

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 13
ACCESOS CALI - PALMIRA | RUTAS DEL VALLE
PERÍODO A CORTE 30 DE SEPTIEMBRE 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 ingresos ³	37,82%	26,76%	14,83%		11,38%	9,21%		
Fecha de Acta de Terminación de UF	-	-	-		-	-		
Avance Físico de Obras ⁴	39,17% (+5,41% en el trimestre)							
Avance de Inversión de Obras ⁵	44,1% (+10,4% en el trimestre)							
Peajes Existentes ⁶	Mediacanoa	Cerrito	Paso de la Torre		Roza			
	Cencar	Estambul	CIAT		Villa Rica			
Licencias y/o Permisos Ambientales	100%							
Disponibilidad Predial	99,99 % (+0,12 en el trimestre) ⁷							
Adquisición Predial	35,4% (+6,9 en el trimestre) ⁸							
Recursos para Sobrecostos PAR	OK✓							
TPD Real / TPD Caso Base GP ⁹	+5,7%							
Ingreso Real / Ingreso Caso Base GP ¹⁰	+6,3%							
Cobertura FTA ≥ 1,2x	1,53x							
% Deuda Desembolsada	79,5% de COP\$1,5 billones							

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información suministrada por el interventor y el ingeniero independiente (técnico y socioambiental) (el “Ingeniero Independiente”) con corte al 30 de septiembre 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. 49 con corte a septiembre de 2025, pág. 198.

⁵ Según reporte de monitoreo de construcción No. 12 del Ingeniero Independiente con corte a septiembre de 2025, tabla 4.

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

⁷ 337,91 km disponibles de 337,95 km requeridos incluyendo la longitud necesaria para las vías denominadas factor de calidad 1 y 2, según tabla 9, pág. 13 del reporte de monitoreo de construcción No. 12 del Ingeniero Independiente con corte a septiembre de 2025.

⁸ Según tabla 15 del reporte de monitoreo de construcción No. 12 del Ingeniero Independiente con corte a septiembre de 2025 (136 predios adquiridos de 384 requeridos).

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

¹⁰ Ibidem.

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

- **Tráfico y recaudo:** durante el 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 5,4% y 8,3%, respectivamente. El recaudo real frente a la proyección del Gestor Profesional fue superior en un 6,3% 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. Con respecto a las compensaciones por menor recaudo derivadas de las menores tarifas establecidas por el decreto 050, en octubre la ANI pago el acta No. 9 correspondiente a la última acta de compensación por este concepto. En la medida que las tarifas continúen siendo actualizadas según las disposiciones del contrato de concesión, no habría lugar a compensaciones adicionales en adelante.
- **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 septiembre de 2025, el Concesionario y la interventoría suscribieron las actas No. 6 y 7 correspondientes a los semestres I y II de 2024, el acta No. 8 fue radicada por el Concesionario y se encuentra bajo revisión de la interventoría. El valor acumulado del ARh en las actas suscritas a la fecha es de COP\$1,095 billones.
- **Solicitudes de autorización del Comité de Inversiones:** durante el período de reporte, se analizaron y/o materializaron distintas solicitudes de autorización presentadas por el Concesionario a los prestamistas, que consistieron en: (i) el reconocimiento de ciertos pagos al contratista de construcción, (ii) la modificación del cronograma de obras y del plan de obras del Proyecto bajo el contrato de construcción para incluir las variaciones derivadas de los efectos de los eventos eximentes de responsabilidad (“EER”), y (iii) el pago de anticipos a proveedores contra la entrega de pólizas de buen manejo. Estas solicitudes serán explicadas con mayor detalle en el numeral 10 de este documento.
- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** para el período comprendido entre julio y septiembre de 2025 se tienen los siguientes temas socioambientales: (i) el Proyecto cuenta con 2.672 personas vinculadas de las cuales el 66% pertenecen al área de influencia directa del Proyecto (AID), el 18% corresponde a mano de obra femenina y el 71% a mano de obra no calificada (MONC), (ii) se recibieron 295 PQRs¹¹ de las cuales el 78% se cerraron y el 22% 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 cuatro accidentes laborales de trabajadores del Concesionario, mientras que se presentaron 34 accidentes relacionados con el contratista de construcción, con índices de severidad de 8,08 y 11,73, respectivamente¹². Es importante mencionar que los incidentes fueron catalogados como leves o moderados sin presentarse fatalidades y que el Concesionario se encuentra implementando medidas para reducir el número de accidentes en los próximos

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

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

períodos, (iv) en cuanto a emisiones GEI¹³ en el 2025 el Concesionario reportó las siguientes emisiones: 527,7 Ton de CO₂eq¹⁴ para el alcance 1, 271,2 Ton de CO₂eq para el alcance 2 y 8.922 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 85,2% de unidades sociales (US) afectadas hasta la fecha (323/382)¹⁵.

2. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

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

Facilidad	Compromisos en Millones	Participación ¹⁶	Desembolso acumulado en Millones
Crédito Bancolombia	COP\$677.000	45,1%	576.747
Crédito FDN	COP\$550.000	36,7%	411.735
Crédito Compartimento A	COP\$252.853 ¹⁷	16,9%	188.926
Crédito Compartimento B	COP\$20.147 ¹⁸	1,3%	15.444
Total	COP\$1.500.000	100%	1.192.852

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

3. AVANCE DE OBRAS:

▪ *Contrato de construcción*

Con corte a septiembre de 2025, el Proyecto reporta un avance de inversión del 44,1%, en cuanto a las obras ejecutadas por el contratista de construcción, lo que representa un incremento del 10% respecto al trimestre anterior. Nuevamente, y como en el informe pasado, 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 ha mencionado, 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, a fin de reflejar y legalizar bajo el contrato de concesión los atrasos observados. Durante el período se obtuvo el reconocimiento del EER solicitado en la UF2, relacionado con la diferencia en el alcance de puesta

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 período anterior, se avanzó en 26 US adicionales; adicionalmente, en el período también se incrementó el número total de US identificadas en el Proyecto.

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 (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%). Se ajusta la tabla para reflejar la participación de cada entidad sobre la totalidad del crédito y no únicamente sobre el tramo A como se presentaba en el corte anterior.

¹⁷ Se ajusta respecto al corte anterior para reflejar la cesión realizada en junio de 2024 del Compartimento A al B.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Eventos eximentes de responsabilidad.

a punto entre la interventoría y el Concesionario, con lo cual se extendería la fecha para la terminación de estos tramos hasta el 12 de febrero de 2026.

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

Mientras este ajuste del plan de obras sucede, el Concesionario ha optado por utilizar para efectos de seguimiento el denominado *plan target actualizado*²⁰ que refleja todas las situaciones ocurridas en el Proyecto y prioriza la ejecución de las intervenciones en las UF2, UF3 y UF4, lo cual permitiría

²⁰ Plan *target* actualizado presentado por el Concesionario en agosto de 2025.

liberar el 72% de la retribución correspondiente a la etapa de construcción. A continuación, se detalla el avance programado según cada uno de los planes –plan de obras vigente, plan de aceleración²¹, *plan target actualizado*– y frente a estos, la desviación que presenta la ejecución real ejecutada:

UF	Valor EPC	Programado a sep-25 [COPS MM]			Real ejecutado a sep-25	
	[COPS MM]	Plan de Obras	Plan de Aceleración	Plan Target actualizado	[COPS MM]	%
Preconst.	36.187	36.187	36.187	36.187	36.187	100,0%
UF1	299.164	137.309	70.501	45.186	43.987	14,7%
FC1	26.066	0	0	0	0	0,0%
UF2	240.163	240.163	240.163	142.853	153.939	64,1%
FC2	38.670	38.670	38.670	38.670	38.602	99,8%
UF3	135.502	115.361	84.641	109.553	102.887	75,9%
UF4	87.262	64.886	64.886	43.664	36.057	41,3%
UF5	68.732	21.221	22.589	0	0	0,0%
Gestiones	18.253	12.633	10.623	7.569	7.689	42,1%
Proyecto	950.000	666.430	568.260	423.682	419.349	44,14%

UF	Δ a sep-25 [COPS MM]		
	Plan de Obras	Plan de Aceleración	Plan Target actualizado
Preconst.	0	0	0
UF1	-93.322	-26.514	-1.199
FC1	0	0	0
UF2	-86.224	-86.224	11.086
FC2	-68	-68	-68
UF3	-12.473	18.246	-6.665
UF4	-28.829	-28.829	-7.607
UF5	-21.221	-22.589	0
Gestiones	-4.944	-2.934	120
Proyecto	-247.081	-148.911	-4.333

Como se evidencia, en la mayoría de UF se presentan atrasos con respecto a lo programado en el plan de obras, plan de aceleración y *plan target actualizado*. 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 actualizando el plan de obras vigente.

Actualización ejecución de las Obras.

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

²¹ 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.

Actualización ejecución de las Obras. (Cont.)

Por otra parte, tal y como se mencionó en el informe anterior, en la intersección de Sameco (UF5) persisten demoras asociadas al traslado de redes. En relación con los permisos de ocupación de cauce, durante el período el DAGMA aprobó el plan de manejo de aguas subterráneas, eliminando así la interferencia previamente señalada por el Concesionario y habilitando la ejecución de las actividades programadas en este sector. No obstante, aún continúa pendiente la reubicación de 1,5 km de tubería de gas a la espera de la respuesta por parte de Gases de Occidente; esto ha impedido el inicio de la construcción de dos puentes vehiculares y del paso deprimido en la intersección. Adicionalmente, continúa en trámite el EER solicitado por el Concesionario para el reconocimiento de estas demoras, el cual, según el Concesionario se encuentra en borrador con la ANI.

- **UF2:** el 24 de octubre de 2025 se obtuvo el reconocimiento del EER relacionado con la diferencia de criterios de puesta a punto, con lo cual se extiende la fecha para la entrega de estos sectores de puesta a punto hasta febrero de 2025. De esta manera, el Concesionario se encuentra avanzando en la ejecución de las obras en esta UF con el fin de lograr la suscripción de un acta de terminación parcial entre noviembre y diciembre de 2025 (tramos no afectados por EER) y un acta total en febrero de 2026 (tramos de puesta a punto).

Por otra parte, la Variante el Bolo y la intersección La Herradura no han sido anexadas al Proyecto dentro de los plazos establecidos en el contrato de concesión (fecha máxima: 16 de abril de 2025). En consecuencia, el Concesionario informó esta situación a la entidad mediante diversas comunicaciones y realizó un giro a la subcuenta de excedentes ANI asociado con la no incorporación de estos sectores al Proyecto. A la fecha se continúa a la espera de la respuesta por parte de la entidad.

- **FC2:** el 17 de julio de 2025 fue puesta a disposición de la interventoría, una vez este sector cuente con acta de terminación entrará en periodo de reversión pues será operada y mantenida por el municipio.
- **UF3:** los retrasos en el período están relacionados principalmente con la actividad de conformación de terraplenes en los puentes K2+600, Río Jamundí K9+600 y Zajón Potrerillos K12+000, donde fue necesario implementar un proceso constructivo distinto al inicialmente previsto, lo que afectó el ritmo de ejecución programado.
- **UF4:** actualmente los atrasos se originan principalmente por las modificaciones que deben realizarse en los sectores en donde se encuentran las medidas de movilidad derivadas de las consultas previas (en donde se contempla la construcción de rotondas destinadas a mejorar la movilidad de las comunidades aledañas). Estos ajustes afectan aproximadamente 2.040 m del trazado, en los sectores de: (i) El Chorrito, (ii) La Virgen y (iii) La Bolsa.

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



UF1 – Cerrito-Buga



UF1 – Construcción Intersección Versalles



UF2 – Candelaria-Palmira



UF3 – Intersección Puerto Tejada



UF4 – Bonanza Segunda Calzada



UF4 – Puente sobre el Río Cauca

▪ *Concesionari*

En cuanto a las actividades excluidas del alcance del contrato de construcción, y que por tanto son responsabilidad del Concesionario²², a la fecha se han ejecutado COP\$32.928 millones (33% del valor total), lo que representa un atraso del 23,9% con respecto a lo programado, como se detalla a continuación.

Ítem	Valor Total [COP\$ millones]	Programado a sep-25 [COP\$ millones]	Real ejecutado a sep-25	
			COP\$ millones	%
Obra Civil	14.280	8.717	4.259	12,08%
Otro Capex	41.470	15.937	4.491	6,53%
Gestiones ²³	29.484	23.932	18.425	56,13%
Contingencias ²⁴	15.522	8.449	5.753	35,17%
Total (Constantes 2020)	100.756	57.035	32.928	26,25%

Adicionalmente, el valor estimado de los anticipos asciende a COP\$42.439 millones, de los cuales se han pagado/entregado aproximadamente COP\$21.799 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 (COP\$31.500 millones).

4. SEGUIMIENTO GESTIONES PREDIALES, SOCIOAMBIENTALES Y DE REDES:

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

- *Estudios y diseños:* no hubo avances en la no objeción de los diferentes volúmenes de diseño en el período de reporte.

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

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

²² 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.

²³ Estas gestiones corresponden a aquellas prediales, ambientales y sociales excluidas del contrato de construcción (tal y como la conformación y contratación del equipo predial, estudio de títulos, costos de escrituración, entre otros). La diferencia entre el avance programado y ejecutado se explica principalmente por (i) optimizaciones en el presupuesto destinado al equipo predial y (ii) un ritmo de adquisición predial inferior al inicialmente previsto, lo que se traduce en menores costos de escrituración. No obstante, este atraso no afecta el progreso de las obras, dado que a la fecha se dispone del 99,99% de la longitud predial requerida para su ejecución.

²⁴ Contingencias asociadas a las gestiones prediales, ambientales, sociales y de consultas previas. El valor total corresponde a una provisión destinada a cubrir posibles costos adicionales que puedan surgir por este tipo de gestiones durante el desarrollo del Proyecto, en donde la mayor parte del presupuesto (COP\$10.000 millones²⁰²⁰) se relaciona con consultas previas adicionales que puedan requerirse en el Proyecto.

- **Gestión ambiental:** 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

El Concesionario solicitó durante el período la aclaración y/o corrección de la resolución de modificación de la licencia ambiental correspondiente a la UF3. Este requerimiento se refiere exclusivamente a ajustes de forma, sin implicaciones materiales, por lo que no genera afectaciones a la licencia vigente ni a la finalización de las obras en esta UF.

Adicionalmente, el DAGMA resolvió el recurso de reposición interpuesto por el Concesionario, aprobando las acciones planteadas dentro del Plan de Manejo de Afloramiento de Aguas Subterráneas en Obra Civil²⁵. Con esta decisión se elimina la interferencia previamente señalada por el Concesionario en la intersección de Sameco en la UF5, permitiendo la ejecución de las obras programadas en este sector por este concepto.

- **Gestión predial:** el Proyecto cuenta con el 99,99% de la disponibilidad de la longitud predial requerida para la construcción y un avance en la adquisición predial del 35%. En el período disminuyó el requerimiento predial en cinco predios debido a una desafectación predial y verificación de coordenadas. Adicionalmente, se liberaron 53 predios y adquirieron 25, como se detalla en la siguiente tabla:

UF	Longitud efectiva para construcción			Predios					
	Requerida (km)	Disponible (km)	Avance (%)	Requeridos ²⁶	Disponibles	Avalúos	Oferta	Expropiación	Adquiridos
UF1	150,59	150,59	100%	199	149	154	154	-	91
UF2 ²⁷	112,93	112,93	100%	18	16	2	2	-	-
UF3 ²⁸	17,59	17,59	100%	102	99	68	66	-	24
UF4	15,56	15,56	100%	33	32	31	31	-	11
UF5	11,53	11,49	99,63%	32	25	23	23	-	10

²⁵ El DAGMA concluye que las aguas subterráneas que afloran durante la construcción deberán ser vertidas sin ningún tipo de tratamiento al río Cauca para garantizar la calidad del agua de esta fuente receptora.

²⁶ Conforme avance el proceso de ejecución, el número de predios requeridos irá teniendo variaciones, debido a la desafectación, agrupación o división de predios.

²⁷ Los predios en la UF2 corresponden a predios de uso público y para la construcción de puentes peatonales.

²⁸ 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.

UF	Longitud efectiva para construcción			Predios					
	Requerida (km)	Disponible (km)	Avance (%)	Requeridos ²⁶	Disponibles	Avalúos	Oferta	Expropiación	Adquiridos
FC1	14,00	14,00	100%	-	-	-	-	-	-
FC2	15,75	15,75	100%	-	-	-	-	-	-
Total	337,95	337,91	99,99%	384	321	278	276	-	136

Por otra parte, en el período se alcanzó el 100% de la longitud efectiva disponible de los predios prioritarios²⁹, de manera que, a la fecha se cuenta con la totalidad de predios críticos y prioritarios requeridos. A continuación, se presenta un resumen de esta gestión:

UF	Predios críticos	Disponibilidad Predial		Longitud Efectiva Disponible		
		Und.	%	Total [km]	Disponible [km]	%
UF1	27	27	100%	0,25	0,25	100%
UF4	2	2	100%	1,43	1,43	100%
UF5	1	1	100%	0,03	0,03	100%
Total	32³⁰	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	9	100%	3,40	3,40	100%
Total	33³¹	31	94%	4,48	4,48	100%

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

- **Traslado de redes:** con corte a septiembre de 2025, se evidencian avances en las actividades de traslado de redes, alcanzando un 4% en la UF1, un 75% en la UF3 y un 96% en la UF4. Durante el período, el mayor progreso se concentró en el traslado de redes de telecomunicaciones en la UF3 y en las de acueducto y alcantarillado en la UF4. El detalle del avance por UF se presenta a continuación.

Tipo de red	Avance traslado de redes (%)				
	UF1	UF2	UF3	UF4	UF5
Energía	0%	-	68%	97%	0%
Telecomunicación	0%	-	83%	-	0%
Gas	9%	-	-	100%	0%
Acueducto y Alcantarillado	21%	-	78%	84%	0%
Total	4%	-	75%	96%	0%

A la fecha el Gestor Profesional no prevé interferencias relevantes que puedan afectar el desarrollo de las obras, salvo en la UF5 (intersección Sameco), donde existen dos EER que amparan las demoras asociadas al traslado de las redes de gas (uno aprobado y el otro en

²⁹ Aquellos que afectan la ruta crítica del cronograma de obras del contrato de construcción.

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

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



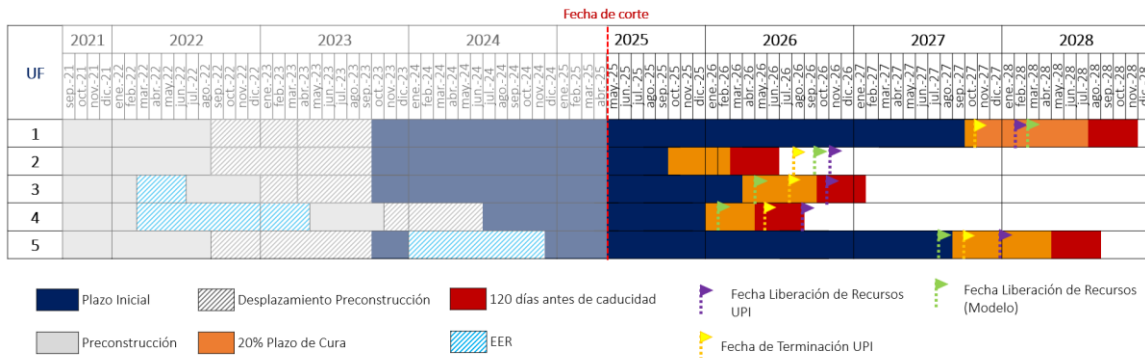
trámite³²).

No obstante lo anterior, es necesario priorizar las intervenciones previstas sobre las redes de gas en la UF1, que registran 9% 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, y considerando que el ritmo de ejecución se mantiene por encima de lo proyectado por el Gestor Profesional, se conserva el supuesto de cronograma tal y como se evidencia 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	feb-26 ³³	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 Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos, durante el período se modificó el valor estimado de los presupuestos para la adquisición predial y para el traslado de redes.

Con respecto a la disminución en la estimación de la subcuenta predial, ésta obedece al avance en esta gestión y a la actualización del valor faltante por ejecutar. Por otro lado, el aumento en el valor estimado del traslado de redes obedece, tal y como se anticipó en el informe del trimestre anterior, al nivel de intervenciones que deben llevarse a cabo en la intersección Sameco y que se estiman que superen el valor de la subcuenta. A continuación, se presenta el cuadro de seguimiento con

³² De acuerdo con la información suministrado por el Concesionario, el EER asociado a los retrasos derivados de la falta de respuesta de las empresas prestadoras de servicios públicos Transoccidente y Gases de Occidente -requisito para poder avanzar con algunas obras de la intersección- se encuentra actualmente en borrador con la ANI. En este sentido, se prevé que su aprobación tenga lugar en los próximos meses.

³³ Entrega parcial del 60% en octubre de 2025 y entrega total en febrero de 2026.

información sobre el estado y probabilidad de materializarse el riesgo en cada rubro.

Riesgo	Valor Subcuenta	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado sep-25	Segundo Trimestre (jul-25 – sep-25) ³⁴	Sobrecostos según Bandas de Riesgos		Recursos disponibles para cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹⁸ MM]				[COP\$ ²⁰¹⁸ MM]			
Predios Probabilidad alta con impacto bajo	304.535	365.442 (120% de sobrecosto)	186.596 ³⁵ (61% del valor de la subcuenta, no habría sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$295.724 millones. Ejecución acumulada por COP\$182.449 millones ³⁶	Sobrecosto Estimado	-	227.183	OK✓
					 ANI Agende Nacional de Infraestructura	-	166.276	Plan de Aportes Vigente
					 Rutas del Valle	-	60.907 ³⁷	Caso Base
Ambiental Probabilidad alta con impacto bajo	7.902	7.902 (100% del valor de la subcuenta, no habría sobrecosto)	3.120 (38% del valor de la subcuenta, no habría sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$12.941 millones. Ejecución acumulada por COP\$0 ³⁸	Sobrecosto Estimado	-	-	OK✓
					 ANI Agende Nacional de Infraestructura	-	-	-
					 Rutas del Valle	-	-	-
Redes Probabilidad alta con impacto bajo	48.763	70.128 (144% de sobrecosto)	141.146 (289% de sobrecosto)	Saldo actualizado de la subcuenta COP\$74.600 millones. Ejecución acumulada por COP\$6.216 millones ³⁹	Sobrecosto Estimado	92.382	53.161	-
					 ANI Agende Nacional de Infraestructura	70.926	31.696	Plan de Aportes Vigente
					 Rutas del Valle	21.465	21.465 ⁴⁰	Caso Base

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

Subcuenta/Riesgo	Sobrecosto ANI Estimado [COP\$ ²⁰¹⁸ MM]	Plan de Aportes Vigente [COP\$ ²⁰¹⁸ MM]	Saldo en el Fondo de Contingencias [MM corrientes]
Predios	-	166.276	278.726
Ambiental	-	-	-
Redes	70.920	31.696	45.445
Total	70.920	197.972	324.171

6. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

*Tráfico y recaudo: el valor mínimo de ingresos por recaudo que se establece en el contrato de

³⁴ Valores en corrientes.

³⁵ Según reporte de interventoría No. 49 con corte a septiembre de 2025, pág. 921.

³⁶ Según reporte de interventoría informe financiero No. 49 con corte a septiembre de 2025, pág. 34.

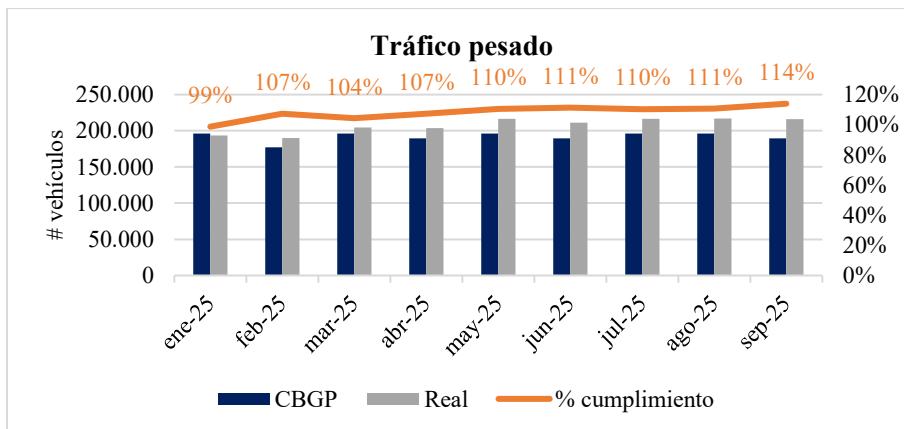
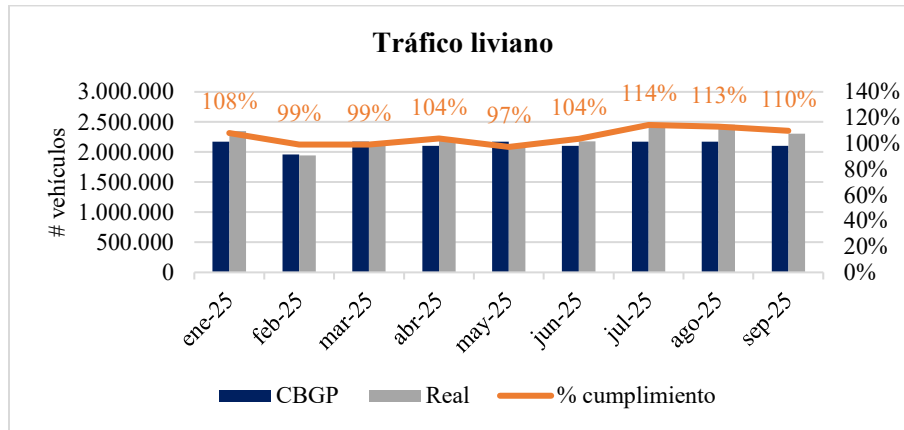
³⁷ Equivalente al 20% de sobrecosto de la subcuenta predial.

³⁸ Según reporte de interventoría informe financiero No. 49 con corte a septiembre de 2025, pág. 37.

³⁹ Según reporte de interventoría informe financiero No. 49 con corte a septiembre de 2025, pág. 40.

⁴⁰ Equivalente al 44% de sobrecosto de la subcuenta redes.

concesión mediante la figura de soporte de ingresos⁴¹ 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 desde enero y hasta septiembre de 2025, tanto el tráfico liviano como el pesado tuvieron un mejor desempeño frente al proyectado por el Gestor Profesional⁴² en 5,4% y 8,3% respectivamente, dando como resultado una mejora en el tráfico total de 5,7%.



De igual manera, como resultado del mayor tráfico durante este período el recaudo de peajes fue superior al proyectado en 6,3%⁴³.

***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 en octubre fue pagada la última por un

⁴¹ 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.

⁴² Proyección de tráfico actualizada en enero de 2025.

⁴³ El recaudo tuvo un mejor desempeño respecto al tráfico porque el tráfico pesado tuvo una mayor variación relativa a la observada para el tráfico liviano y debido a que el tráfico pesado paga mayores tarifas el recaudo total presenta una mayor sensibilidad frente a variaciones de tráfico de esta categoría.

valor de COP\$1.726 millones. De esta manera, la ANI ha reconocido la totalidad del menor recaudo ocasionado por las menores tarifas definidas por el decreto 050 y en adelante no habrá 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 (i) la actualización de las proyecciones de tráfico del Proyecto que el Gestor Profesional realizó con ocasión del análisis del proyecto Buga Buenaventura⁴⁴, (ii) el tráfico y recaudo observados con corte a septiembre de 2025, incluyendo el pago de la última acta de compensación por menor recaudo, (iii) la actualización de las proyecciones de inflación, (iv) los egresos reales por conceptos de *capex* y *opex* hasta septiembre de este año, incluyendo el segundo pago del reconocimiento al contratista de construcción por COP\$23.000 millones⁴⁵, y (v) el desembolso de la deuda *senior* realizado en noviembre por COP\$263.000 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 2028⁴⁶, 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	1.328	-
Equity	467	467	-
Ingresos por recaudo	1.478	1.460	17
Total	3.273	3.255	17
Usos			
Capex	1.140	1.141	(1)
Subcuentas PAR	572	572	-
O&M	586	625	(38)
Servicio de la deuda	518	508	10
Cuentas de reserva	196	195	1
Caja Final	260	214	46
Total	3.273	3.255	18

Como se puede observar en la tabla, los ingresos por recaudo incrementaron respecto al corte anterior como resultado de la actualización de tráfico frente al escenario pasado. Por otro lado, el servicio de la deuda incrementó frente al corte anterior debido a (i) un mayor desembolso en noviembre de 2025 frente al proyectado que junto con la mayor inflación proyectada para 2026 incrementa el servicio de la deuda proyectado en 2026, y (ii) por una diferencia sobre el costo histórico que tenía registrado el Gestor Profesional frente al pago real proporcionado por el Concesionario con corte a septiembre.

⁴⁴ Las proyecciones de tráfico del proyecto Buga Buenaventura incluyen los peajes del Proyecto debido a que el 37,28% del recaudo de los peajes de Rutas del Valle se destina como ingreso de Buga Buenaventura.

⁴⁵ Este pago hace parte del reconocimiento al contratista de construcción por COP\$47.000 millones aprobado en la sesión del comité de inversiones de febrero de 2025, de los cuales el primer pago se realizó en abril de este año. Para mayor detalle referirse a la sección 10.2 del presente documento.

⁴⁶ Se utiliza esta fecha porque, aunque la etapa de construcción finaliza en octubre de 2027 en ambos escenarios, los pagos al contratista de construcción por la ejecución de las obras tienen un rezago de 2 meses, por lo que el último pago a este sería en diciembre de 2027, y la liberación de la retribución de cada unidad funcional se supone que sucede 3 meses después del mes de finalización de las obras, por lo que la liberación de la retribución de la UF1 se realizaría en enero de 2028.

Asimismo, el *opex* disminuyó frente al corte anterior, lo cual también está explicado por la actualización de los costos reales incurridos a la fecha por el Concesionario derivadas de eficiencias que este ha logrado sobre la operación y mantenimiento del Proyecto durante la etapa de construcción. Ahora bien, aunque el Concesionario ha logrado eficiencias sobre el *opex* ejecutado, también hay que tener en cuenta que hay intervenciones que han sido postergadas hacia la etapa final de la fase de construcción, lo cual genera un leve incremento de las necesidades de fondeo de la cuenta de reserva de operación y mantenimiento. Por último es importante destacar que principalmente por los mayores ingresos y los menores costos históricos del *opex*, bajo las proyecciones del Gestor Profesional el proyecto finalizaría la etapa de construcción con una caja disponible de COP\$260.000 millones y adicionalmente contaría con monto de deuda comprometida no desembolsada de deuda por COP\$172.000 millones.

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 septiembre de 2025, descontando los pagos adicionales realizados al contratista de construcción en abril y septiembre por un total de COP\$47.000 millones⁴⁷ y la porción de los anticipos pagados a contratistas que aún no ha sido ejecutada.

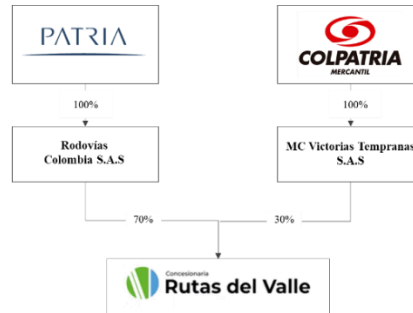
Aplicando este descuento la cobertura mínima de la deuda es de 1,53x asumiendo que la terminación se presentara por causas imputables al Concesionario:

Cobertura ante una terminación anticipada	COP\$ miles de millones
(A) Valor de terminación por culpa del concesionario	1.422.863
(B) Caja disponible jul-2025	68.687
(C) Deuda neta	975.272
(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, y adicionalmente durante el último trimestre el Concesionario radicó el acta No. 8, la cual se encuentra en revisión por la interventoría, la cual será determinante para verificar si la interventoría reconoce o no los pagos adicionales realizados al contratista de construcción. El valor acumulado del ARh en las actas suscritas a la fecha es de COP\$1,095 billones. Con relación a los anticipos pagados por el Concesionario a contratistas, estos no son reconocidos en el ARh y sólo se reconocen en la medida que se van ejecutando las respectivas obras y sólo según el valor ejecutado de las mismas. De acuerdo con el acta No. 7, con corte a diciembre de 2024 de los COP\$26.312 millones de anticipos realizados al contratista de construcción se han amortizado (ejecutado) y reconocido en el ARh COP\$4.095 millones. De esta manera, de estos anticipos quedan COP\$22.218 millones por amortizar e incluir en el ARh, e igualmente los anticipos realizados posterior a esa fecha serán reconocidos de la misma manera.

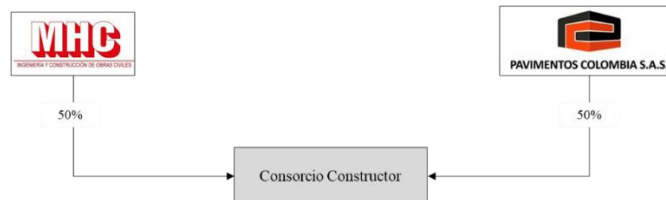
9. PROMOTORES DEL PROYECTO:

⁴⁷ Reconocimiento al contratista de construcción por COP\$47.000 millones aprobado en la sesión del comité de inversiones de febrero de 2025. Para mayor detalle referirse a la sección 10.2 del presente documento.



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.⁴⁸, 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.



9.1. PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S.

Durante el primer semestre de 2025, el activo total de Pavimentos Colombia se ubicó en COP\$1,2 billones, lo que representa una disminución marginal del 0,47%, explicada principalmente por la caída del 0,87% en los activos corrientes respecto al mismo período en 2024. Esta reducción se asocia a menores niveles de caja y cuentas por cobrar. Por su parte, los activos no corrientes también retrocedieron ligeramente en 0,21%, lo que evidencia una estabilidad relativa en las inversiones de largo plazo.

Respecto al pasivo total, este sumó un total de COP\$709.388 millones lo que refleja una disminución del 5,08%, impulsada principalmente por la reducción de los pasivos corrientes (-7,78%) y, en menor medida, por la caída en los pasivos no corrientes (-3,56%). Esta disminución refleja menores obligaciones financieras de corto y largo plazo, lo cual contribuye a una estructura financiera más sólida. En consecuencia, el patrimonio mostró un crecimiento del 6,79%, impulsado por el fortalecimiento del resultado neto acumulado; este aumento patrimonial representa una señal positiva en términos de solvencia y capacidad de generación de valor.

⁴⁸ Plataforma creada por Patria Inversión para la inversión en carreteras en Colombia.

En cuanto al desempeño operativo, los ingresos operacionales totalizaron COP\$194.302 millones, lo que representa un crecimiento de 9,66%, demostrando una mayor actividad comercial frente al 2T24. No obstante, los costos operacionales aumentaron un 2,38%, aunque en menor proporción que los ingresos, permitiendo una mejora en la utilidad bruta que se ubicó en COP\$48.794 millones y creció un 31,48%. Asimismo, los gastos financieros disminuyeron en 11,78%, gracias a una menor carga de deuda respecto a gastos bancarios.

Como resultado de estas dinámicas, la utilidad antes de impuestos presentó un fuerte crecimiento del 774,57%, impulsada tanto por la mejora operativa como por menores gastos financieros. Sin embargo, el rubro de impuestos aumentó considerablemente, aunque partiendo de una base muy baja en el 2T24. Finalmente, la utilidad neta del trimestre se incrementó en 132,32% respecto al mismo período de 2024, consolidando un desempeño significativamente superior al del año anterior.

En síntesis, en el segundo trimestre de 2025, Pavimentos Colombia evidencia una recuperación financiera marcada por mayores ingresos, control de costos, menor endeudamiento y un crecimiento robusto de la utilidad neta.

El Anexo A contiene el resumen de los estados financieros separados de la compañía.

9.2. MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES S.A.S.

Continuando el seguimiento de MHC Ingeniería y Construcciones se observan avances importantes en algunos frentes para el primer semestre de 2025. En primer lugar, el activo total de la compañía registró un crecimiento del 5,49% respecto al mismo período en 2024 con un total de COP\$837.245 millones, impulsado principalmente por el incremento significativo de los activos corrientes, que aumentaron en 117,39%. Esta expansión se da por una mayor disponibilidad de recursos líquidos y un crecimiento en las cuentas por cobrar. En contraste, los activos no corrientes disminuyeron en 41,58%, por la estrategia de MHC de realizar desinversiones en negocios conjuntos y una disminución en las cuentas por cobrar de largo plazo.

El pasivo total aumentó en 11,25% sumando un total de COP\$534.529 millones, explicado principalmente por el crecimiento de los pasivos no corrientes (+14,40% respecto al primer semestre de 2024). Este incremento se debe, en buena medida, al aumento de las obligaciones financieras de largo plazo (+10,95% respecto al mismo período en 2024), lo cual indica un mayor nivel de apalancamiento. Por otro lado, los pasivos corrientes se mantuvieron prácticamente estables con una leve caída de 0,01%, mostrando estabilidad en las obligaciones de corto plazo.

Como resultado de estas variaciones, el patrimonio creció un 4,77%, reflejando una mejora moderada en la posición financiera neta de la compañía, a pesar del aumento en el endeudamiento de largo plazo.

En materia de resultados, los ingresos operacionales se ubicaron en COP\$34.432 millones, presentando una caída de 12,88% en comparación con el primer semestre del 2024. Sin embargo, este comportamiento positivo se vio contrarrestado por el aumento de los costos operacionales, que se incrementaron en 22,27%, afectando los márgenes. Esto se reflejó en una caída de 11,28% en la Utilidad Bruta, la cual fue por un total de COP\$15.598 millones.

La utilidad operacional presentó una disminución más marcada del 32,17%, señalando un deterioro en la eficiencia operativa; no obstante, los gastos financieros se redujeron en 216,46%, lo que indica ingresos financieros o una reversión significativa frente al período anterior.

Finalmente, la utilidad neta de MHC Ingeniería del primer semestre de 2025 fue COP\$14.149 millones, la cual es 27,57% inferior a la registrada en el primer semestre de 2024, evidenciando un período con resultados menos favorables, principalmente por los mayores costos operacionales y la disminución del rendimiento operativo.

En resumen, el desempeño financiero del primer semestre de 2025 muestra un crecimiento en ingresos y en la estructura del activo, pero presenta desafíos importantes en eficiencia operativa y en la generación de utilidades. El Anexo B contiene el resumen de los estados financieros separados de la compañía.

10. SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN:

10.1. AUTORIZACIÓN DE PAGO DE ANTICIPOS A PROVEEDORES:

Como se informó en el anterior reporte de seguimiento, durante el segundo trimestre de 2025 el Concesionario presentó una solicitud de autorización a los prestamistas para que este pudiera girar anticipos a proveedores para las intervenciones por fuera del alcance de las obligaciones del contratista de construcción y que están en cabeza del Concesionario, que tras su análisis fue aprobada por el Comité de Inversiones. En línea con esta aprobación, durante el mes de julio el Compartimento otorgó su autorización para que el Concesionario procediera con el pago de estos anticipos en los términos aprobados por el Comité de Inversiones en el mes de abril, y en agosto de 2025 el Concesionario presentó el certificado de pago de dos anticipos, en cada caso debidamente validados por el Ingeniero Independiente.

10.2. AUTORIZACIÓN RECONOCIMIENTO CONTRATISTA DE CONSTRUCCIÓN:

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

Actualmente, el Concesionario se encuentra evaluando la posibilidad de que los prestamistas autoricen el pago de COP\$102.000 millones remanentes para alcanzar el valor total de las reclamaciones del contratista de construcción, monto que sería liberado contra la entrega de unidades funcionales críticas para el Proyecto. Lo anterior, con el fin de garantizar que ante el pago de este valor al contratista de construcción, el Proyecto cuente con los recursos derivados de la liberación de la retribución atada a estas unidades funcionales. Esta solicitud está siendo analizada por el Gestor Profesional y se informará su estado en el siguiente reporte de seguimiento.

10.3. MODIFICACIÓN DEL CRONOGRAMA DE OBRAS DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN:



En el mes de septiembre, el Concesionario solicitó a los prestamistas su autorización para que, por una única vez y en relación con el quinto desembolso, el certificado emitido por el Concesionario sobre el cálculo de los costos del Proyecto y el certificado del Ingeniero Independiente, ambas condiciones precedentes para el desembolso, se preparen con base en un cronograma de obras y plan de obras del contrato de construcción intermedio (*plan target actualizado*), validado técnicamente por el ingeniero independiente. En adición, se buscó la modificación del contrato de crédito con el fin de ajustar el certificado de destinación de recursos que debe presentar el Concesionario, de forma que refleje que los costos del Proyecto objeto de dicho desembolso se calcularán con base en este cronograma de obras intermedio. Esto, teniendo en cuenta que el Concesionario estaba trabajando en la actualización del cronograma de obras del contrato de construcción para incorporar los efectos de los EERs que estaban siendo revisados por la ANI. Esta solicitud fue socializada y aprobada por el Comité de Inversiones en octubre de 2025.

A la fecha, el Concesionario cuenta con los elementos para presentar el cronograma de obras actualizado dado que la ANI reconoció los EERs que se requerían para este efecto, y se encuentra gestionando la autorización de los prestamistas para incorporar a los documentos de la financiación un cronograma de obras y un plan de obras actualizado. El Gestor Profesional informará el estado de esta solicitud en los próximos reportes de seguimiento.

11. CONCLUSIONES:

- El Concesionario continúa realizando el seguimiento del avance de obra con base en el *plan target actualizado*, teniendo en cuenta que éste 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.

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

<i>COP MM</i>	2021	2022	2023	2T24	2024	2T25	Variación 2T25 vs 2T24
Activo	1.185.909	1.296.204	1.471.191	1.222.628	1.241.630	1.216.925	-0,47%
Activos Corrientes	441.346	469.575	455.650	472.384	477.787	468.279	-0,87%
Activos No Corrientes	744.563	826.629	1.015.540	750.243	763.843	748.646	-0,21%
Pasivo	593.480	770.973	931.838	747.341	728.974	709.388	-5,08%
Pasivos Corrientes	96.039	206.322	207.271	268.859	268.415	247.944	-7,78%
Obligaciones Financieras	21.141	96.305	76.809	117.701	113.770	115.874	-1,55%
Pasivos No Corrientes	497.441	564.652	724.567	478.482	460.560	461.444	-3,56%
Obligaciones Financieras	179.038	255.211	195.509	169.019	170.133	179.604	6,26%
Patrimonio	592.429	525.231	539.353	475.286	512.655	507.537	6,79%
Ingresos Operacionales	159.860	252.678	437.818	177.182	361.671	194.302	9,66%
Costos Operacionales	(105.435)	(168.463)	(292.687)	(149.663)	(304.703)	(145.508)	-2,78%
Utilidad Bruta	54.426	84.215	145.130	27.519	56.968	48.794	77,31%
Utilidad Operacional	28.707	44.524	167.528	4.308	35.897	30.466	607,25%
Gastos Financieros	(23.641)	(55.045)	(67.134)	(26.661)	(59.664)	(23.520)	-11,78%
Utilidad Antes de Impuestos	22.609	44.272	62.427	340	32.240	2.977	774,57%
Gasto (o ingreso) por Impuestos	7.900	(4.309)	(9.468)	(914)	6.470	62	-106,82%
Utilidad Neta	30.509	39.964	52.959	1.255	38.711	2.915	132,32%

ANEXO B – RESUMEN SITUACIÓN MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN S.A.S

<i>COP MM</i>	2021	2022	2023	2T24	2024	2T25	Variación 2T25 VS 2T24
Activo	708.530	749.764	803.041	793.643	768.528	837.245	5,49%
Activos Corrientes	262.268	247.649	279.671	235.960	217.294	512.950	117,39%
Activos No Corrientes	446.262	502.115	523.370	557.682	551.234	324.295	-41,85%
Pasivo	465.936	475.390	509.226	480.493	455.543	534.529	11,25%
Pasivos Corrientes	112.112	123.921	152.237	105.063	100.467	105.050	-0,01%
Obligaciones Financieras	11.878	12.526	12.311	12.311	11.021	8.374	-31,98%
Pasivos No Corrientes	353.824	351.469	356.989	375.430	355.075	429.478	14,40%
Obligaciones Financieras	202.253	246.558	253.562	261.602	259.981	290.236	10,95%
Patrimonio	242.594	274.374	293.814	313.150	312.986	302.716	-3,33%
Ingresos Operacionales	56.598	67.676	46.236	39.524	56.110	34.432	-12,88%
Costos Operacionales	43.377	31.586	32.724	16.462	35.476	18.835	14,41%
Utilidad Bruta	13.221	36.089	13.512	23.062	20.633	15.598	-32,37%
Utilidad Operacional	11.584	34.911	11.647	22.283	18.963	14.364	-35,54%
Gastos Financieros	1.524	9.591	10.267	4.200	(11.603)	(4.887)	-216,36%
Utilidad Antes de Impuestos	10.766	30.581	30.447	25.435	29.995	17.133	-32,64%
Gastos por Impuestos	1.461	(1.138)	11.019	5.900	4.646	2.984	-49,43%
Utilidad Neta	9.305	31.719	19.428	19.535	25.348	14.149	-27,57%