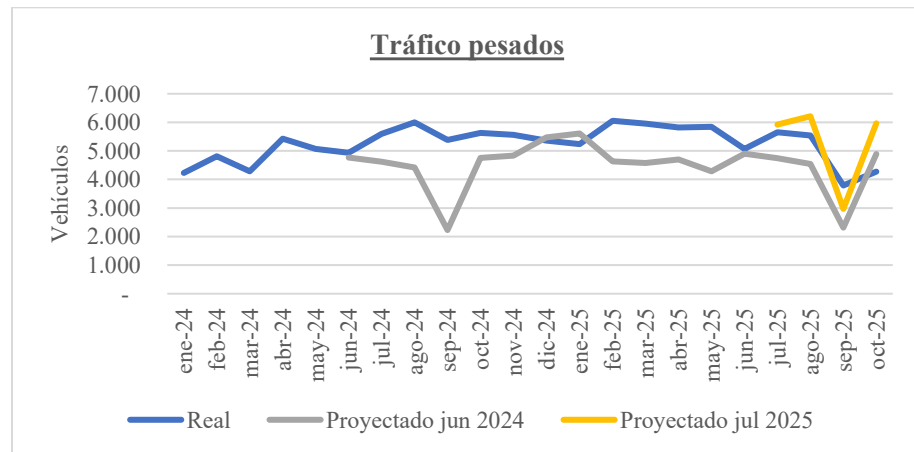
Fecha actualización	Categorías actualizadas	Supuestos actualizados
Junio 2020	Livianos y pesados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disminución del tráfico base sobre el que se realizan las proyecciones reflejando el menor tráfico real observado. <p>Para incorporar el impacto en el tráfico de la pandemia del Covid-19 se tomaron los coeficientes de elasticidad entre el PIB y el crecimiento del tráfico del estudio de tráfico del cierre financiero y se aplicaron sobre la proyección actualizada del PIB de ese momento, que incluían la contracción de este en 2020.</p>
Septiembre 2023	Livianos y pesados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disminución del tráfico base sobre el que se realizan las proyecciones reflejando el menor tráfico real observado. <p>Para incorporar los riesgos geológicos de la carretera y las afectaciones que estos podrían implicar sobre el tráfico, se incorporan los siguientes supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durante septiembre de cada año el tráfico de categoría VII no podrá transitar por la vía del Proyecto durante un mes. ▪ Cada tres años el tráfico del tercer trimestre del año se afecta en la misma proporción que ocurrió con el cierre de 2023 (-23%).
Junio 2024	Livianos y pesados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disminución del tráfico base sobre el que se realizan las proyecciones reflejando el menor tráfico real observado.
Julio 2025	Pesados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incremento del tráfico base sobre el que se realizan las proyecciones reflejando el tráfico real observado en los últimos 12 meses. ▪ Ajuste de la estacionalidad mensual del tráfico para los meses de enero y diciembre, y el tercer trimestre del año (julio-septiembre), para reflejar la estacionalidad observada desde enero 2024.

De esta manera, la proyección actualizada en julio de 2025 no supone ningún cambio para el tráfico liviano y conserva los mismos supuestos de junio de 2024, a saber: (i) durante el mes de septiembre de cada año el tráfico de categoría VII no podrá transitar por el Proyecto, por lo que no se reciben ingresos de vehículos de esa categoría, castigando los ingresos de ese mes todos los años en 34%, y (ii) adicionalmente, cada tres años el tráfico se afecta en el tercer trimestre del año en la misma proporción (-23%) en que se afectó en 2023 por los cierres derivados en ese año de la avenida torrencial en el sector de Naranjal.

A continuación, se presenta el tráfico en lo corrido del año, frente a lo que había proyectado el Gestor Profesional anteriormente en septiembre de 2023 y junio de 2024, y para el tráfico pesado frente a las proyecciones actualizadas en julio de 2025:



Como se puede observar en la gráfica anterior, y como se mencionó en la sección 2, el tráfico fue afectado en los meses de julio, septiembre y octubre. En julio, con ocasión del paro arrocero, el tráfico fue 6,4% menor frente a la proyección actualizada. Por otro lado, el tráfico en septiembre y octubre sufrió un mayor impacto por el cierre total de la vía a raíz del deslizamiento en el sector K18+300 – K18+600, representando un menor desempeño de 41% y 35% frente al proyectado para septiembre y octubre respectivamente. Como consecuencia, el tráfico total entre julio-octubre fue 16,4% inferior al proyectado por el Gestor Profesional.



Por su parte, el tráfico pesado había venido siendo superior a lo proyectado en junio de 2024, pero con respecto a las proyecciones actualizadas en julio de 2025 fue menor en julio, agosto y octubre en 4,6%, 11% y 28% respectivamente. Sin embargo, dado que las proyecciones de esta categoría incorporan las potenciales afectaciones derivadas de fenómenos naturales en la vía específicamente en septiembre de cada año, el tráfico real de este mes aunque fue inferior a los niveles normales de tráfico en meses pasados, fue 27,6% superior a la proyección del Gestor Profesional. En consecuencia, el tráfico total entre julio y octubre fue 8,7% inferior al proyectado por el Gestor Profesional debido a la previsión de los cierres en las proyecciones.

En resumen, el tráfico total durante julio y octubre fue 15% inferior al proyectado, y particularmente en septiembre y octubre fue 32,5% y 34% inferior, respectivamente.

*Tarifas.

Con respecto a las tarifas de peajes, debido a los cierres ocasionados por los derrumbes presentados en septiembre, mediante la Resolución 0253040040455 del 3 de octubre de 2025, el Ministerio de Transporte autorizó suspender las tarifas plenas de los 3 peajes de la vía y estableció el cobro de tarifas diferenciales temporales a partir del 4 de octubre de 2025 que representan una disminución del 35% en las tarifas de vehículos livianos y 50% en las de vehículos pesados. Estas tarifas tendrán una vigencia de máximo dos meses o hasta que se habilite el flujo vehicular bidireccional por el sector del K18+000, lo que primero ocurra. Una vez se cumpla cualquiera de las condiciones anteriores, se ha indicado que se reanudará el cobro del valor pleno. A la fecha de corte de este informe no se ha cumplido ninguna de las condiciones anteriores, por lo que para efectos del análisis presentado más adelante, el Gestor Profesional supone que estas tarifas estarán vigentes por el plazo máximo de dos meses que establece la resolución.

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

Incremento de Tarifas.

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

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

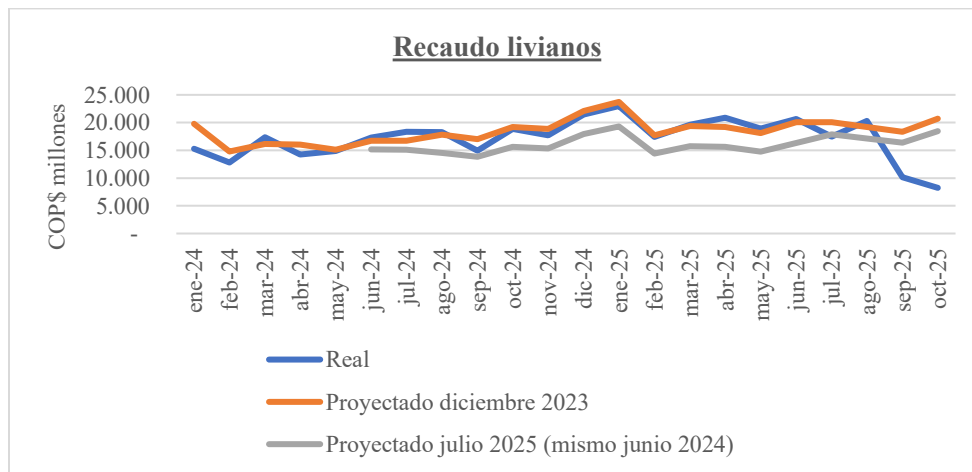
- En 2018 y 2019, los aumentos tarifarios correspondieron únicamente a la inflación, pues el componente real no se pudo aplicar debido al atraso en la entrega del Proyecto por parte de Coviandes al Concesionario hasta el 3 de noviembre de 2019. En febrero de 2020, se incrementaron las tarifas de peaje en un porcentaje equivalente al IPC+8%, el cual corresponde a los componentes reales del aumento contractual de 2018, 2019 y 2020.

Incremento de Tarifas. (Cont.)

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

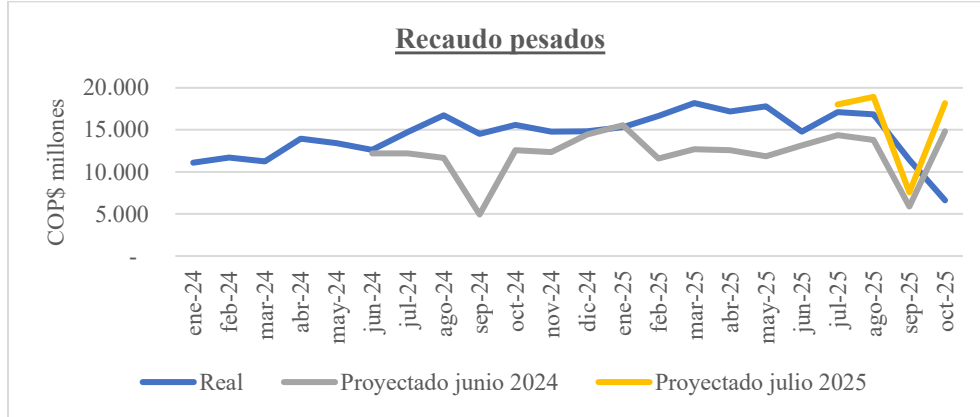
En todo caso el Gestor Profesional continúa suponiendo que el Proyecto nunca recibe la compensación correspondiente a las menores tarifas (tanto por el incumplimiento de los ajustes reales bajo el contrato de concesión, como por lo que se alcanzó a afectar con el Decreto 050 de 2023 -sin perjuicio de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

En cuanto al recaudo de peajes, entre julio y octubre los vehículos livianos presentaron un recaudo menor al proyectado en un 19,6% por el impacto que ha tenido el cierre de la vía durante los meses de septiembre y octubre, lo cual, junto al impacto de las menores tarifas a partir del 4 de octubre, generó que el recaudo de esos dos meses fuera 38% y 57%²⁵ inferior al proyectado, respectivamente.



²⁵ A diferencia del tráfico pesado, el Gestor Profesional no incorpora en sus proyecciones una disminución del tráfico liviano en septiembre de todos los años por las condiciones geográficas de la carretera.

Por su parte, el recaudo de peaje de los vehículos pesados fue menor al proyectado en julio, agosto y octubre, pero mayor en el mes de septiembre en un 51%. En el agregado para estos cuatro meses, y teniendo en cuenta sobre todo el impacto de las menores tarifas del mes de octubre, el recaudo fue menor al proyectado en 17%.

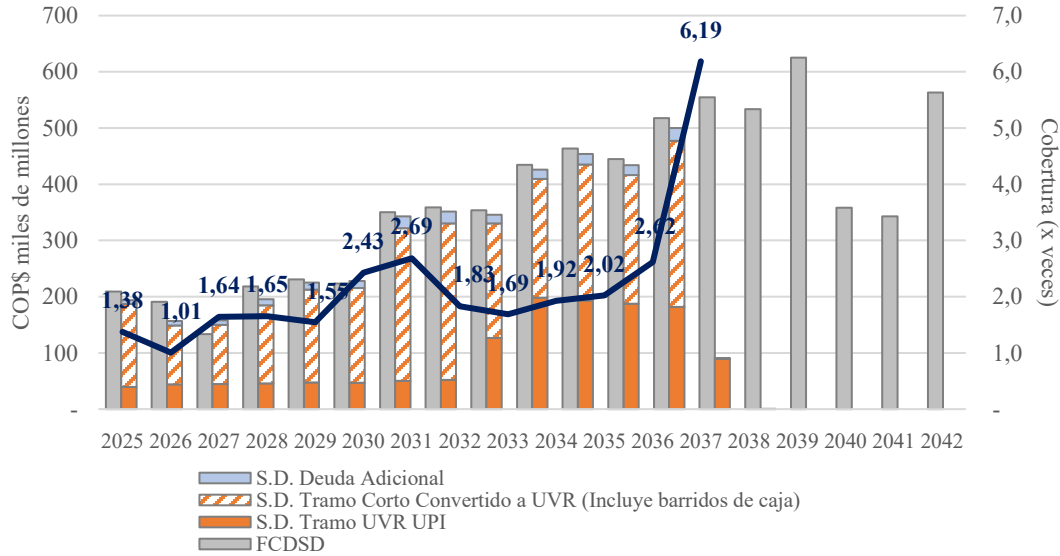


De manera general, el recaudo total entre julio y octubre fue 18,4% inferior al proyectado, y particularmente en septiembre y octubre fue 9,7% y 59,4% inferior, respectivamente.

Por otra parte, para el ejercicio de evaluación de coberturas, teniendo una expectativa más clara sobre la fecha de apertura completa de la vía como se explicó en la sección 2, el Gestor Profesional supuso un castigo al tráfico de todo el mes de noviembre y hasta el 15 de diciembre similar al observado en octubre, sobre el cual aplicó las tarifas diferencias actuales. A partir del 16 de diciembre, se retoman las proyecciones actualizadas en junio de 2025 y las tarifas vigentes antes de la aplicación de la Resolución 0253040040455.

A continuación, se muestra la proyección del flujo de caja disponible para el servicio de la deuda frente al servicio de la deuda, incorporando lo mencionado con respecto a la proyección del recaudo durante noviembre y diciembre, el recaudo y gastos de operación y mantenimiento observados durante los meses de julio a septiembre, y la reducción de tasas de los tramos de corto plazo. Cabe recordar que mientras el tramo UVR en cabeza del Compartimento tiene un perfil específico de amortizaciones, las amortizaciones de los tramos de corto plazo (antes denominados en pesos y ahora en UVR) se hacen por barrido de caja. Adicionalmente, es importante destacar que como consecuencia de la reducción de tasas de los tramos de corto plazo el pago de intereses será aproximadamente COP\$36.000 millones menor al proyectado con la tasa anterior entre octubre de 2025 y mayo de 2028²⁶. Aunque este menor costo en principio permitiría realizar mayores barridos de caja durante el mismo período, debido al menor recaudo entre octubre y diciembre de 2025 por los cierres de la vía y por el requerimiento de caja mínima equivalente a 3 meses de gastos de operación y mantenimiento que establecen los documentos de la financiación, no sería posible hacer mayores barridos de caja.

²⁶ Fecha de vencimiento de los tramos de corto plazo.



Entre 2025, 2027 y 2028 las coberturas mejoran respecto al corte anterior por el menor servicio de la deuda resultante de la disminución de la tasa de los tramos de corto plazo. Asimismo, en 2026 esta métrica²⁷ disminuye frente al corte anterior por el menor ingreso en el cuarto trimestre de 2025 derivado de la disminución de tráfico y tarifas de peaje en octubre, noviembre y parte de diciembre, lo cual no se tenía previsto en las proyecciones del Gestor Profesional. No obstante, bajo las proyecciones del Gestor Profesional la cobertura de este período indica que el flujo de caja sería suficiente para cubrir el servicio de la deuda. De esta manera, no habría necesidad de utilizar las cuentas de reserva²⁸.

Sustitución de Cuentas de Reserva por Garantías Corporativas.

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

Cabe recordar en todo caso que, además de las cuentas de reserva, el Contrato de Crédito cuenta con una garantía corporativa de Corficolombiana para atender el servicio de la deuda que se puede hacer efectiva a partir del 31 de mayo de 2028 para los tramo de menor plazo y del 1 de julio de 2037 para

²⁷ Medida entre los meses de noviembre del año t-1 y octubre del año t.

²⁸ Para este Proyecto las cuentas de reserva consisten en una garantía corporativa otorgada por Concecol por un valor equivalente al monto de reserva requerido. Según los acuerdos de contribución de capital bajo los que se constituyó esta garantía, el monto de las reservas debe siempre estar garantizado, sin importar si la garantía ha tenido que ser usada o no. Por lo tanto, en caso de utilizarse, esta debe ser restituida inmediatamente con una nueva garantía corporativa por la totalidad del monto de reserva requerido.

el tramo en UVR, por lo que en el evento en que llegada una amortización programada del crédito sin que el Proyecto pueda cumplir con el pago, Corficolombiana proveería los recursos necesarios para que el Concesionario pueda cumplir con su obligación. De todos los proyectos en donde participa el Gestor Profesional, este es el único que cuenta con una garantía de este tipo.

Acuerdo de Contribución para el Pago de la Deuda.

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

Asimismo, como el plazo del contrato de concesión es de 39 años, es decir hasta el año 2054, se cuenta con 17 años adicionales a la última fecha de pago del tramo UVR en cabeza del Compartimento. Esto representa una ventaja importante en términos de cobertura del crédito porque los flujos posteriores a la fecha de vencimiento también son una fuente de pago. La manera de ilustrar esta cobertura es mediante el indicador de la cobertura de la deuda durante la vida del Proyecto (“PLCR” por sus siglas en inglés) que mide el valor presente de los flujos de caja descontados a la tasa de interés promedio ponderado de los créditos, sobre el saldo actual de la deuda. El PLCR actualizado con corte a octubre de 2025 equivale a 1,83x.

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

Con respecto a la fórmula de terminación anticipada, los otrosíes No. 12 y No. 13 al contrato de concesión sobre los reintegros de recursos excedentarios de las subcuentas de compensaciones ambientales y prediales disponen que aquellos pagos al Concesionario asociados a estos reintegros deberán ser descontados del componente de inversión de la fórmula de terminación del Proyecto, denominado ARh. De acuerdo con esto, para el análisis de terminación anticipada del Gestor Profesional se aplica el descuento de los COP\$30.000 millones²⁹ que estima recibir el Concesionario en noviembre de 2025 tanto de la subcuenta de compensaciones ambientales como de la subcuenta predial.

Teniendo en cuenta lo anterior, al aplicar la fórmula de terminación como está establecida en el contrato de concesión e incorporando los descuentos que el Gestor Profesional considera que el interventor posiblemente aplicaría al cálculo y que se detallan en el recuadro más adelante, las coberturas son adecuadas en un nivel mínimo de 3,73x.

²⁹ Este valor corresponde a la estimación del remanente de las subcuentas predial y ambiental, que ascendería a aproximadamente COP\$19.129 millones y COP\$11.200 millones, respectivamente, según lo informado por el Concesionario.

Descuentos al Pago por Terminación.

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

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

- Por otro lado, dentro del monto asignado a actividades complementarias por COP\$86.761 millones, el contrato de construcción incluye un valor para la gestión predial equivalente a COP\$11.680 millones. Dado que esta es una actividad excluida del contrato de construcción y a cargo del Concesionario, se castiga este valor de la fórmula de terminación anticipada.
- Además, respecto a los COP\$24.911 millones correspondientes a actividades de gestión ambiental y compensaciones socioambientales también incluidos en el rubro de actividades complementarias, con base en los planes de compensación aprobados y estimados por la interventoría, actualmente se estima un valor de compensaciones ambientales menor, equivalente a COP\$8.050 millones. Por esto castiga el pago por terminación en COP\$16.840 millones adicionales.
- Se agrega un castigo de COP\$30.734 millones por el reconocimiento de obras adicionales a las contempladas dentro del contrato de concesión por parte del Concesionario al contratista de construcción.
- Finalmente, como se mencionó anteriormente, se agregó el descuento relacionado a los reintegros al Concesionario de recursos excedentarios de las subcuentas predial y de compensaciones ambientales, equivalentes a COP\$30.000 millones que se aplica en noviembre de 2025.

9. CONCLUSIONES:

- Durante el período se destacan dos cierres importantes que han tenido un impacto negativo en el tráfico del corredor; el más significativo está relacionado con un deslizamiento el cual a la fecha continúa evitando que se transite con normalidad por la vía. Actualmente, el Inviás y el Concesionario se encuentra trabajando en una solución permanente para retomar la operación de la vía con normalidad. Adicionalmente, el Concesionario sigue cumpliendo con el presupuesto estimado para 2025 teniendo una ejecución 60,7% por debajo de los presupuestado.
- A pesar de que el tráfico y el recaudo vienen estando negativamente impactados por los cierres de la vía durante los meses de septiembre y octubre, y que se considera que el riesgo de menores ingresos tiene un alto impacto durante la etapa de operación por tratarse de una iniciativa privada, y una alta probabilidad de ocurrencia debido a los antecedentes de cierres en la vía que han afectado materialmente el tráfico, el Proyecto cuenta con las fuentes suficientes para atender el servicio de la deuda en etapa de operación, incluyendo las coberturas adecuadas frente a un eventual escenario de terminación anticipada del contrato. Adicionalmente, este es el único Proyecto del portafolio que cuenta con garantías corporativas, lo cual otorga una capa de



cobertura adicional en caso de que se materialicen riesgos asociados al recaudo. Por último, el Gestor Profesional continuará monitoreando el avance de la aplicación de los aumentos reales de tarifa y de las gestiones que realice el Concesionario para obtener las compensaciones por el riesgo de estas.