

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 28
BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA – YONDÓ | RUTA DEL CACAO
PERÍODO A CORTE 30 DE SEPTIEMBRE 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						
UF Terminadas	● 1,96%	✓13,98%	✓8,73%	✓9,64%	✓12,98%	✓17,04%	✓17,66%	6,10%	●9,22%						
% Participación de ingresos	4,65%														
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	98,72% (+0,0% 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) ⁵														
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 septiembre 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, pendiente definición entre las partes del contrato de concesión que otorgue plazo necesario para terminar.

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

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

⁵ 481 predios con folio ANI de un total de 524 predios requeridos. El porcentaje reportado en el período anterior fue corregido (90,8%) debido a un error en la cifra.

Concepto	Estado Actual
Diferencia Tráfico ⁶ (%)	6,7%
Diferencia Ingresos ⁷ (%)	-22,6%
Cobertura Fórmula de Terminación Anticipada $\geq 1,2x$	1,51x ✓
% Deuda Desembolsada	100% de COP\$1,68 billones
% Capital Aportado	100% de COP\$420.000 millones

- Solución UF8:** como se informó en el anterior seguimiento, en septiembre de 2025 un panel de amigables componedores resolvió una controversia entre el Concesionario y la ANI dando como resultado el reconocimiento de un evento eximente de responsabilidad y otorgó un período especial hasta el 15 de septiembre de 2025, con ocasión al deslizamiento que se presentó el 1 de octubre de 2023 sobre el corredor que afectó ciertos tramos de la UF8. De cara a la solución de la situación de inestabilidad de los taludes 6.2 y 6.3 de esta unidad funcional, el contratista de construcción está diseñando un viaducto de 355 metros respecto del cual está pendiente que la autoridad ambiental determine si se requiere la modificación de la licencia ambiental de la UF8 para adelantar estas obras. No obstante lo anterior, si bien no se cuenta con un avance particular en la solución de la UF8, el Concesionario y la ANI están trabajando en la definición de una solución técnica, económica y contractual para terminar el tramo afectado, por lo que el Gestor Profesional continuará dando seguimiento a este asunto para informar cualquier avance en los siguientes reportes trimestrales.
- Solicitud de autorización:** durante el período de reporte el Concesionario manifestó a los prestamistas su intención de realizar 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. Para esto, solicitó a los prestamistas la dispensa de (a) la obligación de pago de la comisión de prepago, (b) la utilización de los recursos fondeados en la subcuenta de desembolsos bloqueados, y (c) el cumplimiento del plazo requerido para notificar el prepago anticipado voluntario, que bajo el contrato de crédito corresponde a 30 días y que a la fecha en la que se otorgó la dispensa iba a ser un plazo inferior. Tras el análisis de la solicitud del Concesionario, el Gestor Profesional concluyó que su aprobación 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. Conforme a lo anterior el Comité de Inversiones del Compartimento se acogió a la recomendación del Gestor Profesional y aprobó la solicitud del Concesionario.

⁶ 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.

⁷ *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 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 del peaje 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, la cual se atrasó hasta mayo de 2022 y la comunidad aún no ha permitido que los peajes entren en 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 julio y agosto de 2025 se recibieron COP\$15.197 millones correspondientes a las actas de compensación por menores tarifas y no instalación de peajes del cuarto trimestre de 2024.
- Indicadores de cumplimiento socioambiental:** para el período de reporte se destacan los siguientes aspectos relacionados con temas socioambientales: (i) el Proyecto cuenta con 614 trabajadores activos, de los cuales el 28% representan mano de obra femenina, (ii) en el período se recibieron 127 PQRS, de las cuales 67 han sido cerradas; además, permanece abierta 1 correspondiente al período actual y 3 del período anterior, y (iii) de julio a septiembre de 2025 no se presentaron accidentes.

2. AVANCE DE OBRAS:

Durante el período no se ha avanzado en las obras debido a que está pendiente la implementación de la solución de la UF8 que se mencionó en el anterior informe. Adicionalmente, la UF1 y la UF9 cuentan con acta de terminación parcial debido a que la construcción de los peajes La Angula, La Renta y Rancho Camacho continúa suspendida. A continuación, se muestra un resumen de las UF mencionadas:

- Respecto a la UF8, como se mencionó en el informe anterior, se otorgó un EER para los tramos PR42+475 al PR42+550 y PK100+730 al PK100+890, los cuales corresponden a los únicos segmentos pendientes de finalización en esta unidad funcional, así como la aplicación de un período especial entre el 1 de octubre de 2023 y el 15 de septiembre de 2025⁸. Esta decisión también estableció que la ANI y el Concesionario deberán acordar una solución técnica, económica y contractual para concluir el tramo afectado.

En cuanto al viaducto (puente de 355 m) propuesto como solución a la contingencia presentada en la UF8, el contratista de construcción aún no ha entregado los diseños correspondientes. El Gestor Profesional estima que su construcción tomará aproximadamente 24 meses, contados a partir de la obtención de la totalidad de las autorizaciones requeridas.

- En la UF9, el pago de la retribución permanece suspendido por no haberse cerrado las observaciones

⁸ Durante este período especial el Concesionario está relevado de dar cumplimiento a las obligaciones contractuales en el tramo comprendido entre el PR100+730 y el PR100+890.

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 taludes⁹. Actualmente, el Concesionario confirmó que va a solicitar un amigable componedor por lo cual el Gestor Profesional espera que la retribución de esta UF sea liberada en octubre de 2026, tiempo en el cual se espera que se llegue a un acuerdo entre la ANI y el Concesionario.

En el Anexo A de este documento se presenta el escenario de demoras del Gestor Profesional, el cual continúa siendo el mismo que el 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:

En septiembre de 2025 se mantiene el avance de 98,9% teniendo en cuenta que la mayoría de actividades faltantes corresponden a la UF8, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Fecha Fin Plan de Obras	%Avance Programado jun-25	%Avance Ejecutado a jun-25	Δ % jun-25**
1	8-may-17	100,0% ¹⁰	77,0%	-23,0%
2	6-nov-19	100,0%	100,0%	-
3	29-nov-19	100,0% ¹¹	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 ¹²	100,0% ¹³	99,7%	-0,3%
Proyecto		100%	98,9%	-1,08%

2.2. AVANCE DE INVERSIÓN DE LAS OBRAS:

Con corte de septiembre de 2025, no ha habido ningún avance frente a la ejecución del contrato de construcción, la inversión faltante por ejecutar se mantiene en COP\$17.449 millones como se detalla a continuación:

UF	Valor Obras [COP\$ MM corrientes]	Avance de Inversión Ejecutado a sep-25	Inversión faltante [COP\$MM]
1	21.265	16.044	5.222
2	126.169	126.146	23
3	69.841	62.836	7.005
4	126.948	126.919	29
5	200.770	200.739	31

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

¹² 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.

¹³ 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 sep-25	Inversión faltante [COPSMM]
6	280.225	280.225	-
7	302.651	302.651	-
8	107.799	103.029	4.770
9	123.987	123.619	369
Proyecto	1.359.656	1.342.207	17.449

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 no se adquirieron nuevos predios tal y como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Longitud Requerida [km]	% longitud Disponible jun-24	Predios Requeridos	# Predios Disponibles ¹⁴	Escritura y Registro jun-25	Escritura y Registro sep-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	187
Total	92,0	100,0%	524	522	481	481

Además de los 208 predios requeridos en la UF8, la construcción del viaducto contempla la adquisición de 8 predios pertenecientes a 4 propietarios. A la fecha, se adelanta el proceso de socialización.

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 continuación¹⁵.

UF ¹⁶	Fecha Máxima Ofertas	# Predios Pendiente Oferta	Fecha Máxima Adquisición	Predios Pendiente Adquisición ¹⁷	Deducciones Acumuladas [COPS millones]
2	23-ago-21	-	23-ago-22	5	4.763

¹⁴ 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.

¹⁵ El color rojo indica que no se ha cumplido con los plazos establecidos en el otrosí.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

UF ¹⁶	Fecha Máxima Ofertas	# Predios Pendiente Oferta	Fecha Máxima Adquisición	Predios Pendiente Adquisición ¹⁷	Deducciones Acumuladas [COPS millones]
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	21	-
Total	-	1	-	35	4.765

Para este período, la deducción fue de COP\$162 millones en la UF2¹⁸ debido a que continúa pendiente la adquisición de cinco predios, sin embargo, solo dos de ellos 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.

▪ **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 ¹⁹	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			100%
Proyecto	100%	100%	100%

4. INDICADORES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO²⁰:

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

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

¹⁸ 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.

¹⁹ Plan de adaptación de la guía ambiental.

²⁰ 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.

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	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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 julio a septiembre de 2025 se mantienen los incumplimientos en las UF3, UF6 y UF7 lo que ha llevado a un aumento en las deducciones de COP\$689 millones con respecto al anterior período. En la siguiente tabla se presentan las deducciones acumuladas a septiembre de 2025:

UF	Deducciones ²¹			
	Indicadores O&M COP\$ MM	Predial COP\$ MM	Total COP\$MM	%
1	272	-	272	0,44

²¹ 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.

UF	Deducciones ²¹			
	Indicadores O&M COP\$ MM	Predial COP\$ MM	Total COP\$MM	%
2	1.441	4.763	6.042	1,65
3	710	2	710	0,31
4	456	-	456	0,18
5	306	-	306	0,10
6	2.507	-	2.507	0,58
7	316	-	316	0,07
Total	6.008	4.765	10.609	0,51%²²

Con respecto a los incumplimientos presentados desde el trimestre anterior, se espera que el contratista de construcción realice los trabajos necesarios en el cuarto trimestre de 2025 para evitar que sigan aumentando las deducciones por cuenta del incumplimiento del indicador E1 (IRI).

En el caso del indicador E21, éste se refiere a la falta de calibración en el sistema de ventilación de los túneles La Paz y La Sorda, existe una controversia entre el Concesionario y la interventoría debido a que el Concesionario sostiene que sí se está cumpliendo con las obligaciones establecidas en el apéndice técnico 4 del contrato de concesión para este indicador.

**Presupuesto y ejecución de O&M:*

En cuanto al presupuesto aprobado para 2025, éste se diferencia principalmente porque contempla tanto *capex* como *opex*, mientras que en 2024 únicamente se incluyeron gastos operativos. Asimismo, se evidencian recortes significativos en ITS y telecomunicaciones, policía de carreteras, centros de control de operaciones y operaciones de túneles. Por lo contrario, se observa un incremento en el mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia, explicado por las contingencias presentadas en la UF8 en los últimos años.

Ítem	Presupuesto 2024 (COP\$millones)	Presupuesto 2025 (COP\$millones)	Diferencia
Mantenimiento Mayor	-	25.592	25.592
Policía de carreteras	-	4.714	4.714
Estación de Peajes	-	21	21
Túneles	-	498	498
Operación Vial	-	447	447
CAPEX	-	31.272	31.272
Áreas de Servicio	352	344	(8)
CCO	1.418	1.036	(382)
ITS y Telecom	1.002	221	(781)
Policía de Carreteras	7.539	2.048	(5.491)
Estación de Pesaje	538	271	(267)
Mantenimiento de Emergencia	542	588	46
Mantenimiento Periódico	80	297	217
Mantenimiento Rutinario	6.386	5.837	(549)
Mantenimiento Vial	-	1.068	1.068
Operación de Estaciones de Peaje	3.619	3.417	(202)
Operación de Estaciones de Peaje	-	215	215
Operación de Túneles	5.268	8.444	3.176
Operación Vial	11.327	11.811	484
OPEX	38.071	35.597	(2.474)

²² Porcentaje de deducciones aplicados con respecto a la retribución recibida.

Ítem	Presupuesto 2024 (COP\$millones)	Presupuesto 2025 (COP\$millones)	Diferencia
Total	38.071	66.869	28.798

Durante este período las principales intervenciones han estado enfocadas en actividades de mantenimiento en la UF5 incluyendo la estabilización de taludes y adicionalmente, se ha trabajado en el cierre de las brechas de los indicadores de operación y mantenimiento, lo que ha tenido un impacto en el aumento del mantenimiento rutinario. No obstante, con corte al mes de septiembre el Concesionario ha tenido una ejecución por debajo de lo presupuestado en COP\$24.697 millones tal y como se muestra en la siguiente tabla:





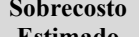




Ítem	Presupuestado Ene-Jun 2025 (COP\$millones)	Ejecutado Ene-sep 2025 (COP\$millones)	Diferencia
Mantenimiento Mayor	19.194	6.802	-12.392
Policía de Carreteras	4.714	-	-4.714
Estación de Peaje	21	-	-21
Túneles	498	-	-498
Operación Vial	447	-	-447
CAPEX	24.874	6.802	-18.072
Áreas de Servicio	259	168	-91
CCO	786	842	56
ITS and Telecom	196	590	394
Policía de Carreteras	2.005	180	-1.825
Estación de Pesaje	252	205	-47
Mantenimiento de Emergencia	399	1.709	1.310
Mantenimiento Periódico	186	-	-186
Mantenimiento Rutinario	4.261	6.966	2.705
Mantenimiento Vial	-	4.922	4.922
Operación de Estaciones de Peaje	2.503	1.889	-614
Operación de Estaciones de Pesaje	162	-	-162
Operación de Túneles	7.024	2.704	-4.320
Operación Vial	8.764	-	-8.764
OPEX	26.797	20.175	-6.622
Total	51.674	26.977	-24.697

El Gestor Profesional seguirá haciendo el seguimiento de la ejecución del presupuesto en los próximos informes trimestrales.

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 ambiental²³.

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 jun-25	Valor Estimado sep-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\$143.318 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)	45.586 (546%)	46.948 ²⁷ (546%)	Se han desembolsado desde la subcuenta COP\$10.647 millones (108% 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)	33.297 ²⁹ (434% de sobrecosto)	Se han facturado COP\$12.771 millones (148% del valor de la subcuenta) ³⁰ .	Sobrecosto Estimado	25.618	58.109	OK✓
						 Agencia Nacional de Infraestructura	22.240	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 corrientes.

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 junio 2025 pág. 424.

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

²⁸ Información obtenida del informe de interventoría de junio 2025 pág. 431.

²⁹ Información obtenida del informe de interventoría de junio 2025 pág. 443.

³⁰ Información obtenida del informe de interventoría de junio 2025 pág. 412.

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

Tal como se indicó en informes previos, la construcción del viaducto en la UF8 podría requerir gestiones adicionales de carácter predial y ambiental, lo que implicaría ajustes en las estimaciones de dichas subcuentas. En esta actualización, el riesgo ambiental asciende a COP\$46.948 millones, dado que se incorpora el reconocimiento de los gastos notariales vinculados al proceso de adquisición predial para las compensaciones ambientales.

Por su parte, la subcuenta predial —cuyo proceso de gestión se encuentra prácticamente finalizado— no se proyecta por encima del monto previsto en el caso base, que contempla hasta COP\$53.115 millones de sobrecostos. En consecuencia, se mantiene una holgura de COP\$28.972 millones para atender posibles desviaciones, incluyendo los predios adicionales que puedan requerirse para la solución definitiva en la zona de falla de la UF8.

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	13.218	15.943	37.868
Redes	22.240	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 correspondientes al cuarto trimestre de 2024. 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
9	La Paz	No recaudo peaje	9.043	Pagado
9	La Renta	No construcción de casetas	5.465	Pagado
16	La Lizama tarifa diferencial	Tarifas diferenciales	688	Pagado
5	Decreto 2287 ³¹	No incremento de tarifas	264	Interventoría

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.

Acta No.	Estación de peaje	Tipo de compensación	Monto (COP\$ millones)	Estado
Total			15.462	

A la fecha no se han realizado los aportes programados para el 2023, 2024 y 2025 a las subcuentas de riesgo tarifario y no instalación de peajes del fondo de contingencias del Proyecto. No obstante, con corte a 30 de agosto, estas subcuentas cuentan con un saldo de COP\$17.865 millones y COP\$182.479 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, como se mencionó en el corte anterior se recibieron COP\$175.854 millones de las vigencias futuras del 2024, y el valor pendiente estimado de COP\$55.315 millones también fue utilizado para compensar parcialmente el valor de la multa de la UF8. En este orden de ideas no es necesario castigar las proyecciones de los pagos de los aportes ANI con el valor de la brecha presupuestal.

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 millones³², (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 en todo caso por el Concesionario.

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 los siguientes dos temas; (i) se incluye el prepagado voluntario al capital del crédito local por un monto de COP\$270.000 millones que sería realizado en diciembre de 2025, y (ii) con el tráfico observado a septiembre 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.

³² 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.

De incluirse, la caja final (casilla gris) incrementaría a alrededor de COP\$256.000 millones.

COP miles de millones	Oct 25 - dic 28
Usos	1.794
CAPEX	152
OPEX	283
Impuestos y otros	126
Reembolso EPC Anexo Liquidez	-
Amortización deuda senior	475 ³³
Costos financieros	416
Cuentas de reserva	125
Cuenta apropiación intereses	50
Línea de liquidez FDN	-
Obras adicionales UF8	63
Caja final	105
Fuentes	1.794
Aportes ANI	853
Diferencia de recaudo (DR8)	78
Recaudo peajes	326
Caja inicial	538

El prepago voluntario tiene el efecto de reducir el pago de intereses del Proyecto hasta que se reciban los recursos del DR13, ahorro que el Gestor Profesional ha calculado en COP\$87.500 millones. Producto de lo anterior, los requerimientos de fondeo de las cuentas de reserva y de la cuenta de apropiación de intereses (casilla naranja) disminuyen respecto al seguimiento anterior³⁴. En este contexto, 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 la vigencia futura de 2024. 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 octubre de 2025, el cual arroja una cobertura mínima de la deuda de 1,51x 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	2.809.424.970
T.A causal EER	2.599.183.223
T.A causal atribuible al Concesionario	2.300.684.145
Saldo Total Deuda (COP MM)	1.569.612.046³⁵

³³ El valor de la amortización corresponde a COP\$270.000 millones del prepago voluntario más las amortizaciones programadas de COP\$205.000 millones.

³⁴ Estos equivalían a COP\$129.000 millones y COP\$64.000 millones, respectivamente. Para claridad, la cuenta de apropiación de intereses corresponde a la obligación de reservar el valor del siguiente pago de los intereses. El objetivo de esta condición es que el Proyecto cuente con los recursos suficientes para atender el servicio de la deuda, dado que tiene solo un ingreso grande al año (vigencias futuras) y el pago del servicio de la deuda es semestral

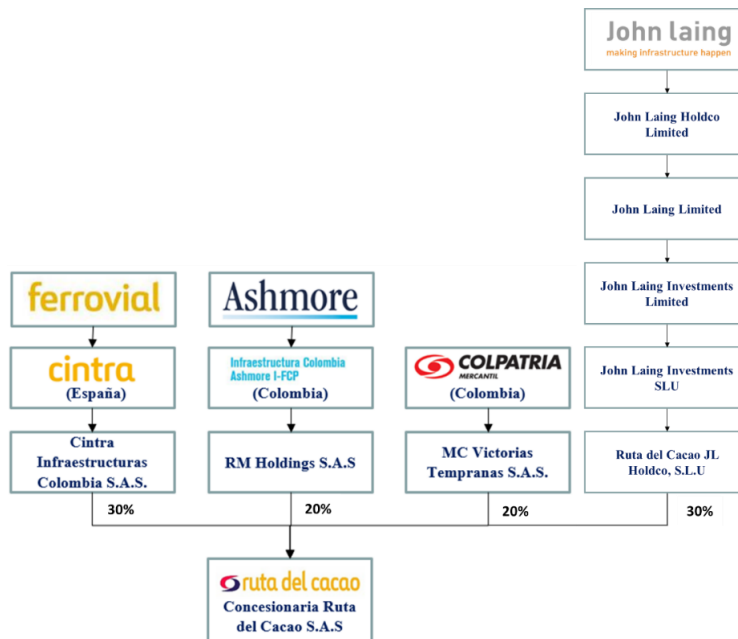
³⁵ No incluye el prepago por COP\$270.000 millones aprobado para el mes de noviembre de 2025 para el crédito local.

Cobertura de la Deuda a junio 2025 (COP\$ miles)	
Recursos Líquidos (COP MM)	
Carta de Crédito (movilización equipos)	10.401.263
Caja disponible a 31/01/2025 (sin caja bloqueada)	31.105.294
Saldo Neto Deuda	1.528.105.489
Razón Pago por Terminación (Veces)	
T.A ANI	1,84x
T.A EER	1,70x
T.A Concesionario	1,51x

9. CONTRAPARTE:

9.1. EL CONCESIONARIO:

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

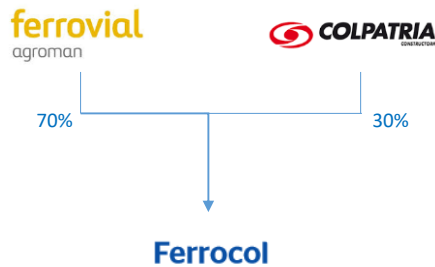


*Los accionistas de RM Holdings S.A.S. son el Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore I (FIC) y el Fondo de Coinversión con FIC.

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



A la fecha el Gestor Profesional no cuenta con información actualizada respecto a la presentada en informes anteriores.

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 debe hacer un otrosí al contrato de concesión para la modificación del alcance de la UF8.
- Debido al valor recibido de los recursos parciales del DR8, la vigencia futura de 2024, 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.