

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 38 AUTOPISTA CONEXIÓN PACÍFICO 3 PERÍODO A CORTE 31 DE DICIEMBRE DE 2025¹

1. RESUMEN DEL PERÍODO:

Concepto	Estado Actual										
Terminación Construcción	30-10-2015	16	17	18	19	20	21	22	23	24	29-5-2024 ²
UF Terminadas	UF1 ✓	UF2 ✓		UF3 ✓			UF4 ✓		UF5 ✓		
% Participación de ingresos	7,64% ✓	32,25% ✓		18,74% ✓			16,02% ✓		25,35% ✓		
Fecha de Acta de Terminación de UF	31-may-18	30-nov-21		13-dic-21			6-may-20		21-jun-24		
Avance Físico de Obras	100% ✓										
Avance de Inversión de Obras	100% ✓										
Peajes Nuevos	Guaico ✓					Irra ✓					
Incremento de Tarifas	Supía Ⓞ (parcial)					Acapulco ✓					
Licencias y/o Permisos Ambientales	100,0% ✓										
Disponibilidad Predial	100,0% ✓										
Adquisición Predial	91,2% (0,6% en trimestre) ³										
Recursos para Sobrecostos PAR	OK ✓										
Tráfico Real vs. Proyección CBGP	13,7% ⁴										
Cobertura FTA Deuda Senior	1,28x ⁵										
% Deuda Senior Desembolsada ⁶	100% de COP\$2,2 billones										
% Capital Aportado	94,98% ⁷ de COP\$0,637 billones										

- **Tráfico e ingresos:** con corte a diciembre de 2025, el tráfico continúa presentando la tendencia observada manteniendo un mejor desempeño del 13,7%⁸ frente a las proyecciones del Gestor Profesional. Puntualmente se observa un tráfico liviano 13,7% superior al proyectado, propiciado en

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información suministrada por Arup (el “Ingeniero Independiente”) en su reporte de monitoreo de construcción con corte al 31 de diciembre de 2025 del proyecto de APP 4G de iniciativa pública Pacífico 3 (el “Proyecto”) y el contrato de crédito (el “Contrato de Crédito”) suscrito el 19 de febrero de 2016, entre (i) Fiduciaria Bancolombia S.A. Sociedad Fiduciaria, actuando única y exclusivamente en su calidad de fiduciaria y, como tal, como vocera del Fideicomiso P.A. Pacífico Tres, (ii) Concesión Pacífico Tres S.A.S. (el “Concesionario”), (iii) Bancolombia S.A., Banco Itaú CorpBanca S.A. y el Compartimento Deuda Privada Infraestructura I del FCP 4G | Credicorp Capital – Sura Asset Management (el “Compartimento”) y junto con los bancos, los “Prestamistas”), y (iv) Helm Fiduciaria S.A. (hoy Itaú Asset Management Colombia S.A. Sociedad Fiduciaria), en su calidad de agente administrativo. El desarrollo de este documento se fundamenta en los principales riesgos identificados en el documento de crédito y los reportes de seguimiento enviados al Comité de Inversiones y a los inversionistas del Compartimento.

² Incluye el período especial de 98 días otorgado por el evento eximente de responsabilidad (“EER”) reconocido por la pandemia del Covid-19, los 60 días otorgados por el EER debido al paro nacional, el período otorgado por la ampliación del EER de la UF5 relacionado con la situación socio-predial, y el período de cura del 20% del plazo inicial asignado a la UF5, correspondiente a un año desde la fecha de notificación por parte de la interventoría del 29 de mayo de 2023.

³ 622 adquiridos de 682 requeridos, según tabla 5 del reporte de monitoreo de construcción del Ingeniero Independiente con corte a diciembre de 2025.

⁴ Medido desde enero de 2024 hasta diciembre de 2025.

⁵ Por terminación anticipada atribuible a un evento de fuerza mayor y medida con corte a diciembre de 2025.

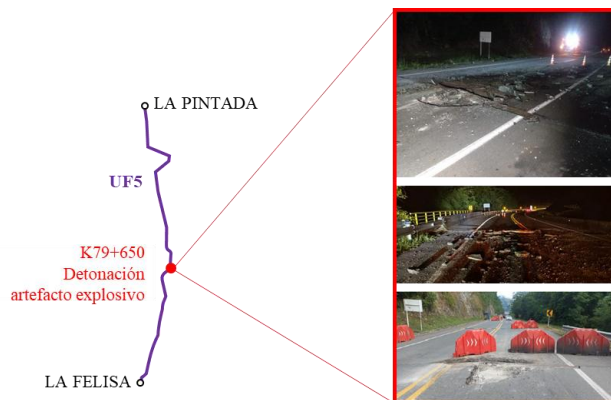
⁶ Incluye el desembolso de los bonos en UVR y USD.

⁷ Este porcentaje se calcula sobre el monto del capital total, es decir, incluyendo un valor contingente que a la fecha no ha sido necesario aportar. El capital base ya ha sido aportado al 100%, por un valor de COP\$605.704 millones y la relación deuda capital actual es de 78,8:21,2.

⁸ Medido desde enero de 2024 hasta diciembre de 2025.

mayor medida por el mejor tráfico en los peajes de Supía e Irra. A su vez el tráfico pesado ha sido 13,6% superior al proyectado, lo cual se atribuye al crecimiento uniforme de este tipo de vehículos en todos los peajes, aunque en mayor medida en los peajes de Acapulco y Supía. Como se mencionó en el informe anterior durante el segundo y el tercer trimestre de 2025 los vehículos pesados fueron 38,7% mayores a lo proyectado para ese período, debido a un alto flujo de volquetas por este tramo del Proyecto ocasionado por el inicio de obras para un proyecto de explotación minera en la zona⁹. Durante el cuarto trimestre del año ha continuado esta dinámica, aunque en menor medida, ocasionando que el tráfico pesado de este peaje sea 31,4% superior al proyectado desde abril y hasta diciembre de 2025. Por su parte, el recaudo de peajes fue 19,7%¹⁰ superior con respecto a la proyección explicado no solo por el mayor tráfico, sino por las mayores tarifas resultantes de los ajustes por inflación de 2023 a inicios de este año y que no estaban contemplados en las proyecciones del Gestor Profesional.

- Tarifas de peaje:** las tarifas de peaje fueron actualizadas el 16 de enero de 2026 con un incremento equivalente a la inflación de 2025 (5,1%), tal como lo estipula el contrato de concesión. Adicionalmente, las tarifas del peaje Supía tuvieron un incremento real por encima de la inflación de 64% en promedio. No obstante, las tarifas de este peaje aún son 31% menores a las tarifas contractuales, las cuales debían entrar en vigor una vez finalizara la etapa de construcción. Respecto a este diferencial tarifario remanente, la ANI tiene la obligación de seguir realizando las respectivas compensaciones por menor recaudo. Con corte a enero de 2026, se han suscrito seis actas trimestrales por compensación de este concepto que cubren el período entre julio de 2024 y diciembre de 2025. De estas actas la ANI ha pagado cinco por un valor de COP\$64.400 millones y está pendiente de pago el acta No. 6 por un valor de COP\$14.400 millones correspondiente al menor recaudo del cuarto trimestre de 2025.
- Detonación artefacto explosivo UF5:** en la madrugada del 13 de diciembre de 2025 se registró la detonación de un artefacto explosivo en el sector de Arquía PR79+650, hecho que actualmente se encuentra bajo investigación por parte de las autoridades. Como consecuencia, el puente Guavita de 20 m de longitud presentó afectaciones en una de sus vigas longitudinales, parte del diafragma del estribo, en la junta de dilatación y en un sector de la superficie de rodadura tal y como se evidencia a continuación.



⁹ Las obras se desarrollan en la mina de oro de la empresa Aris Mining en Marmato, Caldas. Según información proporcionada por el Concesionario, las obras involucran el desarrollo de una estructura para una nueva mina de explotación incluyendo la construcción de un túnel. Debido a la magnitud de las obras la empresa ha dispuesto una flota de volquetas que transitan permanente y continuamente para proveer y retirar material de la zona, transitando entre Marmato y La Pintada pasando por el peaje de Supía. Aunque no se cuenta con información precisa sobre el cronograma de obras del proyecto minero, se espera que el impacto de este sobre el volumen de tráfico pesado del peaje Supía sea temporal mientras terminan las obras en la mina y que una vez culminadas el tráfico pesado reestablezca los niveles observados en trimestres anteriores.

¹⁰ Medido desde enero de 2024 hasta diciembre de 2025.

Como medida preventiva, se realizó el cierre total del puente mientras se efectuaban las correspondientes inspecciones técnicas. Una vez confirmado que la estructura no presentaba daños que comprometieran su estabilidad, el mismo 13 de diciembre se habilitó el tránsito por un solo carril bajo el sistema de pare y siga, sin restricciones de carga, pero con limitación de velocidad en el sector de 30 km/h. A la fecha continúa esta operación provisional mientras el Concesionario adelanta las reparaciones correspondientes, las cuales iniciaron la segunda semana de febrero y se estima tendrán una duración de aproximadamente cuatro semanas. El Gestor Profesional continuará realizando seguimiento a esta situación e informará cualquier novedad relevante.

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** con corte a diciembre de 2025 se reportan los siguientes aspectos socioambientales: (i) desde el inicio del Proyecto se han vinculado 14.187 trabajadores, de los cuales el 53,8% pertenecen al área de influencia directa del Proyecto (AID), 49,7% corresponden a mano de obra no calificada y el 13,6% a personal femenino, actualmente se cuenta con 593 trabajadores activos¹¹, (ii) durante el período se recibieron 54 PQRS, en donde la mayoría se encuentran relacionadas con aspectos técnicos de la operación y mantenimiento de la vía¹², adicionalmente se realizó la vigésima primera encuesta de satisfacción de usuarios, con el propósito de medir la satisfacción en cuanto al tiempo de atención y el contenido de las respuestas otorgadas, y (iii) en el período no se registraron accidentes laborales de los trabajadores del Concesionario.

2. AVANCE DE GESTIONES:

El Proyecto se encuentra en etapa de operación y mantenimiento (“**O&M**”) desde junio de 2024. Teniendo en cuenta que se encuentra superado el riesgo de construcción, las gestiones de redes, predial, ambiental y social se concentran principalmente en el cierre de las obligaciones vigentes del contrato de concesión.

- **Estado de la gestión predial:** la gestión pendiente corresponde a la adquisición de los predios tanto de la primera como de la segunda calzada¹³. En el período se adquirieron cuatro predios (uno en la UF1 y tres en la UF3) con lo cual con corte a diciembre de 2025 se tiene un avance del 91,2%, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Longitud Requerida [km]	Predios Requeridos		Predios Disponibles	Avalúo Comercial	Escritura y Registro sep-25	Escritura y Registro dic-25
		Construcción	2da calzada				
1	26,2	156	40	156	195	178	179
2	27,6	79	8	79	87	81	81
3	32,0	167	29	167	194	171	174
4	14,4	59	4	59	62	59	59
5	46,0	137	3	137	140	129	129
Total	146,2	598	84	598/598	678/682	618/682	622/682

¹¹ Norma de Desempeño 2 IFC – Trabajo y condiciones laborales.

¹² Norma de Desempeño 1 IFC – Evaluación y gestión de los riesgos e impactos socioambientales.

¹³ El Concesionario tiene la obligación de adquirir los predios necesarios para la ejecución de las obras relacionadas con el alcance contractual del contrato de concesión (denominados predios de primera calzada o de construcción). Adicionalmente, el Concesionario tiene como obligación adquirir los predios de la segunda calzada proyectada y obtener las licencias y permisos ambientales correspondientes, esta obligación fue modificada por medio del otrosí No. 11 del contrato de concesión con el fin de viabilizar la pronta finalización de la etapa de construcción. Este otrosí (i) permite la adquisición de predios de la futura segunda calzada dentro de los 24 meses siguientes a la suscripción de dicho otrosí, y (ii) modifica la obligación del trámite de la licencia y permisos ambientales para la construcción de una segunda calzada para la etapa de operación específicamente en un término de 12,5 meses una vez se reciba la instrucción de la ANI al respecto.

Por otro lado, de acuerdo con los otrosíes No. 10 y 11 al contrato de concesión, se aplicarán deducciones a la retribución por la no presentación de las respectivas ofertas formales de compra y/o adquisición predial en las fechas que se indican a continuación¹⁴.

UF	1 ^{era} calzada					2 ^{da} calzada		
	Predios Requeridos	Oferta de compra presentadas		Adquisición		Predios Requeridos	Adquisición	
		Fecha Límite Otrosí No. 10	Predios pendientes	Fecha Límite Otrosí No. 10	Predios pendientes		Fecha Límite Otrosí No. 11	Predios pendientes
1	156	30-oct-21	-	3-oct-22	4	40	2-ago-24	13
2	79	26-may-22	-	26-may-23	3	8		3
3	167	13-jun-22	-	13-jun-23	13	29		9
4	59	30-oct-21	1	30-oct-22	3	4		1
5	137	13-dic-25	-	8-dic-26	10	3		1
Total	598	-	1	-	33	84		27

Como se observa en la tabla anterior, a pesar de que se alcanzaron las fechas máximas previstas en los otrosíes No. 10 y 11 del contrato de concesión para concluir la gestión predial en la mayoría de las UF, aún faltan por adquirir 60 predios (33 de la primera calzada y 27 de la segunda calzada) de los cuales 56 se encuentran en proceso de expropiación¹⁵. En el período no se generaron deducciones producto de los cuatro predios que se encuentran pendientes por adquirir y que no se encuentran en proceso de expropiación; no obstante, a la fecha se han generado deducciones acumuladas a la retribución por COP\$559,92 millones distribuidos de la siguiente manera.

UF	Acumulado deducciones por ICP ¹⁶ [COP\$ millones] ¹⁷
UF1	153,36
UF2	21
UF3	190,72
UF4	7,8
UF5	187,04
Total	559,92

Por otra parte, no se registró avance en el traslado y compensación de unidades sociales. Aún quedan pendientes siete mejoras en predios de la UF5 (específicamente en los sectores de La Herradura y La Bocana).

- **Estado de la gestión de redes:** en el período no se reportaron avances en las actividades de traslado de redes. A la fecha, únicamente permanecen pendientes en la UF5 la reubicación de una red de energía de EPM y un tramo del poliducto de Ecopetrol. A continuación, se presenta un resumen de estas gestiones en curso.

Red	Longitud [km]	% Avance dic-25	Observaciones
Energía	27,44	98,72%	El traslado pendiente (350 m) depende de la liberación del predio CP3-UF5-CMSCN-063. El 14 de agosto de 2025

¹⁴ El color rojo indica que no se ha cumplido con los plazos establecidos en los otrosíes del contrato de concesión.

¹⁵ Estos predios estarían en período de exclusión según los otrosíes No. 10 y 11 del contrato de concesión y por lo tanto no serían producto de deducciones.

¹⁶ Índice de cumplimiento predial.





¹⁷ Corte a octubre de 2025.

Red	Longitud [km]	% Avance dic-25	Observaciones
			fue admitida la resolución de expropiación por el juzgado, por lo que el Concesionario se encuentra elaborando la oferta de avalúo para dar inicio a la diligencia de entrega anticipada. Esta gestión permitiría liberar el predio y dar comienzo a las actividades de traslado.
Poliducto	4,57	99,56%	CENIT solicitó unas obras adicionales, por lo cual a la fecha la ANI se encuentra evaluando si el Concesionario debe realizar estas obras.
Otras	64,26	100%	Terminado
Total	96,27	99,62%	

Es importante mencionar que el Concesionario continúa adelantando las gestiones necesarias para culminar el traslado de las redes pendientes pero estas actividades no generan penalidades bajo el contrato de concesión y serán culminadas en la etapa de O&M.

3. SEGUIMIENTO RIESGO SOBRECOSTOS¹⁸:

En relación con la evolución de la materialización de los sobrecostos identificados por el Gestor Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos, durante el período no se modificaron los presupuestos para ninguno de los riesgos. A continuación, se presenta el cuadro de seguimiento con información sobre el estado y probabilidad de materializarse el riesgo en cada rubro.

Riesgo	Valor contractual Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado sep-25	Valor Estimado dic-25 ¹⁹	Trimestre sep25 – oct25 ²⁰ [COP\$ corrientes MM]	Sobrecostos según Bandas de Riesgos		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos ²¹
	[COP\$ ²⁰¹² MM]					[COP\$ ²⁰¹² MM]			
Predios Probabilidad alta con impacto bajo	85.117	170.234 (100% sobrecosto) ²²	171.499 (101% sobrecosto)	171.499 (101% sobrecosto)	El riesgo de sobrecostos se encuentra materializado, a la fecha se han utilizado COP\$302.068 millones de la subcuenta.	Sobrecosto Estimado	86.382	246.437	OK✓
							48.931	123.869	Plan de aportes
							37.451	85.117	Línea FDN
Ambiental Probabilidad alta con impacto bajo	2.021	16.958 (739% de sobrecosto)	19.865 (886% sobrecosto)	19.865 (886% sobrecosto)	Se han desembolsado COP\$4.779 millones desde la subcuenta. Usualmente el pago de estas compensaciones se termina en la etapa de operación.	Sobrecosto Estimado	17.844	44.619	OK✓
							16.955	29.682	Plan de aportes
							889	14.937	Línea FDN
Redes Probabilidad	46.873	93.746 (100% de)	35.908 (0% de)	35.908 (0% de)	Se han desembolsado COP\$66.735 millones	Sobrecosto Estimado	-	40.470	OK✓

¹⁸ El Proyecto cuenta con dos herramientas como mitigantes al riesgo sobrecostos de la banda de asignación correspondiente a la ANI, las cuales son: el plan de aportes al fondo de contingencias (al cual se le hace seguimiento en el presente documento), y el soporte adicional de la línea de liquidez de la FDN.

¹⁹ Según la sección 3.5 del reporte de monitoreo de construcción del Ingeniero Independiente con corte a diciembre de 2025.

²⁰ Corresponde a los egresos de las subcuentas de acuerdo a lo reportado en el informe de interventoría con corte a octubre de 2025, páginas 541-558 y los informes del patrimonio autónomo con corte a octubre de 2025.

²¹ La línea de la FDN cubre temporalidades durante el trámite de desembolso al Proyecto de la porción de la ANI.

²² Sobrecosto definido como el valor adicional al 100% del valor contractual de la subcuenta.

Riesgo	Valor contractual Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado sep-25	Valor Estimado dic-25 ¹⁹	Trimestre sep25 – oct25 ²⁰	Sobrecostos según Bandas de Riesgos	Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos ²¹	
	[COP\$ ²⁰¹² MM]				[COP\$ ^{corrientes} MM]	[COP\$ ²⁰¹² MM]			
alta con impacto bajo		sobrecosto)	sobrecosto)	sobrecosto)	desde la subcuenta.	Agencia Nacional de Infraestructura	-	19.846	Plan de aportes
							-	20.624	Línea FDN
									Caso base
Geológico Probabilidad alta con impacto bajo	93.589	102.947 (10% de sobrecosto)	202.010 (116% sobrecosto)	202.010 (116% sobrecosto)	El Concesionario presentó la reclamación ante la interventoría para tener reconocimiento del monto que le corresponde del sobrecosto de 116%, la interventoría concluyó que no hay reconocimiento de sobrecostos, por lo que el Concesionario decidió preparar una reclamación para acudir a un tribunal internacional a resolver esta controversia. El Concesionario ha decidido unificar este proceso con otros que tiene pendientes para hacer una sola reclamación general y los peritos financieros y técnicos aún están sustentando los demás casos por lo que la fecha de instauración del tribunal no está definida.	Sobrecosto Estimado	108.421	108.421	OK✓
						Agencia Nacional de Infraestructura	87.457	85.024	Plan de Aportes
							20.964	23.397	Precio global fijo contrato EPC

Ante la materialización de los riesgos, la línea de liquidez de la FDN viene siendo utilizada para cubrir las necesidades de caja durante los tiempos que se tarde el Concesionario en obtener los reembolsos respectivos por parte de la ANI, pues como se observa a continuación, los recursos con los que cuenta la entidad para cubrir el riesgo a su cargo son suficientes:

Subcuenta/Riesgo	Sobrecosto ANI Estimado a la Fecha [COP\$ ²⁰¹²]	Plan de Aportes Vigente [COP\$ ²⁰¹²]
Predios	48.931	123.869
Redes	-	19.846
Ambiental	16.955	29.682
Geológico ²³	87.457	117.922

²³ El reconocimiento de la materialización de este riesgo representa una controversia entre las partes y el Concesionario está preparando la demanda a través de la cual lo reclamaría. Solo en caso de obtener dicho reconocimiento deberá proceder a pagar lo al contratista de construcción que lo tiene a su cargo en la distribución de riesgos.

4. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:

*Indicadores O&M:

Todas las UF del Proyecto se encuentran en etapa de operación y mantenimiento (“O&M”), por lo cual a continuación se muestran los resultados de los indicadores con corte a octubre de 2025²⁴:

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

Indicador	Nombre	Tiempo de corrección	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5
E1	IRI	3 meses	✓	✓	✓	✓	✓
E2	Ahuellamiento	3 meses	✓	✓	✓	✓	✓
E3	Fisuras	1 mes	✓	✓	✓	✓	✓
E4	Coeficiente de fricción transversal	3 meses	✓	✓	✓	✓	✓
E5	Textura	3 meses	✓	✓	✓	✓	✓
E6	Baches	24 horas	✓	✓	✓	✓	✓
E7	Hundimientos / Juntas	2 semanas	✓	✓	✓	✓	✓
E8	Márgenes, separador y áreas de servicio	1 semana	●	-	●	●	●
E10	Drenajes	1 semana	●	-	●	●	●
E11	Señalización vertical	1 semana	●	-	●	✓	●
E12	Señalización horizontal	1 semana	✓	-	✓	✓	✓
E13	Barreras y elementos de contención	1 mes	●	-	●	●	●
E14	Iluminación	1 semana	✓	-	✓	✓	-
E15	Puentes y estructuras	1 mes	✓	-	✓	✓	●
E16	Capacidad Estructural	3 meses	✓	✓	✓	✓	✓
E17	Disponibilidad de la vía	3 meses	✓	-	✓	✓	✓
E18	Estado de elementos estructurales	6 meses	-	✓	-	✓	-
E19	Sistema de iluminación	1 semana	-	✓	-	✓	-
E20	Sistema de ventilación	1 hora	-	✓	-	-	-
E21	Sistema de túneles	N/A	-	✓	-	✓	-
E22	Escalonamientos	6 meses	-	✓	-	✓	-
E23	Grietas	1 mes	-	✓	-	✓	-
E24	Desportillamiento de juntas	2 semanas	-	✓	-	✓	-
E25	Juntas	1 mes	-	✓	-	✓	-
E26	Eficiencia de la transferencia de carga	1 año	-	✓	-	✓	-
O1	Índice de mortalidad	N/A	✓	✓	✓	✓	✓
O2	Ocupación de carriles	1 hora	✓	-	✓	✓	✓
O3	Cola de peajes	N/A	✓	✓	✓	✓	✓
O4	Atención de incidentes	N/A	✓	-	✓	✓	✓
O5	Atención de Accidentes y Emergencias	N/A	✓	-	✓	✓	✓
O6	Disponibilidad del SICC	N/A	✓	✓	✓	✓	✓
O7	Tiempo de atención de incidentes (túneles)		-	✓	-	✓	-

²⁴ Medido por la interventoría del Proyecto en su informe con corte a octubre de 2025.

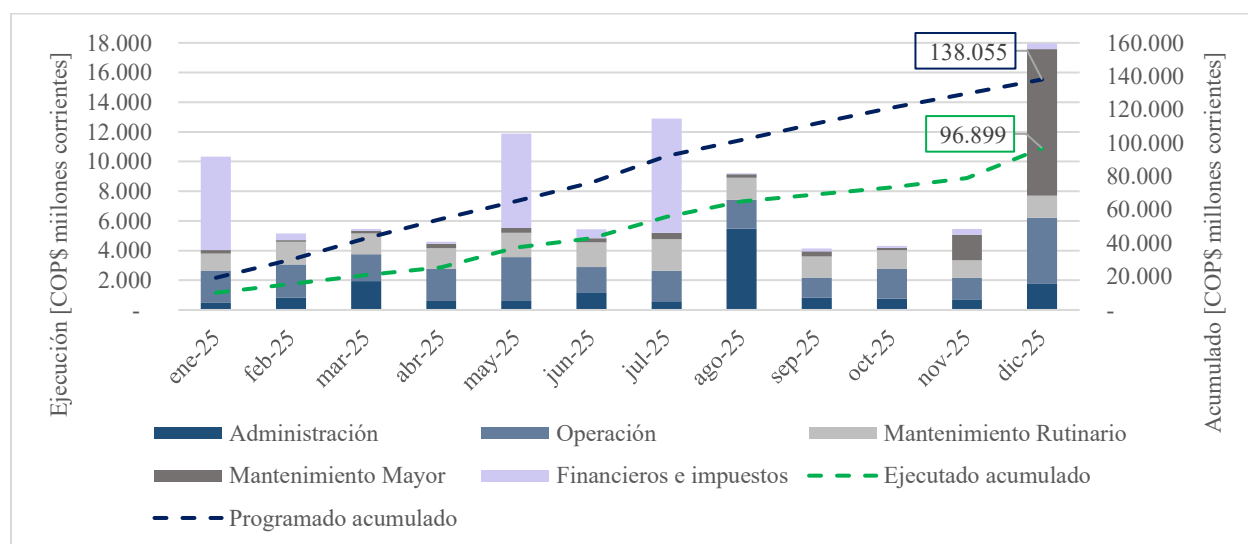
Indicador	Nombre	Tiempo de corrección	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5
O8	Tiempo de atención de accidentes y emergencias (túneles)		-	✓	-	✓	-
IC			0,99	1,0	0,99	0,99	0,99

A pesar de que en el período se identificaron incumplimientos en indicadores de O&M asociados principalmente con la señalización, drenajes y márgenes, el Concesionario tiene la oportunidad de corregirlos dentro de los plazos contractuales con lo que evitaría que se generen deducciones a la retribución en los próximos períodos. Por lo cual, con corte a octubre de 2025, no se generaron nuevas deducciones producto del incumplimiento de estos indicadores, hasta la fecha se han registrado deducciones acumuladas por COP\$165 millones²⁵.

**Presupuesto y Ejecución O&M:*

Con respecto al presupuesto de O&M, en 2025 se registró una ejecución equivalente al 70,2% del presupuesto total aprobado (COP\$96.899 millones de COP\$138.055 millones). La ejecución se concentró principalmente en la operación de la vía, gastos financieros e impuestos y mantenimiento rutinario. A continuación se presenta el detalle de la ejecución por cada rubro.

Concepto	Presupuesto 2025	Ejecutado 2025 ²⁶
	[COP\$ millones corrientes]	
Administración	11.875	15.884
Operación	31.100	26.210
Mantenimiento Rutinario	48.189	17.777
Mantenimiento Mayor	20.082	14.160
Financieros e impuestos	26.808	22.868
Totales	138.055	96.899



²⁵ COP\$163 millones por la UF4 y COP\$1,6 millones en la UF1.

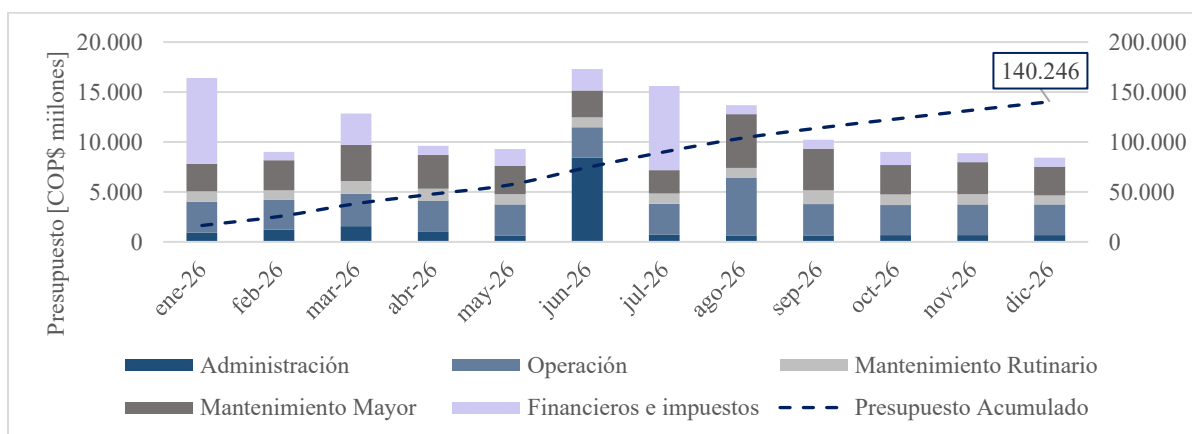
²⁶ Con corte a diciembre de 2025.

Como se observa y se ha venido reportando, en el 2025 se presentó una subejecución del presupuesto. Esta situación no ha afectado el cumplimiento de los indicadores contractuales y obedece al proceso interno de ajuste presupuestal derivado del cambio accionario, motivo por el cual las actividades se han concentrado en lo estrictamente necesario mientras se concluye dicho análisis.

Por otra parte, el Concesionario presentó a los prestamistas el presupuesto de O&M correspondiente al año 2026 por COP\$140.246 millones, el cual se sitúa aproximadamente un 5,1% por encima del valor establecido en el Contrato de Crédito y un 44,7% por encima de lo ejecutado durante el 2025.

Los mayores costos frente al presupuesto contractual y ejecución de 2025 se explican principalmente por incrementos en los rubros de administración, mantenimiento mayor y operación asociados a ajustes por indexación del IPC, actualizaciones derivadas del SMMLV, la contratación de servicios temporales necesarios para la operación y la implementación de un sistema de gestión de pavimentos por parte del nuevo accionista orientado a optimizar la planificación y ejecución del mantenimiento. Adicionalmente es importante mencionar que se presentan reducciones relevantes en otras partidas, particularmente en el mantenimiento rutinario y reposición de sistemas. Estas variaciones responden principalmente al ajuste en la estrategia de intervención previamente mencionada, el cual ha permitido optimizar las actividades de mantenimiento rutinario requeridas y postergar la reposición masiva de equipos e ITS inicialmente prevista para 2026, dado que actualmente dichos sistemas continúan cumpliendo con los estándares de desempeño exigidos.

A continuación se muestra la distribución del presupuesto, en donde en línea con lo anterior los mayores rubros corresponden a la operación (28,4%) seguido por el mantenimiento mayor (27,9%).



Concepto	Ejecutado 2025 [COP\$ millones]	Presupuesto 2026 [COP\$ millones]
Administración	15.884	17.831
Operación	26.210	39.765
Mantenimiento Rutinario	17.777	12.865
Mantenimiento Mayor	14.160	39.198
Financieros e impuestos	22.868	30.587
Totales	96.899	140.246

Dado que dicho presupuesto no excede los porcentajes establecidos en el Contrato de Crédito y que se encuentra acompañado por el correspondiente certificado del Ingeniero Independiente, se considera aprobado por parte de los prestamistas y, en consecuencia, entró en vigor el 1 de enero de 2026.

5. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

Dado que el tráfico observado viene siendo superior inclusive al escenario actualizado del Gestor Profesional (en el cual se aplicaron los crecimientos proyectados por Steer sobre la base real observada para cada peaje desde mediados de 2023) y habiéndose pagado completamente el DR8 en 2023, dentro de los 6 meses siguientes a la fecha en la que se cumplió el octavo año desde el inicio del contrato de concesión, esta sección se concentra en los supuestos incorporados a las proyecciones para el análisis de coberturas con relación a tarifas y compensaciones, y la oportunidad en el pago de los aportes ANI y los DR13 y DR18.

Con respecto a las tarifas de peaje, estas fueron actualizadas el 16 de enero de 2026 con un incremento equivalente a la inflación de 2025 (5,1%), tal como lo estipula el contrato de concesión. Adicionalmente, las tarifas del peaje Supía tuvieron un incremento real por encima de la inflación de 64%²⁷ en promedio lo cual reduce el diferencial tarifario que se venía observando desde el inicio de la etapa de operación en este peaje. No obstante, estas aún son 31% menores a las tarifas establecidas en el contrato de concesión y las cuales debían entrar en vigor una vez se finalizara la etapa de construcción²⁸, por lo cual la ANI tiene la obligación de continuar compensando al Concesionario por el diferencial de tarifas de este peaje hasta que se realice el ajuste total de las tarifas.

Aunque aún existe un diferencial tarifario en el peaje de Supía, el incremento real aplicado representa una mejora frente a las proyecciones del Gestor Profesional, bajo las que se suponía que la totalidad del incremento real no se realizaría en el plazo remanente de la concesión y por ende la ANI compensaría al Concesionario por este menor recaudo a perpetuidad. De esta manera, bajo el caso base del Gestor Profesional, aunque se mantiene el supuesto de que el incremento faltante no se realizaría durante la vida del Proyecto, la recurrencia de los ingresos del peaje Supía mejora en la medida que una porción de este ingreso ya no será recibido vía compensaciones de menor recaudo sino mensualmente con el pago de la retribución. Asimismo, es importante destacar que este diferencial tarifario del peaje Supía es el único concepto por el cual el Concesionario recibe compensaciones de menor recaudo actualmente.

En cuanto a los valores compensados, a la fecha se han suscrito seis actas trimestrales de menor recaudo²⁹ del peaje Supía por un valor total de COP\$78.800 millones, de las cuales con corte a enero de 2026 la ANI ha pagado cinco por un valor de COP\$64.400 millones y queda un valor pendiente de pago de COP\$14.400 millones³⁰. En el último trimestre de 2025, se pagaron las actas No. 4 y No. 5, cada una por un valor aproximado de COP\$14.500 millones.

Por otro lado, con corte a diciembre de 2025, la subcuenta del fondo de contingencias correspondiente al riesgo tarifario del Proyecto tiene un saldo de COP\$6.763 millones, y durante el 2025 no se cumplió con el plan de aportes, ni se actualizó según las necesidades de compensar el menor recaudo por el diferencial tarifario del peaje Supía. Por lo tanto, para el pago del acta No. 6 no habría recursos suficientes en la subcuenta del fondo de contingencias, por lo cual la ANI deberá fondar la cuenta o actualizar el plan de aportes y dar cumplimiento al mismo para dar continuidad al pago de estas compensaciones. Frente a esta situación el Gestor Profesional supone que (i) una vez agotados los recursos de la subcuenta tarifaria del

²⁷ La categoría I (vehículos) aumentó 36%, las categorías II a IV (buses y camiones livianos) 58% y las categorías V a VII (camiones pesados) un 79%.

²⁸ El acta de inicio de la etapa de operación y mantenimiento fue suscrita en junio de 2024.

²⁹ Correspondientes a los períodos entre julio de 2024 y diciembre de 2025.

³⁰ Correspondiente al acta de diferencial tarifario del peaje Supía No. 6 que reconoce el menor recaudo durante el cuarto trimestre de 2025.

fondo de contingencias tomaría 24 meses la actualización del plan de aportes y el fondeo de la misma para reactivar el mecanismo de compensación, y (ii) que durante dicho período de actualización no se realizarían compensaciones, y en cambio, estos menores ingresos serían compensados con el pago del DR correspondiente. Asimismo, como se mencionó anteriormente, el Gestor Profesional supone que el incremento tarifario faltante no será realizado durante la vida del Proyecto y que una vez actualizado el plan de aportes las compensaciones respectivas se realizarán de manera semestral con un rezago de seis meses.

Adicionalmente, desde julio de 2024 y hasta julio de 2025 se presentaron demoras en la liberación del recaudo al Concesionario por parte de la ANI, como consecuencia de demoras en trámites internos de la entidad y del interventor que fue cambiado a principios de 2025. Con respecto al informe anterior, no se observa ningún cambio sobre la temporalidad de la liberación del recaudo de peajes al Concesionario, pues al igual que en el corte pasado aún se observa un retraso de 2 meses. La retribución liberada al Concesionario en enero de 2026 corresponde al recaudo y la compensación de menor recaudo de noviembre de 2025. Como se mencionó en el informe anterior, el pago de esta obligación de la ANI usualmente toma un mes para realizarse por lo que el Gestor Profesional considera que esto no representa un riesgo para el flujo de caja del Proyecto, teniendo en cuenta que desde agosto la ANI ha realizado pagos por retribución mensuales de manera continua (incluso se desatrasó de pagos rezagados) lo cual permite al flujo de caja contar con la recurrencia del ingreso por recaudo de peajes. En el período entre octubre de 2025 y enero de 2026 el Concesionario recibió pagos por retribución por un total de COP\$91.500 millones (COP\$61.900 millones de recaudo de peajes y COP\$29.600 millones por compensaciones de menores tarifas).

En todo caso, si por algún motivo la ANI se atrasara nuevamente con la liberación de la retribución esto no representa un problema de liquidez, ni un riesgo para los próximos meses gracias a que el Proyecto cuenta con caja acumulada holgada debido al pago de los aportes ANI de 2024 y de 2025, a los pagos por retribución y a las compensaciones por menor recaudo, así como el saldo de las cuentas de reserva³¹, y el hecho de que a la fecha el Concesionario no ha realizado ningún pago restringido³². En todo caso, el Gestor Profesional continuará haciendo seguimiento al cumplimiento del pago de la retribución mes a mes.

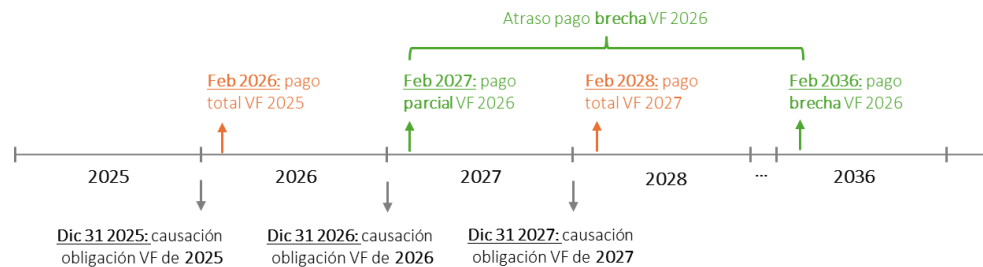
Con respecto a los aportes ANI, la entidad transfirió a la cuenta ANI del patrimonio autónomo del Proyecto la totalidad de los recursos correspondientes al aporte ANI 2025 (COP\$262.502 millones) el 16 de febrero de 2026. Si bien estos recursos no han sido liberados al Concesionario, el Proyecto ya cuenta con estos dentro del patrimonio autónomo, los cuales deberían ser liberados en abril teniendo en cuenta el rezago de 2 meses en el pago de la retribución. Lo anterior es una mejora frente a las proyecciones del Gestor Profesional, pues, este no preveía el pago total de esta obligación debido a la existencia de la brecha presupuestal de la Nación que se creó en el 2022. Sin embargo, la Nación utilizó los recursos del presupuesto de la vigencia futura de 2026 para atender la porción de la brecha presupuestal del aporte ANI del 2025 como lo ha hecho desde que se creó la brecha. Cabe indicar que, así como la brecha se creó en 2022 a raíz de un descalce entre la tasa de cambio utilizada para la apropiación de la vigencia futura en dólares en el presupuesto general de la Nación y la tasa de cambio real al momento de pagar esta obligación, con la vigencia futura de 2025 la brecha disminuyó debido a que la tasa de cambio al momento de realizar

³¹ Con corte a enero de 2026 los saldos de las cuentas de reserva son los siguientes: cuenta reserva del servicio de la deuda en pesos COP\$0 millones, cuenta reserva del servicio de la deuda en dólares USD\$13 millones, cuenta reserva de operación y mantenimiento COP\$2.833 millones. Adicionalmente, cuando se liberen los recursos del aporte ANI 2025 al Concesionario las cuentas de reserva del servicio de la deuda serán fondeadas parcialmente con los recursos disponibles teniendo en cuenta que según las estimaciones del Gestor Profesional el monto requerido de dichas cuentas es de COP\$326.000 millones y no sería posible fondearlas en su totalidad con los recursos recibidos.

³² Para hacerlo, se debe cumplir con una serie de condiciones, incluida la obtención de la fecha de terminación del Proyecto, cuyas condiciones particulares aún no se han verificado.

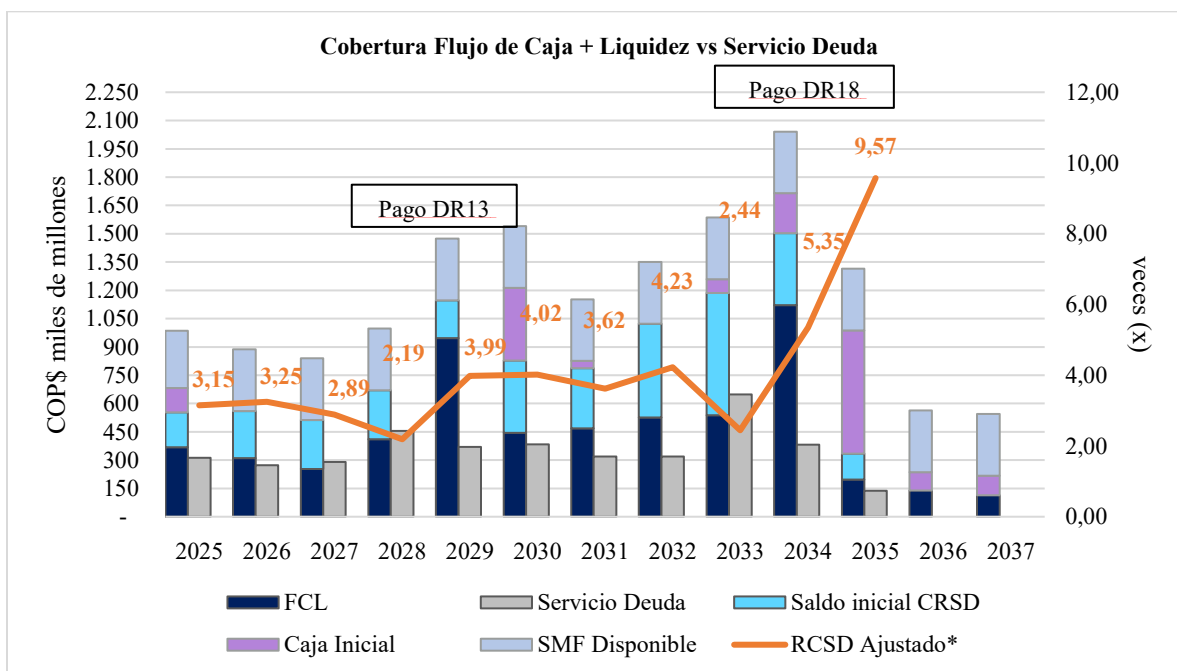
el pago de esta al Proyecto fue menor que a la utilizada cuando se hizo la apropiación en el presupuesto general de la Nación. Como resultado, según las estimaciones del Gestor Profesional la brecha actualmente equivale a COP\$87.800 millones, lo cual significa una reducción del 22%, lo cual es una mejora frente al corte anterior.

Por último, considerando que aún existe esta brecha y que hay incertidumbre alrededor de si en cada año la Nación tendrá o no recursos para atender el monto de esta del año anterior durante los primeros meses del año, el Gestor Profesional actualizó el supuesto de proyección de manera que el aporte ANI de 2026 se paga parcialmente (valor total del aporte ANI menos la brecha) con los recursos disponibles del presupuesto de 2026 a principios de 2027, sin tomar recursos el presupuesto del 2027 para completar el pago. El monto no pagado del aporte ANI de 2026 (equivalente al valor de la brecha) se paga un año después del pago del último aporte ANI, es decir, a principios de 2036.



6. COBERTURAS DEL SERVICIO DE LA DEUDA:

Como se ha venido mencionando, a partir del inicio de la etapa de operación, en esta sección se analiza la proyección actualizada de las coberturas de la deuda *senior* durante la vida de esta. Teniendo en cuenta los supuestos relacionados con el pago de las vigencias futuras y las compensaciones tarifarias, la suficiencia de las fuentes para atender el servicio de la deuda en cada período se ilustra en la siguiente gráfica:



Nota 1: el Proyecto cuenta con una fuente de liquidez adicional que es la cuenta de reserva de operación y mantenimiento, que si bien no se incluye en la métrica de cobertura en este caso es un recurso adicional del Proyecto ante necesidades de liquidez. Bajo las proyecciones del Gestor Profesional ésta se mantiene fondeada durante toda la vida de la deuda con un saldo promedio de COP\$129.000 millones.

*RCSD Ajustado: se calcula como el flujo de caja libre calendario más el saldo inicial de la cuenta de reserva del servicio de la deuda, el monto disponible para desembolsar de la línea de liquidez y la caja inicial del período, sobre el servicio de la deuda programado (es decir, sin incluir barridos de caja para amortizaciones adicionales por mejor o peor desempeño).

Como se puede observar en la gráfica anterior, el flujo de caja más las fuentes de liquidez del Proyecto permiten coberturas holgadas y suficientes para atender el servicio de la deuda durante toda la vida del crédito. Con respecto al corte anterior, la cobertura de 2026 mejora debido al pago de la totalidad del aporte ANI de 2025, y en 2027, a pesar de que se supone que no se paga la brecha de las vigencias futuras, se mantiene la cobertura debido al efecto de caja acumulada después de recibirse el aporte ANI de 2025, lo cual permite cumplir con el servicio de la deuda en su totalidad. Por otro lado, aunque las coberturas a partir de 2033 se reducen debido a que el servicio de la deuda en estos períodos incrementó por la eliminación del barrido de caja en 2032³³, estas siguen siendo holgadas. Adicionalmente, aunque ya no habría barridos de caja en 2032, el saldo promedio de la cuenta reserva del servicio de la deuda desde enero de 2031 (dos años antes de causarse el DR18) y hasta diciembre de 2032 (fecha de amortización asociada al DR18) incrementaría en aproximadamente COP\$40.000 millones, siendo el saldo promedio COP\$523.000 millones.

A pesar de la holgura de las coberturas, bajo el caso base del Gestor Profesional, se prevé que el primer pago restringido podría realizarse en 2034, puesto que antes de esa fecha el saldo de la cuenta de reserva no alcanzaría el monto mínimo requerido, lo cual constituye una de las condiciones para que se puedan realizar pagos restringidos. Sin embargo, vale la pena señalar que el Concesionario tiene una posición diferente frente al valor de dicho saldo requerido con base en una interpretación del contrato de crédito que el Gestor Profesional considera que es equivocada, y que daría lugar a un pago restringido en 2026 de alrededor de COP\$35.000 millones. Por lo tanto, el Gestor Profesional envió a la fiduciaria y al agente entre acreedores una comunicación explicando la forma en la que según el contrato de crédito se debe calcular el monto requerido de la reserva, teniendo en cuenta que es la fiduciaria quien deberá certificar el cumplimiento de la condición de que las cuentas de reserva se encuentran fondeadas en sus saldos requeridos, como parte de la verificación para que pueda ocurrir la fecha de terminación del proyecto³⁴.

7. CAPACIDAD LÍNEA DE LIQUIDEZ FDN:

³³ Esto se atribuye a una corrección en el modelo que incrementa el saldo requerido de la cuenta de reserva del servicio de la deuda a principios de 2031 en aproximadamente COP\$105.000 millones por la necesidad de fondear la cuenta de reserva dos años antes del pago del DR18 (como se explica en mayor detalle en la siguiente nota al pie). Las condiciones de la deuda senior fueron estructuradas de esta manera con el objetivo de atrapar la liquidez necesaria para cubrir la amortización asociada a dicho DR. Como consecuencia de este incremento en el saldo requerido de la cuenta de reserva no habría disponibilidad de recursos para realizar barridos de caja desde enero de 2031 y hasta el vencimiento de la deuda *senior*.

³⁴ El contrato de crédito tiene una condición de acuerdo con la cual dos años previos a la fecha de pago de capital inmediatamente posterior a la fecha en que un DR debe ser pagado, el monto requerido de las cuentas de reserva se calcula como el mayor valor de la suma de dos fechas de pago de interés consecutivas que apliquen en el período que transcurra desde la fecha que corresponda e esos dos años previos hasta la fecha de pago de capital inmediatamente posterior a la fecha en que un DR debe ser pagado. Teniendo en cuenta que el año 13 del contrato de concesión se cumple en noviembre de 2027, llevando a que en los términos del contrato de concesión el DR13 deba ser pagado a partir de diciembre de 2027, y que la fecha de pago de capital inmediatamente siguiente al pago del DR13 es entonces el 15 de enero de 2028, a partir del 15 de enero de 2026 (dos años previos), el monto requerido de la cuenta de reserva del servicio de la deuda en pesos asciende a COP\$326.000 millones. No obstante, el Concesionario aduce que dicha condición no debe aplicarse en enero de 2026, sino enero de 2027, pues en su opinión el pago del DR13 debe darse con posterioridad al término en el que la ANI no paga ningún interés por demora (i.e. 45 días después de que surge la obligación en diciembre de 2027), razón por la que el monto requerido de esta cuenta de reserva ascendería a COP\$163.000 millones.

Con respecto a la línea de liquidez de la FDN, esta no tiene saldos desembolsados desde agosto de 2025 cuando se realizó el último pago de capital por la totalidad del monto adeudado a la fecha, por lo cual el Concesionario cuenta con un monto disponible para desembolsos de COP\$326.724 millones (100% del capital comprometido de la facilidad).

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

Con el fin de evaluar la cobertura de la deuda en caso de que se genere la terminación anticipada del contrato de concesión, se ha realizado un seguimiento detallado del valor de liquidación. Dado que el riesgo de construcción se ha superado, el Gestor Profesional considera que es poco probable que se pueda dar una terminación anticipada por culpa del Concesionario o de la ANI en etapa de operación dado que las obligaciones del Concesionario son de baja complejidad y tienen todo el incentivo de cumplir con ellas. Por esta razón el análisis a continuación se hace suponiendo que la causal es por fuerza mayor.

El Gestor Profesional supone reducciones en el pago por terminación, por efecto de castigos en el cálculo de este valor que realiza el interventor en cuanto a los costos de construcción³⁵, las comisiones de estructuración de la financiación del asesor financiero³⁶, así como los costos de prepago del tramo UVR³⁷ y de las notas³⁸, a los que habría lugar ante un prepago obligatorio de la deuda por la terminación anticipada del contrato de concesión, los cuales se suman al saldo de la deuda para efectos del cálculo de la cobertura³⁹. Para este corte, se revisó el cálculo del primero de los castigos mencionados, como se detalla en el siguiente recuadro.

Descuentos Costos del Contrato de Construcción al Pago por Terminación Anticipada.

- Para determinar los descuentos de los costos de construcción sobre el valor de liquidación por terminación anticipada el Gestor Profesional realizó un análisis en febrero de 2016 (para el cierre financiero de la deuda *senior*) en el que estimó que los costos de las UF2, UF3 y UF5 en el contrato de construcción estaban sobrestimados con respecto a los precios de mercado en COP\$176.676 millones, por lo que el interventor no reconocería estos costos al aplicar la fórmula de terminación. De acuerdo con este análisis el Gestor Profesional descontó este valor en la fórmula de terminación.

³⁵ Según el análisis de sobrecostos de obras realizado por el Gestor Profesional, se estima que el valor de las UF2, UF3 y UF5 asignado en el contrato de construcción tienen un valor superior al del mercado que en total sumaría COP\$176.700 millones, los cuales podrían llegar a no ser reconocidos por el interventor al momento de calcular el AR(h). No obstante, este análisis se actualizó, disminuyendo el castigo a COP\$116.480 millones, como se explica en el recuadro.

³⁶ El valor descontado equivale a COP\$56.500 millones (constantes febrero 2016).

³⁷ Para el tramo UVR el costo de prepago corresponde al costo de quiebre de fondeo. Este se calcula como el máximo entre (i) el 1,5% del monto de capital a prepagar, y (ii) la diferencia positiva entre (A) el valor presente de las cuotas de capital e intereses pendientes de pago al momento del prepago, descontadas a una tasa equivalente a la suma geométrica de (1) el *spread* de un título bancario AAA con plazo igual a la vida media residual del crédito, y (2) el IPC de 12 meses vigente a la fecha de prepago, y (B) el valor presente de las cuotas de capital e intereses pendientes de pago al momento del prepago, descontadas a una tasa equivalente a la suma geométrica de (1) el *spread* de un título bancario AAA con plazo de 10 años y (2) el IPC de 12 meses vigente a la fecha de prepago.

³⁸ Para las notas en UVR y USD el costo de prepago corresponde al *make-whole premium*. El *make-whole* de cada una de las notas UVR y notas USD se calcula como la diferencia positiva, ajustada por inflación, entre (i) el valor presente neto de los pagos futuros de capital e intereses calculado a la fecha de prepago (sin incluir variaciones futuros de inflación para las notas UVR, ni de la TRM para las notas USD) y descontado a la tasa del TES UVR o *US-Treasuries* (respectivamente) con vencimiento más cercano a la vida media de cada una de las notas, y (ii) el balance de cada una de las notas en la fecha de prepago.

³⁹ Cobertura calculada como el valor de liquidación más caja del Proyecto incluyendo los saldos de las cuentas de reserva, sobre el saldo de la deuda *senior* incluyendo los costos de prepago.

Descuentos Costos del Contrato de Construcción al Pago por Terminación Anticipada. (Cont.)

UF	EPC	Gestor Profesional	Δ (Castigo)
UF1	63.672	170.847	-
UF2	582.782	514.551	68.231
UF3	323.226	255.314	67.912
UF4	129.040	130.811	-
UF5	371.568	331.035	40.533
Total	1.470.288	1.402.558	176.676

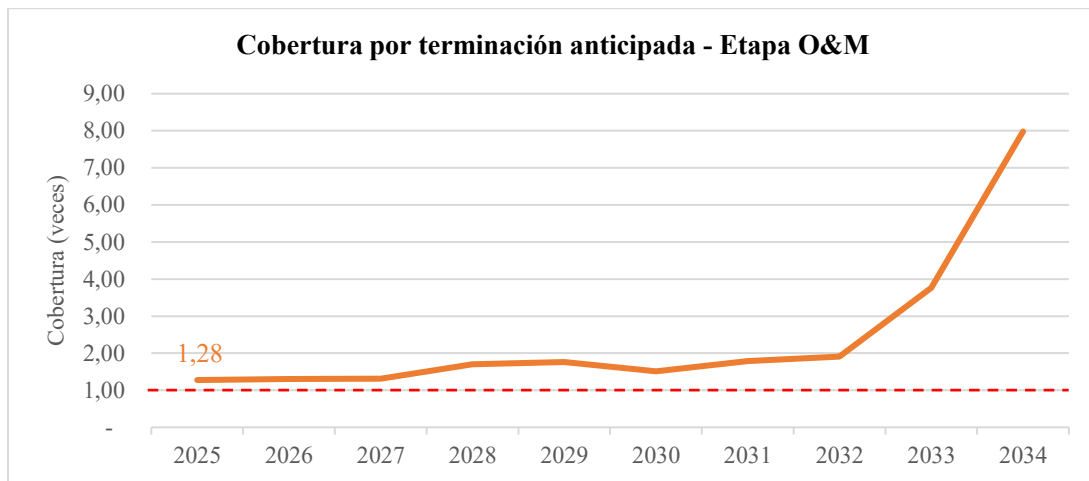
- Por distintos motivos que fueron reconocidos como EER, durante la etapa de construcción los tiempos de ejecución de las obras se extendieron frente a lo proyectado durante el cierre financiero. Esto generó que (i) las fechas de terminación de las UFs se aplazaran y (ii) que por este desplazamiento de las obras el contratista de construcción tuviera que asumir mayores costos por la inflación materializada durante los períodos adicionales necesarios para ejecutar dichas obras. Por esto, el Gestor Profesional actualizó el análisis de castigos de manera que la evaluación refleje los costos reales observados para las porciones de obra que fueron ejecutadas en fechas posteriores a las esperadas. A continuación se indica el desplazamiento para cada caso revisado:

UF	Fecha terminación cierre financiero	Fecha terminación real
UF2	abr-2020	nov-2021
UF3	abr-2019	dic-2021
UF5	abr-2020	abr-2024

- Como resultado de lo anterior, el Gestor Profesional estimó que por la extensión de los tiempos de ejecución de las obras el contratista de construcción incurrió en COP\$125.000 millones de costos adicionales frente a lo proyectado en el cierre financiero como consecuencia de la inflación, y aunque estos sobrecostos no le han sido reconocidos, en el evento de terminación anticipada la referencia utilizada para determinar los precios de mercado debería partir de los costos reales al momento de ejecución bajo el entendido que el desplazamiento se debió a EER y no a fallas del concesionario. Por lo anterior, se ajusta el castigo inicial estimado por el Gestor Profesional para ser descontado en el evento de aplicación de la fórmula de terminación anticipada como se resume en la siguiente tabla.

UF	Castigo inicial	Sobrecosto por desplazamiento	Δ (Castigo actualizado)
UF1	-	-	-
UF2	68.231	8.746	59.485
UF3	67.912	10.917	56.995
UF4	-	-	-
UF5	40.533	105.502	-
Total	176.676	125.164	116.480

Bajo los supuestos mencionados la cobertura por terminación resultante por fuerza mayor con corte a diciembre de 2025 es de 1,28x. Así mismo, como se observa en la siguiente gráfica, esta evoluciona en el tiempo de manera positiva, ubicándose por encima de 1x durante toda la proyección e incrementando en el tiempo.



9. CONCLUSIONES:

- El Concesionario viene cumpliendo con sus obligaciones contractuales dentro de la etapa de operación, actualmente se encuentra pendiente por resolver (i) la situación de las deducciones a la retribución asociadas al cumplimiento de las fechas del otrosí No. 10 y No. 11 del contrato de concesión, que si bien no son materiales es necesario completar la gestión predial pendiente para que no se mantengan y (ii) el traslado de dos redes en la UF5 que no generan penalidades bajo el contrato de concesión.
- A pesar de que se presentó una subejecución del presupuesto de O&M en 2025 producto del proceso interno de ajuste presupuestal derivado del cambio accionario, el Concesionario se encuentra en cumplimiento de los indicadores contractuales. Adicionalmente, durante el período se presentó el presupuesto de O&M de 2026, el cual cumple con lo establecido en el Contrato de Crédito por lo que se considera aprobado por parte de los prestamistas.
- La posición de liquidez del Proyecto actualmente es sólida, y se encuentra respaldada por (i) un recaudo mejor al proyectado debido al buen desempeño del tráfico y a la normalización del componente inflacionario en las tarifas y del componente real en las tarifas del peaje Supía parcialmente, (ii) el pago de la totalidad de los aportes ANI de 2024 y 2025, y (iii) por pagos de compensaciones por menor recaudo más recurrentes y tempranos a los proyectados. Bajo estas condiciones se espera mantener un mayor saldo promedio de la cuenta de reserva del servicio de la deuda y una utilización mínima de la línea de liquidez, lo cual permite mantener coberturas holgadas del servicio de la deuda *senior* durante la vida del crédito. Por otro lado, el Gestor Profesional seguirá monitoreando el pago oportuno de la retribución mensual y de las demás obligaciones a cargo de la ANI para anticipar los riesgos que puedan surgir como resultado de la continuidad o retraso de estos.