

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 12

ACCESOS CALI - PALMIRA | RUTAS DEL VALLE

PERÍODO A CORTE 30 DE JUNIO 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	33,76% (+5,29% en el trimestre)								
Avance de Inversión de Obras⁵	33,70% (+5,37% en el trimestre)								
Peajes Existentes⁶	Mediacanoa		Cerrito		Paso de la Torre		Roza		
	Cencar		Estambul		CIAT		Villa Rica		
Licencias y/o Permisos Ambientales	100%								
Disponibilidad Predial	99,9 % (sin variación) ⁷								
Adquisición Predial	28,5% ⁸								
Recursos para Sobrecostos PAR	OK✓								
TPD Real / TPD Caso Base GP⁹	+2,3%								
Ingreso Real / Ingreso Caso Base GP¹⁰	+5,4%								

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 30 de junio 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. 46 con corte a junio de 2025, pág. 911.

⁵ Según reporte de monitoreo de construcción No. 11 del Ingeniero Independiente con corte a junio de 2025, tabla 3.

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

⁷ 337,52 km disponibles de 337,95 km requeridos incluyendo la longitud necesaria para las vías denominadas factor de calidad 1 y 2, según tabla 8, pág. 13 del reporte de monitoreo de construcción No. 11 del Ingeniero Independiente con corte a junio de 2025. El porcentaje no tuvo variación con respecto al trimestre pasado debido a que se redujo la longitud efectiva requerida en el período.

⁸ Según tabla 14 del reporte de monitoreo de construcción No. 11 del Ingeniero Independiente con corte a junio de 2025 (111 predios adquiridos de 389 requeridos). Se presentó una disminución en el porcentaje de avance de adquisición predial, con respecto al trimestre anterior, debido a que en el período se incrementó el requerimiento predial.

⁹ Indicador medido entre enero y junio 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
Cobertura FTA \geq 1,2x	1,53x
% Deuda Desembolsada	63,3% de COP\$1,5 billones
% Capital Aportado	100% de COP\$0,467 billones

- **Tráfico y recaudo:** durante el primer semestre del año tanto el tráfico liviano como el pesado tuvieron un mejor desempeño al de la proyección actualizada del Gestor Profesional en un 1,9% y 6,5%, respectivamente. El recaudo real frente a la proyección actualizada fue superior en un 5,4% durante este mismo período.
- **Tarifas de peaje:** en abril de este año las tarifas quedaron actualizadas por inflación hasta diciembre de 2024, dando cumplimiento al contrato de concesión. En este sentido, la ANI deberá compensar al Concesionario por menores tarifas hasta el 31 de marzo de este año y en adelante no habría mayores compensaciones por este concepto en la medida que las tarifas continúen siendo actualizadas hacia futuro según se estipula en el contrato de concesión. Sobre este punto, la ANI pagó el acta no. 8 el 1 de septiembre de 2025 y únicamente queda pendiente de pago la última acta correspondiente al primer trimestre de 2025.
- **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 julio de 2025, el Concesionario y la interventoría suscribieron las actas no. 6 y 7 correspondientes a los semestres I y II de 2024. Con corte a diciembre de 2024, el valor acumulado del ARh en las respectivas actas es de COP\$1,095 billones.
- **Autorización comité de inversiones:** en el mes de abril de 2025, el Concesionario elevó dos solicitudes de aprobación a los Prestamistas, consistentes en (i) la aprobación del giro de anticipos a proveedores para las intervenciones por fuera del alcance de las obligaciones del contratista de construcción y que están en cabeza del Concesionario y (ii) dispensar para el desembolso de mayo de 2025, la condición precedente relacionada con el incumplimiento del plan de obras vigente, plan de aceleración y fecha máxima de terminación de la UF2 y UF5. Tras su análisis, el Comité de Inversiones resolvió aprobar dichas solicitudes con base en las siguientes consideraciones:
 - Anticipos a proveedores: a pesar de tratarse de montos que no serían reconocidos en un eventual escenario de terminación hasta tanto no estén ejecutados y que generan un impacto negativo en las coberturas, dicho impacto se considera mínimo y temporal, por lo que no afecta las condiciones del crédito. No obstante, los anticipos solo serán autorizados siempre que se cuente con pólizas de buen manejo de anticipos y/o garantías bancarias que respalden los valores correspondientes, lo cual deberá ser verificado por el Ingeniero Independiente.
 - Dispensa condición precedente: el análisis evidenció que el nuevo cronograma presentado por el Concesionario: (i) responde a demoras respaldadas por EER reconocidos o en trámite, que probablemente conllevarán a la modificación del plan de obras del contrato de concesión; (ii) no implica un aumento en el riesgo de imposición de multas al Concesionario, en la medida en que dicho cronograma mantiene una trayectoria consistente con la prevista en el

caso base del Gestor Profesional y que, en el evento en que no se reconozcan los EER que aún se encuentran en trámite y se activen períodos de cura que termine con la imposición de sanciones, estas se encuentran cubiertas por el contratista de construcción; y (iii) la concentración de las intervenciones en las UF1, UF3 y UF4 no afectadas permite anticipar la obtención de retribuciones de las mismas, incrementando el flujo de caja del Concesionario al momento de la ejecución de las UF2 y UF5 y por ende reduce la necesidad de desembolsos de deuda y fortalece las coberturas.

El Gestor Profesional considera poco probable que los eventos de interrupción, los trámites de los EER y, en consecuencia, la modificación del plan de obras actual se apruebe por la interventoría antes del próximo desembolso, por lo que se estima que será necesaria una nueva dispensa, circunstancia a la que se le hará seguimiento en los próximos informes.

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** para el período comprendido entre abril y junio de 2025 se tienen los siguientes temas socioambientales: (i) el Proyecto cuenta con 2.288 personas vinculadas de las cuales el 70% pertenecen al área de influencia directa del Proyecto (AID), el 21% corresponde a mano de obra femenina y el 69% a mano de obra no calificada (MONC), (ii) se recibieron 305 PQRS¹¹ de las cuales el 83% se cerraron y el 17% se encuentran en proceso de cierre, la mayoría se encuentran relacionadas con actividades de operación del corredor vial tal como pago de peajes y donaciones de material sobrante, (iii) ocurrieron dos accidentes laborales de trabajadores del Concesionario, mientras que el contratista de construcción tuvo 14 accidentes, con índices de severidad de 1,48 y 4,52, respectivamente¹²; es importante mencionar que los incidentes fueron catalogados como leves o moderados, sin presentarse fatalidades, (iv) para el primer semestre de 2026 se reportan en cuanto a emisiones GEI¹³: 336,81 Ton de CO₂eq¹⁴ para el alcance 1, 138,88 Ton de CO₂eq para el alcance 2 y 8.031 Ton de CO₂eq para el alcance 3; adicionalmente el Concesionario ha realizado la compra de bonos de carbono equivalentes a 778 Ton de CO₂eq como compensación a los alcances 1 y 2, y (v) se han trasladado y restablecido el 79,9% de unidades sociales (US) afectadas hasta la fecha (297/379)¹⁵.

2. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

En mayo de 2025 se realizó el cuarto desembolso de la etapa de construcción por COP\$260.000 millones. A continuación se muestra el detalle de los compromisos y desembolsos a este corte.

Facilidad	Compromisos en Millones	Participación ¹⁶	Desembolso acumulado en Millones
Crédito Bancolombia	COP\$677.000	48,4%	COP\$449.586

¹¹ Norma de Desempeño 4 IFC – Salud y seguridad de la comunidad.

¹² Norma de Desempeño 2 IFC – Trabajo y condiciones laborales.

¹³ Los alcances 1,2,3 constituyen la clasificación estándar de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). El alcance 1 comprende las emisiones directas generadas por la propia operación de la empresa, el alcance 2 corresponde a las emisiones indirectas derivadas del consumo de energía adquirida (electricidad, vapor, calefacción, etc.); y el alcance 3 agrupa las emisiones indirectas de la cadena de valor tales como viajes de negocios, transporte contratado a terceros y gestión de residuos, entre otros.

¹⁴ Norma de Desempeño 3 IFC – Eficiencia de los recursos y prevención de la contaminación.

¹⁵ En comparación con el periodo anterior, se avanzó en 6 US adicionales; sin embargo, dado que el número total de US identificadas en el Proyecto aumentó, el porcentaje de US trasladadas y restablecidas presentó una disminución.

¹⁶ 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

Facilidad	Compromisos en Millones	Participación ¹⁶	Desembolso acumulado en Millones
Crédito FDN	COP\$550.000	34,5%	COP\$320.956
Crédito Compartimento A	COP\$257.491	15,8%	COP\$147.192 ¹⁷
Crédito Compartimento B	COP\$15.509	1,3%	COP\$12.119 ¹⁸
Total	COP\$1.500.000	100%	COP\$949.000

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

3. AVANCE DE OBRAS:

Con corte a junio de 2025, el Proyecto reporta un avance de inversión del 33,75%, en cuanto a las obras ejecutadas por el contratista de construcción, lo que representa un incremento del 5% respecto al trimestre anterior. Este progreso corresponde principalmente a actividades desarrolladas en las UF2 y UF3, lo que va en línea con la estrategia definida por el Concesionario orientada a obtener lo antes posible la retribución de estas dos UF.

Como se mencionó en el período pasado, actualmente el Proyecto está en el proceso de ajustar el plan de obras vigente de manera que incorpore los plazos adicionales derivados de los EER¹⁹ ya reconocidos y de otros que se encuentran en trámite, a fin de reflejar y legalizar bajo el contrato de concesión los atrasos observados.

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. Período otorgado: 3 meses y 21 días.	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. Período otorgado: 237 días. Se modificó la fecha de inicio a 3 de octubre de 2024.	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. 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.	Aprobado (3/10/2024)
Diferencia en el alcance de puesta a punto UF1, UF2 y UF5	Retrasos en la aprobación en 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. Períodos solicitados: (i) UF1 124 días, (ii) UF2 204 días, y (iii) UF5 124 días. La interventoría emitió concepto favorable para la UF2, mediante el cual se extiende el plazo de terminación de los sectores de puesta a punto hasta febrero de 2026; no obstante, aún se encuentra pendiente la suscripción del acta correspondiente.	En trámite

(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%).

¹⁷ Monto en COP que equivale al monto desembolsado menos el monto pagado. Al ser un crédito denominado en UVR, no equivale exactamente al saldo actual del mismo.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Eventos eximentes de responsabilidad.

Solicitud y Aprobación de EER. (Cont.)

EER	Descripción	Estado
Diferencia en el alcance de puesta a punto UF1, UF2 y UF5	Adicionalmente, teniendo en cuenta que no se ha reconocido el EER para las UF1 y UF5, el Concesionario se encuentra evaluando llevar a amigable componedor la controversia con el fin de que le sea reconocido el período especial solicitado.	En trámite
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.	Negado, reiterado por parte del Concesionario
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

Mientras esto sucede, el Concesionario ha optado por utilizar para efectos de seguimiento el denominado *plan target* que refleja todas estas situaciones y prioriza la ejecución de las intervenciones en las UF2, UF3 y UF4, lo cual permitiría liberar el 72% de la retribución correspondiente a la etapa de construcción.

En agosto de 2025 se presentó una actualización del *plan target*, en donde se adelantó en dos meses la terminación total de la UF2 teniendo en cuenta que se logró la aprobación del 100% de los diseños de puesta a punto de esta UF y se obtuvo el concepto favorable de la interventoría sobre el EER correspondiente a dichos tramos. El reconocimiento de este EER, permitiría realizar una entrega parcial de los tramos no afectados por la controversia de puesta a punto en la fecha contractual (octubre 2025), mientras los tramos de puesta a punto se entregarían en febrero de 2026 (cobijados bajo el EER en trámite). Adicionalmente, en la actualización del plan se atrasó en tres meses la finalización de la UF3 producto de la demora en la modificación de la licencia ambiental en esta UF, al retraso en la liberación de dos predios y la temporada invernal atípica registrada entre abril y julio de 2025, que afectó los rendimientos programados de la UF.

A continuación, se detalla el avance programado según cada uno de los planes –plan de obras vigente, plan de aceleración²⁰, *plan target*– y frente a estos, la desviación que presenta la ejecución real ejecutada:

UF	Valor EPC [COPS MM]	Programado a jun-25 [COPS MM]			Real ejecutado a jun-25	
		Plan de Obras	Plan de Aceleración	Plan Target V2	[COPS MM]	%
Preconst.	36.187	36.187	36.187	36.187	36.187	100,0%
UF1	299.164	121.699	63.765	39.380	39.380	13,2%
FC1	26.066	0	0	0	0	0,0%
UF2	240.163	208.464	189.059	109.332	109.332	45,5%
FC2	38.670	38.670	38.670	38.471	38.472	99,5%
UF3	135.502	97.465	68.156	72.597	72.596	53,6%
UF4	87.262	43.413	43.413	19.452	19.451	22,3%
UF5	68.732	16.857	16.957	0	0	0,0%
Gestiones	18.253	10.691	8.504	5.230	5.230	28,7%
Proyecto	950.000	573.445	464.711	320.649	320.649	33,75%

²⁰ De acuerdo con el Contrato de Crédito, el plan de aceleración es aplicable en el caso que existan atrasos o incumplimientos del cronograma de obras del contrato de construcción a criterio del Concesionario, del asesor técnico o de los acreedores con el fin de que la construcción de las UF pueda ser finalizada a más tardar en la fecha máxima de terminación de estas.

UF	Δ a jun-25 [COP\$ MM]		
	Plan de Obras	Plan de Aceleración	Plan Target V2
Preconst.	0	0	0
UF1	-82.319	-24.385	0
FC1	0	0	0
UF2	-99.132	-79.727	0
FC2	-198	-198	0
UF3	-24.868	4.440	0
UF4	-23.962	-23.962	0
UF5	-16.857	-16.957	0
Gestiones	-5.461	-3.274	0
Proyecto	-252.797	-144.062	0

Como se evidencia, el *plan target* refleja la ejecución real a la fecha, mientras que en la mayoría de las UF se presentan atrasos con respecto a lo programado en el plan de obras y en el plan de aceleración. Estos retrasos, se deben a diferentes circunstancias relacionadas principalmente con demoras en trámites ambientales, interferencias sociales y redes, así como discrepancias con la interventoría, las cuales han sido en su mayoría superadas. No obstante lo anterior, es importante mencionar nuevamente que el riesgo de incumplimiento de la terminación de la construcción en los plazos establecidos en el contrato de concesión se mantiene vigente hasta que sean reconocidos los EER que restablezcan los plazos afectados por las interferencias en la ejecución de las obras; solo hasta entonces será posible subsanar los atrasos evidenciados.

Situaciones que han Producido Atraso en la Ejecución de las Obras.

- **UF1, UF2 y UF5:** se presentaron atrasos asociados a la controversia con la interventoría sobre el alcance de las intervenciones de puesta a punto. Si bien la situación ya fue resuelta y actualmente se avanza en la liberación de los diseños, el proceso impactó negativamente los rendimientos de dichas UF. Por lo anterior, el Concesionario tramitó el reconocimiento de un EER, que cuenta con concepto favorable de la interventoría para los tramos de puesta a punto de la UF2; no obstante, aún se encuentra pendiente la suscripción del acta correspondiente. En cuanto a la UF1 y UF5, el Concesionario evalúa llevar la controversia al amigable componedor, con el fin de obtener el reconocimiento del tiempo solicitado.

Por otra parte, en la intersección de Sameco (UF5) se han presentado demoras producto del traslado de redes. En primer lugar, se presentó un retraso en la aprobación de los estudios y diseños por parte de EMCALI, lo que a su vez postergó la obtención del permiso de ocupación de cauce ante el DAGMA necesario para iniciar las obras. Aunque se reconoció un EER por esta situación, la interventoría considera que este período especial ya finalizó; no obstante, el Concesionario argumenta que aún está pendiente la aprobación del plan de manejo de aguas subterráneas por parte del DAGMA, requisito necesario para iniciar las obras. En segundo lugar, persisten atrasos en la reubicación de 1,5 km de tubería de gas, pese a que el Concesionario remitió los planos a Transoccidente y Gases de Occidente, las entidades no dieron respuesta oportuna. En julio de 2025 se logró un acuerdo con Transoccidente, sin embargo, aún se encuentra pendiente la respuesta de Gases de Occidente. Esta situación ha impedido iniciar la construcción de dos puentes vehiculares y el paso deprimido en la intersección, motivo por el cual el Concesionario ha solicitado un EER adicional para reconocer estas demoras.

- **UF3:** los retrasos se originaron principalmente por: (i) bloqueos de la comunidad en oposición al aprovechamiento forestal de unos árboles samanes en el sector de Bochalema, que interrumpió temporalmente la ejecución de las obras, (ii) demora en la obtención de la modificación de la licencia ambiental que afectaba 5% de la longitud de la UF, así como en la aprobación de otros permisos ambientales de ocupación de cauce y aprovechamiento forestal, (iii) retraso en la liberación de dos predios que se encontraban en expropiación (predio SAE y cancha de tenis), y (iv) la temporada invernal entre los meses de abril y julio de 2025, que impactó negativamente los rendimientos de obra. Actualmente, todas estas situaciones de encuentran superadas.

Situaciones que han Producido Atraso en la Ejecución de las Obras. (Cont.)

- **UF4:** los atrasos en esta UF obedecieron a: (i) bloqueos de la comunidad de Villa Rica en oposición al aprovechamiento forestal de algunos árboles samanes en el sector, lo que ocasiono la suspensión de las obras y un acuerdo en donde se modificó el diseño geométrico de la intersección para no afectar los samanes y poder continuar las obras, y (ii) el traslado de redes de gas entre el K91 y el K98 en el sector Cali (Sameco)-Glorieta Cencar. Estas situaciones ya han sido resultas y actualmente no representan interferencias para la ejecución de la UF.

En el recuadro a continuación se muestran algunas imágenes relacionadas a la ejecución de obras:

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



UF1 – Palmira-Candelaria



UF1 – Construcción Intersección Versalles



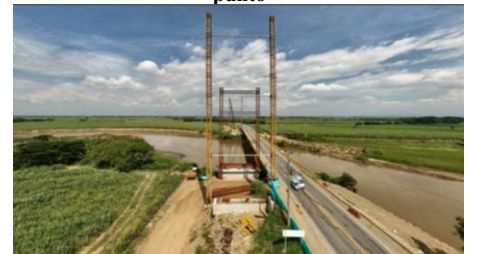
UF2 – Retorno Estambul, actividades de puesta a punto



UF3 – Intersección Puerto Tejada



UF3 – Intersección Bonanza



UF4 – Puente sobre el Río Cauca

Por otra parte, el contrato de construcción tiene una serie de actividades que se encuentran excluidas del alcance del contratista y, por lo tanto, son responsabilidad del Concesionario. 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. El valor de dichas actividades equivale a COP\$100.756 millones, de los cuales a la fecha se han ejecutado COP\$26.444 millones (26%), lo que representa un atraso del 21,55% con respecto a lo programado, como se detalla a continuación.

Ítem	Valor Total [COP\$ millones]	Programado a jun-25 [COP\$ millones]	Real ejecutado a jun-25	
			COP\$ millones	%
Obra Civil	14.280	6.158	1.725	12,08%
Otro Capex	41.470	10.789	2.709	6,53%
Gestiones	29.484	22.761	16.550	56,13%
Contingencias	15.522	8.449	5.460	35,17%
Total (Constantes 2020)	100.756	48.156	26.444	26,25%

En julio de 2025, los Prestamistas aprobaron el pago de anticipos para la ejecución de estas obras a cargo del Concesionario, sujeto al cumplimiento de las siguientes condiciones: (i) constitución

de una póliza de buen manejo de anticipo o garantía bancaria, (ii) seguimiento periódico y aprobación del Ingeniero Independiente mediante la emisión de un certificado de anticipos, y (iii) en ningún caso el saldo pendiente por amortizar podrá exceder COP\$31.500 millones. En este contexto, el valor estimado de los anticipos asciende a COP\$42.439 millones, de los cuales se han pagado aproximadamente COP\$19.300 millones y amortizado el 21%, 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.

4. SEGUIMIENTO GESTIONES PEDIALES, 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:** no hubo avances en la no objeción de los diferentes volúmenes de diseño.

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

En julio de 2025 el Concesionario logró la no objeción por parte de la interventoría del 100% de los diseños de puesta a punto de la UF2, no obstante, permanece pendiente la aprobación por parte de la interventoría del 84% de los km de puesta a punto en la UF1 y del 100% de los km en la UF5. En este sentido, resulta necesario que el Concesionario agilice la obtención de dichas aprobaciones a fin de evitar interferencias en la ejecución de las obras.

- **Gestión ambiental:** durante el período de reporte la ANLA aprobó la modificación de la licencia de la UF3, con lo cual se resolvió la interferencia asociada al aprovechamiento forestal en el 5% de la longitud de esta UF. Por lo anterior, actualmente el Proyecto cuenta con todos los permisos y licencias 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

- **Gestión predial:** a la fecha, el Proyecto cuenta con el 99,87% de la disponibilidad de la longitud predial requerida para la construcción y un avance en la disponibilidad y adquisición predial del 69% y 29% respectivamente²¹. En el período se incrementó el requerimiento predial en 68 predios adicionales asociados con la construcción de puentes peatonales, obras en peajes,

²¹ En el período se presentó una disminución en el avance de disponibilidad y adquisición predial con respecto al período pasado, explicada por el incremento en el requerimiento predial.

intervenciones hidráulicas, la franja del POT de Palmira, accesos y medidas de movilidad concertadas²². Adicionalmente se liberaron 20 predios y adquirieron 14, como se detalla en la siguiente tabla:

UF	Longitud efectiva para construcción			Predios					
	Requerida (km)	Disponible (km)	Avance (%)	Requeridos ²³	Disponibles	Avalúos	Oferta	Expropiación	Adquiridos
UF1	150,59	150,50	99,94%	199	139	153	139	-	76
UF2 ²⁴	112,93	112,93	100%	20	1	2	2	-	-
UF3 ²⁵	17,59	17,29	98,30%	104	80	63	62	-	19
UF4	15,56	15,56	100,00%	34	25	26	26	-	7
UF5	11,53	11,49	99,63%	32	23	23	23	-	9
FC1	14,00	14,00	100%	-	-	-	-	-	-
FC2	15,75	15,75	100%	-	-	-	-	-	-
Total	337,95	337,52	99,87%	389	268	267	252	-	111

Por otra parte, en el período no se registró avance en la disponibilidad de los predios críticos y prioritarios²⁶, por lo tanto, se mantiene el 100% de la longitud efectiva en los predios críticos y el 94,6% en los predios prioritarios. A continuación, se presenta un resumen de esta gestión:

UF	Predios críticos	Disponibilidad Predial		Longitud Efectiva		
		Und.	%	Total [km]	Disponible [km]	%
UF1	27	27	100%	0,25	0,25	100%
UF4	2	2	100%	1,43	1,43	100%
UF5	1	1	100%	0,03	0,03	100%
Total	32²⁷	30	100%	1,71	1,71	100%

UF	Predios prioritarios	Disponibilidad Predial		Longitud Efectiva Disponible		
		Und.	%	Total [km]	Disponible [km]	%
UF1	20	18	90%	0,60	0,60	100%
UF4	4	4	100%	0,47	0,47	100%
UF3	9	8	89%	3,40	3,16	92,9%
Total	33	30	91%	4,48	4,24	94,6%

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 junio de 2025, el avance en el traslado de redes alcanza el 3% en la UF1, el 46% en la UF3 y el 88% en la UF4; en esta última se completó el 100% del traslado

²² Según lo informado por el Concesionario se han concertado 21 puentes peatonales, 2 cruces semaforizados y se ha desafectado un puente peatonal. Actualmente se encuentra en proceso un borrador de otrosí al contrato de concesión sobre la definición de estos puentes peatonales.

²³ Conforme avance el proceso de ejecución, el número de predios requeridos irá teniendo variaciones, debido a la desafectación, agrupación o división de predios.

²⁴ Los predios en la UF2 corresponden a predios de uso público y para la construcción de puentes peatonales.

²⁵ 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.

²⁶ Aquellos que afectan la ruta crítica del cronograma de obras del contrato de construcción.

²⁷ Originalmente se consideraron dos predios críticos más que fueron desafectados en la UF5 por lo cual se hace seguimiento a los 30 restantes (MVVACP-UF5-004 y MVVACP-UF5-006).

de redes de gas. El detalle del avance se presenta a continuación.

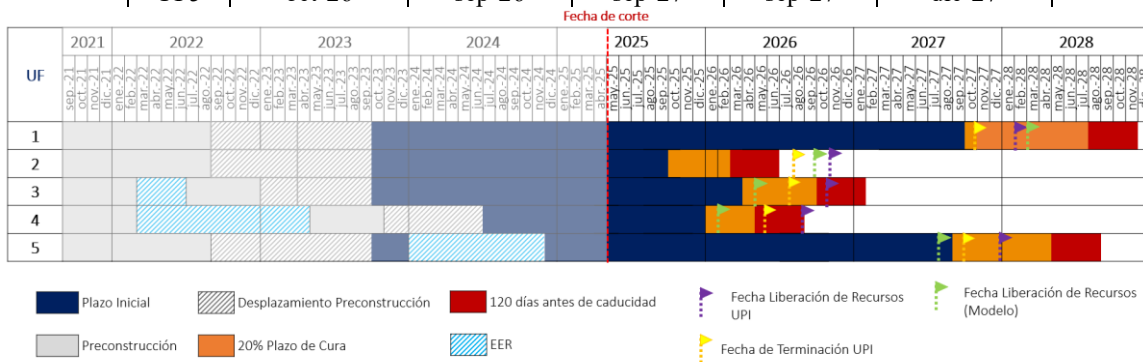
Tipo de red	Avance traslado de redes (%)				
	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5
Energía	0%	-	58%	97%	0%
Telecomunicación	0%	-	30%	-	0%
Gas	0%	-	-	100%	0%
Acueducto y Alcantarillado	21%	-	40%	41%	0%
Total	3%	-	46%	88%	0%

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 que amparan las demoras asociadas al traslado de las redes de gas. No obstante lo anterior, es necesario priorizar las intervenciones previstas sobre las redes de gas en la UF1, que registran 0% de avance y que, por su mayor complejidad y tiempos de gestión, pueden generar demoras adicionales si no se gestionan de manera adecuada.

**Conclusión supuesto de cronograma Gestor Profesional:*

De acuerdo con lo expuesto en el capítulo 3 y 4 del documento, se ajustaron las fechas del *plan target* para las UF2 y UF3; no obstante, el Gestor Profesional mantiene su supuesto de cronograma, dado que las nuevas fechas del *plan target* están contenidas dentro de las consideradas por el Gestor Profesional, tal y como se evidencia a continuación²⁸:

UF	Plan de Obras Vigente	Plan de Aceleración	Plan Target	Escenario demoras UPI	Liberación Recursos UPI
UF1	oct-27	sep-27	oct-27	oct-27	ene-28
UF2	oct-25	sep-25	feb-26 ²⁹	jul-26	oct-26
UF3	abr-26	mar-26	ene-26	jul-26	oct-26
UF4	ene-26	ene-26	ene-26	may-26	ago-26
UF5	oct-26	sep-26	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

²⁸ En amarillo se presentan las modificaciones con respecto al trimestre anterior.

²⁹ Entrega parcial del 60% en octubre de 2025 y entrega total en febrero de 2026.

Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos, durante el período no se modificó el valor estimado de los presupuestos para la adquisición predial, compensaciones ambientales ni traslado de redes.

No obstante, existe la posibilidad de que se incremente más adelante el valor estimado asociado a la adquisición predial y al traslado de redes. Lo anterior, debido al aumento en el número de predios requeridos en el Proyecto derivado de los ajustes de diseños que ha hecho el Concesionario y que se tiene presupuestado que las intervenciones que deben llevarse a cabo en la intersección Sameco superen el valor de la subcuenta de redes. A continuación, se presenta el cuadro de seguimiento con información sobre el estado y probabilidad de materializarse el riesgo en cada rubro.

Riesgo	Valor Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado jun-25	Segundo Trimestre (abr-25 – jun-25) ³⁰	Sobrecostos según Bandas de Riesgos		Recursos 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)	227.157 ³¹ (75% del valor de la subcuenta, no habría sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$299.869 millones. Ejecución acumulada por COP\$172.257 millones ³²	Sobrecosto Estimado	-	164.163	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	-
					 Rutas del Valle	-	60.907 ³³	Caso Base
Ambiental Probabilidad alta con impacto bajo	7.902	7.902 (100% no habría sobrecosto)	3.120 (38% no habría sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$12.593 millones. Ejecución acumulada por COP\$0 ³⁴	Sobrecosto Estimado	-	-	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	-
					 Rutas del Valle	-	-	-
Redes Probabilidad alta con impacto bajo	48.763	70.128 (144% de sobrecosto)	53.454 (110% de sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$79.229 millones. Ejecución acumulada por COP\$0 ³⁵	Sobrecosto Estimado	4.961	21.365	OK✓
					 Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	-
					 Rutas del Valle	4.961	21.365 ³⁶	Caso Base

6. 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 ingresos³⁷ es tan sólo alrededor del 70% del recaudo esperado, por lo cual el Proyecto está expuesto al riesgo comercial, lo que hace necesario un 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 primer semestre de 2025, tanto el tráfico liviano como el pesado tuvieron un mejor desempeño frente al proyectado por el Gestor Profesional³⁸ en 1,9% y 6,5%

³⁰ Valores en corrientes.

³¹ Según reporte de interventoría No. 46 con corte a junio de 2025, pág. 875.

³² Según reporte de interventoría informe financiero No. 46 con corte a junio de 2025, pág. 33.

³³ Equivalente al 20% de sobrecosto de la subcuenta predial.

³⁴ Según reporte de interventoría informe financiero No. 46 con corte a junio de 2025, pág. 36.

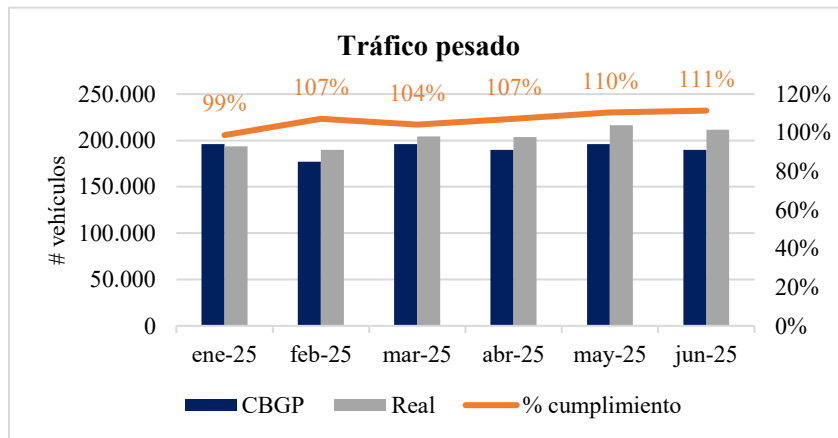
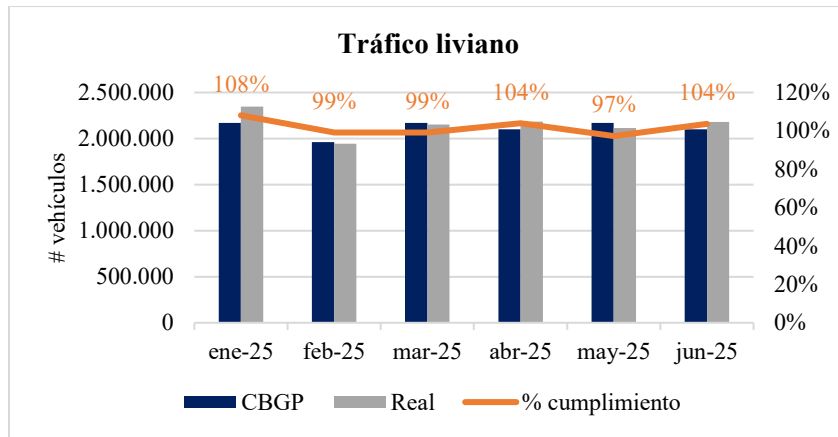
³⁵ Según reporte de interventoría informe financiero No. 46 con corte a junio de 2025, pág. 39.

³⁶ Equivalente al 44% de sobrecosto de la subcuenta redes.

³⁷ 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.

³⁸ Proyección de tráfico actualizada en enero de 2025.

respectivamente, dando como resultado una mejora en el tráfico total de 2,3%.



De igual manera, como resultado del mayor tráfico durante el primer semestre el recaudo de peajes fue superior al proyectado en 5,4%³⁹.

***Tarifas de peaje:** a la fecha las tarifas de peajes se encuentran totalmente actualizadas por inflación por lo que el Concesionario ha recibido la retribución correspondiente al recaudo sin ninguna afectación por menores tarifas. Sobre las compensaciones derivadas de las menores tarifas por el decreto 050, la ANI ha suscrito 9 actas de compensación y de estas ha pagado 8 que reconocen el menor recaudo hasta el último trimestre de 2024 por un valor aproximado de COP\$74.200 millones. Así, el acta no. 9 por un valor de COP\$1.726 millones, aunque suscrita, aún no ha sido pagada y se espera recibir los recursos durante el último trimestre de 2025⁴⁰. Habiendo cumplido esta obligación, la ANI habría reconocido la totalidad del menor recaudo ocasionado por las menores tarifas definidas

³⁹ 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 (tráfico pesado 6,5% mayor frente al proyectado vs 1,9% del tráfico liviano) y debido a que el tráfico pesado paga mayores tarifas el recaudo total presenta una mayor sensibilidad frente a variaciones tráfico de esta categoría.

⁴⁰ Con corte al 31 de agosto de 2025 el saldo de la subcuenta de riesgo tarifario del fondo de contingencias es de COP\$31.988 millones, por lo que hay recursos suficientes para cumplir las obligaciones pendientes mencionadas. No obstante, a la fecha se debieron haber realizado aportes por COP₂₀₁₈\$100.900 millones, pero la ANI sólo ha realizado fondeos por COP₂₀₁₈\$69.700 millones. Frente a esto, el Gestor Profesional continuará monitoreando el fondeo de las subcuentas del fondo de contingencias.

por el decreto 050 y en adelante no habría lugar a más compensaciones en la medida que las tarifas sean actualizadas oportunamente de acuerdo con las disposiciones del contrato de concesión.

7. ANÁLISIS DE FUENTES Y USOS:

Las fuentes y usos que se presentan a continuación incluyen la actualización del tráfico durante el primer semestre de 2025, así como la actualización de las proyecciones de inflación, los egresos reales por conceptos de *capex* y *opex* hasta julio de este año, incluyendo los anticipos realizados por el Concesionario a contratistas por un valor de COP\$12.400 millones, el desembolso de la deuda *senior* realizado en mayo por COP\$260.000 millones y el pago del servicio de la deuda en julio por COP\$40.500 millones. 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 2028⁴¹, 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):

Fuentes y usos en etapa de construcción	COP\$ miles de millones		
	Actualización (jun 2021 – ene 2028)	Corte anterior (jun 2021 – ene 2028)	Diferencia (Actualizado vs anterior)
Fuentes			
Deuda	1.328	1.319	8
Equity	467	467	-
Ingresos por recaudo	1.460	1.451	10
Total	3.255	3.237	18
Usos			
Capex	1.141	1.141	-
Subcuentas PAR	572	572	-
O&M	625	629 ⁴²	(5)
Servicio de la deuda	508	496	12
Cuentas de reserva	195	192	3
Caja Final	214	207	7
Total	3.255	3.234	18

Como se puede observar en la tabla, el servicio de la deuda incrementó frente al corte anterior debido a la mayor inflación proyectada. A pesar de que el *opex* ejecutado durante el primer semestre fue inferior al proyectado contrarrestando la mayor necesidad de usos de la deuda, la mayor necesidad de recursos se cubre no solo con mayores desembolsos sino con un mayor recaudo⁴³. De igual manera, aunque hay mayores desembolsos, el saldo en caja al finalizar la etapa de construcción es mayor. Por último, hay que resaltar que teniendo en cuenta que el monto de deuda comprometido es COP\$1,5 billones, la tabla anterior indica que el Proyecto contaría con COP\$172.000 millones de deuda comprometida y no desembolsada que se podrían utilizar para cubrir cualquier eventualidad durante la etapa de construcción sin poner en riesgo la ejecución de las obras.

8. COBERTURA ANTE UNA TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO:

⁴¹ Se postergó la fecha frente al informe de seguimiento del corte anterior 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.

⁴² Ajustado frente al corte anterior con información actualizada que no estaba disponible al momento de dicho reporte.

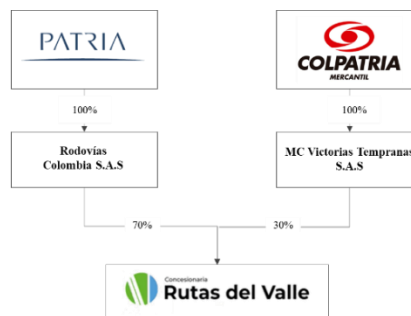
⁴³ Resultante de un mayor tráfico observado frente al proyectado y mayores tarifas derivadas del incremento de la proyección de inflación.

A continuación se presenta el cálculo de la fórmula de terminación anticipada del contrato de concesión recibido del Concesionario en julio de 2025, el cual arroja una cobertura mínima de la deuda de 1,53x 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	1.282.339
(B) Caja disponible jul-2025	176.850
(C) Deuda neta	956.010
(D) = (A+B)/(C) Razón del pago por terminación	1,53x

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. Con corte a diciembre de 2024, el valor acumulado del ARh en las respectivas actas es de COP\$1,095 billones. Con relación a los anticipos pagados por el Concesionario a contratistas, estos son reconocidos en el ARh en la medida que se van ejecutando las respectivas obras y 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 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 posterior a esa fecha serán reconocidos de la misma manera.

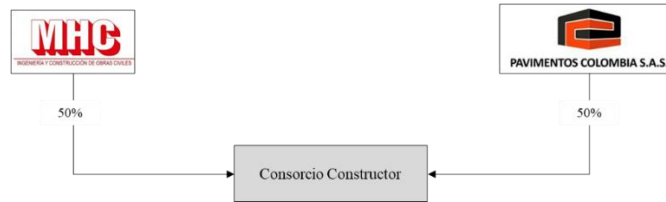
9. PROMOTORES DEL PROYECTO:



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 través de su filial en Colombia, Rodovías Colombia S.A.S.⁴⁴, 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.

⁴⁴ Plataforma creada por Patria Inversión para la inversión en carreteras en Colombia.



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.

10. CONCLUSIONES:

- El Concesionario continúa realizando el seguimiento del avance de obra con base en el *plan target*, teniendo en cuenta que este evidencia la realidad del Proyecto. No obstante, este plan no se ha formalizado contractualmente y por lo tanto se mantiene el atraso al frente al plan de obras contractual mientras se completa el trámite, pero no se considera que haya un riesgo material de incumplimiento en el Proyecto.
- 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\$172.000 millones, que podrían cubrir cualquier eventualidad durante esta etapa.