

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 11

ACCESOS CALI - PALMIRA | RUTAS DEL VALLE

PERÍODO A CORTE 31 DE MARZO 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	28,47% (+8,59 en el trimestre)								
Avance de Inversión de Obras⁵	28,4% (+7 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 por ajuste en longitud requerida) ⁷								
Adquisición Predial	30,2% (+1,8 en el trimestre) ⁸								
Recursos para Sobrecostos PAR	OK✓								
TPD Real / TPD Caso Base GP⁹	+3,8%								
Ingreso Real / Ingreso Caso Base GP¹⁰	+4,2%								
Cobertura FTA ≥ 1,2x	1,73x								
% Deuda Desembolsada	44,6% 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 marzo 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. 43 con corte al 31 de marzo de 2025, tabla 88.

⁵ Según reporte de monitoreo de construcción No. 10 con corte al 31 de marzo de 2025, tabla 2.

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

⁷ 338,03 km disponibles de 338,47 km requeridos incluyendo la longitud necesaria para las vías denominadas factor de calidad 1 y 2, según tabla 10, pág. 14 del reporte de monitoreo de construcción No. 10 del Ingeniero Independiente con corte a 31 de marzo de 2025.

⁸ Según tabla 15 del reporte de monitoreo de construcción No. 10 del Ingeniero Independiente con corte a 31 de marzo de 2025 (97 predios adquiridos de 321 requeridos).

⁹ Indicador medido entre enero y febrero de 2025. Se modificó el período de cálculo frente al corte anterior con ocasión de la actualización de la proyección caso base del tráfico que se presentó en el corte anterior.

¹⁰ Ibídem.

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

- Tráfico y recaudo:** durante los primeros dos meses del año tanto el tráfico liviano como el pesado tuvieron un mejor desempeño al de la proyección actualizada del Gestor Profesional en un 3,9% y 2,8%, respectivamente. El recaudo real frente a la proyección actualizada fue superior en un 4,2% durante este mismo período.
- Tarifas de peaje:** el 1 de abril se aplicó el ajuste correspondiente a la porción pendiente de la inflación de 2023, i.e. el 1,86%. Con este ajuste, las tarifas quedaron actualizadas por inflación reflejando los incrementos contractuales 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. Esta actualización de tarifas favorece la temporalidad de los flujos de caja entrantes al Proyecto por recaudo de peajes frente a las proyecciones del Gestor Profesional que suponían el rezago del 1,86% durante toda la vida del Proyecto.
- 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. Respecto al primer trimestre del 2025, el Concesionario continúa trabajando con la interventoría en la revisión del acta del semestre I de 2024. A la fecha, las actas radicadas hasta el acta No. 5 correspondiente al semestre II de 2023 (inclusive), con un valor acumulado de COP\$800.632, se entienden firme en tanto la ANI no presentó ninguna objeción en el tiempo contractual.
- Autorización reconocimiento contratista de construcción:** durante el mes de enero de 2025, el Concesionario puso a consideración de los prestamistas una solicitud de autorización, con el fin de realizar un reconocimiento al contratista de construcción, con fundamento en una reclamación que dicho contratista ha planteado tener debido al incremento que tuvo el IPC a partir del año 2022 y el impacto que ha tenido esto en los costos de construcción, lo que podría llegar a afectar la continuación de la ejecución del Proyecto. Después de diferentes conversaciones entre el Concesionario y los prestamistas sobre el sustento y alcance de la reclamación y en línea con lo autorizado por el Comité de Inversiones en sesión del 14 de febrero de 2025, se acordó la utilización parcial de un monto contingente considerado desde el cierre financiero, i.e. COP\$24.000 millones, el cual fue pagado al contratista de construcción el 15 de abril de 2025 con la suscripción de una primera acta de pago. Si bien la reclamación total asciende a COP\$147.000 millones, el contratista de construcción y el Concesionario continúan trabajando en un acuerdo transaccional respecto a cualquier reconocimiento adicional, el cual en todo caso, deberá ser aprobado por los prestamistas. El Gestor Profesional actualizará sobre el estado de este asunto en el siguiente informe trimestral.
- Solicitud de autorización de dispensa:** durante el mes de abril de 2025, el Concesionario presentó a los prestamistas una solicitud para que, respecto al desembolso del mes de mayo de 2025, se dispense la condición precedente referente a que el asesor técnico certifique que (i) la totalidad de las unidades funcionales serán terminadas a más tardar en la fecha máxima de

terminación, y (ii) el Proyecto se encuentra en cumplimiento del plan de obras o en su defecto del plan de aceleración; mientras se terminan de surtir los procesos de reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad ante el panel de amigables componedores del contrato de concesión con respecto a la UF1, la UF2 y la UF5 y se modifica el plan de obras conforme los períodos especiales que sean reconocidos. La anterior solicitud fue discutida y aprobada por el Comité de Inversiones en la sesión del 30 de abril de 2025.

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** para el período comprendido entre enero y marzo de 2025 se tienen los siguientes temas socioambientales: (i) se presentaron un total de 329 PQRS¹¹ de las cuales el 76% se cerraron y el 24% se encuentran en proceso de cierre, (ii) ocurrieron 3 accidentes laborales por parte de trabajadores del Concesionario, mientras que el contratista de construcción tuvo 7 accidentes, con índices de severidad de 6,2 y 36,41, respectivamente¹², (iii) para el primer trimestre se reporta un total de 158,14 Ton de CO₂¹³ y se reportó la compra de bonos de carbono equivalentes a 778 TonCO₂eq como compensación a los alcances 1 y 2, y (iv) se han trasladado 97,7% de unidades sociales (US) afectadas (297/304).

2. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

En diciembre se realizó el tercer desembolso de la etapa de construcción por COP\$134.000 millones. A continuación se muestra el detalle de los compromisos y desembolsos a este corte.

Facilidad	Compromisos en Millones	Participación ¹⁴	Desembolso acumulado en Millones
Crédito Bancolombia	COP\$677.000	48,3%	COP\$323.875
Crédito FDN	COP\$550.000	34,5%	COP\$231.212
Crédito Compartimento A	COP\$257.491	16,6%	COP\$110.934 ¹⁵
Crédito Compartimento B	COP\$15.509	0,6%	COP\$3.831 ¹⁶
Total	COP\$1.500.000	100%	COP\$669.852

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

3. AVANCE DE OBRAS:

Con corte al 31 de marzo de 2025, el proyecto evidencia un avance de inversión de 28,4%, lo que representa un incremento de 7% respecto a lo reportado en el anterior trimestre.

Para efectos de comparar el avance frente a lo programado, actualmente el proyecto está en proceso de ajustar el plan de obras vigente de manera que refleje los plazos adicionales derivados del reconocimiento de los EER¹⁷ que han ocasionado los retrasos que hoy se observan y que en su momento generaron la necesidad de definir un plan de aceleración por parte del Ingeniero

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

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

¹³ Norma de Desempeño 3 IFC – Eficiencia de los recursos y prevención de la contaminación.

¹⁴ 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%).

¹⁵ 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 (321.258.409 unidades UVR).

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Eventos eximentes de responsabilidad.

Independiente, el cual no ha podido cumplirse pues no incluye aún los plazos adicionales mencionados.

Aunque ya existen EER reconocidos (intersección Sameco de la UF5), este proceso de ajuste depende de la definición de las diferencias frente a los plazos otorgados por el EER relacionado con las intervenciones de puesta a punto de las UF1, UF2 y UF5, así como otros EER que están en trámite, razón por la cual el Concesionario ha optado por utilizar para efectos de seguimiento el denominado plan *target* que refleja todas estas situaciones, a la espera de contar con todos los reconocimientos solicitados, momento a partir del cual procederá a legalizarlo a través de la modificación del plan de obras contractual y, contando con el cumplimiento del mismo, eliminar el plan de aceleración.

Mientras esto sucede, a continuación se detalla el avance programado según cada uno de estos planes, y frente a estos, la desviación que presenta la ejecución real ejecutada:

UF	Valor EPC	Programado a mar-25 [COP\$ MM]			Real ejecutado a mar-25	
	[COP\$ MM]	Plan de Obras	Plan de Aceleración	Plan <i>Target</i>	[COP\$ MM]	%
Preconst.	36.187	36.187	36.187	36.187	36.187	100%
UF1	299.164	102.513	56.646	34.574	33.700	11,26%
FC1	26.066	0	0	68.518	0	-
UF2	240.163	170.076	129.832	68.459	86.836	36,16%
FC2	38.670	38.670	38.670	17.124	38.214	98,82%
UF3	135.502	79.271	52.666	0	55.412	40,89%
UF4	87.262	26.107	26.107	0	14.955	17,14%
UF5	68.732	13.484	11.986	38.670	0	0
Gestiones	18.253	8.675	6.372	4.367	4.270	23,39%
Proyecto	950.000	474.983	358.464	267.900	269.575	28,38%

UF	Δ a mar-25 [COP\$ MM]		
	Plan de Obras	Plan de Aceleración	Plan <i>Target</i>
Preconst.	0	0	0
UF1	-68.813	-22.946	-874
FC1	0	0	-68.518
UF2	-83.240	-42.996	18.377
FC2	-456	-456	21.090
UF3	-23.859	2.746	55.412
UF4	-11.152	-11.152	14.955
UF5	-13.484	-11.986	-38.670
Gestiones	-4.405	-2.102	-97
Proyecto	-205.409	-88.892	1.675

Como se mencionó antes, frente al plan *target* se observa un avance conforme con lo programado, pero en la mayoría de UF se presentan atrasos respecto al plan de obras y al plan de aceleración¹⁸. Estos retrasos se deben a diversas circunstancias, entre las que se destacan demoras en los trámites ambientales, interferencias sociales y de redes, así como discrepancias técnicas con la interventoría,

¹⁸ 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.

y se discriminan para cada UF como se muestra a continuación.

- **UF1, UF2 y UF5:** los atrasos en estas UF están relacionados con la controversia surgida con la interventoría respecto al alcance de las intervenciones de puesta a punto. Aunque esta situación ya fue resuelta y se viene avanzando en la liberación de los diseños, el proceso generó un impacto en los rendimientos de estas UF. Por tal motivo, el Concesionario tramitó el reconocimiento de un EER cuyo resultado fue parcial y no fue aceptado por el Concesionario (solo otorgó una parte del plazo requerido para la UF2), por lo que está proyectando elevar esta controversia al amigable componedor del contrato de concesión, buscando el reconocimiento del tiempo correspondiente al impacto realmente generado y con alcance sobre las tres UF en cuestión.

Adicionalmente, en la intersección de Sameco (UF5) se han presentado demoras producto de: (i) el retraso en la aprobación de los estudios y diseños para las redes que deben reubicarse en la intersección 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, además de que aún se encuentra pendiente la obtención de la autorización para la disposición de las aguas subterráneas, y (ii) la reubicación de la tubería de gas en un tramo de 1,5 km, para la cual el Concesionario envió hace más de seis meses los planos a Transoccidente y Gases de Occidente, sin haber recibido respuesta hasta la fecha. Esta falta de definición impide continuar con la construcción de dos puentes vehiculares y con las estructuras del paso deprimido en el sector, por lo cual el Concesionario no ha dado inicio la ejecución de estas intervenciones.

- **UF3 y UF4:** los retrasos se han dado debido a bloqueos de la comunidad que está en desacuerdo con el corte de algunos samanes. Esta situación interrumpió temporalmente la posibilidad de ejecutar las actividades de construcción en el sector de Bochalema (UF3) y de Villa Rica (UF4), pero ya se lograron acuerdos que llevaron a superar la interferencia.

Con el fin de recuperar los plazos afectados, el Concesionario ha tramitado los correspondientes EER tal y como se detalla a continuación, pero hasta tanto no sean definidos los EER pendientes es muy probable que los atrasos se sigan incrementando y se mantenga el incumplimiento del plan de obras vigente y del plan de aceleración, razón por la cual se hace también seguimiento frente al mencionado plan *target*, de manera que se pueda reflejar el avance de las obras conforme con la estrategia de ejecución actualizada y la realidad del Proyecto.

Esta estrategia de ejecución actualizada está priorizando la ejecución para anticipar la terminación de las intervenciones en las UF2, UF3 y UF4, lo cual permitiría liberar el 72% de la retribución correspondiente a la etapa de construcción.

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)

Solicitud y Aprobación de EER. (Cont.)

EER	Descripción	Estado
Diferencia en el alcance de puesta a punto UF1, UF2 y UF5	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 124 días, (ii) UF2 204 días, y (iii) UF5 124 días. La ANI reconoció el EER en dos tramos de la UF2. Teniendo en cuenta que esto no es suficiente para mitigar los retrasos generados, el Concesionario convocó al panel de amigables componedores con el fin de que le sea reconocido el período especial para la totalidad de las UF afectadas.	Panel de amigable componedor
Imposibilidad de las 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.	En trámite
Oposición de la comunidad aprovechamiento forestal Villa Rica UF4	Solicitud de un período especial con término indefinido que inicia desde el 30 de agosto de 2024 hasta que puedan reiniciar las actividades. Esta interferencia afecta aproximadamente 7 km del tramo. <u>Período solicitado:</u> indefinido.	En trámite

Con base en lo aquí explicado, el riesgo de incumplimiento del contrato de concesión se mantiene hasta tanto sean reconocidos los EER que restablezcan los plazos perdidos por las interferencias que han afectado las obras y una vez se cuente con estos podrán subsanarse los atrasos evidenciados.

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

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

UF1 – Concreto hidráulico



UF2 – Puesta a punto K0 al K5+429



UF3 – Construcción Av. Bicentenario



UF4 – Fundación puente GLV



UF4 – Obras de protección río Cauca



UF3 – Intersección a desnivel

4. SEGUIMIENTO RIESGO DE DEMORAS:

El seguimiento del riesgo de demoras estará enfocado en las interferencias que las gestiones socioambientales, predial y de redes puedan representar para el avance de la ejecución del Proyecto.

- **Estudios y diseños:** durante el período no hubo avances en la no objeción de los diferentes volúmenes de diseño pero estos no representan interferencias para la ejecución de las obras:

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

- **Gestión ambiental:** a la fecha se cuenta con todos los permisos y licencias ambientales 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 ¹⁹	Licencia Ambiental	Cerradas según Resolución 1957 del 5 de noviembre de 2021 y Resolución 1223 del 19 de septiembre de 2022, respectivamente
UF4	Licencia Ambiental	Otorgada según 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

Aún se encuentra pendiente el pronunciamiento por parte de la ANLA frente a la modificación de la licencia ambiental de la UF3, mientras que ya fueron superados los inconvenientes con la comunidad debido a su oposición frente a la necesidad de talar algunos árboles que cuentan con el correspondiente permiso de aprovechamiento forestal de la autoridad ambiental, lo cual ha permitido reanudar el avance en dichos sectores de las UF3 y UF4.

- **Gestión predial:** a la fecha el Proyecto cuenta con el 99,87% de la disponibilidad de la longitud predial requerida para la construcción tal y como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Longitud requerida (km)	Longitud Disponible (km)	Avance%
1	150,59	150,50	99,94%
2	112,93	112,93	100%
3	18,11	17,80	98,30%
4	15,56	15,59	100,00%
5	11,53	11,49	99,63%
FC1	14,00	14,00	100%
FC2	15,75	15,75	100%
Total	338,47	338,03	99,87%

Durante el período se liberaron 2 km adicionales, pero no se reflejan porcentualmente debido al aumento de la longitud requerida en la UF3 por un ajuste del trazado para la incorporación de obras hidráulicas. Durante el período, se liberaron 16 predios y se adquirieron 35 más, mientras que el número de demandas por expropiación y los avalúos aumentaron a 9 y 31 respectivamente. En la tabla a continuación se muestra el avance en la gestión:

¹⁹ La licencia ambiental obtenida se debe modificar debido a restricciones en el aprovechamiento forestal que afecta el 5% de la longitud de la calzada (11 zonas puntuales incluyendo el puente vehicular sobre el río Jamundí), según lo reportado en el certificado de autorizaciones relevantes. Se aclara que esto no impide el inicio de la construcción de la UF3.

UF	Predios					
	Requeridos ²⁰	Disponibles	Avalúos	Oferta	Expropiación	Adquiridos
UF1	174	132	136	134	4	75
UF2 ²¹	-	-	-	-	-	-
UF3	90	73	59	59	-	12
UF4	31	19	21	19	-	3
UF5	26	24	21	21	-	6
Total	321	248	237	233	4	96

Como se observa en la anterior tabla el número de predios disponibles corresponde al 77%, mientras que la adquisición es del 30%, lo que representa una buena gestión por parte del Concesionario.

Con relación a los predios críticos, se obtuvo el 100% de la longitud predial efectiva de todas las UF como se muestra en la siguiente tabla, teniendo en cuenta que en la UF5 fueron desafectados 2 de los 3 predios requeridos:

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	1	1	100%	0,03	0,03	100%
Total	32²²	30	100%	1,71	1,71	100%

Los predios prioritarios²³ muestran un avance en la UF1 por lo cual esta llega a tener el 100% de la longitud efectiva disponible. El avance se muestra en la siguiente tabla:

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%

La gestión predial está avanzando a un buen ritmo por lo que hasta el momento no se presenta ningún retraso proveniente de esta actividad.

- **Traslado de redes:** con corte a marzo de 2025 se ha avanzado con el traslado del 33% del inventario de redes en la UF4, mientras que para las demás UF no se tiene ningún avance. No obstante lo anterior, a excepción de la demora en el traslado de las redes ubicadas en la intersección Sameco de la UF5, para la cual ya se cuenta con el reconocimiento de dos EER, actualmente las demás no presentan interferencias que puedan afectar el plan de obras.

*Conclusión del Riesgo de Demoras:

A pesar del retraso en el avance de obra, la reorientación de la estrategia de ejecución del

²⁰ Conforme avance el proceso de ejecución, el número de predios requeridos irá teniendo variaciones, debido a la desafectación, agrupación o división de predios.

²¹ Los predios en la UF2 corresponden a cuatro predios de uso público y 12 para la construcción de puentes peatonales.

²² Originalmente se consideraron 2 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).

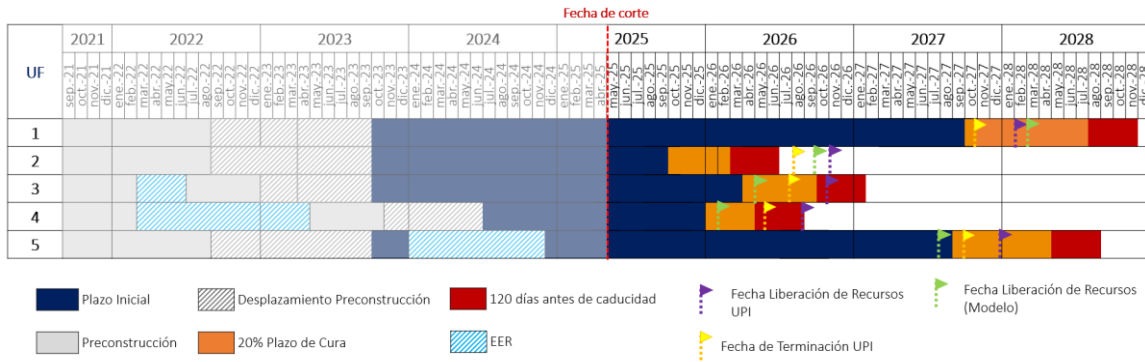
²³ Aquellos que afectan la ruta crítica del cronograma de obras del contrato de construcción.



Concesionario y los EER reconocidos, en el escenario de demoras del Gestor Profesional sólo es necesario ajustar la terminación de la UF5 como se indica a continuación:

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	abr-26	jul-26	oct-26
UF3	abr-26	mar-26	oct-25	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

*En amarillo se indica el desplazamiento de la terminación de la UF5 que anteriormente estaba establecida para oct-26, con liberación de recursos en dic-26.



5. SEGUIMIENTO RIESGOS SOBRECOSTOS:

Para el período se presenta un ajuste al presupuesto estimado para la adquisición predial según lo reportado por la interventoría, mientras que para el traslado de redes se informa acerca de la posibilidad de que se incremente más adelante el presupuesto una vez se avance con las intervenciones en la intersección Sameco. A continuación el detalle de cada riesgo y el saldo actualizado de cada subcuenta:

Riesgo	Valor Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado mar-25	Primer Trimestre (ene-25 – mar-25) ²⁴	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 ²⁵ (94% no habría sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$307.225 millones. Ejecución acumulada por COP\$158.602 millones (tabla 181 informe 43)	Sobrecosto Estimado	-	164.163	OK✓
					ANI - Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	-
					Rutas del Valle	-	60.907 ²⁶	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\$12.206 millones	Sobrecosto Estimado	-	-	OK✓
					ANI - Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	-
					Rutas del Valle	-	-	-

²⁴ Según reporte de interventoría con corte a marzo de 2025 pág. 785

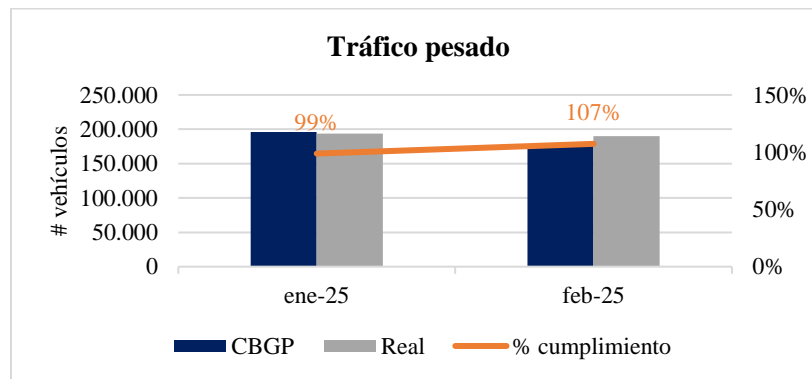
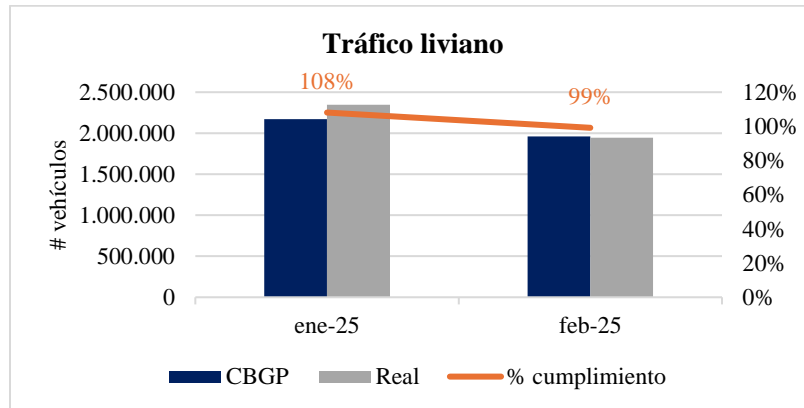
²⁵ Ajustado según reporte de interventoría con corte a marzo de 2025 pág. 784

²⁶ Equivalente al 20% de sobrecosto de la subcuenta predial.

Riesgo	Valor Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado mar-25	Primer Trimestre (ene-25 – mar-25) ²⁴	Sobrecostos según Bandas de Riesgos		Recursos para cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹⁸ MM]				[COP\$ ²⁰¹⁸ MM]			
Redes Probabilidad alta con impacto bajo	48.763	70.128 (144% de sobrecosto)	53.454 (110% de sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$77.583 millones	Sobrecosto Estimado	4.961	21.365 ²⁷	OK✓
						-	8.129	Caso Base
						4.961	13.236	Caso Base

6. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

**Tráfico y recaudo:* el valor garantizado de ingresos por recaudo que se establece en el contrato de concesión mediante la figura de soporte de ingresos²⁸ 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 enero y febrero de 2025, tanto el tráfico liviano como el pesado tuvieron un mejor desempeño frente al proyectado por el Gestor Profesional²⁹ en 3,9% y 2,8% respectivamente, dando como resultado un mejor desempeño del tráfico total de 3,8%.



²⁷ Equivalente al 44% de sobrecosto de la subcuenta redes.

²⁸ 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.

²⁹ Proyección de tráfico actualizada en enero de 2025.

De igual manera, como resultado del mayor tráfico durante enero y febrero el recaudo de peajes fue superior al proyectado en 4,2%³⁰.

**Tarifas de peaje:* como se mencionó en el informe anterior, luego de los ajustes realizados en enero de este año la brecha en la base tarifaria quedó en 1,86%, sin embargo, el 1 de abril se realizó el último ajuste que cierra la brecha tarifaria por indexación de inflación, a diferencia del supuesto del Gestor Profesional que asumía que esta brecha continuaba durante toda la vida del Proyecto. Por este motivo, el Gestor Profesional actualizó las proyecciones de manera que se recibirán compensaciones por menor tarifa de peaje causadas hasta el 31 de marzo de 2025, pues en adelante no hay lugar a estas.

El ajuste de tarifas favorece la temporalidad de los ingresos por recaudo de peaje y el flujo de caja. Ahora bien, con corte al 31 de marzo de 2025, la ANI ha realizado el pago de las compensaciones en la siguiente tabla y quedan dos actas de compensación pendientes correspondientes a los períodos julio-diciembre de 2024 y enero-marzo de 2025 que, según el supuesto del Gestor Profesional de 6 meses de rezago para el pago de estas compensaciones, se proyecta que su pago se realice en junio y diciembre de 2025, respectivamente.

Acta No.	Período	Monto (COP\$ millones)
1	17-ene-2023 a 31-dic-2023	43.658
2	01-ene-2024 a 30-jun-2024	18.299

Con corte al 31 de marzo la subcuenta de riesgo tarifario del fondo de contingencias debería tener aportes por un total de COP₂₀₁₈\$100.900 millones, sin embargo, la ANI sólo ha realizado fondeos por COP₂₀₁₈\$69.700 millones y el saldo es COP\$35.601 millones. Teniendo en cuenta que las tarifas han sido actualizadas y no habrá compensaciones posteriores a las pendientes mencionadas, los recursos en la subcuenta son suficientes para cubrir las obligaciones pendientes de la ANI por este concepto. De igual manera, el Gestor Profesional continuará monitoreando el fondeo de las subcuentas del fondo de contingencias.

7. ANÁLISIS DE FUENTES Y USOS:

Las fuentes y usos que se presentan a continuación incluyen la actualización de las tarifas y el tráfico observado para los primeros dos meses de 2025, así como la actualización de la curva de inversión con el nuevo escenario de demoras del Gestor Profesional, como se presentó en la sección 4. Como resultado se observa (i) una disminución de COP\$184.000 millones de desembolsos de deuda *senior* a raíz del aplanamiento de la curva de inversión³¹ y la utilización de la retribución liberada de las UF2, UF3 y UF4 como fuente para el fondeo de la mayoría de las inversiones de la UF1 y UF5 posteriores a diciembre de 2026, (ii) un aumento en el ingreso por recaudo por la ausencia del rezago en las compensaciones por menores tarifas, y (iii) una disminución del monto de servicio de la deuda y de fondeo de las cuentas de reserva por los menores desembolsos de la deuda. Los menores usos

³⁰ El recaudo tuvo un mejor desempeño respecto al tráfico porque la tarifa real cobrada durante el mes de enero frente a la proyectada por el Gestor Profesional fue distinta debido a que durante este mes se realizaron dos incrementos por inflación (como se mencionó en el informe anterior) por lo que en la primera mitad de enero se cobró una tarifa y en la segunda mitad otra distinta. Aunque el Gestor Profesional contemplaba estos incrementos de tarifa, por la temporalidad en cómo se aplicaron estos ajustes en la realidad se generó que la tarifa efectiva cobrada durante el mes de enero fuera 1,4% mayor a la proyectada por el Gestor Profesional.

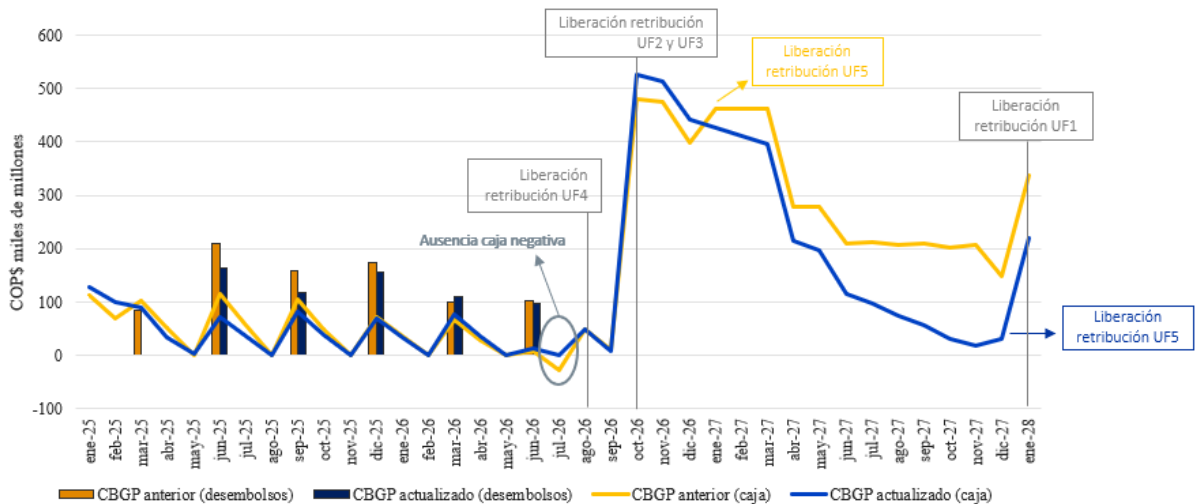
³¹ El aplanamiento de la curva se atribuye al desplazamiento de COP\$205.000 millones que bajo la curva de inversión anterior se ejecutaban entre enero de 2025 y julio de 2026, en su mayoría correspondientes la UF1 y UF5, y en el escenario actualizado se ejecutan entre agosto de 2026 y diciembre de 2027.

mencionados en (ii) y (iii) se traducen en que, a pesar de que la deuda haya disminuido en COP\$184.000 millones, la caja final solo disminuya en COP\$115.000 millones. Además, se aclara que las fuentes y usos se presentan hasta enero de 2028³², 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):

COP\$ 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	1.316	1.500	(184)
Equity	467	467	-
Ingresos por recaudo	1.451	1.445	6
Total	3.234	3.412	(178)
Usos			
Capex	1.139	1.139	(0)
Subcuentas PAR	572	572	-
O&M	615	613	2
Servicio de la deuda	497	543	(47)
Cuentas de reserva	192	211	(19)
Caja Final	220	335	(115)
Total	3.234	3.412	(178)

Como se puede ver de la tabla anterior, las fuentes continúan siendo suficientes para terminar la etapa de construcción y bajo el nuevo plan de ejecución de obras, el Proyecto contaría con COP\$184.000 millones de deuda comprometida y no desembolsada que se podría utilizar para cubrir cualquier eventualidad durante la etapa de construcción sin poner en riesgo la ejecución de las obras. Ahora, para complementar el análisis se agrega una gráfica con el saldo en caja en cada momento durante la etapa de construcción y tres meses después de su terminación:

Saldo en caja final y desembolsos (ene-27 – ene-28)



³² 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.

De la gráfica anterior se puede ver que, con la suavización de la curva de inversión no sólo se realizan menos desembolsos, sino que también se evitaría la materialización del riesgo que había identificado el Gestor Profesional de insuficiencia de fuentes en julio de 2026 mediante una utilización más eficiente de las fuentes del Proyecto (la retribución liberada de las unidades funcionales) durante la etapa de construcción. Asimismo, aunque la caja al final de este período es menor frente al corte anterior, la caja es holgada y su reducción en todo caso es menor a los recursos que se dejan de desembolsar.

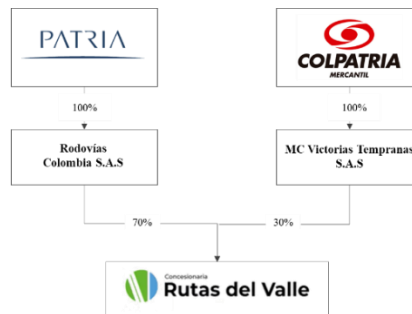
8. COBERTURA ANTE UNA TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO:

A continuación se presenta el cálculo de la fórmula de terminación anticipada del contrato de concesión, recibido del Concesionario en marzo de 2025, el cual arroja una cobertura mínima de la deuda de 1,73x 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	1.118.416
(B) Caja disponible previo al desembolso	89.904
(C) Deuda neta	698.778
(D) = (A+B)/(C) Razón del pago por terminación	1,73x

Cabe anotar que el cálculo del acta semestral del ARh No. 5³³ coincide con el cálculo del componente del ARh de la fórmula del pago por terminación anticipada del modelo actualizado por el Concesionario a diciembre de 2023 (COP\$800.632 millones), siendo inclusive levemente superior al resultado en el modelo financiero de COP\$795.564 millones. Con respecto al acta No. 6, el Concesionario continúa trabajando con la interventoría en la revisión de ésta.

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.³⁴, y Mercantil Colpatría, a través de MC Victorias Tempranas S.A.S., la *holding* de infraestructura del grupo. Sin embargo, Mercantil

³³ Este Proyecto es una APP de 5G que, en la Sección 18.6(b) de su contrato de concesión, incluye un mecanismo para que durante la ejecución del contrato se vaya validando semestralmente el 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, se tengan en cuenta los valores de las certificaciones que cumplan con todo el proceso de validación que trae la sección mencionada para que queden en firme, salvo en casos de nulidad del contrato.

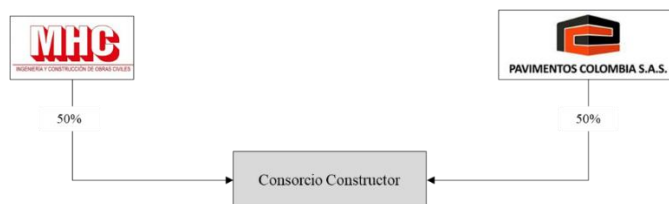
³⁴ Plataforma creada por Patria Inversión para la inversión en carreteras en Colombia.

Colpatria realizó una reorganización corporativa a través de la cual creó el “Fondo de Capital Privado Mercantil Colpatria 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.

9.1. CONTRATISTA DE CONSTRUCCIÓN:

El contratista de construcción 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.



9.1.1. MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES S.A.S.:

MHC se dedica a la construcción de obras de ingeniería civil y explotación de minas, así como a la construcción de presas, carreteras, puentes, túneles, viaductos, aeropuertos, zonas francas, avenidas para transporte masivo, alcantarillado, acueducto, entre otras desde 1975. La compañía ha tenido participación en importantes obras de ingeniería en el país, dentro de las cuales se encuentran entre otros Santa Marta Paraguachón, Bogotá – El Vino, Oriente de Medellín y Valle de Rionegro, Chía – Ramal a Soacha.

Dentro del programa 4G la compañía resultó adjudicataria de tres proyectos de iniciativa pública: Pacífico 3 (26%), Alto Magdalena (30%) y Cartagena Barranquilla (30%). De los tres proyectos (i) Cartagena Barranquilla fue vendido a ISA en octubre de 2020 por un monto total de COP\$500.000 millones aproximadamente y (ii) Pacífico 3 fue vendido a Pátria Inversiones y Mercantil Colpatria en abril de 2025 por un monto de COP\$217.000 millones, transacción que otorgó liquidez para realizar los aportes de *equity* requeridos por el proyecto de iniciativa privada 5G ALO Sur en el que participa con 25%. Adicionalmente participa en el consorcio constructor del Proyecto (50%).

Así mismo, MHC (la “casa matriz”) ejecuta otros proyectos de obra pública y privada bien sea directamente o a través de vehículos como MHC Ingeniería y Construcción de Obras Civiles por lo que el Gestor Profesional no cuenta con la información financiera consolidada.

A cierre de 2024 el activo de la compañía alcanzó COP\$768.528 millones. Dentro del activo las cuentas más importantes, al igual que en períodos anteriores, son las cuentas por cobrar (COP\$398.513 millones) de las cuales el 73,19% se concentra en el largo plazo principalmente con deudores varios y las inversiones en negocios conjuntos (COP\$243.416 millones). En esta última se registra la participación de la compañía en ALMA (COP\$145.773 millones), Pacífico 3 (COP\$83.078 millones) y Devisab (COP\$14.123 millones). La posición de caja de la compañía fue de COP\$88.203 millones con una disminución del 42% respecto al cierre de 2023, movimiento generado principalmente en los portafolios de inversión usados para la operación.

En cuanto al pasivo de la compañía, a cierre del período este alcanzó COP\$455.542 millones, con

una disminución del 10,54% respecto al cierre del año anterior. Dentro del pasivo COP\$271.002 millones corresponden a obligaciones financieras, 96% de largo plazo y de los cuales COP\$105.248 millones corresponden a créditos de fiducia del proyecto Alto Magdalena. COP\$56.882 millones corresponden a cuentas por pagar a la casa matriz, los cuales a cierre del año tuvieron una disminución del 23% respecto al cierre del año anterior. Estos créditos corresponden a los créditos subordinados otorgados por MHC persona natural para las concesiones mencionadas. Con la venta del proyecto Pacífico 3 mencionada anteriormente, en los estados financieros a cierre del primer semestre de 2025 se verá una disminución en esta cuenta.

El patrimonio de la compañía a cierre del año es de COP\$312.986 millones. En cuanto al estado de resultados, los ingresos de MHC (COP\$56.110 millones) presentan un incremento del 21,4% respecto al año anterior, con un aumento del 50,2% en los ingresos de fiducias y del 69,8% en los ingresos por método de participación. En el Anexo A se presenta un resumen de las principales cifras separadas de la compañía.

9.1.2. PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S.

Pavcol cuenta con más de 52 años de experiencia en la construcción y rehabilitación de proyectos de infraestructura en el país. Cuenta con cuatro líneas de negocio: (i) explotación y suministro de materiales pétreos, (ii) laboratorio de agregados, mezclas asfálticas y concretos, (iii) producción y suministro de mezclas asfálticas, (iv) diseño y construcción de obras de infraestructura de transporte, y (v) estructuración, financiación, construcción y operación de concesiones. Dentro de las líneas de negocio de la compañía, resulta relevante mencionar que una de sus tres plantas de producción de asfalto se encuentra ubicada en Buga, Valle del Cauca, cuya ubicación resulta estratégica de cara a la ejecución del Proyecto.

Dentro de su experiencia, cuenta con la construcción y rehabilitación de más de 3.500 km. Su trayectoria ha estado más concentrada en la construcción de proyectos que en la estructuración y operación de concesiones. En esta última actualmente cuentan con cinco concesiones viales, cuatro en Colombia (en las que se encuentran Devisab, Concesión Sabana de Occidente, ALMA y ALO Sur) y una en Perú (Ilo Tacna – Perú, Covinca). Adicionalmente, resulta relevante resaltar la experiencia del ejecutor en la zona, no sólo por su participación en la ejecución del contrato anterior de Malla Vial del Cauca³⁵, sino también por la ubicación de una de sus plantas de asfalto.

En cuanto a los resultados de la compañía a cierre 2024 el activo fue de COP\$1,24 billones con una disminución del 15,6% respecto al año anterior. Esta disminución se presentó principalmente en el activo no corriente (-23,4%) en las cuentas por cobrar comerciales a vinculadas dada la consolidación por COP\$341.229 millones de la cuenta por cobrar como participación en el balance del consorcio Avenida 68 y evitar duplicidad de partidas. El activo se encuentra concentrado principalmente en el activo no corriente (COP\$763.843 millones) en el cual la cuenta más importante son las inversiones registradas por COP\$501.112 millones, dentro de las cuales se destaca la participación en el proyecto 5G ALO Sur (25%) por COP\$163.957 millones, la participación en el proyecto 4G Alto Magdalena (30%) por COP\$145.773 millones, Covinca (76,6%) por COP\$100.113 millones y el Fideicomiso Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca (26,6%) por COP\$270 millones. Esta última inversión presenta una disminución del valor del 81% dado que el patrimonio autónomo entregó a cada fideicomitente su participación en el costo del activo intangible. Por otra parte, la compañía presenta un saldo en caja de COP\$21.579 millones el cual disminuyó en un 63,3% respecto al cierre del año

³⁵ Concesión anterior ejecutada en conjunto con Carlos Solarte. La diferencia respecto al Proyecto son las UF3 y UF4 que son nuevas.

anterior, movimiento observado en los recursos en bancos en moneda local, extranjera e inversiones de fiducias.

El pasivo de la compañía a cierre del año fue de COP\$728.974 millones una disminución del 21,8% respecto al año anterior. Esta caída se da principalmente en el pasivo no corriente (-36,4%) con una disminución del 38% en la cuenta otros pasivos financieros acreedores varios relacionado nuevamente con la consolidación de la cuenta por cobrar al consorcio Avenida 68 como participación en el balance del consorcio. Las obligaciones financieras de la compañía a cierre de año alcanzaron COP\$283.902 millones principalmente con bancos nacionales compañías de financiamiento comercial con 29 contratos de leasing.

El patrimonio de la compañía es de COP\$512.655 millones. Respecto al estado de resultados, la principal fuente de ingresos de la compañía fueron los contratos de construcción; sin embargo, los ingresos totales presentaron una disminución del 17,4% respecto al cierre de 2023, variación dada en este mismo rubro. Los otros ingresos de la compañía, generados principalmente por los diversos consorcios que participa presentaron una disminución del 62,5%. La utilidad neta de la compañía a cierre de año fue de COP\$38.710 millones, con una caída del 26,9% respecto a 2023.

Respecto al *backlog*, a cierre del mes de noviembre de 2024 este alcanzó COP\$1,2 billones. Este se encuentra concentrado 33,86% en el Proyecto, 28,44% en proyectos del IDU, 26,9% en el proyecto ALO Sur, 1,9% en Devisab y 1,4% en el proyecto Sabana de Occidente. En el Anexo B se presenta un resumen de las principales cifras separadas de la compañía.

10. CONCLUSIONES:

- El Concesionario ha propuesto un plan *target* con el fin de reflejar los EER reconocidos y en curso, el cual permite comparar el avance de las obras frente a un programa que 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.
- Con la actualización de la curva de inversión siguiendo el nuevo enfoque del plan de obras, el Proyecto lograría eficiencias en la utilización de las fuentes durante la etapa de construcción mitigando el riesgo de insuficiencia temporal de recursos que se señaló en el corte anterior.

ANEXO A – RESUMEN SITUACIÓN FINANCIERA MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES S.A.S.

<i>COP MM</i>	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación 2024 vs. 2023
Activo	313.194	448.390	550.109	603.747	697.121	708.530	749.764	803.041	768.528	-4,30%
Activos Corrientes	94.920	153.808	283.727	300.706	301.726	262.268	247.649	279.671	217.294	-22,30%
Activos No Corrientes	218.274	294.582	266.382	303.041	395.395	446.262	502.115	523.370	551.234	5,32%
Pasivo	295.363	382.592	339.095	355.555	444.098	465.936	475.390	509.226	455.543	-10,54%
Pasivos Corrientes	84.480	230.460	165.060	181.699	259.532	112.112	123.921	152.237	100.467	-34,01%
Obligaciones Financieras	49	553	1.099	1.473	9.495	11.878	12.526	12.311	11.021	-10,47%
Pasivos No Corrientes	210.883	152.132	174.035	173.856	184.566	353.824	351.469	356.989	355.075	-0,54%
Obligaciones Financieras	219	4.976	25.259	24.483	36.696	202.253	246.558	253.562	259.981	2,53%
Patrimonio	17.831	65.798	211.014	248.192	253.023	242.594	274.374	293.814	312.986	6,52%
Ingresos Operacionales	59.734	153.978	145.876	74.829	73.741	56.598	67.676	46.236	56.110	21,35%
Costos Operacionales	36.700	98.643	59.297	35.006	37.514	43.377	31.586	32.724	35.476	8,41%
Utilidad Bruta	23.034	55.335	86.579	39.823	36.227	13.221	36.089	13.512	20.633	52,70%
Utilidad Operacional	22.997	55.168	86.226	39.142	34.812	11.584	34.911	11.647	18.963	62,81%
Gastos Financieros	-	2.316	1.104	1.997	1.515	1.524	9.591	10.267	(11.603)	-213,01%
Utilidad Antes de Impuestos	21.738	52.906	85.086	34.423	36.221	10.766	30.581	30.447	29.995	-1,49%
Gastos por Impuestos	2.713	6.939	7.293	3.379	4.785	1.461	(1.138)	11.019	4.646	-57,83%
Utilidad Neta	19.025	45.967	77.793	31.044	31.436	9.305	31.719	19.428	25.348	30,48%
EBITDA	22.997	55.168	86.226	39.142	34.812	11.584	34.911	11.647	18.963	62,81%
Endeudamiento	94,3%	85,3%	61,6%	58,9%	63,7%	65,8%	63,4%	63,4%	59,3%	-6,52%
Pasivo / Patrimonio	1656,4%	581,5%	160,7%	143,3%	175,5%	192,1%	173,3%	173,3%	145,5%	-16,02%
Margen EBITDA	129,0%	83,8%	40,9%	15,8%	13,8%	4,8%	12,7%	4,0%	6,1%	52,84%
Margen neto	106,7%	69,9%	36,9%	12,5%	12,4%	3,8%	11,6%	6,6%	8,1%	22,48%
ROE	106,7%	69,9%	36,9%	12,5%	12,4%	3,8%	11,6%	6,6%	8,1%	22,48%
ROA	6,1%	10,3%	14,1%	5,1%	4,5%	1,3%	4,2%	2,4%	3,3%	36,33%

ANEXO B – RESUMEN SITUACIÓN FINANCIERA PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S.

<i>COP MM</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación 2024 vs. 2023
Activo	1.066.497	1.101.463	1.099.678	1.185.909	1.296.204	1.471.191	1.241.630	-15,60%
Activos Corrientes	173.941	207.429	315.071	441.346	469.575	455.650	477.787	4,86%
Activos No Corrientes	892.557	894.034	784.607	744.563	826.629	1.015.540	763.843	-24,78%
Pasivo	544.865	518.886	511.692	593.480	770.973	931.838	728.974	-21,77%
Pasivos Corrientes	52.070	57.407	62.903	96.039	206.322	207.271	268.415	29,50%
Obligaciones Financieras	8.662	17.016	33.077	21.141	96.305	76.809	113.770	48,12%
Pasivos No Corrientes	492.795	461.479	448.789	497.441	564.652	724.567	460.560	-36,44%
Obligaciones Financieras	181.276	184.628	182.458	179.038	255.211	195.509	170.133	-12,98%
Patrimonio	521.633	582.577	587.986	592.429	525.231	539.353	512.655	-4,95%
Ingresos Operacionales	277.894	254.178	167.909	159.860	252.678	437.818	361.671	-17,39%
Costos Operacionales	(180.668)	(185.715)	(123.472)	(105.435)	(168.463)	(292.687)	(304.703)	4,11%
Utilidad Bruta	97.226	68.463	44.481	54.426	84.215	145.130	56.968	-60,75%
Utilidad Operacional	46.705	65.580	23.451	28.707	44.524	167.528	35.897	-78,57%
Gastos Financieros	(27.832)	(29.150)	(24.490)	(23.641)	(55.045)	(67.134)	(59.664)	-11,13%
Utilidad Antes de Impuestos	27.706	45.006	5.735	22.609	44.272	62.427	32.240	-48,36%
Gasto (o ingreso) por Impuestos	629	5.854	3.420	7.900	(4.309)	(9.468)	6.470	-168,34%
Utilidad Neta	28.336	50.860	9.155	30.509	39.964	52.959	38.711	-26,90%
EBITDA	47.424	66.226	24.026	29.266	45.095	170.421	35.897	-78,94%
Endeudamiento	51%	47%	47%	50%	59%	63%	59%	-7,31%
Pasivo / Patrimonio	104%	89%	87%	100%	147%	173%	142%	-17,70%
Margen EBITDA	9%	11%	4%	5%	9%	32%	7%	-77,84%
Margen neto	5%	9%	2%	5%	8%	10%	8%	-23,10%
ROE	5%	9%	2%	5%	8%	10%	8%	-23,10%
ROA	3%	5%	1%	3%	3%	4%	3%	-13,39%