

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 14
ACCESOS CALI - PALMIRA | RUTAS DEL VALLE
PERÍODO A CORTE 31 DE DICIEMBRE DE 2025¹

1. RESUMEN DEL PERÍODO:

Concepto	Estado Actual						
Terminación Construcción	17-oct-2023	23	24	25	26	27	1-nov-2027 ²
UF Terminadas	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5		
% Participación de ingresos³	37,82%	26,76%	14,83%	11,38%	9,21%		
Fecha de Acta de Terminación de UF	-	-	-	-	-		
Avance Físico de Obras⁴	43,94% (+4,77% en el trimestre)						
Avance de Inversión de Obras⁵	52,36% (+8,26% en el trimestre)						
Peajes Existentes⁶	Mediacanoa	Cerrito	Paso de la Torre	Rozo			
	Cencar	Estambul	CIAT	Villa Rica			
Licencias y/o Permisos Ambientales	100%						
Disponibilidad Predial	99,99 % (+0 en el trimestre) ⁷						
Adquisición Predial	38,40% (+3,01 en el trimestre) ⁸						
Recursos para Sobrecostos PAR	OK✓						
TPD Real / TPD Caso Base GP⁹	+6,7%						
Ingreso Real / Ingreso Caso Base GP¹⁰	+7,8%						
Cobertura FTA ≥ 1,2x	1,42x						
% Deuda Desembolsada	79,5% de COP\$1,5 billones						

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información suministrada por el interventor y el ingeniero independiente (técnico y socioambiental) (el “Ingeniero Independiente”) con corte al 31 de diciembre de 2025, del proyecto de APP 5G de iniciativa pública Malla Vial del Valle del Cauca (el “Proyecto”) y el contrato de crédito (el “Contrato de Crédito”) suscrito el 5 de septiembre de 2022 y modificado integralmente el 21 de abril de 2023, entre (i) Fiduciaria Bancolombia S.A. Sociedad Fiduciaria, actuando única y exclusivamente en su calidad de fiduciaria y, como tal, como vocera del Fideicomiso Patrimonio Autónomo Rutas del Valle (el “Deudor”), (ii) Concesionaria Rutas del Valle S.A.S. (el “Concesionario”, y junto con el Deudor, los “Deudores”), (iii) Bancolombia S.A., Financiera de Desarrollo Nacional S.A. y el Compartimento A del FCP Deuda Infraestructura II Sura – Credicorp Capital (el “Compartimento A”) y junto con los bancos, los “Prestamistas”), y (iv) Exponencial Banca de Inversión S.A.S., en su calidad de agente administrativo. El 22 de mayo de 2024 se hizo efectiva la cesión del 7,38% de los compromisos del Compartimento A bajo el Contrato de Crédito a favor del Compartimento B del FCP Deuda Infraestructura II Sura – Credicorp Capital (el “Compartimento B”) y junto con el Compartimento A, los “Compartimentos”). El desarrollo de este documento se fundamenta en los principales riesgos identificados en el documento de crédito enviado al Comité de Inversiones y a los inversionistas de los Compartimentos.

² 48 meses después de la fecha de inicio de la etapa de construcción del Proyecto según lo establecido en el contrato de concesión.

³ Utilizando el peso del ingreso de cada UF durante la vida del Proyecto, aunque en este contrato la distribución varía entre la etapa de construcción y la etapa de operación.

⁴ Según informe mensual de interventoría No. 51 con corte a noviembre de 2025, pág. 207.

⁵ Según reporte de monitoreo de construcción No. 13 del Ingeniero Independiente con corte a diciembre de 2025, tabla 4.

⁶ Este Proyecto no tiene instalación de nuevos peajes ni incrementos especiales diferentes al IPC anual. Todos los peajes se encuentran en operación.

⁷ 337,91 km disponibles de 337,95 km requeridos incluyendo la longitud necesaria para las vías denominadas factor de calidad 1 y 2, según tabla 9, pág. 13 del reporte de monitoreo de construcción No. 13 del Ingeniero Independiente con corte a diciembre de 2025.

⁸ Según tabla 15 del reporte de monitoreo de construcción No. 13 del Ingeniero Independiente con corte a diciembre de 2025 (159 predios adquiridos de 414 requeridos).

⁹ Indicador medido entre enero y diciembre de 2025. Se mide desde enero de 2025 debido a que el Gestor Profesional actualizó las proyecciones de tráfico del caso base al inicio del año.

¹⁰ Ibidem.

Concepto	Estado Actual
% Capital Aportado	100% de COP\$0,467 billones

- **Tráfico y recaudo:** durante el 2025 tanto el tráfico liviano como el pesado tuvieron un mejor desempeño al de la proyección actualizada del Gestor Profesional en un 6,6% y 7,8%, respectivamente. El recaudo real frente a la proyección del Gestor Profesional fue superior en un 7,8% durante este mismo período.
- **Tarifas de peaje:** en enero de 2026 las tarifas fueron actualizadas con la inflación de 2025, equivalente a 5,1%. De esta manera, a la fecha las tarifas no presentan diferencial tarifario por lo que el Concesionario recibe la retribución con normalidad.
- **Actas semestrales de cálculo del ARh:** en la medida en que este Proyecto es una APP de 5G el contrato de concesión prevé un mecanismo de validación semestral del cálculo del ARh (proceso en el que intervienen el Concesionario, la interventoría y la ANI), con el propósito de que en el evento en que ocurra una terminación anticipada del contrato de concesión, se tengan en cuenta los valores de las certificaciones en firme que cumplan con todo el proceso de validación, salvo en casos de nulidad del contrato de concesión. Con corte a febrero de 2025, el Concesionario y la interventoría suscribieron las actas No. 6 y 7 correspondientes a los semestres I y II de 2024, el acta No. 8 se encuentra bajo revisión de la interventoría y el acta No. 9 ya fue radicada por el Concesionario ante esta. El valor acumulado del ARh en las actas suscritas a la fecha es de COP\$1,09 billones.
- **Autorización pagos finales adicionales al contratista de construcción:** en noviembre de 2025, el Comité de Inversiones aprobó la solicitud del Concesionario para aumentar el monto autorizado para atender reclamaciones del contratista de construcción —relacionadas con incrementos de costos desde 2022— incrementándolo de COP\$47.000 millones (aprobados en febrero) a hasta COP\$149.000 millones. La decisión se consideró viable porque estos pagos no afectan de manera significativa la suficiencia de recursos durante la construcción ni las coberturas del servicio de la deuda, siempre que su liberación dependa del avance de las unidades funcionales y no de las fechas propuestas por el Concesionario, como se especifica en la sección 11 de este informe.
- **Dispensa modificación contrato de concesión:** mediante aprobación obtenida el 6 de febrero de 2026 por parte del Comité de Inversiones, se dispensó al Concesionario por la suscripción del otrosí No. 2 al contrato de concesión sin la autorización previa de los prestamistas, la cual se requiere bajo los documentos de la financiación. Tal otrosí, cuyo objeto es realizar algunos ajustes al alcance del contrato relacionados con los puentes peatonales que hacen parte del proyecto y definir los efectos económicos derivados de dichos ajustes, no representa ningún cambio ni riesgo de cara al crédito, y se suscribió en el marco de las conversaciones con la ANI para facilitar la puesta a disposición de las UF2 y UF3. Si bien el Concesionario puso en conocimiento de los prestamistas el texto del otrosí aún sin suscribir para surtir el proceso de aprobación, éste no pudo completarse por el pedido de la ANI de firmar el otrosí a la mayor brevedad, por lo que fue necesario tramitar la dispensa de su firma.
- **Plan de obras actualizado:** a la fecha el plan de obras actualizado fue aprobado por los prestamistas y fue remitido el 30 de diciembre de 2025 a la interventoría la cual lo aprobó el 6 de febrero de 2026.

- **Estado de la obra:** durante el trimestre se puso a disposición de la interventoría la UF2, con un avance de inversión del 70,6%, por lo que se espera recibir el acta de terminación parcial una vez la interventoría concluya su proceso de verificación. Posteriormente, el 15 de febrero de 2026 se puso a disposición la UF3, la cual actualmente también se encuentra en proceso de verificación por parte de la interventoría, con el fin de obtener el acta de terminación total correspondiente.
- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** para el período comprendido entre octubre y diciembre de 2025, se tienen los siguientes temas socioambientales: (i) el Proyecto cuenta con 2.886 personas vinculadas de las cuales 65% pertenecen al área de influencia directa del Proyecto (AID), el 18% corresponde a mano de obra femenina y el 70% a mano de obra no calificada (MONC), (ii) se recibieron 359 PQRS de las cuales el 88,7% se encuentran cerradas y el 12,3% continúan abiertas con corte a diciembre de 2025, (iii) ocurrieron 34 accidentes laborales, cinco en el Concesionario y 29 en el contratista de construcción, en los dos casos los accidentes varían entre leves y moderados sin presentar fatalidades y en su mayoría están asociados a riesgos locativos, mecánicos y biomecánicos, los índices de severidad son de 6,85 y 9,88, respectivamente, (iv) para el año 2025, las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) ascienden a 1.104 tCO₂eq, distribuidas en 725,02 tCO₂eq en alcance 1, 360,22 tCO₂eq en alcance 2 y 18,6 tCO₂eq en alcance 3.

2. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

En noviembre de 2025 se realizó el cuarto desembolso de la etapa de construcción por COP\$263.000 millones. A continuación se muestra el detalle de los compromisos y desembolsos a este corte.

Facilidad	Compromisos en Millones	Participación ¹¹	Desembolso acumulado en Millones
Crédito Bancolombia	COP\$677.000	45,1%	576.747
Crédito FDN	COP\$550.000	36,7%	411.735
Crédito Compartimento A	COP\$252.853	16,9%	188.926
Crédito Compartimento B	COP\$20.147	1,3%	15.444
Total	COP\$1.500.000	100%	1.192.852

Los accionistas ya aportaron el 100% del capital comprometido por COP\$467.000 millones.

3. AVANCE DE OBRAS:

▪ *Contrato de construcción*

Con corte a diciembre de 2025, el Proyecto reporta un avance de inversión de 52,36% en cuanto a las obras ejecutadas por el contratista de construcción, lo que representa un incremento del 8,26% respecto al trimestre anterior. Este progreso corresponde a actividades realizadas principalmente en las UF3 y UF4 las cuales muestran ejecuciones de COP\$18.090 millones y COP\$26.509 millones, respectivamente.

¹¹ Esta participación corresponde al total en los dos tramos denominados A y B en la financiación, en los que el tramo A, que debe ser desembolsado primero por un monto de COP\$1.400.199 millones, tiene la participación de Bancolombia (48,35%), FDN (34,52%), el Compartimento A (16,20%) y el Compartimento B (0,93%), y el tramo B por un monto de COP\$99.801 millones tiene la participación de FDN (66,83%), el Compartimento A (30,72%) y el Compartimento B (2,45%). La tabla refleja la participación de cada entidad sobre la totalidad del crédito y no únicamente sobre el tramo A.

Adicionalmente, es importante resaltar que en enero de 2026 se reconoció un nuevo EER relacionado con la imposibilidad de iniciar el traslado de redes de gas debido a demoras atribuibles a Transoccidente y Gases de Occidente en la entrega de información técnica requerida. Cabe aclarar que este reconocimiento es solo para la intersección de Sameco en la UF5.

Solicitud y Aprobación de EER.

EER	Descripción	Estado
Retraso en la obtención de licencia ambiental UF3	Retrasos en la obtención de la licencia ambiental por parte del Consejo Comunitario de Comunidad Negra Bocas del Palo. <u>Período otorgado: 3 meses y 21 días.</u>	Aprobado (17/01/2023)
Imposibilidad de obtención de licencia ambiental UF4	Imposibilidad en la elaboración del EIA y en la obtención de la licencia ambiental por parte de las comunidades étnicas. <u>Período otorgado: 237 días. Se modificó la fecha de inicio a 3 de octubre de 2024.</u>	Aprobado (17/01/2023)
Requerimiento ambiental intersección Sameco UF5	Imposibilidad de obtener el permiso de EMCALI para ocupación de cauce en la intersección de Sameco. <u>Período otorgado: 107 días contados desde el 17 de diciembre de 2023 al 1 de abril de 2024 (fecha en la que EMCALI dio su aprobación de los diseños de la intersección) y 212 días contados a partir del 1 de abril de 2024.</u>	Aprobado (3/10/2024)
Diferencia en el alcance de puesta a punto UF1, UF2 y UF5	Retrasos en la aprobación de los diseños de puesta a punto de las UF1, UF2 y UF5, derivados de diferencias en la interpretación del alcance entre la interventoría y el Concesionario. Solicitud de período que empieza desde la fecha en que se debió iniciar la puesta a punto hasta la fecha en la que se entregó la no objeción de los diseños.	
	<u>Períodos solicitados:</u> (i) UF1 y UF5: 124 días	En trámite. Concesionario se encuentra evaluando llevar a amigable componedor
	(ii) UF2: <u>Período otorgado: 141 días contados desde el 4 de febrero de 2024 al 24 de junio de 2024, lo cual lleva el plazo límite al 12 de febrero de 2026.</u>	Aprobado (24/10/2025)
Imposibilidad intervenciones de gas en la intersección Sameco UF5	Retrasos debido a la falta de respuesta de las empresas de servicios públicos responsables de las redes que interfieren con la obra por lo cual el Concesionario solicitó un EER por fuerza mayor. <u>Período otorgado: período especial desde el 17 de diciembre de 2023 hasta la fecha en que se perfeccionen los convenios con Transoccidente y Gases de Occidente. Una vez superado el EER habrá 391 días adicionales para desarrollar la ingeniería de detalle y trámites antes del inicio de obra.</u>	Aprobado (5/01/2026)
Oposición comunidad al aprovechamiento forestal en el sector de Bochalema (UF3)	Retrasos debido a la oposición de la comunidad al aprovechamiento forestal de 200 m de árboles de samanes en el sector de Bochalema.	Negado, reiterado por parte del Concesionario
No suscripción del acta de condición para el sector Cali-Candelaria (UF2)	Debido a la no suscripción del acta de condición de entrega del sector Cali-Candelaria en los tiempos establecidos en el contrato (16 de octubre de 2024). El Concesionario solicitó un EER con período especial indeterminado que empezaría desde el 16 de enero de 2025.	En trámite

Por otra parte, el Concesionario adelanta ante la ANI el trámite de actualización del plan de obras (*plan target actualizado*¹²), el cual fue aprobado por los prestamistas en diciembre de 2025 y por la interventoría e incorpora los plazos adicionales derivados de los EER previamente reconocidos. Con base en lo anterior, el Gestor Profesional realiza el seguimiento utilizando este nuevo plan de obras. A continuación, se presenta el avance en la inversión en la siguiente tabla:

UF	Valor EPC [COPS MM]	Plan de Obras	Ejecutado a sep-25 [COP\$MM]	Real ejecutado a dic-25		Δ dic-25 %
				[COPS MM]	%	
Preconst.	36.187	36.187	36.187	36.187	100,00%	0%
UF1	299.164	52.799	43.988	60.523	20,23 %	2,58%
FC1	26.066	0	0	0	0,00%	0%
UF2	240.163	191.340	153.938	169.485	70,57%	9,10%
FC2	38.670	38.670	38.600	38.634	99,91%	0,09%
UF3	135.502	134.021	102.889	120.979	89,28%	9,62%
UF4	87.262	81.752	36.057	62.566	71,70%	21,99%
UF5	68.732	0	0	0	0,00%	0%
Gestiones	18.253	10.362	7.688	9.081	49,75%	7,02%
Proyecto	950.000	545.131	419.348	497.455	52,36%	5,02%

Como se ha venido mencionando en los anteriores informes de seguimiento, la mayoría de UF presentan un atraso con respecto a lo programado en el plan de obras. En mayor parte, los atrasos están relacionados con trámites ambientales, interferencias sociales y redes, así como discrepancias con la interventoría, las cuales han sido en su mayoría superadas. El retraso más evidente es el de la UF4 debido a las medidas de movilidad y reubicación de la red de gas que se explican en mayor detalle en el siguiente recuadro.

Por su parte, la UF2 fue puesta a disposición parcial de la interventoría el 1 de diciembre de 2025, con un porcentaje de inversión del 70,6%. Es importante destacar que este porcentaje no incluye el factor de calidad 2, el cual fue puesto a disposición en julio de 2025 y, hasta diciembre de 2025, recibió observaciones por parte de la interventoría.

Adicionalmente, la UF3 fue puesta a disposición el 15 de febrero de 2026. A la fecha, la interventoría se encuentra verificando el estado de esta UF, con el fin de remitir sus comentarios y continuar con el proceso correspondiente para la expedición del acta de terminación total de la UF3.

Actualización ejecución de las Obras.

- **UF1 y UF5:** teniendo en cuenta que la ANI no ha otorgado aún el EER relacionado con la controversia de puesta a punto en estas UF, el Concesionario continúa evaluando llevar la misma al amigable componedor con el fin de obtener el reconocimiento del tiempo solicitado.

Por otra parte, el 5 de enero de 2026 se obtuvo el reconocimiento del EER relacionado con el traslado de redes a cargo de Transoccidente y Gases de Occidente en la UF5. A la fecha, los 1,5 km de tubería de gas se encuentran pendientes de intervención, en espera de que Transoccidente y Gases de Occidente entreguen la información técnica requerida para iniciar esta actividad. Cabe señalar que la ejecución de este traslado es necesaria para el inicio de la construcción de la Intersección Sameco, por lo que cualquier retraso en la entrega de dicha información impacta directamente el cronograma de esta obra.

- **UF2:** el 1 de diciembre de 2025 se pusieron a disposición 100,05 kms de los 192,05 kms (52,1%) de la UF2. Los tramos faltantes se encuentran en ejecución, no obstante la UF presenta un atraso de 9,10% que está asociado principalmente a la priorización de ejecución de la UF3 para poder ponerla a disposición en febrero de 2026.

¹² Plan *target* actualizado presentado por el Concesionario en agosto de 2025.

Actualización ejecución de las Obras. (Cont.)

Por otra parte, la Variante el Bolo y la intersección La Herradura no han sido anexadas al Proyecto dentro de los plazos establecidos en el contrato de concesión (fecha máxima: 16 de abril de 2025). En consecuencia, el Concesionario informó esta situación a la entidad mediante diversas comunicaciones y realizó un giro a la subcuenta de excedentes ANI asociado con la no incorporación de estos sectores al Proyecto. El valor total de las devoluciones en estos dos sectores fue de COP\$17.160 millones que están conformados por COP\$10.339 millones de costos del contrato de construcción y COP\$6.820 millones del *capex* SPV. A la fecha, la minuta de cesión de la licencia ambiental de la Variante El Bolo fue firmada el 19 de diciembre de 2025 por parte de la ANI y posteriormente radicada ante la ANLA el 30 de diciembre de 2025, encontrándose actualmente en trámite y a la espera de pronunciamiento por parte de dicha autoridad para formalizar la cesión.

- **FC2:** el 17 de julio de 2025 fue puesta a disposición de la interventoría, una vez este sector cuente con acta de terminación entrará en período de reversión pues será operada y mantenida por el municipio.
- **UF3:** el atraso registrado en esta UF obedece principalmente a la demora en la instalación de la capa de rodadura, actividad cuya ejecución se estima para finales de enero de 2026. Durante el período se adelantaron trabajos en la Avenida Bicentenario, incluyendo excavación, conformación de terraplén y construcción de drenajes transversales, entre otras actividades. Asimismo, se instaló la capa intermedia en la intersección a desnivel de la Avenida Bicentenario y en el tramo comprendido entre Avenida Bicentenario – Ye de Villarrica – Jamundí. Según lo comunicado por el Concesionario, esta UF se puso a disposición de la interventoría el 15 de febrero de 2026 y la ANI confirmó estar de acuerdo con las obras.
- **UF4:** actualmente los atrasos se originan principalmente por las modificaciones que deben realizarse en los sectores en donde se encuentran las medidas de movilidad derivadas de las consultas previas (en donde se contempla la construcción de rotondas destinadas a mejorar la movilidad de las comunidades aledañas). Estos ajustes afectan aproximadamente 2.040 m del trazado, en los sectores de: (i) El Chorrillo, (ii) La Virgen y (iii) La Bolsa. No obstante, durante el periodo se adelantaron actividades de conformación de la estructura de pavimento en la Ye de Villarica – Avenida Bicentenario, en el Ramal Ye de Villarica y se adelantaron actividades de instalación de elementos prefabricados en la estructura del Puente Guillermo León Valencia.

Avance de Obra- Registro Fotográfico (Fuente: Concesionario).



UF2 – Puesta a Punto Intersección la Herradura



UF2 – Peaje Villarica



UF3 – Puente Potrerillos Tablero



UF3 – Intersección Puerto Tejada



UF4 – Instalación sub base y capa intermedia



UF4 – Puente sobre el Río Cauca

- **Concesionario**

En cuanto a las actividades excluidas del alcance del contrato de construcción, y que por tanto son responsabilidad del Concesionario¹³, a la fecha se han ejecutado COP\$52.228 millones (52% del valor total), lo que representa un atraso del 8,21% con respecto a lo programado, como se detalla a continuación.

Ítem	Valor Total [COP\$ millones]	Programado a dic-25 [COP\$ millones]	Real ejecutado a dic-25	
			COP\$ millones	%
Obra Civil	14.280	10.533	5.829	40,82%
Otro <i>Capex</i>	41.470	16.692	19.321	46,59%
Gestiones ¹⁴	29.484	24.923	19.899	67,49%
Contingencias ¹⁵	15.522	8.449	7.179	46,25%
Total (Constantes 2020)	100.756	60.597	52.228	51,84%

Adicionalmente, el valor estimado de los anticipos es de COP\$42.439 millones, de los cuales se han pagado/entregado aproximadamente COP\$22.989 millones y amortizado el 43%, por lo cual, a la fecha el saldo pendiente por amortizar es inferior al saldo acordado en la solicitud de consentimiento aprobada por los Prestamistas (COP\$31.500 millones).

4. SEGUIMIENTO GESTIONES PREDIALES, SOCIOAMBIENTALES Y DE REDES:

El seguimiento se centra en las posibles interferencias derivadas de las gestiones socioambientales, prediales y de redes, que puedan afectar el avance en la ejecución del Proyecto.

- **Estudios y diseños:** cabe mencionar que, con la modificación del contrato de concesión mediante el otrosí No. 2, el número de puentes peatonales se redujo de 24 a 21 los cuales a la fecha cuentan con la no objeción de los diseños correspondientes.

UF1	UF2	UF3	UF4	UF5
70%	89%	100%	100%	85%

En cuanto a la no objeción de los diseños de puesta a punto, permanece pendiente la aprobación por parte de la interventoría del 22% de los km de puesta a punto en la UF1 y del 100% de los km en la UF5. En este sentido, a pesar de que se ha avanzado en la aprobación de estos diseños en la UF1, resulta necesario que el Concesionario agilice la obtención de dichas aprobaciones a fin de evitar interferencias en la ejecución de las obras en estas dos UF.

- **Gestión ambiental:** actualmente el Proyecto cuenta con todos los permisos y licencias

¹³ Dentro de estas actividades se incluye el mantenimiento y adecuación de la infraestructura de alumbrado público, de los puentes e intersecciones existentes, la adecuación del centro de control de operaciones (CCO), los sistemas ITS, así como diversas gestiones y contingencias.

¹⁴ Estas gestiones corresponden a aquellas prediales, ambientales y sociales excluidas del contrato de construcción (tal y como la conformación y contratación del equipo predial, estudio de títulos, costos de escrituración, entre otros). La diferencia entre el avance programado y ejecutado se explica principalmente por (i) optimizaciones en el presupuesto destinado al equipo predial y (ii) un ritmo de adquisición predial inferior al inicialmente previsto, lo que se traduce en menores costos de escrituración. No obstante, este atraso no afecta el progreso de las obras, dado que a la fecha se dispone del 99,99% de la longitud predial requerida para su ejecución.

¹⁵ Contingencias asociadas a las gestiones prediales, ambientales, sociales y de consultas previas. El valor total corresponde a una provisión destinada a cubrir posibles costos adicionales que puedan surgir por este tipo de gestiones durante el desarrollo del Proyecto, en donde la mayor parte del presupuesto (COP\$10.000 millones²⁰²⁰) se relaciona con consultas previas adicionales que puedan requerirse en el Proyecto.

ambientales requeridos para la ejecución del Proyecto, tal y como se muestra a continuación:

UF	Documento	Fecha Estimada de Obtención
UF1	LAM 1015 y LAM 1659	Cerradas según Resolución 01281 del 10 de junio de 2022 y Resolución 02785 del 24 de noviembre de 2022, respectivamente
	PAGA	Obtenido 14 de octubre de 2022
UF2	LAM 1015 y LAM 1659	Cerradas según Resolución 01281 del 10 de junio de 2022 y Resolución 02785 del 24 de noviembre de 2022, respectivamente
	PAGA	Obtenido 14 de octubre de 2022
UF3	Licencia ambiental	Otorgada mediante Resolución No. 2174 del 22 de septiembre de 2023. Modificación mediante Resolución No. 1144 del 13 de junio de 2025
UF4	Licencia ambiental	Otorgada mediante Resolución 001317 del 28 de junio de 2024
	PAGA (calzada existente)	Obtenido 30 de septiembre de 2022
UF5	PAGA	Obtenido 30 de agosto de 2022
FC1	PAGA	Obtenido 23 de septiembre de 2022
FC2	PAGA	Obtenido 23 de septiembre de 2022

En cuanto a la solicitud que realizó el concesionario de aclaración y/o corrección de la resolución de modificación de la licencia ambiental correspondiente a la UF3, se continúa a la espera del pronunciamiento de la ANLA.

Adicionalmente, en relación con los trámites de cesión de la Variante el Bolo¹⁶, el Concesionario informó que la ANI remitió la minuta de cesión firmada, con la cual se realizó la solicitud de cesión total de la licencia ambiental ante la ANLA. Actualmente, se encuentra a la espera del pronunciamiento de dicha autoridad.

- **Gestión predial:** el Proyecto cuenta con el 99,99% de la disponibilidad de la longitud predial requerida para la construcción y un avance en la adquisición predial del 38%. En el período aumentó el requerimiento predial en 25 predios debido a que estos se requieren para el derecho de vía de las intersecciones Parque del Azúcar y Versailles y la salida Palmira – Pradera. En la siguiente tabla se muestran el detalle de esta gestión.

UF	Longitud efectiva para construcción			Predios					
	Requerida (km)	Disponible (km)	Avance (%)	Requeridos ¹⁷	Disponibles	Avalúos	Oferta	Expropiación	Adquiridos
UF1	150,59	150,59	100%	231	161	154	154	-	106
UF2 ¹⁸	112,93	112,93	100%	18	17	2	2	-	-
UF3 ¹⁹	17,59	17,59	100%	100 ²⁰	100	74	72	-	30
UF4	15,56	15,56	100%	33	32	31	31	-	13
UF5	11,53	11,49	99,63%	32	25	23	23	-	10
FC1	14,00	14,00	100%	-	-	-	-	-	-

¹⁶ El tramo de la variante el Bolo no fue incorporado al Proyecto de manera formal antes de abril de 2025 (fecha límite para su adhesión según el contrato de concesión), por lo cual el Concesionario se encuentra realizando los trámites necesarios para excluir su alcance del Proyecto.

¹⁷ Conforme avance el proceso de ejecución, el número de predios requeridos irá teniendo variaciones, debido a la desafectación, agrupación o división de predios.

¹⁸ Los predios en la UF2 corresponden a predios de uso público y para la construcción de puentes peatonales.

¹⁹ En el período se desafectaron dos predios de la UF3 con lo cual se redujo la longitud efectiva requerida para construcción. Es importante mencionar que, de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, en la UF3 86 predios son requeridos para la construcción de la primera calzada (a cargo del Concesionario), mientras que los 18 restantes corresponden a los predios requeridos para la segunda calzada cuya construcción no está en el alcance del Concesionario y por ende no requieren longitud efectiva disponible.

²⁰ Se desafectaron dos predios de esta UF porque no son necesario para la ejecución de obras hidráulicas.

UF	Longitud efectiva para construcción			Predios					
	Requerida (km)	Disponible (km)	Avance (%)	Requeridos ¹⁷	Disponibles	Avalúos	Oferta	Expropiación	Adquiridos
FC2	15,75	15,75	100%	-	-	-	-	-	-
Total	337,95	337,91	99,99%	414	335	284	282	-	159

Por otra parte, en el período se alcanzó el 100% de la longitud efectiva disponible de los predios prioritarios²¹, de manera que, a la fecha se cuenta con la totalidad de predios críticos y prioritarios requeridos. A continuación, se presenta un resumen de esta gestión:

UF	Predios críticos	Disponibilidad Predial		Longitud Efectiva Disponible		
		Und.	%	Total [km]	Disponible [km]	%
UF1	27	27	100%	0,25	0,25	100%
UF4	2	2	100%	1,43	1,43	100%
UF5	3	1	33%	0,03	0,03	100%
Total	32²²	30	94%	1,71	1,71	100%

UF	Predios prioritarios	Disponibilidad Predial		Longitud Efectiva Disponible		
		Und.	%	Total [km]	Disponible [km]	%
UF1	19	17	89%	0,49 ²³	0,49	100%
UF4	4	4	100%	0,47	0,47	100%
UF3	9	9	100%	4,08	4,08	100%
Total	32²⁴	30	94%	5,05	5,05	100%

Teniendo en cuenta que la gestión predial está avanzando a un buen ritmo, no se prevé por el momento ningún retraso proveniente de esta actividad.

- **Traslado de redes:** con corte a diciembre de 2025, se evidencian avances en las actividades de traslado de redes, alcanzando un 24% en la UF1 y 84% en la UF3, las demás UF no tuvieron ningún progreso. El mayor avance se evidencia en el traslado de redes de gas y acueducto y alcantarillado en la UF1 tal y como se muestra en la siguiente tabla.

Tipo de red	Avance traslado de redes (%)				
	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5
Energía	0%	-	78%	100%	0%
Telecomunicación	0%	-	91%	-	0%
Gas	100%	-	-	100%	0%
Acueducto y Alcantarillado	100%	-	89%	84%	0%
Total	24%	-	84%	96%	0%

A la fecha el Gestor Profesional no prevé interferencias relevantes que puedan afectar el desarrollo de las obras, salvo en la UF5 (intersección Sameco), donde existen dos EER ya aprobados (ver sección 3. Avance de Obra) que amparan las demoras asociadas al traslado de las redes de gas.

²¹ Aquellos que afectan la ruta crítica del cronograma de obras del contrato de construcción.

²² Originalmente se consideraron dos predios críticos más que fueron desafectados en la UF5 por lo cual se hace seguimiento a los 30 restantes (MVVCACP-UF5-004 y MVVCACP-UF5-006).

²³ No cuenta con la longitud del predio pendiente que debe ser adquirido por el municipio de Palmira, aprox. 0,11 km.

²⁴ Originalmente fueron considerados dos predios críticos más que fueron desafectados en la UF1 (NMVVCACP_UF1_002), por lo cual se hace seguimiento a los 31 restantes.

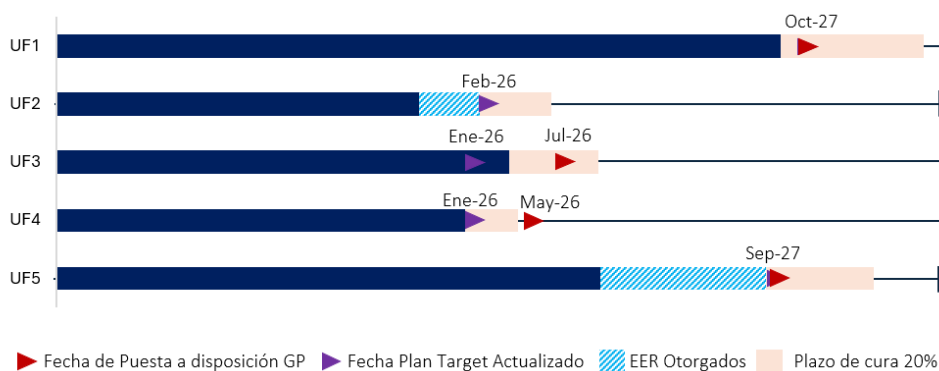


Adicionalmente, el 13 de enero de 2026 el Concesionario presentó un EER relacionado con la modificación del tratamiento de la red de gas en la UF4, debido al cambio de posición de Gases de Occidente respecto a su traslado. Inicialmente, la entidad había definido mantener la red en su ubicación original, ejecutando obras de protección adicionales, no obstante posteriormente decidió trasladar la red afectada. Este cambio generó una demora en el inicio de las actividades de traslado, motivo por el cual el Concesionario está solicitando el reconocimiento de un período especial asociado a dicha afectación. A la fecha Gases de Occidente ya inició la obra de traslado de la red.

**Conclusión supuesto de cronograma Gestor Profesional:*

De acuerdo con lo expuesto en las secciones 3 y 4 del documento, y considerando que el ritmo de ejecución se mantiene por encima de lo proyectado por el Gestor Profesional, se conserva el supuesto de cronograma excepto para la UF3 que, como se mencionó, fue puesta a disposición ante la interventoría en febrero de 2026 por lo que el Concesionario espera recibir la liberación de recursos en mayo. A continuación, se presentan los supuestos sobre el cronograma:







UF	Plan de Obras Vigente	Escenario demoras UPI	Liberación Recursos UPI
UF1	oct-27	oct-27	ene-28
UF2	feb-26	jul-26	oct-26
UF3	abr-26	feb-26 ²⁵	may-26
UF4	ene-26	may-26	ago-26
UF5	sep-27	sep-27	dic-27



5. SEGUIMIENTO RIESGOS SOBRECOSTOS:

En relación con la evolución de la materialización de los sobrecostos identificados por el Gestor Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos, durante el período se modificó el valor estimado del presupuesto ambiental. Actualmente, el valor estimado de las subcuentas no ha tenido actualizaciones con respecto a las ya presentadas en el anterior reporte trimestral.

²⁵ Fecha en la que la UF fue puesta a disposición.

Riesgo	Valor Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado dic-25	Segundo Trimestre (oct-25 – dic-25) ²⁶	Sobrecostos según Bandas de Riesgos		Recursos disponibles para cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹⁸ MM]				[COP\$ ²⁰¹⁸ MM]			
Predios Probabilidad alta con impacto bajo	304.535	365.442 (120% de sobrecosto)	186.596 ²⁷ (61% del valor de la subcuenta, no habría sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$295.460 millones. Ejecución acumulada por COP\$184.652 millones ²⁸	Sobrecosto Estimado	-	227.183	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	-	166.276	Plan de Aportes Vigente
					 Rutas del Valle	-	60.907 ²⁹	Caso Base
Ambiental Probabilidad alta con impacto bajo	7.902	7.902 (100% del valor de la subcuenta, no habría sobrecosto)	7.759 ³⁰ (38% del valor de la subcuenta, no habría sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$13.029 millones. Ejecución acumulada por COP\$0 ³¹	Sobrecosto Estimado	-	-	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	-
					 Rutas del Valle	-	-	-
Redes Probabilidad alta con impacto bajo	48.763	70.128 (144% de sobrecosto)	141.146 (289% de sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$74.168 millones. Ejecución acumulada por COP\$7.132 millones ³²	Sobrecosto Estimado	92.382	53.161	-
					 Agencia Nacional de Infraestructura	70.926	31.696	Plan de Aportes Vigente
					 Rutas del Valle	21.465	21.465 ³³	Caso Base

Como se evidencia en la tabla anterior, los recursos asignados en el plan de aportes vigente para cubrir el riesgo de redes a cargo de la ANI resultan insuficientes frente a las estimaciones actuales. No obstante, teniendo en cuenta que se tendrían recursos remanentes en la subcuenta predial, producto de que no se materializaría el riesgo a cargo de la ANI en esta gestión, estos se podrían redistribuir de manera que cubran el faltante en la subcuenta de redes. Es importante mencionar que a la fecha la totalidad de los recursos contemplados en el plan de aportes vigente para estas subcuentas se encuentran en el fondo de contingencias.

Subcuenta/Riesgo	Sobrecosto ANI Estimado [COP\$ ²⁰¹⁸ MM]	Plan de Aportes Vigente [COP\$ ²⁰¹⁸ MM]	Saldo en el Fondo de Contingencias [MM corrientes]
Predios	-	166.276	287.174
Ambiental	-	-	-
Redes	70.920	31.696	46.822
Total	70.920	197.972	333.996

6. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:

**Presupuesto de O&M:*

²⁶ Valores en corrientes.

²⁷ Según reporte de inventoría No. 51 con corte a noviembre de 2025, pág. 846.

²⁸ Según reporte de inventoría informe financiero No. 50 con corte a octubre de 2025, pág. 34.

²⁹ Equivalente al 20% de sobrecosto de la subcuenta predial.

³⁰ Según reporte de inventoría No. 51 con corte a noviembre de 2025, pág. 851.

³¹ Según reporte de inventoría informe financiero No. 50 con corte a octubre de 2025, pág. 38.

³² Según reporte de inventoría informe financiero No. 50 con corte a octubre de 2025, pág. 40.

³³ Equivalente al 44% de sobrecosto de la subcuenta redes.

Con corte a diciembre de 2025 la ejecución del presupuesto de O&M es de COP\$72.721 millones³⁴ frente a COP\$85.933 millones presupuestados y se distribuye de la siguiente forma:

Rubro	Presupuestado 2025 [COP _{dic-2020} \$Millones]	Ejecutado 2025 [COP _{dic-2020} \$Millones]
Administración	20.727	20.414
Operación de la vía	50.199	42.761
Mantenimiento rutinario	15.007	9.549
Mantenimiento mayor	0	0
Reemplazo de sistemas/equipos	0	0
Total	85.933	72.721

Con base en lo anterior, se evidencia una subejecución del 15% frente al presupuesto estimado. Tal como se observa en la tabla, la totalidad de los rubros presenta niveles de ejecución inferiores a los valores presupuestados.

Adicionalmente, el Concesionario envió el presupuesto de O&M para el 2026 el cual fue aprobado por los prestamistas y se muestra en la siguiente tabla:

Rubro	Ejecutado 2025 [COP _{dic-2020} \$Millones]	Presupuestado 2026 [COP _{dic-2020} \$Millones]
Administración	20.414	19.595
Operación de la vía	42.761	44.637
Mantenimiento rutinario	9.549	10.995
Mantenimiento mayor	0	0
Reemplazo de sistemas/equipos	0	0
Total	72.721	75.228

Como se observa, el presupuesto proyectado para 2026 es superior a la ejecución registrada en 2025. No obstante, el rubro de administración de la vía presenta una disminución del 4% debido principalmente a una deducción en los gastos de personal por aproximadamente COP\$1.354 millones, parcialmente compensada por un incremento en los gastos administrativos por COP\$535 millones.

Por su parte, se evidencian aumentos en los siguientes rubros: (i) operación de la vía, debido a que en 2025 no se ejecutaron inversiones previstas en paneles de mensajería variable y otros equipos de ITS, las cuales se proyecta realizar en 2026, y (ii) mantenimiento rutinario, asociado a mayores requerimientos de intervención en el corredor, con incrementos estimados de COP\$576 millones en actividades de mantenimiento general y COP\$870 millones en señalización vial.

Con base en lo anterior, se considera que el presupuesto proyectado resulta suficiente para atender las necesidades operativas y de mantenimiento previstas. El Gestor Profesional continuará realizando el seguimiento correspondiente y reportará su evolución en los informes trimestrales subsiguientes.

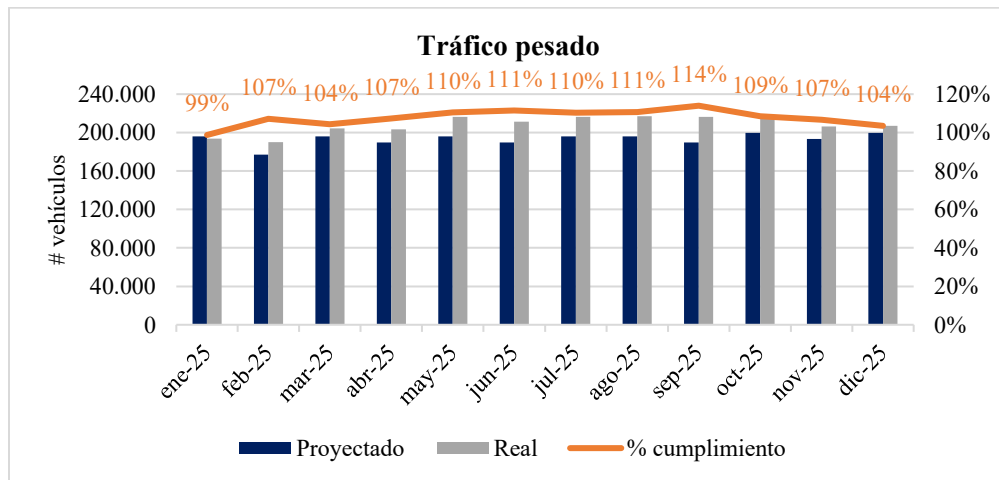
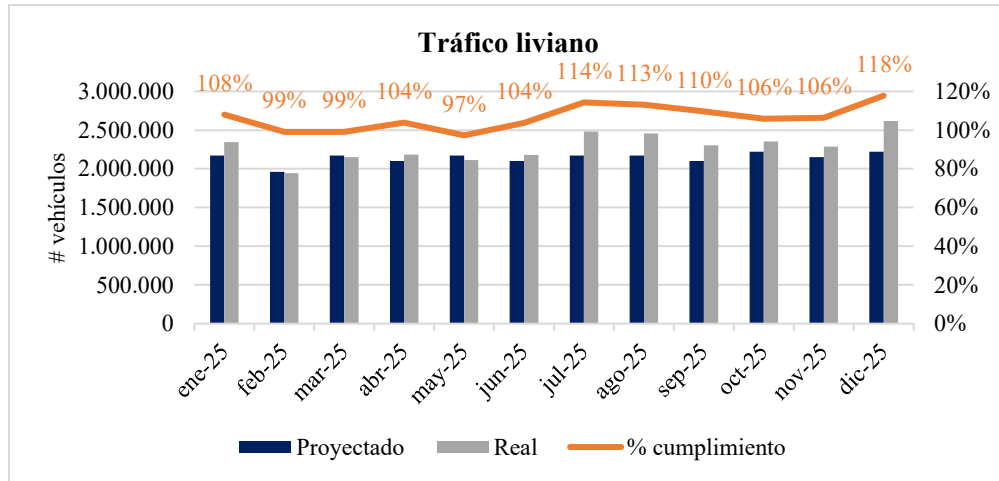
7. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

**Tráfico y recaudo:* el valor mínimo de ingresos por recaudo que se establece en el contrato de concesión mediante la figura de soporte de ingresos³⁵ es tan sólo alrededor del 70% del recaudo esperado, por lo cual el Proyecto está expuesto al riesgo comercial, lo que hace necesario un

³⁴ Este y todos los valores en pesos en la sección 6 están denominados en pesos constantes de diciembre de 2020.

³⁵ Corresponde a la garantía de la Nación bajo el contrato de concesión de 5G frente a los ingresos del Proyecto, la cual se implementa mediante pagos anuales durante algunos años de la etapa de operación y mantenimiento, y se activa en caso de que los ingresos caigan por debajo de un umbral definido.

seguimiento del tráfico y el recaudo para determinar variaciones frente a lo proyectado en el caso base y eventuales impactos en las fuentes del Proyecto, durante la etapa de construcción. Con respecto al desempeño del tráfico durante el año 2025, tanto el liviano como el pesado tuvieron un mejor desempeño frente al proyectado por el Gestor Profesional³⁶ en 6,6% y 7,8% respectivamente, dando como resultado una mejora en el tráfico total de 6,7%.



De igual manera, como resultado del mayor tráfico durante este período el recaudo de peajes fue superior al proyectado en 7,8%³⁷.

**Tarifas de peaje:* en enero de 2026 las tarifas fueron actualizadas con la inflación de 2025, equivalente a 5,1%. De esta manera, a la fecha las tarifas no presentan rezagos o diferenciales tarifarios por lo que el Concesionario ha recibido la retribución correspondiente al recaudo sin ninguna afectación sobre este componente.

8. ANÁLISIS DE FUENTES Y USOS:

³⁶ Proyección de tráfico actualizada en enero de 2025.

³⁷ El recaudo tuvo un mejor desempeño respecto al tráfico porque el tráfico pesado tuvo una mayor variación relativa a la observada para el tráfico liviano y debido a que el tráfico pesado paga mayores tarifas el recaudo total presenta una mayor sensibilidad frente a variaciones de tráfico de esta categoría.

Las fuentes y usos que se presentan a continuación incluyen (i) el tráfico y recaudo observados con corte a diciembre de 2025, (ii) la actualización de las proyecciones de inflación, (iii) los egresos reales por conceptos de *capex* y *opex* hasta enero de 2026³⁸, (iv) el pago del servicio de la deuda de diciembre de 2025, y (v) los pagos adicionales al contratista de construcción por COP\$102.000 autorizados en la sesión de comité de inversiones de noviembre de 2025, como se detalla en la sección 11 de este documento³⁹. Como resultado se observa un comportamiento similar al del corte anterior, en donde las fuentes continúan siendo suficientes para atender los usos durante la etapa de construcción. Es importante aclarar que las fuentes y usos se presentan hasta enero de 2028⁴⁰, mes en el que se recibe la liberación de la retribución de la UF1 (tres meses después de finalizar las obras correspondientes y la etapa de construcción):

COPS miles de millones			
Fuentes y usos en etapa de construcción	Actualización (jun 2021 – ene 2028)	Corte anterior (jun 2021 – ene 2028)	Diferencia (Actualizado vs anterior)
Fuentes			
Deuda	1.380	1.328	52
Equity	467	467	-
Ingresos por recaudo	1.490	1.478	12
Total	3.337	3.273	64
Usos			
Capex	1.243	1.140	103
Subcuentas PAR	572	572	-
O&M	586	586	-
Servicio de la deuda	531	518	13
Cuentas de reserva	204	196	7
Caja Final	201	260	59
Total	3.337	3.273	64

Como se puede observar en la tabla, la principal variación en los usos tiene que ver con el pago adicional al contratista de construcción. Es importante destacar que las condiciones bajo las que se realizan estos pagos (ver la nota al pie 39), permiten que este mayor uso sea fondeado parcialmente con la retribución que se libera al finalizar cada una de las UF, haciendo que el pago adicional solo requiera financiarse parcialmente con más deuda. En la tabla también se observa un incremento en el servicio de la deuda, debido al mayor desembolso de ésta y, en el lado de las fuentes un incremento en los ingresos por recaudo como resultado del mayor tráfico y mayor recaudo durante el cuarto trimestre de 2025.

Asimismo, bajo las proyecciones del Gestor Profesional el Proyecto finalizaría la etapa de construcción con una caja disponible de COP\$201.000 millones, y adicionalmente contaría con un monto de deuda comprometida no desembolsada de COP\$120.000 millones demostrando una holgura

³⁸ Entre octubre de 2025 y enero de 2026 se presentó una mayor ejecución de *capex* en todas las UF frente a la proyección del Gestor Profesional.

³⁹ El valor adicional reconocido se divide en varios pagos condicionados en su mayoría a la puesta a disposición de la totalidad de las obras de las UFs. En todo caso, estos pagos no podrán realizarse hasta que no se libere la retribución atrapada de la respectiva UF para el caso de la UF3 y en los otros casos hasta cumplirse un plazo de 90 días después de la puesta a disposición de la UF (lo cual bajo los supuestos del Gestor Profesional coincide con la liberación de la retribución atrapada de cada UF). Para mayor detalle referirse a la sección 11.

⁴⁰ Se utiliza esta fecha porque, aunque la etapa de construcción finaliza en octubre de 2027 en ambos escenarios, los pagos al contratista de construcción por la ejecución de las obras tienen un rezago de 2 meses, por lo que el último pago a este sería en diciembre de 2027, y la liberación de la retribución de cada unidad funcional se supone que sucede 3 meses después del mes de finalización de las obras, por lo que la liberación de la retribución de la UF1 se realizaría en enero de 2028.

entre las fuentes y usos durante la etapa de construcción.

9. COBERTURA ANTE UNA TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO:

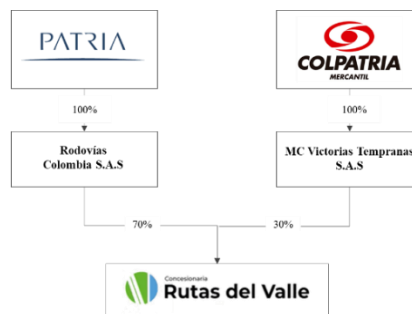
A continuación se presenta el cálculo de la fórmula de terminación anticipada del contrato de concesión recibido del Concesionario en diciembre de 2025, descontando los pagos adicionales realizados al contratista de construcción en abril y septiembre por un total de COP\$47.000 millones⁴¹ y la porción de los anticipos pagados a contratistas que aún no ha sido ejecutada.

Aplicando este descuento la cobertura mínima de la deuda es de 1,42x asumiendo que la terminación se presentara por causas imputables al Concesionario:

Cobertura ante una terminación anticipada	COP\$ miles de millones
(A) Valor de terminación por culpa del concesionario	1.572.742
(B) Caja disponible dic-2025	150.993
(C) Deuda neta	1.212.800
(D) = (A+B)/(C) Razón del pago por terminación	1,42x

Respecto a las actas semestrales del ARh de la fórmula de pago por terminación anticipada, el Concesionario y la interventoría suscribieron las actas No. 6 y 7 correspondientes a los semestres I y II de 2024, y adicionalmente el acta No. 8 se encuentra en revisión por la interventoría, la cual será determinante para verificar si la interventoría reconoce o no los pagos adicionales realizados al contratista de construcción. El valor acumulado del ARh en las actas suscritas a la fecha es de COP\$1,09 billones. El acta No. 9 ha sido radicada por el Concesionario para revisión de la interventoría. Con relación a los anticipos pagados por el Concesionario a contratistas, estos no son reconocidos en el ARh y sólo se reconocen en la medida que se van ejecutando las respectivas obras y sólo según el valor ejecutado de las mismas. De acuerdo con el acta No. 7, con corte a diciembre de 2024 de los COP\$26.312 millones de anticipos realizados al contratista de construcción se han amortizado (ejecutado) y reconocido en el ARh COP\$4.095 millones. De esta manera, de estos anticipos quedan COP\$22.218 millones por amortizar e incluir en el ARh, e igualmente los anticipos realizados con posterioridad a esa fecha serán reconocidos de la misma manera.

10. PROMOTORES DEL PROYECTO:

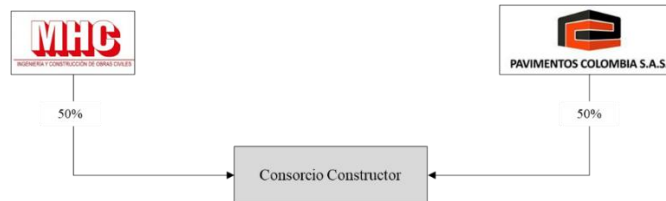


En cuanto a los promotores del Proyecto, la participación inicial en el Concesionario estaba compuesta por un fondo de capital privado, Patria Inversión, con una participación del 70% a

⁴¹ Reconocimiento al contratista de construcción por COP\$47.000 millones aprobado en la sesión del comité de inversiones de febrero de 2025. Para mayor detalle referirse a la sección 11 del presente documento.

través de su filial en Colombia, Rodovías Colombia S.A.S.⁴², y Mercantil Colpatría, a través de MC Victorias Tempranas S.A.S., la *holding* de infraestructura del grupo. Sin embargo, Mercantil Colpatría realizó una reorganización corporativa a través de la cual creó el “Fondo de Capital Privado Mercantil Colpatría Infraestructura”, un fondo de capital privado por compartimentos bajo ley colombiana.

Dado que los promotores aportaron el *equity* anticipadamente, el enfoque del Gestor Profesional está en monitorear la capacidad financiera de los miembros del contratista de construcción el cual está en cabeza de MHC Ingeniería y Construcción de Obras Civiles con una participación de 50% y por Pavimentos Colombia S.A.S. por el monto restante.



A la fecha no se cuenta con información adicional a la presentada respecto de los miembros del contratista de construcción del Proyecto en el reporte anterior.

11. SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN:

En el mes de agosto, el Concesionario presentó una solicitud de autorización a los prestamistas con el propósito de que estos aprobaran el reconocimiento de un segundo pago al contratista de construcción hasta por COP\$23.000 millones considerando que el contratista de construcción manifestó su intención de iniciar una reclamación por el incremento al IPC desde el año 2022 y el impacto que este incremento generó en los costos de construcción. Es importante tener en cuenta que, como se informó en el reporte de seguimiento No. 11, de acuerdo con las conversaciones entre los prestamistas y el Concesionario, y en línea con lo autorizado en la sesión del 14 de febrero de 2025 por el Comité de Inversiones, se acordó que si bien las pretensiones del contratista de construcción bajo dicha reclamación ascendían a COP\$149.000 millones, únicamente se autorizaría el uso parcial de un monto contingente de: (a) COP\$24.000 millones para el primer pago al contratista de construcción, que tuvo lugar en abril de 2025, y (b) COP\$23.000 millones para el segundo pago, que se realizó en septiembre de 2025.

En noviembre de 2025, el Concesionario realizó oficialmente la solicitud a los prestamistas de autorizar el pago de los COP\$102.000 millones remanentes para alcanzar el valor total de las reclamaciones del contratista de construcción, esto es COP\$149.000 millones. La solicitud fue aprobada en la sesión de comité de inversiones de noviembre de 2025 bajo la condición de que estos pagos se realicen (i) para el caso de la UF3 una vez sea liberada la retribución atrapada correspondiente y (ii) para el resto de UFs, haber recibido la retribución correspondiente a la UF3, y haber transcurrido 90 días después de la puesta a disposición de cada UF, plazo que bajo las proyecciones del Gestor Profesional coincide con la liberación de las retribuciones atrapadas durante construcción. Lo anterior, con el fin de garantizar que ante el pago de este valor al contratista de construcción, el Proyecto cuente con los recursos derivados de la liberación de la retribución atada a estas unidades funcionales. A la fecha se están ultimando los detalles documentales de esta solicitud entre los prestamistas y el Concesionario, por lo que se informara su estado en el siguiente reporte de

⁴² Plataforma creada por Patria Inversión para la inversión en carreteras en Colombia.



seguimiento.

12. CONCLUSIONES:

- El Concesionario se encuentra tramitando ante la ANI la actualización del plan de obras, el cual ya fue aprobado por los prestamistas en diciembre de 2025 y por la interventoría el 6 de febrero de 2026. De acuerdo con este nuevo plan, el Proyecto registra un atraso acumulado de 5,02%, explicado principalmente por los retrasos en la UF4, que presenta un desfase de 21,99%. No obstante, a pesar de estos atrasos, el Concesionario mantiene un buen ritmo de ejecución, evidenciado en la puesta a disposición de la UF2 con un avance de inversión del 70,6%, para la cual se espera la expedición del acta de terminación parcial, así como en la puesta a disposición de la UF3, para la cual se prevé la obtención del acta de terminación total una vez finalice el proceso de verificación por parte de la Interventoría.
- Bajo las proyecciones de fuentes y usos actuales el Proyecto continúa contando con fuentes suficientes para terminar la etapa de construcción, dejando recursos por desembolsar de COP\$120.000 millones, que podrían cubrir cualquier eventualidad durante esta etapa.