

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 29
BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA – YONDÓ | RUTA DEL CACAO
PERÍODO A CORTE 31 DE DICIEMBRE DE 2025¹

1. RESUMEN DEL PERÍODO:

*● UF con terminación parcial.

Concepto	Estado Actual														
	8-11-2016					16	17	18	19	20	21	22	23	17-06-2023	
Terminación Construcción	● UF1	✓UF2	✓UF3	✓UF4	✓UF5	✓UF6	✓UF7	UF8	●UF9						
% Participación de ingresos	● $\frac{1,96\%}{4,65\%}$	✓13,98%	✓8,73%	✓9,64%	✓12,98%	✓17,04%	✓17,66%	6,10%	●9,22%						
Fecha de Acta de Terminación de UF	19-sep-17	11-may-20	11-may-20	11-may-20	31-may-22	31-may-22	31-may-22	- ²	18-abr-24						
Avance Físico de Obras	98,92% (+0,0% en el período) ³														
Avance de Inversión de Obras	98,85% (+0,1% en el período) ⁴														
Peajes Nuevos	Rancho Camacho 2018 ●			La Angula 2023			La Paz 2022 ●			La Renta 2022 ●					
Peajes Existentes	Río Sogamoso UF3 (reubicación bajo el nombre La Lizama con terminación de UF2 ✓)														
Incremento de Tarifas	2020 (55%-100%) ✓														
Licencias y/o Permisos Ambientales	100,0% ✓														
Disponibilidad Predial	100,0% ✓														
Adquisición Predial	91,80% (+0% en el período)														
Recursos para Sobrecostos Ambientales, Prediales y Redes	OK ✓														

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información suministrada por Infrata (el “Ingeniero Independiente”) y el interventor en sus reportes de monitoreo de construcción a diciembre de 2025 sobre los avances del proyecto de APP 4G de iniciativa pública Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó (el “Proyecto”) y el contrato de crédito (el “Contrato de Crédito”) suscrito el 25 de octubre de 2018, entre (i) Fiduciaria Bancolombia S.A. Sociedad Fiduciaria, actuando única y exclusivamente en su calidad de fiduciaria y, como tal, como vocera del Patrimonio Autónomo Concesión Corredor Vial Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, (ii) Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S. (el “Concesionario”), (iii) Bancolombia S.A., BBVA Colombia S.A., Financiera de Desarrollo Nacional S.A., Fondo de Capital Privado Deuda Infraestructura Colombia (Gestor Profesional BlackRock Infrastructure Management I, LLC) y el Compartimento Deuda Privada Infraestructura I del FCP 4G | Credicorp Capital – Sura Asset Management (el “Compartimento”) y junto con las demás entidades, los “Prestamistas”, y (iv) Cititrust 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 de octubre de 2018.

² Plazo contractual vencido. En la actualidad las partes del contrato de concesión se encuentran avanzando en el acuerdo que otorgue el plazo necesario para terminar.

³ Según tabla 2.1-1 del reporte de monitoreo técnico del Ingeniero Independiente con corte a diciembre de 2025.

⁴ Según tabla 3.6-2 del reporte de monitoreo técnico del Ingeniero Independiente con corte a diciembre de 2025.

Concepto	Estado Actual
Diferencia Tráfico ⁵ (%)	6,7%
Diferencia Ingresos ⁶ (%)	-22,3%
Cobertura Fórmula de Terminación Anticipada $\geq 1,2x$	2,07x ✓
% Deuda Desembolsada	100% de COP\$1,68 billones
% Capital Aportado	100% de COP\$420.000 millones

- Solución UF8:** durante el período de reporte, el Concesionario manifestó que está acordando con la ANI la suscripción de un acta para la ampliación del período especial para la terminación de las obras pendientes de la UF8, inicialmente reconocido hasta el 15 de septiembre de 2025 a través de la decisión del amigable componedor emitida en septiembre del mismo año, por lo menos en 36 meses adicionales contados a partir de la fecha en la que se firme el acta en mención. Bajo este acuerdo, el Concesionario trabajará en la solución técnica para superar el evento eximente de responsabilidad de la UF8, la cual comprende un viaducto de 355 metros, respecto del cual está pendiente que la autoridad ambiental determine si se requiere o no la modificación de la licencia ambiental de esta unidad funcional con un costo estimado en alrededor de COP\$150.000 millones. Como parte de la discusión, el Concesionario indicó que bajo su óptica estos costos deberán ser cubiertos con los recursos del Proyecto mientras se resuelve el trámite arbitral instaurado por el Concesionario en junio de 2025 en el cual se definirá quién debe cubrir dichos costos, y en caso de que bajo este trámite se decida que estos estuvieran a cargo del Concesionario, se trasladará su cobro al contratista de construcción. Se resalta que a través de un proceso arbitral de emergencia se decretó como medida cautelar que la ANI no podrá imponer multas o iniciar procesos sancionatorios en contra del Concesionario por la no terminación de la UF8. El Gestor Profesional continuará dando seguimiento a este asunto para informar cualquier avance en los siguientes reportes trimestrales.
- Solicitud de autorización:** en consideración a la autorización otorgada por los prestamistas, el Concesionario realizó un pago anticipado voluntario de la deuda de los acreedores en pesos y de los acreedores internacionales por un monto de hasta COP\$270.000 millones, excluyendo la deuda en UVR en la que participa el Compartimento. Esto, en consideración del *negative carry* que estaba soportando el Proyecto dado el exceso de liquidez de hasta COP\$390.000 millones generado por el pago del DR8. Se resalta que el Compartimento aprobó esta solicitud teniendo en cuenta que el Comité de Inversiones acogió la recomendación del Gestor Profesional, pues tras su análisis, se concluyó que con la aprobación se reduce el riesgo crediticio de la deuda en pesos al ser un uso eficiente de los recursos, generando un ahorro de intereses y evitando que no se presenten faltantes de caja antes del pago del DR13.

⁵ El desempeño del tráfico para esta iniciativa pública se mide sólo para el peaje La Lizama, único peaje actualmente en operación. Superado el impacto de la pandemia Covid-19, el tráfico para este peaje se mide a partir de 2023 sobre el caso base del Gestor Profesional.

⁶ *Ibidem*. El recaudo se ha visto afectado porque (i) hasta el 31 de marzo de 2025 las tarifas fueron menores a las contractuales, y (ii) aunque el tráfico total es mayor, el tráfico pesado es significativamente inferior y es este el que paga mayores tarifas.

- **Tráfico y recaudo:** los ingresos del Proyecto continúan viéndose afectados por las siguientes situaciones: (i) el tráfico medido desde 2023 que pasa por el peaje de La Lizama, único peaje que genera ingresos para el Proyecto en este momento ha sido menor al que se había proyectado en el cierre financiero, debido a que parte de los vehículos que buscan ingresar a Barrancabermeja prefieren transitar por los tramos de Ruta del Sol II y La Virgen, pues aunque representan 17 kilómetros más no hay pago de peaje ante la no instalación de la estación de Rancho Camacho, y (ii) el par origen-destino Bucaramanga-Ruta del Sol II no tiene ninguna estación de peaje en operación por (a) el atraso en la instalación del peaje La Angula (cuyo cobro es unidireccional por lo que únicamente pagarían los vehículos que se dirigen de Bucaramanga a Ruta del Sol II), la cual estaba prevista en el caso base para febrero de 2021 al terminar la construcción de las UF8 y UF9, pero la UF9 tuvo terminación parcial en abril de 2024 y la UF8 continúa en construcción, y (b) el atraso de la instalación de las estaciones de peaje La Renta y La Paz, la cual estaba prevista para agosto de 2021, con la terminación de las UF5, UF6 y UF7, pero se atrasó hasta mayo de 2022 y aún así la comunidad no ha permitido el inicio de su operación. No obstante, como se ha mencionado en informes anteriores, el Concesionario ha recibido periódicamente compensaciones por la no instalación de los peajes La Renta y La Paz, y por tarifas diferenciales y menores tarifas en el peaje La Lizama. Entre octubre y diciembre de 2025 se recibieron COP\$20.273 millones correspondientes a las actas de compensación por no instalación de peajes del cuarto trimestre de 2024.

- **Eventos relevantes:** el 15 de diciembre de 2025, el corredor vial fue objeto de un ataque terrorista que ocasionó la destrucción parcial del peaje La Lizama, ubicado en la UF2. El evento generó daños materiales significativos en la infraestructura, incluyendo la estructura metálica de la marquesina y las cabinas de recaudo, dejando el peaje inoperativo y generando el cierre temporal del corredor entre el K4+500 y el sector de la Lizama. A diciembre de 2025, la compañía de seguros se encontraba evaluando los daños con el fin de definir el alcance de las obras de reparación. Mientras se implementa la solución definitiva, se instalaron casetas provisionales que permiten restablecer el recaudo y mantener la operación normal del peaje.

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** para el período de reporte se destacan los siguientes aspectos relacionados con temas socioambientales: (i) el proyecto cuenta con 520 empleados activos de los cuales el 67% pertenecen al aérea de influencia del proyecto y el 52% es mano de obra calificada, (ii) desde el inicio del proyecto se tienen un total de 5.478 PQRS y en el período se recibieron 451 de las cuales 2 continúan abiertas, 30 se encuentran en seguimiento y 419 se encuentran cerradas, (iii) durante el período se presentó un accidente laboral que se clasificó como leve y el índice de accidentalidad es de 0,19, y (iv) el Concesionario continuó implementando actividades del plan de gestión social, incluyendo campañas de seguridad vial, actividades de comunicación con comunidades y seguimiento a las estrategias de atención a usuarios.

2. AVANCE DE OBRAS:

Durante el período se tienen los siguientes avances con respecto a la implementación de la solución en la UF8 y al cierre de observaciones de la UF9:

- Frente a la UF8, no se tienen avances puntuales sobre la entrega de los diseños del viaducto por parte del contratista de construcción que se va a realizar como solución a la contingencia, lo cual depende de la firma del acta que prorrogará el período especial del EER reconocido para esta UF. No obstante, como se mencionó en el punto anterior, durante 2025, el Concesionario inició un tribunal de arbitraje internacional en contra de la ANI con el fin de definir la asignación económica

de los riesgos materializados en la UF8, cuya primera medida fue prohibir a la ANI la imposición de multas relacionadas con los hechos que se discutirían a lo largo del proceso.

- En la UF9, el pago de la retribución permanece suspendida por no haberse cerrado las observaciones de la interventoría formuladas durante el período de 180 días, relacionadas con: (i) acciones correctivas en 31 accesos existentes, y (ii) sistemas de control de erosión en 5 taludes⁷. Actualmente, ocho ítems se encuentran pendientes de aprobación por parte de la interventoría y el Concesionario espera que estén resueltos durante el primer trimestre de 2026.

En el Anexo A de este documento se presenta el escenario de demoras del Gestor Profesional, el cual continúa siendo el mismo que el del trimestre anterior debido a que no se ha recibido actualización respecto a este tema relacionado con la UF8.

2.1. AVANCE FÍSICO DE LAS OBRAS:

Con corte a diciembre de 2025 el avance físico continúa siendo el mismo como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Fecha Fin Plan de Obras	%Avance Programado dic-25	%Avance Ejecutado a dic-25	Δ % jun-25**
1	8-may-17	100,0% ⁸	77,0%	-23,0%
2	6-nov-19	100,0%	100,0%	-
3	29-nov-19	100,0% ⁹	90,1%	-9,9%
4	6-nov-19	100,0%	100,0%	-
5	4-abr-22	100,0%	100,0%	-
6	4-abr-22	100,0%	100,0%	-
7	4-abr-22	100,0%	100,0%	-
8	3-abr-22	100,0%	97,8%	-2,2%
9	17-jun-23 ¹⁰	100,0% ¹¹	99,7%	-0,3%
Proyecto		100%	98,9%	-1,08%

2.2. AVANCE DE INVERSIÓN DE LAS OBRAS:

Con corte de diciembre de 2025, existen los siguientes avances: (i) en las UF3 y UF4 se finalizaron las obras de urbanismo que no habían podido ejecutarse previamente debido a la oposición de la comunidad, y (ii) se adelantaron actividades de instalación de ITS.

UF	Valor Obras [COP\$ MM corrientes]	Avance de Inversión Ejecutado a dic-25	Inversión faltante [COP\$MM]
1	21.265	16.044	5.221

⁷ De las 746 acciones pendientes con la firma del acta de terminación aún se encuentran pendientes por conciliar con la interventoría 47, relacionadas con taludes, accesos y seguridad vial, entre otros.

⁸ Programado incluye el porcentaje correspondiente al peaje Rancho Camacho y las obras ITS en el sector de la UF1.2. La construcción del peaje se encuentra suspendida por lo cual esta UF cuenta con acta de terminación parcial.

⁹ A la fecha se encuentra pendiente la construcción del peaje La Renta (suspendida desde el 2021). No obstante, esta UF tiene acta de terminación total.

¹⁰ Incluye los 98 días otorgados para la UF9 conforme al acuerdo de EER por la pandemia Covid-19 y el período de cura de 8,4 meses otorgado para esta UF.

¹¹ Incluye todas las obras al 100% aunque el peaje La Angula está suspendido desde febrero 2022 y se recibió parcialmente la UF el 18 de abril de 2024.

UF	Valor Obras [COPS MM corrientes]	Avance de Inversión Ejecutado a dic-25	Inversión faltante [COPSMM]
2	126.169	126.146	23
3	69.841	62.884	6.957
4	126.948	126.930	18
5	200.770	200.739	31
6	280.225	280.225	-
7	302.651	302.651	-
8	107.799	104.148	3.651
9	123.987	123.619	368
Proyecto	1.359.656	1.343.386	16.269

3. SEGUIMIENTO RIESGO DEMORAS:

Las gestiones prediales, ambientales y de redes no constituyen interferencia para la ejecución de las obras pendientes, pues actualmente dependen principalmente de decisiones de la ANI o de controversias en curso. A continuación, se hace el seguimiento de la evolución de cada una de estas gestiones ya que continúan haciendo parte de las obligaciones del Concesionario.

- **Gestión Predial:**

Durante el trimestre se adquirieron dos predios en la UF9 tal y como se muestra en la siguiente tabla.

UF	Longitud Requerida [km]	% longitud Disponible dic-25	Predios Requeridos	# Predios Disponibles ¹²	Escritura y Registro sep-25	Escritura y Registro dic-25
2	23,5	100,0%	80	80	75	75
3	4,0	100,0%	31	30	30	30
4	19,4	100,0%	101	101	99	99
5	15,5	100,0%	28	28	23	23
6	0,3	100,0%	3	3	3	3
7	5,8	100,0%	25	24	24	24
Subtotal	68,5	100,0%	268	266	254	254
8	4,6	100,0%	48	48	40	40
9	18,8	100,0%	208	208	187	189
Total	92,0	100,0%	524	522	481	483

Además de los 48 predios requeridos en la UF8, la solución del viaducto contempla la adquisición de cinco áreas prediales, correspondientes a cuatro propietarios y de las cuales solo se tiene permiso de intervención de tres. De estos, uno es necesario para la construcción del viaducto, mientras que los dos restantes se destinan a garantizar accesos y actividades de mantenimiento futuro. Actualmente, el Concesionario adelanta el levantamiento técnico y jurídico para la estimación de costos, así como la preparación de los insumos requeridos para iniciar el proceso de adquisición predial.

Por otro lado, de acuerdo con el otrosí No. 12 al contrato de concesión, se aplicarán deducciones a la retribución por la no presentación de las respectivas ofertas formales de compra y adquisición predial en las fechas que se indican a continuación¹³.

¹² Los predios pendientes por disponibilidad no contribuyen a la longitud efectiva, son necesarios para realizar actividades de estabilización de taludes en el K2+200 al K2+275 en la UF3 y en el K98+220 en la UF7.

¹³ El color rojo indica que no se ha cumplido con los plazos establecidos en el otrosí.

UF ¹⁴	Fecha Máxima Ofertas	# Predios Pendiente Oferta	Fecha Máxima Adquisición	Predios Pendiente Adquisición ¹⁵	Deducciones Acumuladas [COP\$ millones]
2	23-ago-21	-	23-ago-22	5	4.815 ¹⁶
3	23-ago-21	-	23-ago-22	1	2
4	23-ago-21	-	23-ago-22	2	-
5	27-nov-22	1	27-nov-23	5	-
6	27-nov-22	-	27-nov-23	-	-
7	27-nov-22	-	27-nov-23	1	-
9	18-oct-24	-	18-oct-25	19	299
Total	-	1	-	33	5.116

Para este período, la deducción fue de COP\$351 millones, COP\$52 millones en la UF2¹⁷ y COP\$299 millones en la UF9. En el caso de la UF9 la fecha máxima de adquisición terminó el 18 de octubre de 2025 y todavía está pendiente la adquisición de 19 predios, por lo cual se empezó a generar una deducción del 3% a la retribución desde noviembre de 2025.

▪ **Otras Gestiones:**

En cuanto a las demás gestiones, estas se encuentran finalizadas desde el punto de vista del riesgo de demoras durante construcción, tal y como se muestra a continuación.

UF	Estudios y Diseños	Permisos Ambientales	Redes
UF1	Diseños no objetados por el interventor ANI	PAGA ¹⁸	100%
UF2	Diseños no objetados por el interventor ANI	Otorgada mediante Resolución No. 763 del 30 de junio de 2017. Recurso de reposición decidido el 11 de septiembre de 2017. Modificación obtenida mediante Resolución No. 2051 del 15 de octubre de 2019	100%
UF3			100%
UF4			100%
UF5			100%
UF6			N.A.
UF7			100%
UF8	Diseños no objetados por el interventor ANI	Modificación obtenida mediante Resolución No. 2594 del 31 de diciembre de 2019	100%
UF9	Diseños no objetados por el interventor ANI	Modificación obtenida mediante Resolución No. 2594 del 31 de diciembre de 2019	100%
Proyecto	100%	100%	100%

4. INDICADORES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO¹⁹:

A continuación, se presenta el estado de cumplimiento de los indicadores de operación y mantenimiento (“O&M”) con corte a diciembre de 2025 para todas las UF a excepción de la UF8 que aún está en

¹⁴ La UF8 aún no cuenta con acta de terminación suscrita por lo que no se han activado las fechas máximas de oferta y adquisición predial.

¹⁵ Actualmente no se generan deducciones a la retribución en las UF3, UF4, UF5 y UF7 debido a que los predios pendientes se encuentran en proceso de expropiación y por ende en período de exclusión según el otrosí No. 12 al contrato de concesión.

¹⁶ Se está reteniendo el 6% de la retribución de la UF2, debido a que han transcurrido más de 24 meses desde la fecha máxima establecida para adquisición.

¹⁷ Solo dos predios están generando la deducción a la retribución. Estos predios se encuentran en proceso de expropiación, el cual no ha avanzado por demoras en el trámite judicial. El Concesionario solicitó el reconocimiento de EER para que la deducción asociada a estos dos predios sea suspendida, pero la ANI no ha dado una respuesta.

¹⁸ Plan de adaptación de la guía ambiental.

¹⁹ El color gris de la tabla señala los indicadores que no le son exigidos al Concesionario durante la operación en los subsectores UF2.2, UF3.2 y UF3.3 tal y como lo estipuló el laudo arbitral de junio de 2022.

construcción:

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

IDT	Nombre Indicador	Tiempo de corrección	UF1			UF2			UF3			UF4	UF5	UF6	UF7	UF9
			1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3					
E1	IRI	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	X	X	✓
E2	Ahuellamiento	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	X	✓
E3	Fisuras	1 mes	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E4	Coefficiente de fricción transversal	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E5	Textura	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E6	Baches	24 horas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E7	Hundimientos	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 elementos estructurales	6 meses	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-
E19	Sistema de iluminación	1 semana	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	✓	-	-
E20	Sistema de Ventilación															
E21	Sistemas de túneles	N/A	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-
E22	Escalonamiento	6 mes	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E24	Desportillamiento	1 mes	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E25	Juntas	1 mes	-	-	-	-	✓	-	-	✓	✓	-	-	-	-	-
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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O7	Atención de incidentes	N/A	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
O8	Atención de Accidentes y Emergencias	N/A	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Como se evidencia en la tabla anterior, durante los meses de octubre a diciembre de 2025 se mantienen los incumplimientos en las UF3, UF6 y UF7 lo que ha llevado a un aumento en las deducciones de COP\$772 millones con respecto al anterior período. En la siguiente tabla se presentan las deducciones acumuladas a septiembre de 2025:

UF	Deducciones ²⁰			
	Indicadores O&M COP\$ MM	Predial COP\$ MM	Total COP\$MM	%
1	272	0	5.087	0,44
2	1.441	4.815	1.443	1,7
3	712	2	712	0,31
4	456	0	456	0,18
5	306	0	306	0,10
6	2.702	0	2.702	0,62
7	376	0	675	0,07
Total	6.265	5.116	11.381	0,48%²¹

Durante el trimestre se mantienen las deducciones asociadas al incumplimiento del indicador E1 (IRI), particularmente en la UF6 y UF7. En respuesta a esta situación, el contratista de construcción inició las actividades de reparación en febrero de 2026 debido a que los equipos necesarios para la intervención llegaron a finales de enero de 2026. El Gestor Profesional espera que para el próximo informe trimestral estos incumplimientos se hayan subsanado y que las deducciones a la retribución no continúen por cuenta de este concepto.

En el caso del indicador E21, el Concesionario informó que para garantizar la calibración en el sistema de ventilación de los túneles La Paz y La Sorda, va a instalar un anemómetro²² adicional en febrero de 2026. No obstante, la interventoría se encuentra preparando un proceso sancionatorio en la UF3.2 debido a que no se ha cerrado esta brecha.

**Presupuesto y ejecución de O&M:*

La ejecución del presupuesto de O&M para 2025 asciende a COP\$36.242 millones, frente a un presupuesto estimado de COP\$66.869 millones para el mismo período. Esto representa una subejecución del 46%, explicada principalmente por los siguientes factores: (i) el Concesionario realizó un estudio del estado del pavimento a lo largo del corredor, concluyendo que se encontraba en buenas condiciones, por lo que no fue necesario ejecutar algunas intervenciones previstas de mantenimiento periódico, (ii) el convenio con la Policía de Carreteras fue aplazado para 2026, y (iii) la actualización del sistema de iluminación de los túneles de Hidrosogamoso no se llevó a cabo durante 2025, por lo que esta actividad también fue reprogramada para 2026.

En la siguiente tabla se presenta la comparación entre los valores ejecutados y los presupuestados para el año 2025.

Ítem	Presupuesto 2025 (COP\$millones)	Ejecución 2025 (COP\$millones)	Diferencia
Mantenimiento Mayor	25.592	7.477	(25.592)
Policía de carreteras	4.714	-	(4.714)
Estación de Peajes	21	-	(21)
Túneles	498	-	(498)
Operación Vial	447	-	(447)

²⁰ Las deducciones presentaron un incremento en comparación con el período anterior, explicado principalmente por el pago de vigencias futuras, las cuales también están sujetas a procesos de deducción conforme a lo establecido contractualmente.

²¹ Porcentaje de deducciones aplicados con respecto a la retribución recibida.

²² Instrumento que mide la velocidad del viento que se usa en sistemas de ventilación.

Ítem	Presupuesto 2025 (COP\$millones)	Ejecución 2025 (COP\$millones)	Diferencia
CAPEX	31.272	7.477	(23.795)
Áreas de Servicio	344	251	(93)
CCO	1.036	1.139	103
ITS y Telecom	221	794	573
Policía de Carreteras	2.048	185	(1.863)
Estación de Pesaje	271	348	77
Mantenimiento de Emergencia	588	2.368	1.780
Mantenimiento Periódico	297	-	(297)
Mantenimiento Rutinario	5.837	8.808	2.971
Mantenimiento Vial	1.068	-	(1.068)
Operación de Estaciones de Peaje	3.417	2.914	(503)
Operación de Estaciones de Pesaje	215	-	(215)
Operación de Túneles	8.444	4.478	(3.966)
Operación Vial	11.811	7.480	(4.331)
OPEX	35.597	28.765	(6.832)
Total	66.869	36.242	(30.627)

Durante el cuatro trimestre de 2025 se ejecutaron las siguientes actividades relacionadas con la operación y mantenimiento de la vía:





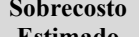




- **UF5:** se llevaron a cabo actividades de mantenimiento, principalmente relacionadas con la estabilización de taludes. Adicionalmente, en esta misma UF se realizaron trabajos de reparación de banca. En particular, el Concesionario continuó con las obras de reparación del terraplén en el PK84+275 y ejecutó actividades de mantenimiento en el PK84+200 con el fin de prevenir nuevos asentamientos. Como consecuencia de la falla del terraplén, la vía entre los PK84+200 y PK84+300 se mantiene con restricción a un solo carril.
- **UF7:** en octubre se presentó un deslizamiento en uno de los taludes adyacentes al túnel La Sorda, lo que obligó al cierre temporal de la vía mientras el Concesionario adelantaba las labores de remoción del material y atención del evento. Para el mes de diciembre el contratista de construcción se encontraba realizando las actividades de reparación para este sector.
- **UF9:** este trimestre se llevaron a cabo actividades de mantenimiento rutinario para asegurar el cumplimiento de los indicadores de operación.

A la fecha, el Gestor Profesional no cuenta con el presupuesto anual de O&M correspondiente al año 2026; no obstante, se espera que dicha información sea remitida y pueda ser incluida en el próximo informe trimestral.

5. SEGUIMIENTO RIESGO SOBRECOSTOS:

En relación con la evolución de los factores de sobrecostos de la etapa de construcción identificados por el Gestor Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos, durante el período aumentó el presupuesto estimado para la subcuenta redes²³.

²³ 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	Valor Estimado dic-25	3er Trimestre ²⁴	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ²⁵		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹³ MM]					[COP\$ ²⁰¹³ MM]			
Predios Probabilidad alta con impacto bajo	120.716	173.831 (44% de sobrecosto)	140.890 (17% de sobrecosto)	140.890 (17% de sobrecosto)	Se han pagado desde la subcuenta COP\$143.949 millones ²⁶ .	Sobrecosto Estimado	24.143	99.023	OK✓
						 Agencia Nacional de Infraestructura	-	45.908	Plan de aportes
							24.143	53.115	Caso Base
Ambiental Probabilidad alta con impacto bajo	8.352	26.017 (211% de sobrecosto)	46.948 (546%)	46.948 ²⁷ (546%)	Se han desembolsado desde la subcuenta COP\$11.400 millones (116% del valor de la subcuenta) ²⁸ .	Sobrecosto Estimado	37.234	53.811	OK✓
						 Agencia Nacional de Infraestructura	31.373	37.868	Plan de aportes
							5.861	3.675	Contratista de construcción
							3.378	3.378	Caso Base
Redes Probabilidad alta con impacto bajo	7.679	37.797 (392% de sobrecosto)	33.297 (434% de sobrecosto)	37.899 ²⁹ (493% de sobrecosto)	Se han facturado COP\$12.771 millones (148% del valor de la subcuenta) ³⁰ .	Sobrecosto Estimado	26.626	58.109	OK✓
						 Agencia Nacional de Infraestructura	23.248	36.784	Plan de aportes
							3.378	3.378	Contratista de construcción
Geológico Probabilidad baja con impacto bajo	393.495	449.555 (14,2% de sobrecosto)	393.495 (0,0% de sobrecosto)	393.495 (0,0% de sobrecosto)	El riesgo geológico no se materializó en el Proyecto y por esto los recursos que se encontraban asignados en el plan de aportes (COP\$58.792 millones de dic2013) fueron retirados de la respectiva subcuenta.	Sobrecosto Estimado	-	-	OK✓
						 Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	Plan de aportes
							-	-	Contratista de construcción

Tal y como se ha mencionado en reportes anteriores, se puede concluir que (i) no se materializaron sobrecostos referentes al riesgo geológico en el Proyecto, (ii) para las subcuentas ambientales y de redes aún existe la probabilidad de que varíen los presupuestos, y (iii) para la subcuenta predial es muy baja la

²⁴ Valores en constantes.

²⁵ Dado que este Proyecto es una iniciativa pública, los sobrecostos a cargo de la ANI estarían cubiertos en primer lugar por el plan de aportes al fondo de contingencias.

²⁶ Información obtenida del informe de interventoría de diciembre 2025 pág. 337.

²⁷ Información obtenida del informe de interventoría de diciembre 2025 pág. 431.

²⁸ Información obtenida del informe de interventoría de diciembre 2025 pág. 272.

²⁹ Información obtenida del informe de interventoría de diciembre 2025 pág. 75.

³⁰ Información obtenida del informe de interventoría de diciembre 2025 pág. 75.

probabilidad de que se presenten costos adicionales debido al avance de esta gestión.

Para este período, la estimación de la subcuenta de redes aumentó teniendo en cuenta que actualmente persisten algunas obligaciones asociadas a intervenciones sobre redes existentes, así como actividades pendientes relacionadas con el traslado o adecuación de determinadas infraestructuras.

A continuación se detallan los valores de los sobrecostos estimados, los cuales son inferiores a los previstos en el plan de aportes del Proyecto estando ya ejecutada casi la totalidad de las obras:

Subcuenta/Riesgo	Sobrecosto ANI Estimado [COP\$ ^{2013MM}]	Sobrecostos incluidos en el caso base y/o EPC [COP\$ ^{2013MM}]	Plan de Aportes Vigente [COP\$ ^{2013MM}]
Predios	-	53.115	45.908
Ambiental	31.373	15.943	37.868
Redes	23.248	21.325	36.784

6. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

Por la naturaleza de iniciativa pública del contrato de concesión, el Proyecto cuenta con una garantía de ingreso mínimo a través de las “Diferencias de Recaudo” (DR) que se pagan en los años 8, 13, 18 y 29 del Proyecto, cuyo valor se calcula con base en la diferencia entre el valor presente neto del recaudo de peaje (VPIP) definido en la parte especial del contrato de concesión y el VPIP observado a la fecha de medición. Asimismo, el contrato de concesión prevé la compensación al Concesionario por el riesgo de tarifas y de no instalación de peajes, la cual se define en el contrato de concesión como un pago trimestral.

Respecto a estas compensaciones, como se ha mencionado en los últimos cortes, el Concesionario ha recibido las correspondientes a no instalación de los peajes La Renta y La Paz, aquellas por el atraso en la instalación del peaje La Lizama y las compensaciones tarifarias para este último. Durante el trimestre el Proyecto recibió las compensaciones por no instalación de peajes correspondientes al primer semestre de 2025. Aún se encuentra en trámite con la interventoría la compensación por no incremento de tarifas por un monto de COP\$264 millones.

Acta No.	Estación de peaje	Tipo de compensación	Monto (COP\$ millones)	Estado
10	La Paz	No recaudo peaje	9.970	Pagado
11	La Paz	No recaudo peaje	10.302	Pagado
10	La Renta	No construcción de casetas	5.416	Revisión ANI
11	La Renta	No construcción de casetas	5.734	Revisión ANI
5	Rancho Camacho	No construcción de casetas	6.000	Interventoría
17	La Lizama tarifa diferencial	Tarifas diferenciales	595	Revisión ANI
18	La Lizama tarifa diferencial	Tarifas diferenciales	586	Revisión ANI
5	Decreto 2287 ³¹	No incremento de tarifas	264	Interventoría
6	Decreto 2287 ³²	No incremento de tarifas	100	Interventoría
Total			38.967	

A la fecha no se han realizado los aportes programados para el 2023, 2024 y 2025 a las subcuentas de

³¹ Este decreto establece instrucciones para el incremento gradual de tarifas donde a partir de 2024 se aplicó el incremento en las tarifas de peaje equivalente al IPC de 2022.

³² Ibidem.

riesgo tarifario y no instalación de peajes del fondo de contingencias del Proyecto. No obstante, con corte a 31 de enero de 2026, estas subcuentas cuentan con un saldo de COP\$18.546 millones y COP\$149.765 millones respectivamente. Teniendo en cuenta lo anterior, y considerando las demoras en el pasado en los pagos de la ANI a pesar de la anticipación frente a lo previsto del pago de las últimas compensaciones, el Gestor Profesional continúa suponiendo que los pagos se realizan de forma semestral (en lugar de trimestral, como lo establece el contrato de concesión) y con un rezago de 6 meses en los conteos y liquidaciones del tráfico.

Con respecto a los ingresos por diferencia de recaudo, como se mencionó en el informe anterior el pago pendiente de COP\$101.000 millones se reducirá en COP\$23.570 millones correspondientes a la UF1, de acuerdo con la decisión de la ANI de abonar este pago a la multa que impuso al Concesionario por la no terminación de la UF8, equivalente a COP\$88.128 millones. Este pago faltante por COP\$77.2760 millones se realizará en la medida en que se suscriban las actas de terminación total de las UF1 y UF9 que actualmente cuentan con terminaciones parciales, y el acta de terminación total o parcial de la UF8, en la proporción de la participación de cada una de estas unidades funcionales en la retribución.

Finalmente, respecto a los aportes ANI, el 16 de febrero de 2026 el proyecto recibió el fondeo de la totalidad de la vigencia futura de 2025 correspondiente a COP\$243.547 millones. Es importante tener en cuenta que, debido a la situación de la UF1, la UF8 y la UF9 que se mencionaron en la sección 2, COP\$23.786 millones son retenidos y no podrán ser liberados hasta que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato de concesión. Ahora bien, respecto a la brecha presupuestal para el Proyecto, anteriormente no se tenía el castigo por este concepto teniendo en cuenta que los saldos pendientes a cargo de la ANI se cruzaron con las multas en contra del Concesionario. Sin embargo, dado que el valor de la apropiación en el presupuesto general de la nación para 2025 corresponde a COP\$238.710 millones, se tuvieron que utilizar COP\$4.837 millones del presupuesto de 2026 para completar el pago de la totalidad del aporte ANI, con lo cual se generó una brecha en el presupuesto de 2026 por este valor.

Teniendo en cuenta lo anterior, como existe incertidumbre alrededor de si en cada año la Nación tendrá o no recursos para atender el monto de la brecha del año anterior durante los primeros meses del año, el Gestor Profesional ha actualizado sus proyecciones suponiendo que el valor de la brecha de los aportes ANI de 2026 no será atendido con recursos del presupuesto de 2027, lo que significa que los aportes ANI de 2026 se recibirán parcialmente a principios de 2027, y el saldo remanente (equivalente al valor de la brecha por COP\$4.837 millones) se pagaría el año posterior al pago del último aporte ANI asignado que tiene el Proyecto, es decir que la brecha en 2040.

En este punto es importante recordar que, de acuerdo con lo establecido en el contrato de construcción, la multa debe ser asumida por el contratista de construcción, por lo que se tiene previsto que los mencionados descuentos en los ingresos se compensen con la retención en el pago a éste de los siguientes conceptos, en la medida en que se hagan efectivos: (i) facturas de obra pendientes por cobrar por un valor neto aproximado de COP\$60.000 millones³³, (ii) reembolsos por sobrecostos de redes por alrededor de COP\$30.000 millones, y (iii) el pago por parte de la ANI de alrededor de COP\$27.000 millones de acuerdo con el resultado de un laudo arbitral que salió a favor del Concesionario relacionado con una serie de intervenciones de mantenimiento en la UF1 exigidas por la ANI que no se encontraban dentro del alcance del contrato de concesión, pero que fueron ejecutadas por el Concesionario.

³³ A pesar de que las obras ya han sido ejecutadas, el atraso en la terminación de la obra frente al cronograma del contrato de construcción constituye un incumplimiento de este por parte del contratista de construcción, que tiene el efecto de congelar los pagos de facturas al mismo.

7. FUENTES Y USOS:

A continuación, se muestra la proyección de fuentes y usos hasta finalizar la etapa de construcción, la cual se actualizó frente al corte anterior con el tráfico observado a diciembre de 2025. La proyección continúa incluyendo el prepago del crédito local que fue aprobado por parte de los prestamistas por COP\$270.000 millones, el cual se realizó en noviembre de 2025. Vale la pena aclarar que, si bien el escenario incluye la menor fuente en el rubro de aportes ANI y DR8 porque de ahí se descuenta la multa de la UF8 (COP\$88.000 millones), y el mayor uso por las obras adicionales en esa UF (casilla amarilla), ambos castigos deberán ser cubiertos por el contratista de construcción, pero esa fuente no se está incluyendo. De incluirse, la caja final (casilla gris) incrementaría a alrededor de COP\$228.000 millones.

COP miles de millones	Ene 26 - dic 28
Usos	1.429
CAPEX	152
OPEX	275
Impuestos y otros	132
Reembolso EPC Anexo Liquidez	-
Amortización deuda senior	205 ³⁴
Costos financieros	353
Cuentas de reserva	123
Cuenta apropiación intereses	50
Línea de liquidez FDN	-
Obras adicionales UF8	63
Caja final	77
Fuentes	1.429
Aportes ANI	859
Diferencia de recaudo (DR8)	78
Recaudo peajes	320
Caja inicial	172

Como se puede ver, el Proyecto continúa contando con fuentes holgadas para terminar la etapa de construcción, explicado por los pagos parciales recibidos del DR8 y el pago de las vigencias futuras. Con base en estos supuestos, el Proyecto entraría a la etapa de operación con una caja holgada, inclusive luego de haber descontado el valor de la multa y las obras adicionales de la UF8 mencionados anteriormente, y de haber cumplido con todas sus obligaciones de la etapa de construcción y las amortizaciones programadas de la deuda *senior*, incluyendo: (i) pagar la obra al contratista de construcción (casilla azul), y (ii) realizar el fondeo de las cuentas de reserva y la cuenta de apropiación de intereses (casilla naranja).

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

A continuación, se presenta el cálculo de la fórmula de terminación anticipada del contrato de concesión recibido del Concesionario en enero de 2026, el cual arroja una cobertura mínima de la deuda de 2,07x asumiendo que la terminación se presentara por causas imputables al Concesionario:

Cobertura de la Deuda a junio 2025 (COP\$ miles)	
Pagos por TA	
T.A causal atribuible a la ANI	3.068.535.168
T.A causal EER	2.844.709.191

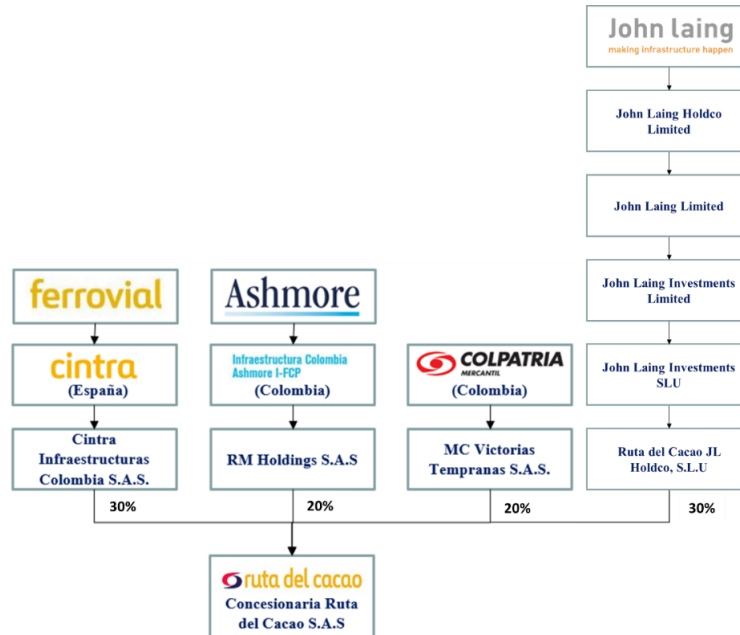
³⁴ El valor de la amortización corresponde a COP\$270.000 millones del prepago voluntario más las amortizaciones programadas de COP\$205.000 millones.

Cobertura de la Deuda a junio 2025 (COP\$ miles)	
T.A causal atribuible al Concesionario	2.538.442.343
Saldo Total Deuda (COP MM)	1.304.247.932³⁵
Recursos Líquidos (COP MM)	
Carta de Crédito (movilización equipos)	6.684.304
Caja disponible a 31/01/2025 (sin caja bloqueada)	72.461.419
Saldo Neto Deuda	1.225.102.209
Razón Pago por Terminación (Veces)	
T.A ANI	2,50x
T.A EER	2,32x
T.A Concesionario	2,07x

9. CONTRAPARTE:

9.1. EL CONCESIONARIO:

A continuación, se presenta un resumen de la participación accionaria en el Concesionario:



*Los accionistas de RM Holdings S.A.S. son el Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore I (FIC) y el Fondo de Coinversión con FIC.

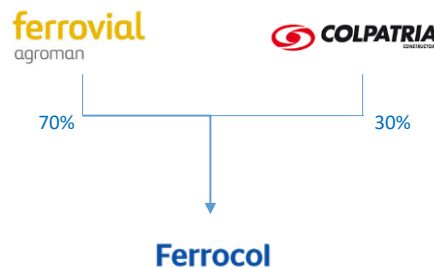
Los cuatro accionistas del Concesionario hacen parte de grupos con experiencia y capacidad económica para la ejecución del Proyecto, como lo son Cintra Infraestructuras del Grupo Ferrovial, RM Holdings del Fondo de Capital Privado Infraestructura Colombia gestionado por Ashmore, MC Victorias Tempranas de Mercantil Colpatria y Ruta del Cacao JL Holdco S.L.U de John Laing.

9.2. EL CONTRATISTA DE CONSTRUCCIÓN:

En el Proyecto, el contratista de construcción asume distintas obligaciones frente a la financiación del

³⁵ Incluye el prepagó por COP\$270.000 millones aprobado para el mes de noviembre de 2025 para el crédito local.

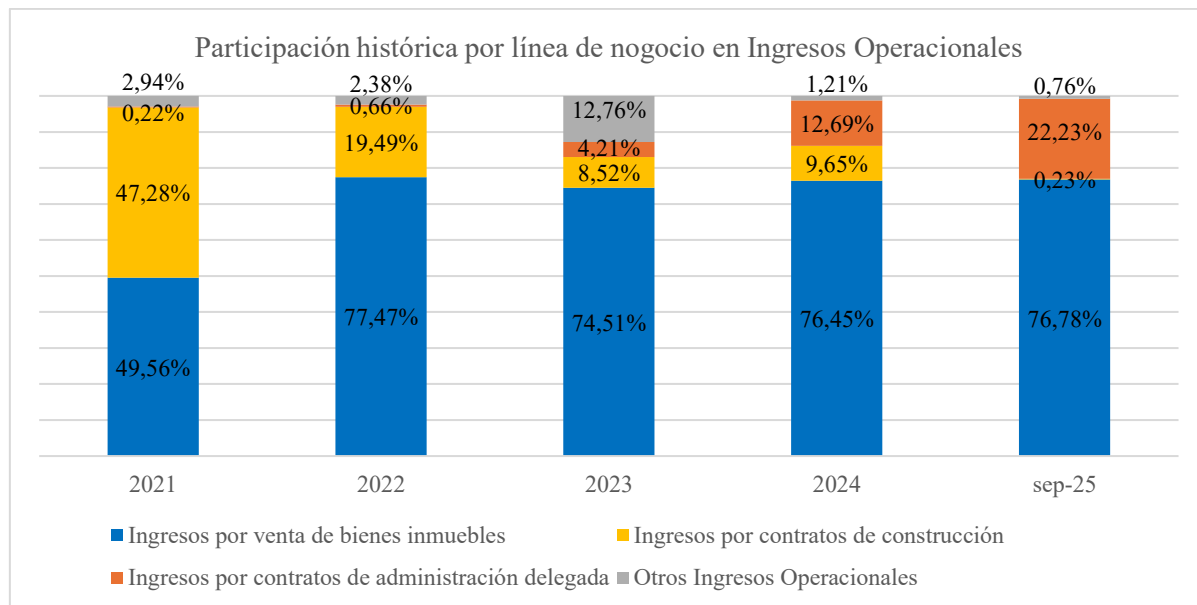
mismo (las cuales se encuentran cubiertas en parte por garantías líquidas o pólizas de cumplimiento). El contratista de construcción está conformado así:



9.2.1. CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.S.

Constructora Colpatría mantiene una participación del 30% en el consorcio constructor Ferrocol. Filial de la sociedad Mercantil Colpatría, cuenta con operaciones en Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, Cartagena entre otros lugares de Colombia, México y Perú lo cual le permite diversificar geográficamente sus ingresos.

A cierre del segundo trimestre de 2025 la compañía generó pérdidas por COP\$2.347 millones debido principalmente a una caída del 67% en los ingresos operacionales de (COP\$236.349 millones) y que llevó a una utilidad bruta de solo COP\$50.512 millones, insuficiente para soportar los gastos financieros de la compañía (COP\$19.181 millones) y un gasto por provisiones de COP\$76.321 millones relacionado con contratos onerosos (dentro de los que se encuentra el Proyecto y Covioriente) y contingencias y litigios estimados, adicional a los costos de ventas y gastos administrativos. En cuanto a los ingresos operacionales, en los últimos años se ha evidenciado una variación en la participación de sus distintos componentes. Aunque los ingresos por venta de inmuebles continúan siendo el principal rubro, los ingresos provenientes de obras de construcción han disminuido significativamente, pasando de representar el 47,28% en 2021 a solo el 9,65% en 2024.



A cierre del segundo trimestre de 2025 el activo de la compañía alcanzó COP\$2,25 billones, con un aumento del 9,58% respecto al cierre de 2024, movimiento que se da principalmente por un aumento en los inventarios netos (COP\$1,13 billones) y la mejora en la rotación de las cuentas por cobrar. Dentro del activo no corriente se destacan las inversiones por COP\$550.978 millones que incluyen las inversiones en las sociedades a través de las cuales opera la constructora en México y Perú con una mejora en cambio frente al peso colombiano que generó un aumento en la cuenta de inversiones en controladas, las inversiones en asociadas que reflejan la participación de la constructora en las APP GICA, Ecociudades, Promotores del Caribe y San Rafael entre otras, los acuerdos conjuntos (COP\$117.078 millones) que incluyen el consorcio constructor del Proyecto, Consorcio VTT y el Consorcio Diseños Costera encargado de finalizar las obras de la UF6 y de la UF3 del proyecto Costera Cartagena Barraquilla y las inversiones en acciones dentro de las cuales se encuentran algunas de las compañías que hacen parte del portafolio de Mercantil Colpatría.

En cuanto al pasivo, al tercer trimestre de 2025 alcanzó COP\$1,65 billones, con obligaciones financieras por COP\$101.793 millones (-62,01% respecto al año anterior) y COP\$426.366 millones de obligaciones financieras relacionadas con patrimonios autónomos y operaciones conjuntas. Durante el año la compañía obtuvo una deuda por COP\$116.000 millones con Mercantil Colpatría pagadera en el mediano plazo, impulso adicional de la casa matriz teniendo en cuenta las capitalizaciones realizadas en períodos anteriores.

En el Anexo B se encuentra un resumen de los estados financieros de la compañía.

9.2.2. FERROVIAL AGROMÁN CONSTRUCCIÓN S.A.

Ferrovial Construcción cuenta con una participación del 70% en el consorcio constructor Ferrocol, consolidándose como el principal responsable de la gestión del Proyecto. Al cierre del tercer trimestre de 2025, el activo total de la compañía ascendió a COP\$476.666 millones, lo que representa un incremento del 4,36% frente al cierre de 2024. La estructura del activo se encuentra altamente concentrada en el corto plazo, dado que aproximadamente el 99% corresponde a activo corriente, situación que obedece principalmente al aumento en las cuentas comerciales por cobrar, reflejo de una mayor ejecución operativa.

En cuanto a la estructura de financiación, el pasivo total de la compañía se ubicó en COP\$537.587 millones, de los cuales COP\$349.986 millones corresponden a pasivos corrientes y COP\$187.600 millones a pasivos no corrientes. Como resultado de esta estructura financiera y de los resultados históricos, el patrimonio al cierre del tercer trimestre de 2025 fue negativo por COP\$60.920 millones, situación explicada principalmente por las pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores, las cuales ascienden a COP\$480.325 millones. No obstante, dichas pérdidas han sido parcialmente compensadas mediante aportes e inversiones complementarias realizadas por los accionistas, que alcanzan los COP\$418.443 millones, evidenciando el respaldo financiero y el compromiso de los socios con la continuidad del Proyecto.

Desde el punto de vista de resultados, durante el tercer trimestre de 2025 los ingresos por actividades ordinarias ascendieron a COP\$18.882 millones; sin embargo, los costos de ventas se situaron en COP\$131.111 millones, lo que generó una pérdida bruta de COP\$112.229 millones, reflejando un desbalance significativo entre los ingresos y los costos asociados a la ejecución del Proyecto. Para este mismo período, el rubro de otros ingresos alcanzó COP\$123.236 millones, lo que permitió mitigar

parcialmente el impacto negativo del resultado operacional. Al incorporar los ingresos y los costos financieros, el resultado final del período fue una pérdida neta de COP\$2.026 millones, lo cual pone de manifiesto la necesidad de fortalecer la eficiencia operativa y el control de costos para mejorar la sostenibilidad financiera de la compañía en el mediano plazo.

En el Anexo C se encuentra un resumen de los estados financieros de la compañía.

10. CONCLUSIONES:

- Se estima que con la solución definitiva de la UF8 que contempla un viaducto de 355 m de longitud y la modificación o cambio menor de la licencia ambiental, la UF8 finalice en diciembre de 2028. Esto teniendo en cuenta que se deben suscribir acuerdos con la ANI para lograr la extensión del período especial del EER reconocido para la UF8 y así lograr su terminación.
- En la mayoría de las UF, el Proyecto cumple con los indicadores de operación. No obstante, se han presentado incumplimientos recurrentes en el indicador E1 (IRI) en las UF6 y UF7, lo que ha generado deducciones a la retribución. Aunque dichas deducciones no son significativas, la reiteración de los incumplimientos podría llevar a que la ANI inicie un proceso sancionatorio. El Gestor Profesional espera que, una vez finalizado el primer trimestre de 2026, las intervenciones actualmente en ejecución en estas dos UF permitan subsanar el incumplimiento del indicador IRI y, en consecuencia, cesen las deducciones a la retribución por este concepto.
- Debido al valor recibido de los recursos parciales del DR8, de las vigencias futuras de 2024 y 2025, y los ingresos por vigencias futuras esperados en lo que resta de la etapa de construcción, las fuentes son holgadas para terminar la etapa de construcción.

ANEXO A – ESCENARIO DE DEMORAS ELABORADO POR EL GESTOR PROFESIONAL

UF	Fecha terminación plan de obras ANI	Fecha liberación ingresos Caso Base (A)	Fecha liberación ingresos UPI (B)	Δ [meses] (B)-(A)
2	nov-19	feb-20	may-20	3
3	nov-19	ago-19	may-20	9
4	nov-19	feb-20	may-20	3
5	abr-22	ago-21	jul-22	11
6.1	feb-21	feb-21	oct-21	8
6.2	feb-21	feb-21	oct-21	8
6.3	abr-22	ago-21	jul-22	11
6.4	dic-20	dic-20	oct-21	10
6.5	abr-22	jun-21	mar-22	9
6.6	abr-22	ago-21	jul-22	11
7.1	feb-21	feb-21	oct-21	8
7.2	feb-21	feb-21	oct-21	8
7.3	abr-22	ago-21	jul-22	11
7.4	dic-20	dic-20	oct-21	10
7.5	abr-22	ago-21	jul-22	11
8	abr-22	ago-20	mar-29	103
9	sep-22 ³⁶	feb-21	abr-24 ³⁷	33

³⁶ El plan de obras aún no se encuentra actualizado con el plazo de cura otorgado.

³⁷ Acta de terminación parcial suscrita el 18 de abril de 2024 con el reconocimiento del 99,37% de la ejecución, con EER sin plazo definido para la terminación total.

ANEXO B – RESUMEN SITUACIÓN FINANCIERA CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.S.

<i>COP MM</i>	2021	2022	2023	2024	2T25	Variación 2024 vs. 2T25
Activo	1.843.883	1.996.607	1.892.407	2.074.461	2.273.096	9,58%
Activos Corrientes	1.193.421	1.239.435	1.152.013	1.294.618	1.456.531	12,51%
Activos No Corrientes	650.462	757.173	740.393	779.843	816.564	4,71%
Pasivo	1.203.562	1.264.768	1.308.668	1.452.001	1.659.392	14,28%
Pasivos Corrientes	528.328	782.837	872.554	1.061.347	1.214.731	14,45%
Obligaciones Financieras	66.429	224.749	219.172	295.450	381.040	28,97%
Pasivos No Corrientes	675.234	481.931	436.114	390.654	444.661	13,82%
Obligaciones Financieras	446.236	383.589	312.759	245.831	295.453	20,19%
Patrimonio	640.321	731.840	583.738	622.460	613.704	-1,41%
Ingresos Operacionales	970.560	423.105	652.301	726.190	236.350	-67,45%
Venta de bienes inmuebles	481.022	327.779	486.024	555.199	166.215	-70,06%
Contratos de Construcción	458.867	82.462	55.592	70.063	757	-98,92%
Contratos de administración delegada	2.124	2.810	27.473	92.140	67.820	-26,39%
Otros ingresos operacionales	28.548	10.055	83.212	8.789	1.557	-82,29%
Costos Operacionales	(910.719)	(484.109)	(581.738)	(583.959)	(185.837)	-68,18%
Utilidad Bruta	59.842	(61.004)	70.563	142.231	50.512	-64,49%
Utilidad Operacional	(21.113)	(160.908)	(66.014)	58.972	7.480	-87,32%
Ingreso Financieros	2.631	6.102	13.111	16.487	6.257	-62,05%
Gastos Financieros	(26.579)	(46.091)	(55.321)	(48.732)	(19.181)	-60,64%
Utilidad Antes de Impuestos	(37.231)	(184.281)	(111.198)	24.635	(5.634)	-122,87%
Gastos por Impuestos	6.998	(362)	(50)	(1.201)	-	-100,00%
Utilidad Neta	(30.233)	(134.486)	(99.640)	20.776	(2.347)	-111,30%

ANEXO C – RESUMEN SITUACIÓN FINANCIERA FERROVIAL AGROMÁN CONSTRUCCIÓN S.A.

<i>COP MM</i>	2024	2T25	Variación 2024 vs. 2T25
Activo	457.856	477.802	4,36%
Activos Corrientes	457.279	477.383	4,40%
Activos No Corrientes	576	419	-27,25%
Pasivo	509.711	542.786	6,49%
Pasivos Corrientes	354.003	341.651	-3,49%
Obligaciones Financieras	333.824	320.863	-3,88%
Pasivos No Corrientes	155.708	201.136	29,18%
Obligaciones Financieras	85.187	91.580	7,50%
Patrimonio	(51.855)	(64.984)	25,32%
Ingresos Operacionales	23.600	13.983	-40,75%
Costos Operacionales	(90.414)	(89.653)	-0,84%
Utilidad Bruta	(66.813)	(75.671)	13,26%
Utilidad Operacional	8.066	1.858	-76,97%
Ingreso Financieros	4.662	6.013	28,97%
Gastos Financieros	(16.450)	(13.962)	-15,13%
Utilidad Antes de Impuestos	(3.722)	(6.090)	63,64%
Gastos por Impuestos	-	-	0,00%
Utilidad Neta	(3.722)	(6.090)	63,64%
EBITDA	63.230	9.353	-85,21%
Endeudamiento	111,3%	113,6%	2,04%
Pasivo / Patrimonio	- 9,83	- 8,35	-15,03%
Margen EBITDA	-121,9%	-14,4%	-88,20%
Margen neto	-15,8%	-43,6%	176,20%
ROE	7,2%	9,4%	30,58%
ROA	-0,8%	-1,3%	56,81%