

**REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 10**  
**TERCER CARRIL BOGOTÁ-GIRARDOT | VÍA SUMAPAZ**  
**PERÍODO A CORTE 30 DE JUNIO DE 2025<sup>1</sup>**

**1. RESUMEN DEL PERÍODO:**

\*●Acta de terminación parcial

Concepto	Estado Actual										
	20-jun-2018		18	19	20	21	22	23	24	25	19-jun-2025 <sup>2</sup>
<b>Terminación Construcción</b>	20-jun-2018		18	19	20	21	22	23	24	25	19-jun-2025 <sup>2</sup>
<b>UF Terminadas</b>	UF0✓	UF1 <sup>3</sup> ●	UF2	UF3 <sup>4</sup> ●	UF4✓	UF5 <sup>5</sup> ●	UF6	UF7	UF8 <sup>6</sup> ●		
<b>% Participación de ingresos</b>	32,00%✓	14,18%●	9,24%	11,87%●	4,63%✓	5,32%●	11,96%	8,26%	2,54%●		
<b>Fecha Acta de Terminación UF</b>	N.A.	-	-	11-jun-25	18-abr-24	11-jun-25		-		12-jul-19	
<b>Avance Físico de Obras<sup>7</sup></b>	82,25% (+4,05% en el período)										
<b>Avance de Inversión de Obras<sup>8</sup></b>	80,23% (+2,33% en el período)										
<b>Peajes Existentes</b>	Chusacá					Chinauta					
<b>Licencias y/o Permisos Ambient.</b>	100,0% ✓										
<b>Disponibilidad Predial</b>	98,06% (+0,36% en el período) <sup>9</sup>										
<b>Adquisición Predial</b>	75,49% (+1,69% en el período) <sup>10</sup>										
<b>Recursos para Sobrecostos PAR</b>	OK✓										
<b>TPD Real / TPD Caso Base<sup>11</sup></b>	-8,6%										
<b>Ingreso Real/Ingreso Caso Base<sup>12</sup></b>	-8,8%										
<b>Cobertura FTA ≥ 1,2x</b>	1,64x										
<b>% Deuda Senior a Plazo Desembolsada</b>	80,0% de COP\$1,77 billones										
<b>% RRF Desembolsada</b>	92,9% de COP\$827.000 millones										
<b>% Capital Aportado</b>	86% de COP\$716.694 millones										

- **Acta de suspensión UF2:** como se informó en el último reporte de seguimiento del Proyecto, en

<sup>1</sup> 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 con corte a junio de 2025 del proyecto de APP 4G de iniciativa privada Tercer Carril Bogotá – Girardot (el “Proyecto”) y el contrato de términos comunes (el “Contrato de Términos Comunes” o el “CTA”) suscrito el 24 de febrero de 2023 y posteriormente enmendado integralmente el 4 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 Vía 40 Express (el “Deudor”), (ii) Vía 40 Express S.A.S. (el “Concesionario”, y junto con el Deudor, los “Deudores”), (iii) el Compartimento A del FCP Deuda Infraestructura II Sura – Credicorp Capital (el “Compartimento”) y junto con los demás acreedores, los “Prestamistas”, y (iv) Glas USA LLC, en su calidad de agente administrativo.

<sup>2</sup> De acuerdo con el plan de obras vigente bajo el contrato de concesión.

<sup>3</sup> Acta de terminación parcial (92,9% de la inversión), falta principalmente la construcción de una sección de ciclorruta.

<sup>4</sup> Acta de terminación parcial (99,67% de la inversión), pendiente la ejecución completa de un tramo con interferencia predial.

<sup>5</sup> Acta de terminación parcial (99,60% de la inversión), pendiente la ejecución de movimientos de tierras y la pavimentación asociada a esta actividad.

<sup>6</sup> Acta de terminación parcial (89,2% de la inversión), falta la construcción de cinco puentes peatonales cuyos sectores de intervención deben ser entregados por parte de la Empresa Férrea Regional en desarrollo de otro contrato de obra.

<sup>7</sup> Ejecución del contratista de construcción.

<sup>8</sup> Inversión en *capex* ejecutada por el contratista de construcción.

<sup>9</sup> Longitud total disponible frente a la longitud total requerida y que tuvo un aumento de 0,74 km (118,20 km de 121,02 km).

<sup>10</sup> Según el informe del ingeniero independiente de junio de 2025 (1.870 adquiridos / 2.477 requeridos).

<sup>11</sup> Indicador medido desde enero de 2024 hasta agosto de 2025, con base en las proyecciones del Gestor Profesional actualizadas en junio de 2024.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

abril de 2025 se suscribió la prórroga No. 3 al acta de suspensión parcial de la UF2 con el fin de ampliar la suspensión de la ejecución de esta unidad funcional hasta el 24 de agosto de 2025. Durante el período de reporte, el Concesionario manifestó que conforme a lo conversado con la ANI el plazo de la suspensión parcial de la UF2 no se continuará ampliando. Por esta razón se están evaluando las potenciales alternativas para resolver la situación de la UF2, entre las cuales está la posibilidad de que se inicie un proceso arbitral para que se excluya del alcance del contrato de concesión la ejecución de las obras que no se han podido realizar.

- ***Tráfico y recaudo:*** de enero a agosto de 2025 el tráfico liviano registró un desempeño inferior al proyectado por el Gestor Profesional, con una variación de -5,6%. Esto se explica por el menor tráfico observado entre enero y abril, cuando aún persistían interferencias en la vía debido a las obras del corredor. Sin embargo, como se mencionó en el informe anterior, a finales de abril se puso a disposición la UF6, siendo esta la última unidad funcional habilitada, con excepción de la UF2. De esta manera, se superaron en su mayoría las interrupciones en la vía. En consecuencia, el tráfico liviano entre mayo y agosto presentó un desempeño 11,8 % superior a lo proyectado, lo que evidencia una recuperación frente a los trimestres anteriores. Por su parte, el tráfico pesado mostró un resultado 6,0% por encima de lo proyectado. Cabe tener en cuenta que, si bien la recuperación del tráfico tardó un mes más de lo estimado (abril), a partir de junio el desempeño real se mide frente a las proyecciones de 2023, las cuales se explicarán en la sección 6 del documento. Por su parte, el recaudo acumulado entre enero de 2024 y agosto de 2025 se ubicó 8,8% por debajo de lo proyectado. No obstante, entre mayo y agosto de 2025, el recaudo superó las expectativas en 9,8%.
- ***Solicitudes de autorización:*** durante el período de reporte se suscribieron los documentos (i.e. otrosí al contrato de construcción y solicitudes de autorización) para materializar las autorizaciones otorgadas al Concesionario por los prestamistas relacionadas con (a) la ampliación del alcance del contrato de construcción para incorporar en el precio los montos relacionados con la rehabilitación del puente Mariano Ospina Perez, bajo la condición de que los promotores del Proyecto se comprometían a aumentar los aportes de capital contingente hasta por dichos montos en el caso en el que estos aportes de capital resultaran ser insuficientes, (b) la anticipación del pago de la porción del precio del contrato de construcción retenido en garantía bajo el contrato de construcción ante la firma del acta de terminación parcial de cada unidad funcional y de cada acta de verificación parcial de unidad funcional, (c) la anticipación de la reducción del valor mínimo de la garantía a primera demanda aportada por el contratista de construcción ante la suscripción de cada acta de verificación parcial de unidad funcional, y (d) la postergación por seis meses de la obligación de actualizar el reporte de tráfico hasta que se finalice la ejecución de las obras activas sobre el corredor.
- ***Reducción del valor mínimo de la garantía a primera demanda:*** de acuerdo con el contrato de construcción y la modificación realizada para instrumentalizar la autorización dada por los prestamistas, en los términos descritos en el literal (c) anterior, en la medida en que el Concesionario suscriba cada acta de verificación total o parcial de terminación de UF, se podrá reducir el valor de la garantía a primera demanda del contrato de construcción en un 1% del precio del contrato en el caso del acta de verificación total, y en el caso del acta de verificación parcial de UF un porcentaje proporcional a la compensación reconocida en el acta de terminación parcial de UF. El Concesionario manifestó que, dada la suscripción del acta de verificación total de la UF4, se encuentra gestionando la reducción del valor de la garantía en un 1% del precio del contrato de construcción. A su vez, como se ha logrado la entrega parcial de ciertas unidades funcionales del proyecto, se espera que durante el tercer y cuarto trimestre de 2025 se suscriban las actas de verificación parcial de unidad funcional correspondientes y en consecuencia se

gestione la reducción de la garantía en la proporción de la compensación especial reconocida para cada UF.

- **Proceso de arbitraje internacional:** el Concesionario informó a los prestamistas que finalizando el mes de mayo de 2025 se presentó formalmente una demanda de arbitraje internacional en contra de la ANI según la cual el Concesionario estaría buscando el reconocimiento de un monto aproximado de COP\$2 billones por asuntos relacionados con la gestión predial del Proyecto, el manejo que dio la ANI a la investigación de la Superintendencia de Industria y Comercio, la ola invernal, el Covid - 19, entre otros. Bajo el análisis del Concesionario, sus pretensiones se soportan en que el Concesionario no está obligado a asumir las consecuencias de eventos imprevisibles y la obligación que tiene el contratante de mantener el equilibrio económico del contrato de concesión, entre otras. A juicio del Gestor Profesional las pretensiones del Concesionario se pueden clasificar de la siguiente forma para así identificar los factores que representan mayores valores:

Categoría	Valor Reclamado (COP)
Incumplimientos prediales ( <i>pasivos y gestión predial</i> )	63.617.593.573
Impacto financiero ( <i>intereses, menor recaudo, imposibilidad de obtención de recursos de deuda</i> )	96.285.460.158
Sobrecostos en ejecución de obras ( <i>compra plazo, obras hidráulicas, pavimentos, sitios críticos, etc.</i> )	1.444.382.967.301
Retrasos e improductividad ( <i>costos ociosos, pérdida de productividad, COVID-19</i> )	364.275.386.499
<b>TOTAL</b>	<b>1.968.561.407.531</b>

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** con corte a junio de 2025 se reportan los siguientes avances: (i) el Proyecto cuenta con 2.384 empleados activos, lo que representa una disminución de aproximadamente el 43%; lo anterior obedece principalmente al avance de las obras, (ii) se registraron 26 accidentes de los cuales solo 5 tuvieron incapacidad, (iii) entre abril y junio se reporta un total de 820,13 kg de residuos, valor que es similar a los de períodos pasados y (iv) 7 animales fueron rescatados en las UF3, UF6 y UF7.

## 2. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

En junio se realizó un desembolso de la deuda *senior* a plazo por COP\$99.460 millones. Por su parte, la RRF modificó ese mismo mes su cronograma de desembolsos y amortizaciones. Como resultado, se eliminó el desembolso que estaba programado para junio y se reprogramó el siguiente para finales de septiembre de 2025.

Los montos comprometidos y desembolsados a la fecha se detallan en la siguiente tabla:

Facilidad	Monto Comprometido (COP\$ millones)	Monto Desembolsado (COP\$ millones)
<b>Tramo IPC</b>		
Crédito FDN	500.000	399.975
Crédito BBVA	225.000	179.989
<b>Total Tramo IPC</b>	<b>725.000</b>	<b>579.963</b>
<b>Tramo UVR</b>		
BlackRock	640.000	511.968
Compartimento A	260.000	207.987
VINCI Highways S.A.S.	150.000	119.992
<b>Total Tramo UVR</b>	<b>1.050.000</b>	<b>839.947</b>
<b>Total deuda <i>senior</i> a plazo</b>	<b>1.775.000</b>	<b>1.419.910</b>

Facilidad	Monto Comprometido (COP\$ millones)	Monto Desembolsado (COP\$ millones)
<b>Tramo IPC</b>		
<b>RRF</b>		
BBVA	125.000	116.153
JPMorgan (en pesos sintéticos)	Inicial: 413.500 (c. USD\$100 millones) Actualizado: 238.500	221.492
VINCI Highways S.A.S. (en pesos sintéticos)	288.500 (c. USD\$70 millones)	268.081
UPI	Inicial: 0 Actualizado: 175.000	162.742
<b>Total RRF</b>	<b>827.000</b>	<b>768.468</b>

Los accionistas han aportado el 86% del capital base, equivalente a COP\$617.117 millones.

### 3. AVANCE DE OBRAS:

El seguimiento de avance de obras se divide en: (i) avance físico de obras que corresponde al avance en términos porcentuales reportado por el ingeniero independiente con base en el plan de obras ANI, y (ii) avance de inversión de obras que corresponde al porcentaje facturado del valor global del contrato de construcción, el cual es informado y certificado por el ingeniero independiente en los reportes de monitoreo de construcción.

#### 3.1. AVANCE FÍSICO DE LAS OBRAS:

Con corte al 30 de junio de 2025, el Proyecto presenta un avance físico de 82,25% frente al 100% programado según el plan de obras vigente, lo que representa un atraso de 17,75% tal y como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Fecha Fin Plan de Obras Vigente <sup>13</sup>	Fecha Fin Cronograma de Obras	% Avance Programado <sup>14</sup> jun-25	% Avance Ejecutado jun-25	Δ% jun-24
UF1	17-abr-23	18-sep-23	100,0%	98,5%	-1,5%
UF2	19-jun-25	15-ene-26	100%	7,5%	-92,5%
UF3	30-dic-24	28-mar-25	100,0%	99,7%	-0,3%
UF4	27-nov-23	22-dic-23	100,0%	100,0%	-
UF5	26-feb-25	26-feb-25	100,0%	99,6%	-0,4%
UF6	12-abr-25	12-may-25	100,0%	98,6%	-1,4%
UF7	12-feb-25	13-abr-25	100,0%	100%	-
UF8	12-jul-19	12-jul-19	100,0%	89,21%	-10,8%
<b>Proyecto</b>			<b>100%</b>	<b>82,25%</b>	<b>-17,75%</b>

<sup>13</sup> De acuerdo con el último plan de obras no objetado por la interventoría el 1 de febrero de 2022.

<sup>14</sup> Respecto al plan de obras vigente frente al contrato de concesión (tabla 141 reporte de interventoría con corte a junio de 2025).



UF8 – Puente Peatonal El Dorado



UF6 – Puente Río Blanco



UF2 – Túnel Sumapaz

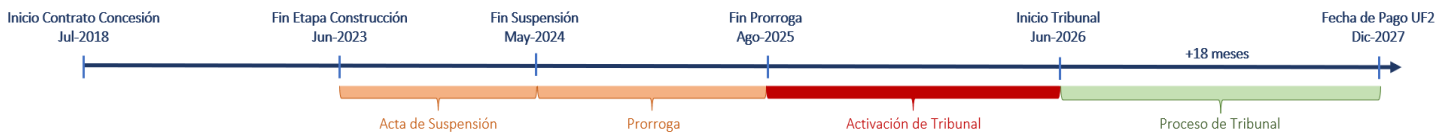
A continuación se presenta un resumen del estado de avance de cada una de las UF del Proyecto:

UF	Puesta a disposición	Estado	Observación
1	feb-24	Acta de terminación parcial jun-24	Pendiente construcción de la ciclorruta por pasivo predial.
2	N/A	Suspendida	Avance del 22% en la rehabilitación de la vía existente y del 100% en la reparación del Túnel Sumapaz existente. La suspensión de la UF2 finalizó el lunes 25 de agosto de 2025 sin posibilidad de prórroga y sin haber llegado a un acuerdo frente a la modificación del alcance de esta UF, lo que ha generado una nueva controversia entre la ANI y el Concesionario. La posición actual de la ANI es que el Concesionario ejecute las obras estipuladas en el contrato de concesión, lo cual implicaría una afectación extemporánea y adicional al tráfico y dado el desplazamiento de la decisión en el tiempo, sobrecostos importantes, razón por la cual el Concesionario no está dispuesto a asumir dicho impacto. El Gestor Profesional está a la espera de la evolución de esta situación y a la activación de los mecanismos de controversia del contrato para resolver esta diferencia.
3	nov-24	Acta de terminación parcial jun-25	Pendiente la ejecución completa de un tramo con interferencia predial. Estas actividades faltantes representan aproximadamente un valor de COP\$1.630 millones y están cubiertas por un EER relacionado con la gestión predial.
4	oct-23	Acta de terminación total abr-24	-
5	oct-24	Acta de terminación parcial jun-25	Pendientes las actividades de pavimentación asociadas al movimiento de tierras de un tramo de la vía por interferencia predial por un valor aproximado de COP\$517 millones. Estas actividades faltantes están cubiertas por EER relacionado con la gestión predial.
6	abr-25	Proceso de verificación	Se encuentra en proceso de verificación. Por otra parte, el 1,2% (COP\$2.033 millones aproximadamente) restante para la finalización de los trabajos de construcción corresponde a inconvenientes relacionados con la gestión de la disponibilidad predial que no ha permitido completar algunas actividades, aunque esto está cubierto por el EER otorgado al Concesionario.
7	nov-24	Proceso de verificación	En proceso de verificación por parte de la interventoría desde el 27 de diciembre de 2024.
8	mar-19	Acta de terminación total jul-19	Durante este período se adelantaron las actividades relacionadas con los puentes peatonales faltantes en esta UF. Es importante aclarar que la ejecución de esta actividad depende de lo que defina la Empresa Férrea

UF	Puesta a disposición	Estado	Observación
			Regional sobre los proyectos de Transmilenio Fase 2 y Fase 3 <sup>15</sup> .

Con base en lo anterior, se concluye que las terminaciones totales de las UF1, UF3, UF5 y UF6 dependen de la liberación de pasivos prediales que pertenecían al anterior concesionario y que actualmente es una gestión que corresponde a la ANI. No obstante, el concesionario ha manifestado que este proceso no se está adelantando de manera eficiente por parte de la ANI, razón por lo cual decidió asumirlo directamente. En consecuencia, el Gestor Profesional estima que estos pasivos se liberarán a comienzos de 2026 permitiendo finalizar las actividades pendientes de estas UF en el segundo semestre del mismo año, tal y como se muestra en el cronograma del Gestor Profesional.

En el caso de la UF2, el Gestor Profesional contempla dos alternativas: (i) la desafectación de la UF, lo que implica no ejecutar la inversión correspondiente y, en consecuencia, no recibir la retribución asociada, o (ii) la creación de una subcuenta y la definición de una fecha en la cual el Concesionario deberá consignar el valor equivalente a la ejecución restante de la UF lo que mantendría el derecho del Concesionario a recibir la retribución respectiva. Si después de resolver la controversia se opta por la segunda alternativa como la más viable, el Gestor Profesional estima que la inversión faltante de la UF2 se consigne el 1 de diciembre de 2027<sup>16</sup> como se muestra en la siguiente imagen. El impacto en las fuentes y usos del Proyecto de cada una de estas opciones se detalla en la sección 7 de este documento:



Es importante aclarar que, en el segundo escenario, también se impondría una multa de COP\$89.296<sup>17</sup> millones por la no terminación de la UF2 dentro del plazo contractual (febrero del 2026 considerando el plazo de cura del 20% y la compra de plazo). El Gestor Profesional hace el supuesto de que esta sanción se va a pagar en el mes de junio del 2025, cuando debe abonar COP\$19.217, y los COP\$70.079 millones se pagarán mensualmente hasta la fecha de finalización estimada (diciembre de 2027).

Así las cosas, el cronograma estimado por el Gestor Profesional cambia de la siguiente manera<sup>18</sup>:

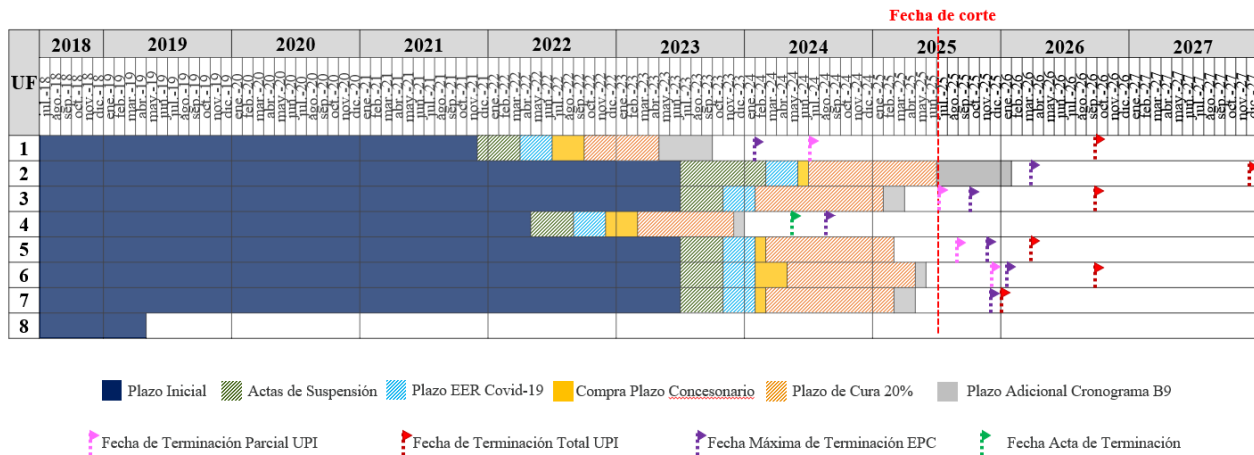
<sup>15</sup> Previamente se acordó que la construcción de los puentes peatonales (COP\$4.869 millones) va a ser ejecutada dentro de las actividades de la UF7.

<sup>16</sup> 18 meses desde el 1 de junio de 2026, fecha en la que el Gestor Profesional supone que se resolverá la controversia.

<sup>17</sup> Según lo establecido en la sección 6.1 de la parte especial del contrato de concesión, la multa por la no terminación de las intervenciones en las unidades funcionales (UF) dentro de los plazos contractuales corresponde a 90 (SMMLV) por cada día de retraso. En este caso, se estima que el retraso iría desde febrero de 2026 (fecha límite contractual) hasta diciembre de 2027 (fecha estimada de finalización).

<sup>18</sup> Cambios señalados en azul.

UF	Fechas Contractuales			Estimado Gestor Profesional
	Contrato de Concesión	Plan de Obras <sup>19</sup>	Contrato EPC <sup>20</sup>	
1	17-ene-23	17-abr-23	18-sep-23	12-jun-24 (Parcial) 30-sep-26
2	20-may-25	19-jun-25	15-ene-26	1-dic-27
3	30-dic-24	30-dic-24	28-mar-25	30-jun-25 (Parcial) 30-sep-26
4	29-ago-23	27-nov-23	22-dic-23	18-abr-24
5	27-ene-25	26-feb-25	26-feb-25	26-ago-25 (Parcial) 31-may-26
6	12-ene-25	12-abr-25	12-may-25	12-nov-25 (Parcial) 30-sep-26
7	14-ene-25	12-feb-25	13-abr-25	13-dic-25



### 3.2. AVANCE DE INVERSIÓN DE LAS OBRAS:

Con relación a la inversión considerando las obras ejecutadas a través del contrato de construcción, el Proyecto presenta un avance del 80,23% como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Valor Obras [COPS MM corrientes]	Avance de Inversión jun-25 [COPS MM]	% Avance de Inversión jun-25
UF0	35.790	35.399	98,91%
UF1	349.559	342.111	97,87%
UF2 <sup>21</sup>	339.807	23.626	6,95%
UF3	177.523	170.915	96,28%
UF4	92.331	91.782	99,41%
UF5	54.635	52.652	96,37%
UF6	139.645	130.643	93,55%

<sup>19</sup> Las fechas contractuales vigentes para la entrega de las UF son las estipuladas en el cronograma B5 y rigen el contrato de concesión.

<sup>20</sup> Estas fechas hacen referencia a las del cronograma B9 y rigen el contrato de construcción. Cuando en desarrollo de la ejecución estas no alcancen las establecidas en el contrato de concesión, el contratista de construcción deberá comprar los plazos adicionales que requiera.

UF	Valor Obras [COPS MM corrientes]	Avance de Inversión jun-25 [COPS MM]	% Avance de Inversión jun-25
UF7	142.130	129,342	91,00%
UF8	61.799	61.799	100,00%
Gastos	795.251	682.139	85,78%
Proyecto	2.188.469	1.755.805	80,23%

#### 4. SEGUIMIENTO GESTIONES:

El riesgo de demoras de este Proyecto desde el comienzo ha estado asociado principalmente al retraso de los trámites ambientales y la gestión sociopredial. A continuación se indica el avance de las gestiones previas requeridas para ejecutar las obras y como se podrá observar solo quedan pendientes por liberar (i) la UF2 que tiene una controversia contractual por resolver, y (ii) pequeños sectores interferidos por pasivos prediales a cargo de la ANI que cuentan con EER reconocidos:

- **Estado de la gestión predial:** con corte a junio de 2025, el Proyecto cuenta con una longitud predial efectiva disponible de 98,06% y un avance en la adquisición predial de 73,8%<sup>22</sup> (1.870 de 2.473) como se muestra en la siguiente tabla:

UF <sup>23</sup>	Longitud Total Requerida [km] <sup>24</sup>	Longitud Disponible jun-25 [km]	Longitud Disponible jun-25 [%]	Pedios Requeridos <sup>25</sup>	Pedios Disponibles jun-25	Pedios Disponibles jun-25 [%]
1	16,75	16,10	96,1%	136	134	98,5%
2	4,90	3,62	65,8%	67	36	53,7%
3	24,51	24,48	99,9%	468	465	99,4%
4	9,75	9,75	100,0%	143	143	100,0%
5	10,63	10,48	98,61%	316	308	97,4%
6	29,75	29,70	99,8%	1.051	1.047	99,6%
7	24,03	24,03	100,0%	296	296	100,0%
Total	120,32	118,16	98,20%	2.477	2.429	98,06%

Es importante destacar que, de los 2.477 predios requeridos, 160 corresponden a pasivos prediales, de los cuales 15 se encuentran pendientes de liberar<sup>26</sup> y cuentan con EER.

- **Estado de diseños, gestión de redes y permisos ambientales:** a continuación<sup>27</sup> se presenta un resumen del avance de la no objeción de estudios y diseños, obtención de permisos ambientales (asociados a aprovechamiento forestal, ocupación de cauce, entre otros), cierre de licencias ambientales previas y el traslado o interferencias de redes.

<sup>22</sup> Según el informe del ingeniero independiente con corte a junio de 2025.

<sup>23</sup> No se incluye la UF8 por haber superado el riesgo de disponibilidad al completar sus intervenciones.

<sup>24</sup> Teniendo en cuenta la ejecución de la obra, en el período se realizó un ajuste en la longitud total requerida.

<sup>25</sup> Teniendo en cuenta la ejecución de la obra, en el período se realizó un ajuste en el número de predios requeridos. Los predios requeridos incluyen los pasivos prediales.





<sup>26</sup> Según el informe de interventoría con corte a junio de 2025, tabla 135.

<sup>27</sup> El cuadro resume el avance de las diferentes actividades que enmarcan la ejecución del Proyecto, resaltando en color verde, aquellos criterios o procesos que ya cuentan con aprobación y que no representarían una demora para el Proyecto.

UF	Estudios y Diseños	Permisos Ambientales	Cierre Licencias Ambientales <sup>28</sup>	Redes
UF1	No objetados	PAGA – aprobado	Expediente LAM1838 100% <sup>29</sup>  Expediente LAM2370 95%	100%
UF2	No objetados	EIA No. 2036 aprobado en oct-2019 y modificado mediante Resolución No. 416 de mar-21 <sup>30</sup> PAGA – aprobado		9,1%
UF3	No objetados	PAGA – aprobado		98,5%
UF4	No objetados	PAGA – aprobado		100%
UF5	No objetados	PAGA – aprobado		99,9%
UF6	No objetados	PAGA – aprobado		99,0%
UF7	No objetados	PAGA – aprobado		99,9%

## 5. SEGUIMIENTO RIESGO SOBRECOSTOS:

A continuación, se presenta la comparación de los factores de sobrecostos de la etapa de construcción identificados por el Gestor Profesional desde el análisis de crédito contra los presupuestos actuales y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos. De la misma forma, se indica el estado y probabilidad de materializarse el riesgo en cada rubro<sup>31</sup> donde se evidencia que con respecto al período de reporte pasado no se modificaron los valores estimados de las subcuentas.

Riesgo	Valor Subcta.	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado jun-25 <sup>32</sup>	Sobrecostos según Bandas de Riesgos <sup>33</sup>		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
				[COPS <sup>2014</sup> MM]			
Predios Probabilidad baja con impacto bajo	134.331	181.277 (135% de sobrecosto)	182.364 (136% de sobrecosto)	Sobrecosto Estimado	48.033	48.033	OK✓
				 Agencia Nacional de Infraestructura	14.817	14.817 <sup>34</sup>	Subcuenta Excedentes / Caso Base
				 ViA SUMAPAZ INICIATIVA DE VINEL	33.216	33.216	Caso Base
Ambiental Probabilidad baja con impacto bajo	7.798	43.674 (560% de sobrecosto)	28.993 (371% de sobrecosto)	Sobrecosto Estimado	21.195	21.195	OK✓
				 Agencia Nacional de Infraestructura	17.764	10.278 <sup>35</sup>	Subcuenta Excedentes / Contratista de Construcción 
						7.486	Subcuenta Excedentes / Caso Base

<sup>28</sup> Pasivo ambiental en el cual el Concesionario debe dar cierre ante la ANLA de las licencias ambientales a través de las cuales el concesionario anterior ejecutó la segunda calzada y la variante Fusagasugá.

<sup>29</sup> Este período el Concesionario completó las cinco acciones que tenía pendientes. Actualmente están a la espera de que la ANLA confirme el cierre oficial de la licencia.

<sup>30</sup> El alcance de esta UF se encuentra en revisión debido a decisiones técnicas pendientes sobre la misma.





<sup>31</sup> El color rojo de la tabla indica que hay alta probabilidad de ocurrencia del sobrecosto o que ya se presentaron sobrecostos y que se van a activar las bandas del contrato de concesión, el color verde indica que la probabilidad de ocurrencia de presentar el sobrecosto o de que ya se hayan presentado sobrecostos es baja o que el riesgo ya está cerrado, y el color naranja indica que la probabilidad de ocurrencia de presentar el sobrecosto es media. Lo anterior respecto de los valores estimados en el caso base.

<sup>32</sup> Según el informe de interventoría No. 99 con corte a junio de 2025, sección 7.4.

<sup>33</sup> Por ser una iniciativa privada, los sobrecostos a cargo de la ANI los financia el Concesionario.

<sup>34</sup> El contratista de construcción tiene la obligación de financiar los sobrecostos a cargo de la ANI a partir del 151% de sobrecosto predial, sin un límite máximo.

<sup>35</sup> El contratista de construcción tiene la obligación de financiar los sobrecostos a cargo de la ANI a partir del 240% de sobrecosto ambiental, sin un límite máximo.

Riesgo	Valor Subcta.	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado jun-25 <sup>32</sup>	Sobrecostos según Bandas de Riesgos <sup>33</sup>		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COPS <sup>2014</sup> MM]						
Redes Probabilidad baja con impacto bajo					3.431	3.431	Caso Base
				<b>Sobrecosto Estimado</b>	<b>32.669</b>	<b>32.669</b>	<b>OK✓</b>
	9.371	41.323 (441% de sobrecosto)	42.040 (449% de sobrecosto)		28.546	25.172 <sup>36</sup>	Subcuenta Excedentes / Contratista de Construcción 
					4.123	4.123	Subcuenta Excedentes / Caso Base Caso Base

Durante el período no hay variaciones en los valores estimados de sobrecostos asociados a los riesgos prediales, ambientales y de redes, por lo que los recursos destinados para su cobertura continúan siendo suficientes (valores incluidos en el caso base y el saldo existente la subcuenta de excedentes ANI<sup>37</sup>). Por esta razón, no se espera que sea necesario acudir al mecanicismo de liquidez temporal a cargo del contratista de construcción.

## 6. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

Como el Proyecto es una iniciativa privada que asume la totalidad del riesgo comercial, es fundamental hacer 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 para terminar la etapa de construcción.

Desde la firma del contrato de crédito a principios de 2023, el tráfico liviano tuvo un desempeño menor al esperado por el mayor impacto en el tráfico liviano de las actividades de construcción de la tercera calzada, puesto que ante mayores tiempos de desplazamiento producto de las interferencias de la obra, el tráfico liviano tiene la alternativa de no realizar el viaje o tomar la vía de Devisab que va hacia Girardot por La Mesa. A partir de esto, el Gestor Profesional actualizó las proyecciones en junio de 2024 para incorporar este impacto, suponiendo una mejora gradual de acuerdo con las fechas esperadas de superación de las interferencias que se recuerda a continuación:

Hito de liberación de interferencia	Supuesto del Gestor Profesional
Diciembre de 2024: eliminación del 80% en las restricciones permaneciendo algunas interferencias en la zona de Silvania en la UF6.	A partir de diciembre de 2024 y hasta febrero de 2025, se aplica una mejora sobre el tráfico del 30% respecto de la situación actual del corredor.
Marzo 2025: se superan totalmente las interferencias en la vía.	En marzo de 2025, se aplica una mejora del 65% respecto de la situación actual del corredor. En abril y mayo de 2025, se aplica una mejora del 80% frente a la situación actual del corredor. A partir de junio de 2025, se vuelve a las proyecciones del Gestor Profesional antes de estos castigos adicionales (en todo caso estas proyecciones incorporan un castigo de 16,93% sobre el caso base del cierre financiero durante la etapa de

<sup>36</sup> El contratista de construcción tiene la obligación de financiar los sobrecostos a cargo de la ANI a partir del 180% de sobrecosto de redes, sin un límite máximo.

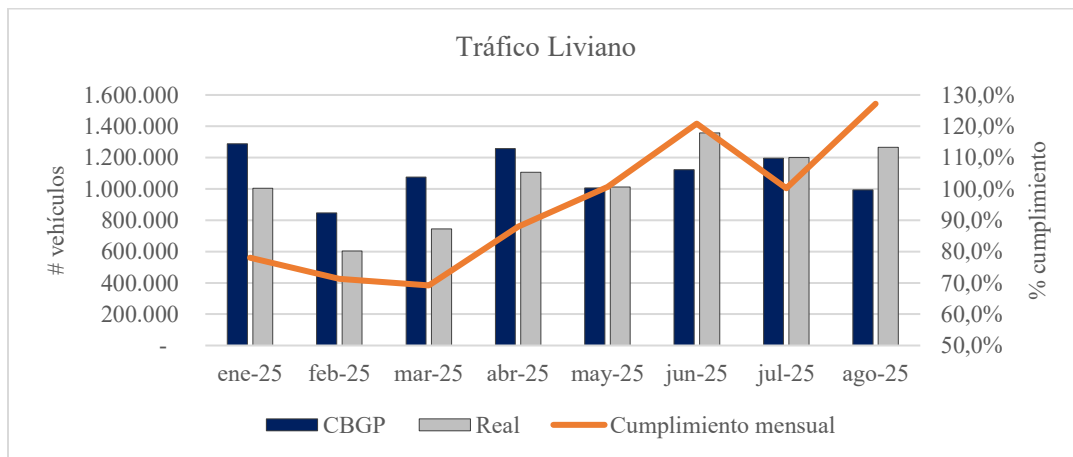
<sup>37</sup> Con corte a marzo de 2025 la subcuenta de excedentes ANI tiene un saldo de COP\$361.328 millones.

Hito de liberación de interferencia	Supuesto del Gestor Profesional
	construcción).

Si bien los niveles de tráfico en marzo y abril no alcanzaron la recuperación estimada por el Gestor Profesional, basada en la mejora progresiva esperada al superar los puntos de interferencia en la vía, después de la puesta a disposición de la UF6, ubicada en el sector de Silvania en abril de 2025, el tráfico liviano se ha acercado más a las proyecciones. De hecho, en junio y julio, el tráfico incluso superó las estimaciones en un 20,8 % y 0,3 %, respectivamente. Como se mencionó en el informe anterior, a partir de junio de 2025 las proyecciones del Gestor Profesional corresponden a las estimadas en 2023, las cuales consideraban lo siguiente respecto al tráfico del cierre financiero:

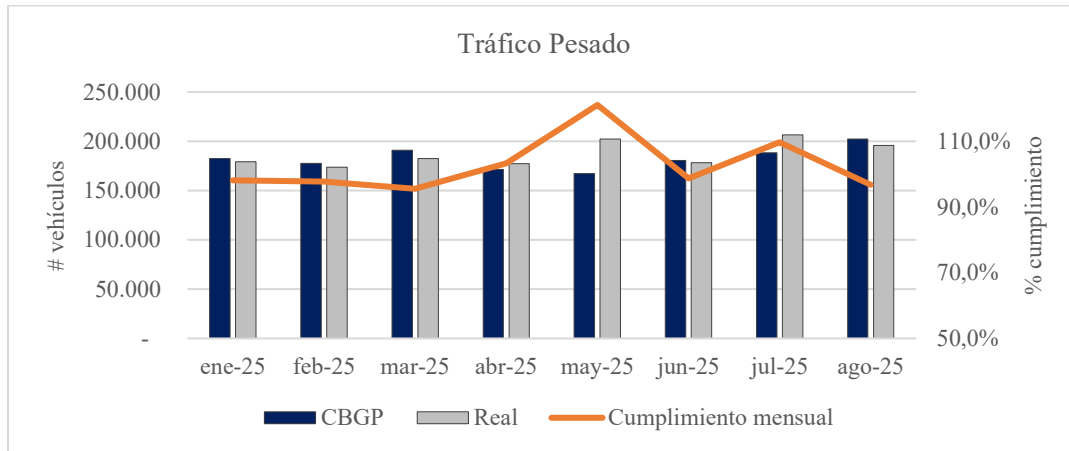
(i) En 2024 el número de vehículos será cercano a lo previsto originalmente para 2023 en el caso base del Gestor Profesional, afectando la base de 2024 respecto a lo que se proyectaba anteriormente y (ii) entre 2025 y 2027, el crecimiento resulta de aplicar las elasticidades que estaban previstas sobre las proyecciones actualizadas del PIB, pero sobre la menor base proyectada para 2024. Sin embargo, en la etapa de operación, con la apertura total de la vía, se proyecta que el tráfico liviano se ubique en los niveles estimados originalmente por el Gestor Profesional, por lo que para esta etapa se conservan las proyecciones de tráfico del cierre financiero.

A continuación, se presenta el comportamiento del tráfico liviano y pesado entre enero y agosto de 2025:



El Gestor Profesional seguirá monitoreando el comportamiento del tráfico liviano a partir de las estrategias utilizadas por el Concesionario para atraer tráfico por este corredor vial frente a las proyecciones actuales.

Respecto al tráfico pesado, luego de la puesta a disposición de la totalidad del corredor (con excepción de la UF2) su comportamiento continúa siendo superior a las proyecciones del Gestor Profesional. Lo anterior se ve representado en un desempeño 6,0% por encima de lo estimado para los meses de mayo, junio, julio y agosto.



## 7. ANÁLISIS DE FUENTES Y USOS:

Teniendo en cuenta la situación de la UF2 y la incertidumbre respecto a los acuerdos que puedan alcanzarse entre la ANI y el Concesionario, el Gestor Profesional analizó dos escenarios con base en posibles mecanismos que podrían acordarse:

**Caso A:** se excluyen del alcance del contrato de Concesión las obras relacionadas con la UF2, descontando los montos ya invertidos en rehabilitación y mantenimiento del túnel Sumapaz. El valor de las obras pendientes asciende a cerca de COP\$400.000 millones, entre costos directos (COP\$339.807 millones) e indirectos. Como consecuencia, el Concesionario no tendría que invertir los recursos pendientes, pero tampoco tendría derecho a ninguna retribución por los montos invertidos a la fecha (COP\$23.000 millones, equivalentes a un 6,5% del valor total de esa UF5), pues estos no alcanzan el porcentaje mínimo de avance requerido para recibir una retribución parcial. Por lo tanto, se eliminan las retribuciones de la UF2 durante toda la vida del Proyecto. La fecha de terminación de la construcción dependería de la obtención del acta de terminación total de las UF1 y UF6, que cuentan con EER y, según el escenario de demoras del Gestor Profesional, esto se alcanzaría en septiembre de 2026.

**Caso B:** la ANI y el Concesionario acuerdan fondear, en una fecha determinada, una cuenta con el monto faltante de la UF2. Para este escenario, el Gestor Profesional supone que el fondeo ocurriría en diciembre de 2027, de acuerdo con lo que se detalló en la línea de tiempo de la sección 3.2. A partir de ello, el Concesionario tendría derecho a la retribución de la unidad funcional y la liberación de recursos se realizaría un mes después, con base en el valor mencionado en el Caso A (COP\$400.000 millones). En consecuencia, la fecha de terminación de la construcción se daría un mes después del fondeo, es decir, en enero de 2028. Es importante tener en cuenta que la fuente de fondeo de esta cuenta corresponde a desembolsos de la deuda *senior* y a capital base. En consecuencia, este escenario supone la autorización de los prestamistas para extender el período de disponibilidad de dichos desembolsos, dado que, de acuerdo con el contrato de crédito, este vence en mayo de 2027<sup>38</sup>. Adicionalmente, como se mencionó en la sección 3.1, el aplazamiento de la fecha de terminación de la UF2 generaría una multa por incumplimiento en la entrega de las obras, por un valor de COP\$89.296 millones, la cual sería descontada de la retribución retenida de esta UF.

<sup>38</sup> El CTA establece que la terminación de los compromisos ocurrirá en la fecha que ocurra primero: (a) 60 días después de terminada la construcción, (b) 15 meses después de la fecha estimada de terminación de la ANI o (c) 30 días antes del primer pago programado de capital de cualquier línea senior. En junio de 2027 está programada la primera amortización del crédito, correspondiente al tramo en pesos (BBVA y FDN) por un monto de COP\$5.920 millones.

A continuación, se detallan las fuentes desde julio de 2025 hasta un mes después de finalizar la etapa de construcción<sup>39</sup> para los casos A y B:

Usos	F&U en construcción (COP Miles de millones)			
	Caso anterior Jul 25 – Dic 26	Caso A Jul 25-Nov 26	Caso B Jul 25-Ene28	Caso B+Multa Jul 25-Ene 28
Contrato EPC	429 <sup>40</sup>	77	480	480
OPEX durante construcción	118	112	193	193
Capex SPV	9	9	9	9
Otros costos de inversión	20	18	61	61
PARS	149	149	149	149
Fondeo cuentas de reserva	215	182	198	198
Impuestos durante construcción	18	16	37	37
Fondeo subcuentas ANI	16	16	25	25
Costos de la transacción	30	30	37	37
Intereses y comisiones	367	312	557	557
Pago RRF	857	798	798	798
Pago Deuda LP	-	-	16	16
Caja Final	-	6	25	-
<b>Total Usos</b>	<b>2.228</b>	<b>1.725</b>	<b>2.584</b>	<b>2.560</b>
<b>Fuentes</b>				
Ingresos	1.407	1.167	1.911	1.822
Reembolsos ANI sobrecostos en cuentas PAR	113	87	113	113
Aportes de capital base	100	-	89	100
Aportes de Capital Contingente	62	-	-	54
Desembolsos deuda <i>Senior a Plazo</i>	355	355	355	355
Desembolsos RRF	112	53	53	53
Caja inicial	79	63	63	63
<b>Total Fuentes</b>	<b>2.228</b>	<b>1.725</b>	<b>2.584</b>	<b>2.560</b>

\* Se reciben COP\$89.000 millones menos de fuentes por el descuento de la multa a la retribución atrapada de la UF.

Como se puede observar en las fuentes y usos para todos los casos, se requieren menos fuentes provenientes de desembolsos de deuda de la RRF<sup>41</sup> frente a lo que se había proyectado en el corte anterior. En el caso A, esto se debe a que se tendrían COP\$400.000 millones menos de usos con relación al contrato de construcción, y en el caso B, se debe a que como la inversión se pospondría para realizarse en su totalidad en el mes de diciembre de 2027, los ingresos que el Proyecto habría recibido hasta esa fecha constituirían parcialmente la fuente de esa inversión.

Adicionalmente, en el caso A no se requeriría terminar de aportar el capital base ni aportes de capital contingente por parte del Concesionario<sup>42</sup>. Para el caso B, disminuye el capital base que deberían aportar los accionistas en COP\$11.000 millones frente a lo proyectado en el corte anterior y por consiguiente no se requeriría de capital contingente (cuyo monto comprometido asciende a COP\$215.000 millones). No obstante, al incluir la multa en el caso B, aunque se requiere la totalidad

<sup>39</sup> Se incluye un mes después de terminada la etapa de construcción para capturar la liberación de la retribución atrapada de la UF2 y el fondeo de la cuenta de reserva.

<sup>40</sup> En este monto no se tenían incluidas las intervenciones reconocidas en el puente Mariano Ospina Perez por COP\$16.500 millones. Adicionalmente se tenían intervenciones relacionadas con la UF2 para febrero y marzo de 2027 por COP\$33.600 millones.

<sup>41</sup> Una parte de la RRF es provista en pesos sintéticos y por lo tanto tiene una cobertura de *cross currency swap*, que implica un cronograma de desembolsos y amortizaciones fijas. El Gestor Profesional esperaría que se rompa este cronograma de desembolsos en cualquiera de las dos alternativas, teniendo en cuenta el ahorro en intereses que se tendría por los menores desembolsos.

<sup>42</sup> En el cierre financiero los accionistas comprometieron COP\$716.000 millones lo que arrojaba una relación 72:28. No obstante, el CTA permite una relación de 75:25 y con los aportes a la fecha de COP\$617.000 millones, se obtendría una relación 75:25 al desembolsar la totalidad de la deuda a largo plazo.

de los aportes de capital base, los aportes de capital contingente se reducen en COP\$12.000 millones respecto a lo estimado previamente.

En cualquier evento, en los dos casos se continuaría desembolsando la totalidad de la deuda *senior* a largo plazo para cumplir con los usos requeridos en etapa de construcción y dejar fondeadas las cuentas de reserva en su saldo requerido.

Por otro lado, cabe aclarar que en el caso A disminuyen los reembolsos por sobrecostos en las subcuentas prediales, ambientales y de redes que se alcanzan a recibir en etapa de construcción porque actualmente se está proyectando una buena parte de esa devolución para la subcuenta de redes para diciembre de 2026, que es una fecha posterior a la fecha de terminación de la etapa de construcción proyectada en el caso A.

A continuación, se muestra la suficiencia de la subcuenta excedentes ANI para cubrir tanto los sobrecostos a cargo de la ANI, como las compensaciones bajo los supuestos del Gestor Profesional asociadas con los rezagos en los ajustes de tarifas a la fecha:

Concepto	Caso A COP\$ M	Caso B COP\$ M
Saldo subcuenta Junio-2025	378.395	378.395
(+) Rendimientos durante construcción	45.053	67.917
(-) Sobrecostos a cargo de la ANI	-84.504	-113.043
(-) Compensaciones por no incremento tarifario	-16.826	-18.680
Saldo subcuenta fin de construcción	326.970	319.402

## 8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

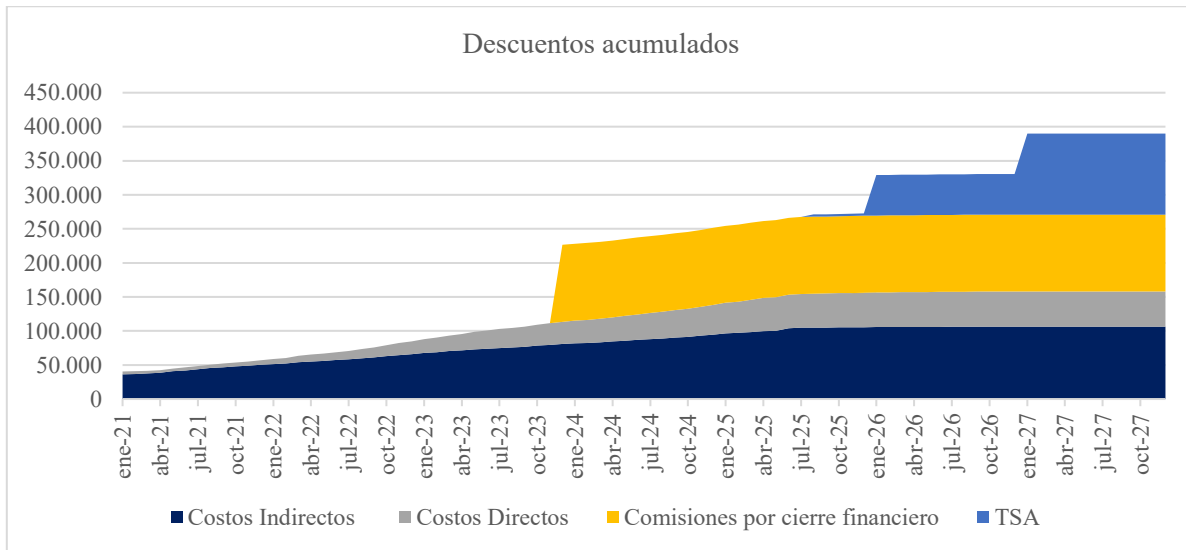
El Concesionario solicitó el octavo desembolso en el mes de junio de 2025, razón por la cual se entregó como parte de las condiciones precedentes un informe actualizado del valor de liquidación por una terminación anticipada del contrato de concesión. Según la información incluida en el reporte con fecha de corte de mayo de 2025, el pago por terminación neto de impuestos equivale a COP\$3,6 billones asumiendo que la terminación se presentara por causas imputables al Concesionario (aplicando la cláusula penal). La cobertura de este pago sobre el saldo actual de la deuda sería de 1,64x.

Cobertura del pago por terminación anticipada	COP MM
<b>Pago por terminación neto</b>	<b>3.638.409</b>
(+) Capital Deuda Senior	2.088.918
(+) Octavo desembolso deuda largo plazo	99.460
(+) Rompimiento RRF pesos sintéticos	50.891
(-) Recursos disponibles	7.263
<b>(=) Deuda senior neta</b>	<b>2.232.006</b>
<b>Cobertura</b>	<b>1,64x</b>

Durante el análisis del crédito, el Gestor Profesional consideró que no se tendrían en cuenta en el pago por terminación una serie de costos incurridos durante la etapa de construcción. Para este corte se revisó este análisis teniendo en cuenta la evolución de cada concepto durante la etapa de construcción, lo que permite eliminar cierta parte de la incertidumbre inicial y conociendo la materialización real de cada uno de los riesgos analizados. El resultado se detalla a continuación:

Concepto	Castigo en cierre financiero	Castigo actualizado	Comentario
	COP millones		
Mayores costos indirectos <sup>43</sup>	118.447	118.447	Se conserva.
Desbalance en el reconocimiento de costos indirectos	117.831	-	Corresponde a la diferencia acumulada cada mes entre derecho de pago y pago real recibido, por lo que cuando se paga el total de la obra ejecutada se vuelve cero. A la fecha la ejecución de las UF se encuentra prácticamente terminada, y en cuanto a lo pendiente el Concesionario ha reservado la porción del pago al contratista de construcción equivalente a la obra faltante por ejecutar y además está discutiendo con la ANI el nuevo precio de dichas obras (UF2) debido a su desplazamiento en el tiempo.
Sobrecostos directos por UF <sup>44</sup>	133.474	66.737	Siguiendo la evolución de los costos de ejecución de las diferentes actividades que conforman el contrato de construcción resulta poco probable que el monto inicial estimado con posibilidad de no ser reconocido se mantenga pues los precios a utilizar para evaluar el presupuesto del contrato de construcción han incrementado sustancialmente. En todo caso, para ser conservadores, el descuento no se elimina sino se reduce a la mitad.
Comisiones por cierre financiero	113.000	113.000	Se conserva.
Contrato TSA	119.118	119.118	Se conserva.
<b>Total</b>	<b>601.870</b>	<b>417.302</b>	

Algunos de estos descuentos se aplican en el tiempo, de acuerdo con el desarrollo de la etapa de construcción, como se muestra a continuación:



Ahora, como la fórmula de terminación anticipada indexa los rubros que se reconocen en el tiempo, a los descuentos que el Gestor Profesional se debe aplicar dicha indexación. De esta manera, los descuentos a agosto de 2025 en la fórmula de terminación equivalen en suma simple a COP\$271.487 millones según como se ilustra en la gráfica, e indexados equivalen a COP\$400.441 millones. Al aplicar los descuentos indexados la cobertura es de 1,46x, cifra que continúa siendo aceptable.

<sup>43</sup> El proyecto cuenta con un AIU que supera los rangos del mercado y el Gestor Profesional estimó el valor que podría ser no reconocido por este concepto.

<sup>44</sup> Al hacer la evaluación del presupuesto del contrato de construcción originalmente, el Gestor Profesional identificó valores adicionales a los precios de mercado del momento de la evaluación que podrían no ser reconocidos. Al observarse la evolución de los costos realmente causados se revaluó la cifra estimada que podría no ser reconocida.

## 9. RIESGO CONTRAPARTE ACCIONISTAS Y MIEMBROS CONTRATISTA DE CONSTRUCCIÓN:

Los accionistas del Concesionario son Vinci Highways con una participación del 85% e Industrial Concreto con una participación del 15%.



El contrato de construcción es ejecutado por el Consorcio Ruta 40 compuesto por (i) Vinci Construction Terrassement Grands Projets Sucursal Colombia (50%), y (ii) Vinci Construction Grands Projets Sucursal Colombia (50%).

### 9.1. VINCI:

A cierre del primer semestre del año Vinci Highways reportó ingresos por actividades ordinarias de €4.140 millones, lo que representa un incremento del 6,9% frente al mismo período de 2024. En cuanto a la distribución regional, Centro y Suramérica generaron €2.045 millones, con un crecimiento del 5,9% respecto al mismo período de 2024, equivalente al 10,25% de los ingresos internacionales de la compañía, excluyendo Francia.

Respecto a los activos, estos alcanzaron €130.445 millones, con un aumento del 2,7% frente a 2024. Del total, el 36,45% corresponde a activos corrientes (€47.559 millones) y el 63,55% a no corrientes (€82.061 millones). Este crecimiento se explica principalmente por el aumento en activos financieros de gestión de efectivo, cuentas corrientes e inversiones bajo la estrategia de *equity*.

Por el lado de los pasivos, Vinci registró €97.360 millones, un incremento del 4,3% frente al mismo período de 2024. De estos, el 59,03% corresponde a pasivos corrientes y el 40,97% a no corrientes. El rubro más relevante son los pasivos financieros, en particular la deuda a largo plazo, que alcanzó €33.443 millones, con un aumento del 3,6% frente al cierre de 2024. El costo de la deuda neta ascendió a €627 millones, lo que supone un alza de €73 millones respecto al primer trimestre de 2024. Este incremento obedeció, principalmente, al efecto anualizado de las adquisiciones realizadas en 2024; sin embargo, la reducción de los tipos de interés durante el primer semestre de 2025 disminuyó el costo de la deuda bruta, compensando el menor rendimiento de las inversiones.

En el segmento de Vinci Concesiones, que incluye carreteras, aeropuertos y otras concesiones, se reportó un ingreso operativo de €2.984 millones, equivalente al 74% de los ingresos operacionales de la compañía. Dentro de este segmento, las concesiones viales generaron €1.179 millones. La deuda neta del segmento de concesiones se situó en €30.042 millones, mientras que la de concesiones viales fue de €15.493 millones, ambas con una reducción frente al mismo período de 2024.

Entre los compromisos fuera de balance se encuentra la concesión Vía Sumapaz, empresa controlada por Vinci. Su obligación contractual de inversión y renovación se ubicó en €96 millones, lo que representa una disminución del 23,8% respecto al cierre de 2024.

## 9.2. CONCRETO S.A.:

Durante el trimestre, la compañía reportó ingresos por actividades ordinarias de COP\$108.830 millones, lo que representa una disminución del 22,9% frente al mismo periodo de 2024. La utilidad neta alcanzó COP\$16.337 millones.

En cuanto a la situación financiera, los activos totalizaron COP\$2 billones, con un incremento de COP\$24.705 millones (+1,2% respecto al cierre de 2024). Del total, los activos corrientes ascendieron a COP\$852.979 millones, con un crecimiento de 3,3%, explicado principalmente por mayores cuentas por cobrar comerciales y a partes relacionadas, así como por el aumento en activos por impuestos a las ganancias. Por su parte, los activos no corrientes sumaron COP\$1,1 billones, registrando una leve reducción de COP\$2.648 millones (-0,2%), relacionada con cuentas por cobrar a partes vinculadas y propiedades, planta y equipo.

Dentro de este rubro, los ingresos por cobrar alcanzaron COP\$148.574 millones, de los cuales COP\$85.083 millones corresponden a ingresos a través de consorcios. En particular, los ingresos por cobrar mediante contratos con clientes presentaron una disminución neta de COP\$25.589 millones, resultado de cambios en las condiciones de los proyectos Patio Portal El Vínculo Soacha, Transmilenio Av. 68 Grupo 8 y Ciclorruta 116. Este efecto fue parcialmente compensado por el avance de obra en proyectos como Avenida Guaymaral, EBAR, Transmilenio Av. 68 Grupo 5 y Puente Av. 68 Primera de Mayo. Por su parte, los ingresos por cobrar a través de consorcios aumentaron en COP\$7.308 millones, impulsados principalmente por el avance en los consorcios CC L1, CC 2023 y GACO, aunque compensado por la menor facturación en Ruta del Sol y cambios en las condiciones del proyecto Av. Bosa.

En relación con los pasivos, estos se ubicaron en COP\$704.236 millones, lo que significó un incremento de COP\$6.148 millones (+0,8% frente al cierre de 2024). Los pasivos corrientes ascendieron a COP\$553.253 millones (+0,21%), mientras que los no corrientes llegaron a COP\$150.983 millones (+3,4%). Dentro de los pasivos, las obligaciones financieras sumaron COP\$138.479 millones, lo que representa una reducción de 7,2% con respecto al cierre de 2024; esta variación se explica por la cancelación del saldo del crédito sindicado, derivada del intercambio de la participación de la compañía en el Fondo de Capital Privado Pactia (FCPP), además de abonos a distintos créditos y dos nuevos desembolsos.

Respecto a los ingresos generados por Vía Sumapaz a Concreto, a cierre de este trimestre generó ingresos por COP\$51.260 millones lo que representa un aumento de 31,3% con respecto al mismo periodo en 2024; este aumento en ingresos obedece al reconocimiento del ingreso por la UF4 y el aumento en el tráfico.

En lo que respecta al *backlog* de infraestructura y construcción, para este trimestre Concreto reportó COP\$2,5 billones equivalentes a 2,5 años de construcción (a razón de COP\$1 billón por año); de este monto, COP\$1,9 billones (78%) se encuentran en obras a ejecutar en Colombia y el restante en Estados Unidos.



## 10. CONCLUSIONES:

- El Proyecto muestra un avance significativo en materia de construcción, no obstante, las UF1, UF3 y UF5, aún cuentan con actas de terminación parcial dado que la culminación de sus actividades pendientes depende de la liberación de los pasivos prediales. Por otra parte, la finalización de la suspensión de la UF2 ha generado una nueva controversia entre la ANI y el Concesionario, cuya resolución, según la estimación del Gestor Profesional, se prevé para diciembre de 2027.
- La mejora en el tráfico del último trimestre, sumada a los desarrollos entorno a la situación de la UF2 hace que las fuentes continúen siendo suficientes para terminar la etapa de construcción. Bajo las dos alternativas de soluciones plateadas por el Gestor Profesional, no habría necesidad de hacer uso del capital contingente comprometido por el accionista.