

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 9
TERCER CARRIL BOGOTÁ-GIRARDOT | VÍA SUMAPAZ
PERÍODO A CORTE 31 DE MARZO DE 2025¹

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 ²
Terminación Construcción	20-jun-2018		18	19	20	21	22	23	24	25	19-jun-2025 ²
UF Terminadas	UF0✓	UF1●	UF2	UF3	UF4✓	UF5	UF6	UF7	UF8●		
% Participación de ingresos	32,00%✓	14,18%●	9,24%	11,87%	4,63%✓	5,32%	11,96%	8,26%	2,54%●		
Fecha Acta de Terminación UF	N.A.	-	-	-	18-abr-24	-	-	-	-	12-jul-19	
Avance Físico de Obras⁵	78,2% (+6,6% en el período)										
Avance de Inversión de Obras⁶	77,9% (+4,7% en el período)										
Peajes Existentes	Chusacá					Chinauta					
Licencias y/o Permisos Ambient.	100,0% ✓										
Disponibilidad Predial	97,7% (0,1% en el período) ⁷										
Adquisición Predial	73,8% (+0,81% en el período) ⁸										
Recursos para Sobrecostos PAR	OK✓										
TPD Real / TPD Caso Base⁹	-12,9%										
Ingreso Real/Ingreso Caso Base¹⁰	-12,6%										
Cobertura FTA ≥ 1,2x	1,71x										
% Deuda Senior a Plazo Desembolsada	74,4% de COP\$1,77 billones										
% RRF Desembolsada	92,9% de COP\$827.000 millones										
% Capital Aportado	86% de COP\$716.694 millones										

- **Acta de suspensión UF2:** en abril de 2025 se suscribió la prórroga No. 3 al acta de suspensión parcial de mayo de 2024, la cual amplía por cuatro meses adicionales el plazo, esto es hasta el 24 de agosto de 2025, para que el Concesionario y la ANI acuerden el alcance de las intervenciones sobre el subsector 1 de la UF2, y logren la implementación de las modificaciones contractuales que se deriven de los acuerdos alcanzados.

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información suministrada por el interventor con corte a febrero de 2025 y el ingeniero independiente con corte a marzo 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.

² De acuerdo con el plan de obras vigente bajo el contrato de concesión.

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

⁴ 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.

⁵ Ejecución del contratista de construcción.

⁶ Inversión en *capex* ejecutada por el contratista de construcción.

⁷ 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).

⁸ Según el informe de ingeniero independiente de marzo de 2025 (1.826 adquiridos / 2.473 requeridos).

⁹ Indicador medido desde enero de 2024 hasta mayo de 2025, con base en las proyecciones del Gestor Profesional actualizadas en junio de 2024.

¹⁰ *Ibidem*.

- **Avance de obras:** a la fecha el avance físico en la ejecución de las obras del Proyecto es del 78,2% vs. el 89,2% programado según el plan de obras vigente¹¹, presentando un atraso del 11,02%. No obstante lo anterior, es importante resaltar que a la fecha todas las UF han sido puestas a disposición, al haber alcanzado condiciones para suscribir actas de terminación parcial o total a excepción de la UF2 que es la que representa la demora principal debido a la imposibilidad de avanzar en su ejecución desde septiembre de 2022.
- **Tráfico y recaudo:** en lo corrido de 2025 el tráfico liviano ha tenido un menor desempeño respecto a lo proyectado por el Gestor Profesional de -18,3%. Lo anterior, se explica por el menor tráfico presentado entre enero y marzo cuando aún se tenían interferencias en la vía producto de las obras del corredor. Sin embargo, el 11 de abril fue puesta a disposición la UF6, que es la última unidad funcional a excepción de la UF2, lo que permitió que el tráfico liviano entre abril y mayo tuviera un menor desempeño respecto a lo proyectado de -6,4%, lo que representa una tendencia de recuperación respecto a lo que se venía presentando en trimestres anteriores. Por su parte, el tráfico pesado presentó un desempeño superior al proyectado en 2,8%. Lo anterior se refleja en un menor recaudo entre enero y mayo de 2025 respecto al proyectado en un -10,4%. Cabe destacar en todo caso que el recaudo presentado entre abril y mayo estuvo en línea con lo proyectado ubicándose un 0,2% por encima.
- **Solicitudes de consentimiento:** durante el período de reporte el Concesionario presentó a los prestamistas una serie de solicitudes de autorización relacionadas con (a) el reconocimiento de ciertos pagos al contratista de construcción bajo el contrato de construcción, (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, así como de la firma 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 del acta de verificación parcial de cada unidad funcional, y (d) la postergación de la obligación de actualizar el reporte de tráfico hasta que se finalice la ejecución de las obras activas sobre el corredor y hayan transcurrido unos meses en los que la vía no esté impactada por los cierres asociados a la construcción. Cada una de estas solicitudes fue presentada por el Gestor Profesional a los miembros del Comité de Inversiones, quienes dieron su aprobación en los términos que se exponen en la sección 10 del presente documento.
- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** con corte a marzo de 2025, se reportan los siguientes avances: (i) el Proyecto cuenta con 4.200 empleados activos, de los cuales el 59 % pertenece al área de influencia directa (AID) y el 12 % corresponde a mano de obra femenina, (ii) las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para el año 2024 alcanzaron las 68.758 tCO_{2e}, lo que representa un incremento del 20 % en comparación con 2023, (iii) entre enero y marzo de 2025 se registraron 62 accidentes, con un índice de severidad de 0,16, y (iv) durante el período se recibieron 52 PQRS, acumulando un total de 1.427 desde el inicio del Proyecto.

2. ESTADO DE LA FINANCIACIÓN:

En el mes de marzo se realizó un desembolso de la deuda *senior* a plazo por COP\$126.990 millones y de la RRF por COP\$39.270 millones. Los montos comprometidos y desembolsados a la fecha se detallan en la siguiente tabla:

¹¹ Denominado internamente cronograma B5 y que es el que rige el contrato de concesión, el cual sigue considerando avance programado en la UF2 a pesar de estar suspendida su ejecución lo que genera una desviación importante frente a su cumplimiento como se detalla en la sección 3.1 del presente documento.

Facilidad	Monto Comprometido (COP\$ millones)	Monto Desembolsado (COP\$ millones)
Tramo IPC		
Crédito FDN	500.000	371.958
Crédito BBVA	225.000	167.381
Total Tramo IPC	725.000	539.339
Tramo UVR		
BlackRock	640.000	476.106
Compartimento A	260.000	193.418
VINCI Highways S.A.S.	150.000	111.587
Total Tramo UVR	1.050.000	781.111
Total deuda senior a plazo	1.775.000	1.320.450
RRF		
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
Total RRF	827.000	768.468

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 28 de febrero de 2025, el Proyecto presenta un avance físico de 78,15% frente al 89,17% programado según el plan de obras vigente y representa un atraso del 11,02% tal y como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Fecha Fin Plan de Obras Vigente ¹²	Fecha Fin Cronograma de Obras	% Avance Programado ¹³ feb-25	% Avance Ejecutado feb-25	Δ% feb-24
UF1	17-abr-23	18-sep-23	100,0%	99,0%	-1,0%
UF2	19-jun-25	15-ene-26	54,4%	6,8%	-47,6%
UF3	30-dic-24	28-mar-25	100,0%	97,9%	-2,1%
UF4	27-nov-23	22-dic-23	100,0%	100,0%	-
UF5	26-feb-25	26-feb-25	97,3%	99,5%	+2,2%
UF6	12-abr-25	12-may-25	87,8%	73,7%	-14,1%
UF7	12-feb-25	13-abr-25	100,0%	99,4%	-0,6%
UF8	12-jul-19	12-jul-19	89,21%	89,2%	-
Proyecto			89,17%	78,15%	-11,02%

¹² De acuerdo con el último plan de obras no objetado por la interventoría el 1 de febrero de 2022.

¹³ Respecto al plan de obras vigente frente al contrato de concesión (tabla 144 reporte de interventoría con corte a febrero de 2025).

**UF6- Rehabilitación tercer carril****UF6 – Terraplen Molino Rojo****UF8 – Cimentación puente peatonal**

Respecto del avance de las obras se resaltan los siguientes hechos relevantes:

- Como se ha mencionado en los reportes de monitoreo, el acta de terminación parcial de la UF1 se suscribió el 12 de julio de 2024 gracias a los EER¹⁴ reconocidos correspondientes a las actividades relacionadas con la construcción de la ciclorruta¹⁵ y las glorietas del Mohán y Los Manueles que actualmente se encuentra finalizadas.
- Sobre la UF2, se mantiene suspendida la ejecución de obras en esta UF, por lo que el retraso que se evidencia frente al plan de obras seguirá aumentando hasta que se logre definir el alcance a implementar en esta UF. Durante el periodo no se reportan avances adicionales con respecto a la solución a implementar en esta UF.
- En noviembre y diciembre de 2024 se pusieron a disposición de la interventoría la UF5 y la UF3 respectivamente. A marzo de 2025, las UF continúan en proceso de verificación por lo cual el Gestor Profesional espera que se obtengan las actas de terminación parcial de estas UF en agosto de 2025 y junio de 2025, respectivamente. Estas UF serán recibidas parcialmente debido a los EER reconocidos correspondientes a la imposibilidad de liberar predios requeridos en algunos tramos.
- En relación con la UF6, se destaca que mantiene un atraso significativo del 14,1%, originado principalmente por la demora en el inicio de las actividades de construcción de los puentes Río Subía y Quebrada Honda. El primero ya cuenta con una ejecución del 100%, mientras que el segundo fue finalizado durante el período comprendido entre enero y marzo de 2025. Actualmente, el concesionario se encuentra ejecutando las actividades pendientes relacionadas principalmente con actividades de rehabilitación del pavimento y sistemas ITS. Es importante destacar que esta UF fue habilitada para empezar el proceso de verificación el 11 de abril de 2025.
- El 27 de noviembre de 2024, el Concesionario notificó a la interventoría y a la ANI la puesta a disposición de la UF7, la cual se encuentra en proceso de verificación por parte de la interventoría desde el 27 de diciembre de 2024.
- En abril de 2024 se firmó el acta de terminación total de la UF4 y en julio de 2019 se firmó el acta de terminación parcial de la UF8, quedando pendiente la construcción de cinco puentes peatonales cuyos sectores de intervención deben ser entregados por parte de la Empresa Férrea

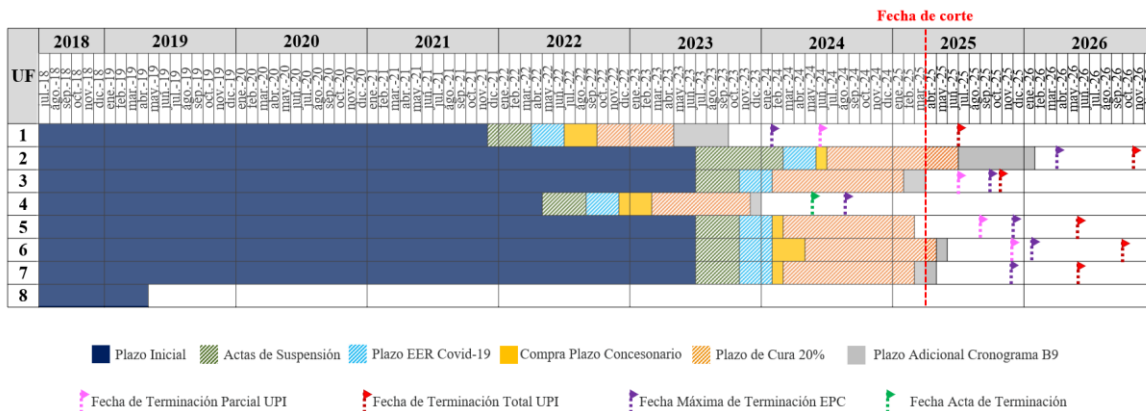
¹⁴ Eventos eximentes de responsabilidad.

¹⁵ Se encuentra pendiente la construcción de aproximadamente 1.390 m debido a imposibilidad de liberación predial (TCGB1-105).

Regional en desarrollo de otro contrato de obra.

Con base en lo anterior, para el presente período se elimina la fecha de terminación parcial de la UF7 en el escenario de demoras del gestor profesional como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Fecha de Terminación			
	Contrato de concesión	Plan de Obras ¹⁶	Contrato EPC ¹⁷	Estimado Gestor Profesional
1	17-ene-23	17-abr-23	18-sep-23	12-jun-24 (Parcial) 30-jun-25
2	20-may-25	19-jun-25	15-ene-26	17-oct-26
3	30-dic-24	30-dic-24	28-mar-25	30-jun-25 (Parcial) 28-oct-25
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



Como se observa en la tabla anterior, los plazos para completar las obras requeridas por el Proyecto superan los plazos contractuales, situación que fue cuantificada desde el análisis del crédito y que implica la compra de los plazos necesarios según lo pactado en el contrato de concesión. De acuerdo con el contrato de crédito el Concesionario debe reportar la activación de cada mecanismo conforme a lo establecido en el contrato de concesión, por lo cual el Gestor Profesional se encuentra monitoreando este procedimiento.

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 77,87% como se muestra en la siguiente tabla:

¹⁶ Las fechas contractuales vigentes para la entrega de las UF son las estipuladas en el cronograma B5 y rigen el contrato de concesión.

¹⁷ 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 [COP\$ MM corrientes]	Avance de Inversión mar-25 [COP\$ MM]	% Avance de Inversión mar-25
UF0	35.790	34.980	97,74%
UF1	349.559	341.980	97,76%
UF2 ¹⁸	339.807	20.604	6,1%
UF3	177.523	170.653	96,1%
UF4	92.331	91.473	99,1%
UF5	54.635	52.481	96,1%
UF6	139.645	80.728	89,1%
UF7	142.130	120.716	87,9% ¹⁹
UF8	61.799	665.029	100%
Gastos	795.251	682.139	85,8%
Proyecto	2.188.469	1.704.202	77,87%

4. SEGUIMIENTO RIESGO DE DEMORAS:

El riesgo de demoras de este Proyecto está asociado principalmente con la demora en algunos permisos ambientales, la adquisición predial y el traslado de unidades sociales. Adicionalmente, se hace el seguimiento de las demás gestiones que pueden significar posible fuente de demora durante la etapa de construcción.

- **Estado de la gestión predial:** con corte a marzo de 2025, el Proyecto cuenta con una longitud predial efectiva disponible de 97,6% y un avance en la adquisición predial de 73,8%²⁰ (1.826 de 2.473) como se muestra en la siguiente tabla:

UF ²¹	Longitud Total Requerida [km] ²²	Longitud Disponible mar-25 [km]	Longitud Disponible mar-25 [%]	Pedios Requeridos ²³	Pedios Disponibles mar-25	Pedios Disponibles mar-25 [%]
1	16,75	16,10	96,1%	136	134	98,5%
2	5,51	3,62	65,8%	67	36	53,7%
3	24,54	24,52	99,9%	468	465	99,4%
4	9,78	9,78	100,0%	143	143	100,0%
5	10,67	10,52	98,6%	315	307	97,4%
6	29,78	29,58	99,3%	1.048	1.038	99,3%
7	24,08	24,08	100,0%	296	296	100,0%
Total	121,11	118,20	97,6%	2.473	2.419	97,6%

- **Estado de diseños, gestión de redes y permisos ambientales:** a continuación²⁴ 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.

¹⁹ En el anterior corte era 79,5%.

²⁰ Según el informe del ingeniero independiente con corte a marzo de 2025.

²¹ No se incluye la UF8 por haber superado el riesgo de disponibilidad al completar sus intervenciones.

²² Teniendo en cuenta la ejecución de la obra, en el período se realizó un ajuste en la longitud total requerida.




²³ 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.

²⁴ 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 ²⁵	Redes
UF1	No objetados	PAGA – aprobado	Expediente LAM1838 92% ²⁶ Expediente LAM2370 95%	100%
UF2	No objetados	EIA No. 2036 aprobado en oct-2019 y modificado mediante Resolución No. 416 de mar-21 ²⁷ PAGA – aprobado		9,1%
UF3	No objetados	PAGA – aprobado		96,7%
UF4	No objetados	PAGA – aprobado		100%
UF5	No objetados	PAGA – aprobado		97,8%
UF6	No objetados	PAGA – aprobado		72,8%
UF7	No objetados	PAGA – aprobado		90,5%

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 rubro²⁸ 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 feb-25 ²⁹	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ³⁰		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹⁴ 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 ³¹	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 ³²	Subcuenta Excedentes / Contratista de Construcción
						7.486	Subcuenta Excedentes / Caso Base

²⁵ 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.

²⁶ El Concesionario planea obtener el cierre de la licencia para junio de 2025, cuando se tiene previsto nuevamente la visita del ANLA.

²⁷ El alcance de esta UF se encuentra en revisión debido a decisiones técnicas pendientes sobre la misma.





²⁸ 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.

²⁹ Según el informe de interventoría No. 99 con corte a febrero de 2025, sección 7.4.

³⁰ Por ser una iniciativa privada, los sobrecostos a cargo de la ANI los financia el Concesionario.

³¹ 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.

³² 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 feb-25 ²⁹	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ³⁰		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹⁴ MM]						
Redes Probabilidad baja con impacto bajo					3.431	3.431	Caso Base
				Sobrecosto Estimado	32.669	32.669	OK✓
	9.371	41.323 (441% de sobrecosto)	42.040 (449% de sobrecosto)		28.546	25.172 ³³	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 ANI³⁴). Por esta razón, no se requiere acudir a un mecanismo de liquidez temporal a cargo del contratista de construcción por un período significativo.

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 ha tenido un desempeño peor 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.

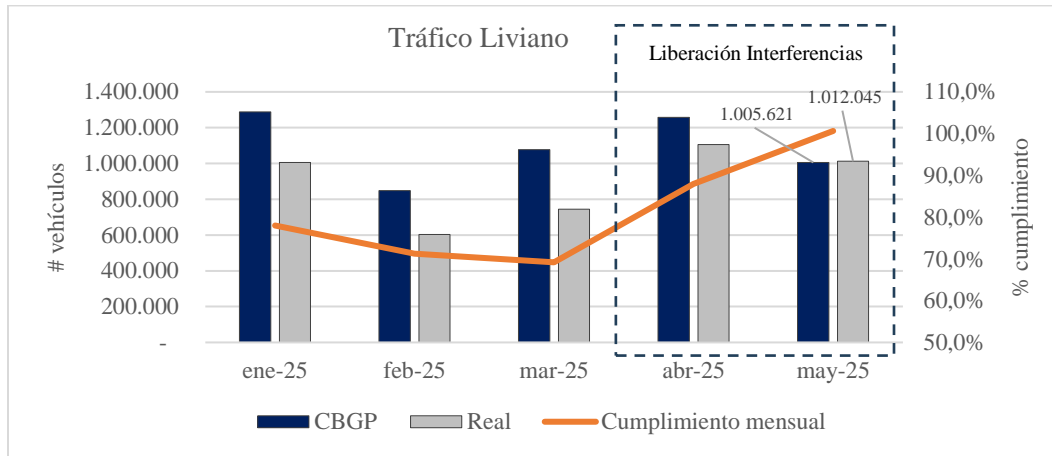
El Gestor Profesional actualizó las proyecciones en junio de 2024 para incorporar este impacto, suponiendo una mejora gradual de acuerdo con las fechas esperadas de superación de las interferencias que se recuerda a continuación:

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 construcción).

³³ 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.

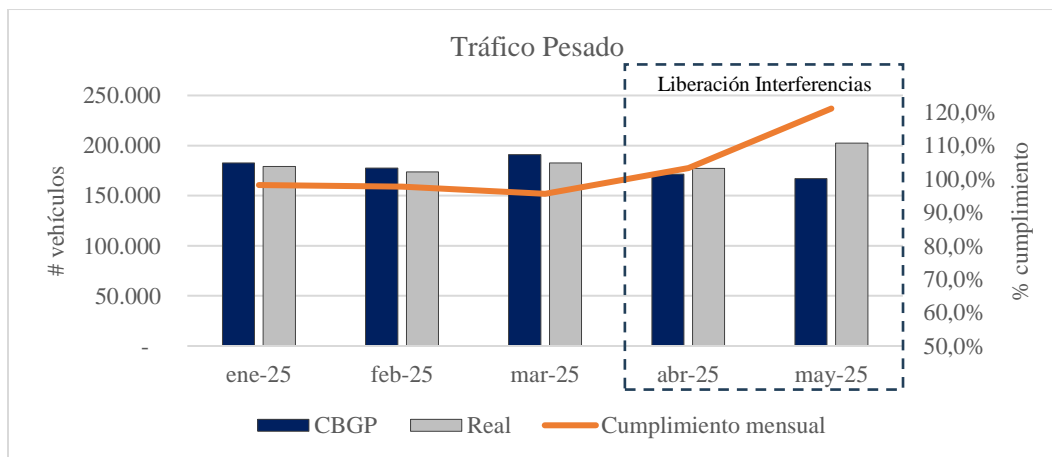
³⁴ Con corte a marzo de 2025 la subcuenta de excedentes ANI tiene un saldo de COP\$361.328 millones.

Si bien las fechas de eliminación de las restricciones observadas coinciden con las que fueron proyectadas por el Gestor Profesional, durante los primeros 3 meses de 2025 no se observó una recuperación del orden de la esperada por este. Sin embargo, luego de la puesta a disposición de la UF6 ubicada en el sector de Sylvania el 11 de abril de 2025, la recuperación del tráfico liviano se ha acercado más a la proyectada, llegando inclusive a ser levemente superior en mayo de 2025. A continuación, se presenta el comportamiento del tráfico liviano y pesado entre enero y mayo de 2025:



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

Respecto al tráfico pesado, si bien su comportamiento continuó siendo superior a las proyecciones del Gestor Profesional durante el primer trimestre de 2025, la puesta a disposición de la última unidad funcional que generaba interferencias en la vía en abril, tuvo un impacto positivo, llevándolo a encontrarse 12% por encima de lo estimado para los meses de abril y mayo.



Es importante tener en cuenta que, los castigos aplicados por parte del Gestor Profesional al tráfico, con las reducciones graduales de interferencias de construcción conforme avanza la ejecución de las intervenciones principales, se aplicaron hasta mayo de 2025. Por lo tanto, a partir de junio, el tráfico real se medirá contra las proyecciones iniciales de 2023 antes de realizar los castigos aplicados en junio de 2024.

7. ANÁLISIS DE FUENTES Y USOS:

A continuación, se detallan las fuentes y usos desde el mes de abril de 2025 hasta finalizar la etapa de construcción. Para ello se conservan los supuestos señalados en el corte anterior. Como se observa a continuación, las fuentes son suficientes para terminar la etapa de construcción:

F&U en construcción (COP Miles de millones) Abril 25-Dic26	
Usos	
Contrato EPC	557
OPEX durante construcción	135
Capex SPV	13
Otros costos de inversión	22
PARS	148
Fondeo cuentas de reserva	215
Impuestos durante construcción	20
Fondeo subcuentas ANI	16
Costos de la transacción	32
Intereses y comisiones	440
Pago RRF	857
Caja Final	-
Total Usos	2.415
Fuentes	
Ingresos	1.441
Cuentas por cobrar ANI sobrecostos PAR	112
Aportes de capital	100
Aportes de Capital Contingente	60
Deuda <i>Senior</i> a Plazo	455
Desembolsos RRF	112
Caja inicial	136
Total Fuentes	2.415

De esta manera, bajo las proyecciones del Gestor Profesional las fuentes serían suficientes para terminar la etapa de construcción, pero se requiere un aporte de capital contingente de COP\$59.600 millones, dejando las cuentas de reserva fondeadas en su saldo requerido (COP\$215.000 millones). En este punto, vale la pena recordar que el Concesionario ha comprometido hasta COP\$215.000 millones de capital contingente, por lo que su utilización en este escenario equivaldría al 27% del monto comprometido.

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	COP\$ M
Saldo subcuenta Abril-2025	361.227
(+) Rendimientos durante construcción	56.696
(-) Sobrecostos a cargo de la ANI	-111.930
(-) Compensaciones por no incremento tarifario	-22.421
Saldo subcuenta dic-2026	283.572

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

El Concesionario solicitó el séptimo desembolso en el mes de marzo de 2025, razón por la cual se entregó como parte de las condiciones precedentes un informe actualizado del valor de liquidación

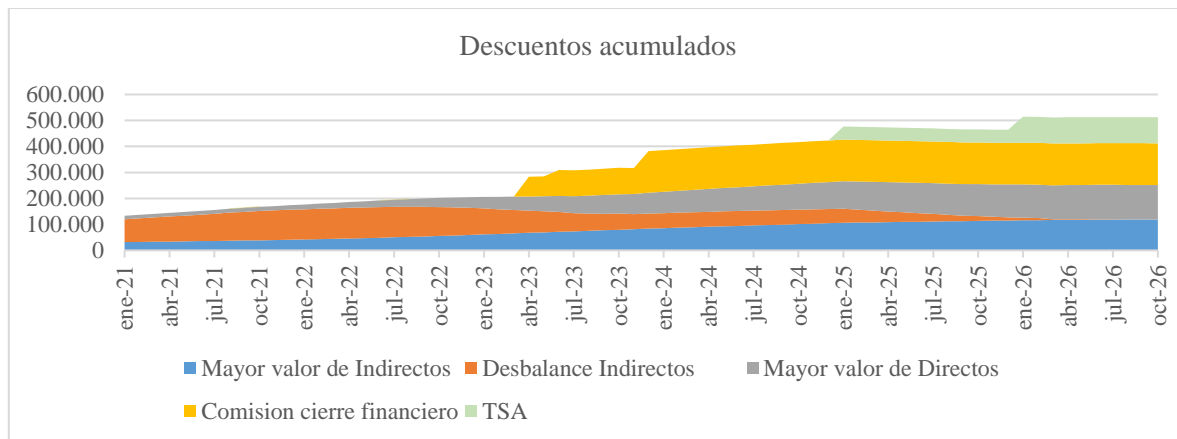
por una terminación anticipada del contrato de concesión. Según la información incluida en el reporte con fecha de corte de marzo de 2025, el pago por terminación neto de impuestos equivale a COP\$3,5 billones asumiendo que la terminación se presentara por causas imputables al Concesionario (aplicando la cláusula penal). La cobertura de este pago sobre el saldo actual de la deuda sería de 1,71x.

Cobertura del pago por terminación anticipada	COP MM
Pago por terminación neto	3.595.966
(+) Capital Deuda Senior	1.922.657
(+) Séptimo desembolso deuda largo plazo	126.990
(+) Rompimiento RRF pesos sintéticos	81.645
(-) Recursos disponibles	22.994
(=) Deuda senior neta	2.108.299
Cobertura	1,71x

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. A continuación, se detalla los costos que se descontarían del pago, el impacto durante toda la etapa de construcción, y el impacto al corte actual:

Concepto	Valor [COP\$ MM]
Mayores costos indirectos	118.447
Desbalance en el reconocimiento de costos indirectos	117.831
Desbalance costos directos entre UF	133.474
Comisiones por cierre financiero	113.000
Contrato TSA	119.118
Total	601.870

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 aplica en el tiempo debe aplicar dicha indexación. De esta manera, los descuentos a abril de 2025 en la fórmula de terminación equivalen en suma simple a COP\$472.873 millones según la aplicación en el tiempo de cada descuento según como se ilustra en la gráfica, e indexados equivalen a COP\$689.374 millones. Al aplicar los descuentos indexados la cobertura es de 1,38x, cifra que continúa siendo aceptable.

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%).

A la fecha no se cuenta con información actualizada sobre los promotores y constructores del Proyecto.

10. SOLICITUDES DE CONSENTIMIENTO DEL CONCESIONARIO:

10.1. RECONOCIMIENTO DE INTERVENCIONES DEL PUENTE MARIANO OSPINA PEREZ.

El Concesionario manifestó su intención de solicitar a los prestamistas su autorización para ampliar el alcance del contrato de construcción con el fin de incorporar en el precio global del contrato la ejecución de las actividades de rehabilitación del Puente Mariano Ospina Pérez (“PMOP”), ubicado en la UF1, que tenían como propósito regularizar el uso bidireccional de la estructura. A modo de contexto, se aclara que a juicio del Concesionario estas actividades no estaban comprendidas en el alcance del contrato de concesión dada una diferencia de coordenadas origen destino en esta unidad funcional, por lo que no se incorporaron en el alcance del contrato de construcción. No obstante, de acuerdo con la decisión de un tribunal arbitral de 2022 la ejecución de estas actividades fue incorporada en el alcance de la UF, por lo que estas fueron ejecutadas por el contratista de construcción, por un valor aproximado de COP\$9.000 millones, y recibidas a satisfacción por la ANI con la entrega de la UF1 con la suscripción del acta de terminación parcial el 12 de junio de 2024, y pese a su ejecución, no han sido incorporadas en el alcance del contrato de construcción y/o en su precio.

El Gestor Profesional analizó la viabilidad de la solicitud partiendo del impacto que su aprobación tendría en las fuentes y usos del Proyecto, para esto recalcó que la financiación cuenta con aportes de capital contingentes comprometidos hasta por COP\$215.000 millones de los cuales se prevé un uso parcial finalizando la etapa de construcción para fondar las cuentas de reserva. Con esto, se concluyó que los COP\$9.000 millones que se le reconocerían al contratista de construcción derivarían en un aumento no material del capital contingente que se utilizaría quedando un remanente lo

suficientemente sólido para cubrir las potenciales deficiencias de caja que pudiera tener el Proyecto, no obstante su recomendación se condicionó al aumento del capital contingente comprometido en un valor equivalente al costo financiero de anticipar el pago de las obras del PMOP antes de finalizar la etapa de construcción. Esta modificación se está implementando en la actualidad.

10.2. ANTICIPACIÓN DEL PAGO DEL PRECIO RETENIDO ANTE LA TERMINACIÓN PARCIAL DE UNIDAD FUNCIONAL.

De acuerdo con el contrato de construcción, el 5% del precio asociado a cada unidad funcional (la “Retención en Garantía”) se pagaría al contratista de construcción de la siguiente forma: (a) 50% en la fecha de firma del acta de terminación total de la respectiva unidad funcional, y (b) 50% en la fecha de firma del acta de verificación final de dicha unidad funcional. En el entendido que la UF1 fue recibida por la ANI a través de la suscripción del acta de terminación parcial de UF, y que el Concesionario estimaba que las UF3, UF5 y UF6 también serían recibidas a través de este mecanismo por la ANI, la segunda solicitud tuvo como propósito que los prestamistas autorizaran al Concesionario anticipar el pago de la Retención en Garantía asociado a cada UF al contratista de construcción, de forma que sea pagado ante la terminación parcial de cada unidad funcional en proporción a la compensación especial reconocida por la ANI para cada UF, esto a través de la incorporación del concepto del acta de verificación parcial de cada unidad funcional, figura equivalente al acta de verificación final de unidad funcional bajo los documentos de la financiación.

El Gestor Profesional presentó a los miembros del Comité de Inversiones el análisis del impacto financiero de la aprobación de la solicitud en la financiación del Proyecto, concluyendo que el costo financiero de la anticipación del pago de la Retención en Garantía al contratista de construcción respecto de las UF3, UF5 y UF6 corresponde a COP\$3.365 millones. Ante este impacto, se recalcó el avance que han tenido las intervenciones sobre estas unidades funcionales lo que derivará en una mejora del tráfico esperado sobre el corredor, así como la liberación de la retribución de estas unidades funcionales lo que se termina traduciendo en un beneficio financiero para el proyecto de alrededor de COP\$26.000 millones, disminuyendo los usos del capital contingente comprometido en el proyecto. Con base en estos argumentos el Gestor Profesional recomendó la aprobación de esta solicitud, la cual fue acogida por los miembros del Comité de Inversiones.

10.3. ANTICIPACIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL VALOR DE LA GARANTÍA A PRIMERA DEMANDA OTORGADA POR EL CONTRATISTA DE CONSTRUCCIÓN ANTE LA TERMINACIÓN PARCIAL DE UNIDAD FUNCIONAL.

De conformidad con el contrato de construcción en la fecha en la que se suscriba un acta de verificación final de cada unidad funcional se podrá reducir el valor de la garantía a primera demanda en un 1% del valor total del precio del contrato de construcción (la “Reducción de la Garantía”). A modo de contexto, la garantía a primera demanda bajo el contrato de construcción equivale al 14% del precio del contrato de construcción, equivalente a COP\$306.386 millones, y una vez efectuadas las reducciones contractuales se mantiene con un valor mínimo de COP\$87.539 millones durante la etapa de operación y mantenimiento. Así, la tercera solicitud del Concesionario estaba encaminada a que los prestamistas aprobaran la anticipación de la Reducción de la Garantía de modo que esta también opere ante la suscripción del acta de verificación parcial de cada unidad funcional, según como esta se introdujo en la sección anterior, de forma proporcional a la compensación especial que reconozca la ANI por la respectiva UF, y el porcentaje restante se reduciría con la firma del acta de verificación final de dicha UF.

El Gestor Profesional presentó su análisis de la solicitud a los miembros del Comité de Inversiones,

señalando que de aprobarse la solicitud y de acuerdo con las estimaciones del Concesionario la Reducción de la Garantía respecto de las UF4 y UF7 se daría con la firma de la respectiva acta de verificación final de UF por un valor aproximado de COP\$43.770 millones, mientras que la reducción de la garantía asociada a las UF1, UF3, UF5 y UF6 tendría lugar con la firma de actas de verificación parcial de UF, por un valor aproximado de COP\$77.281 millones. En adición, se indicó que el anticipo de la Reducción de la Garantía respondía al estado de avance de las intervenciones sobre el corredor, permitiendo entregas parciales antes de lo proyectado, por lo que se estaría guardando proporcionalidad con el estado del Proyecto. Por estas razones, el Gestor Profesional recomendó la aprobación de la solicitud del Concesionario, y los miembros del Comité de Inversiones aprobaron esta recomendación.

10.4. POSTERGACIÓN DEL ESTUDIO ACTUALIZADO DE TRÁFICO.

Finalmente, el Concesionario solicitó autorización a los prestamistas para postergar el momento en el que este debe cumplir la obligación de procurar que el asesor de tráfico entregue al agente administrativo un reporte de tráfico actualizado dentro de los 90 días siguientes a la finalización del anterior año contable, cuando la variación agregada de los volúmenes de tráfico históricos sobre el corredor contra los reportados en el último informe de tráfico del año contable exceda el 5%, de forma que se cumpla durante el primer trimestre del año 2026. Esta condición de actualización se activó en la medida en que, dados los frentes de obra activos sobre el corredor, en el año 2024 se observó un menor tráfico frente al proyectado en el escenario del Concesionario del cierre financiero de 37,92%, por lo que el Concesionario tendría que gestionar la entrega del reporte de tráfico actualizado a más tardar en marzo de 2025. El Concesionario soportó su solicitud en que las intervenciones pendientes sobre el corredor, salvo por la UF2, se estarían finalizando durante el segundo trimestre de 2025 por lo que el reporte actualizado de tráfico que se entregaría durante el primer trimestre del año no reflejaría la variación del comportamiento de los usuarios de la vía una vez finalizadas las intervenciones, y de trasladarse el momento de cumplimiento de esta obligación el asesor contaría con mejor información para realizar las proyecciones.

De acuerdo con el análisis del Gestor Profesional, la solicitud del Concesionario resultaba viable en la medida el impacto en el tráfico se debía al volumen de obras activas sobre el corredor, particularmente en la UF3, UF5, UF6 y UF7, por lo que se interpretó como una afectación temporal que no refleja una tendencia estructural del comportamiento de los usuarios de la vía. Por esta razón el Gestor Profesional recomendó al Comité de Inversiones la aprobación de la solicitud del Concesionario, quienes dieron su aprobación a la recomendación.

11. CONCLUSIONES:

- El Proyecto viene avanzando en su etapa de construcción conforme lo previsto en el plan de obras, habiendo adelantado incluso la entrega de algunas UF pero aún no se alcanza la terminación de la etapa de construcción debido a (i) los EER reconocidos que llevaron a la terminación parcial de algunas UF y aún interfieren con la terminación de las obras y (ii) la suspensión de la ejecución de la UF2 a la espera de definir el alcance de las intervenciones a ejecutar, proceso que se viene negociando entre la ANI y el Concesionario.
- Aunque el tráfico y el recaudo en 2024 y el primer trimestre de 2025 tuvieron un comportamiento peor al proyectado, el ajuste en las tarifas de enero de 2025 y la terminación de las interferencias en la vía en el mes de abril de 2025 deberían permitir la recuperación en el tráfico liviano. Lo anterior, hace que las fuentes continúen siendo suficientes para terminar la etapa de construcción, teniendo que hacer uso de 27% del capital contingente comprometido por el accionista.