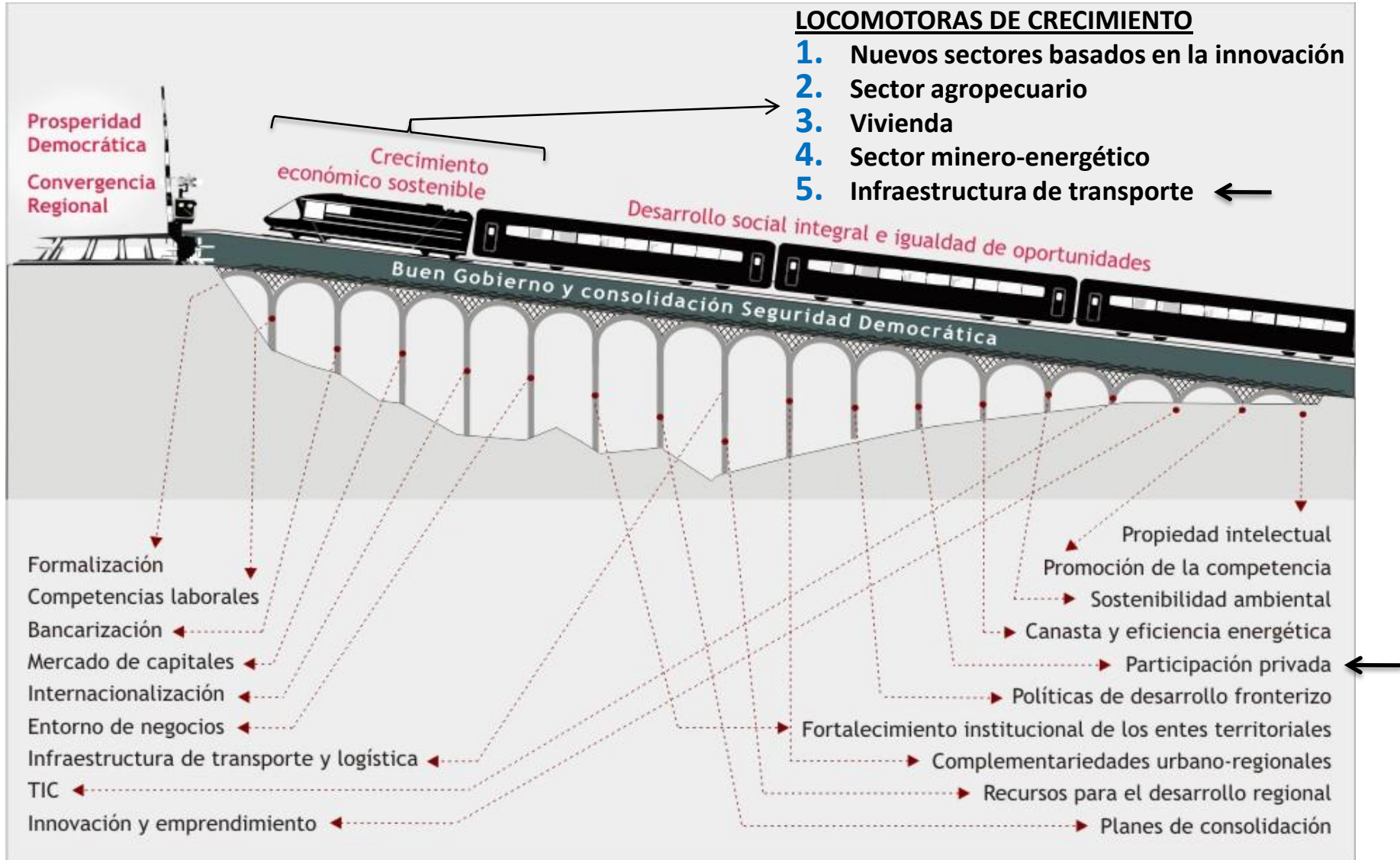


Concesiones Viales



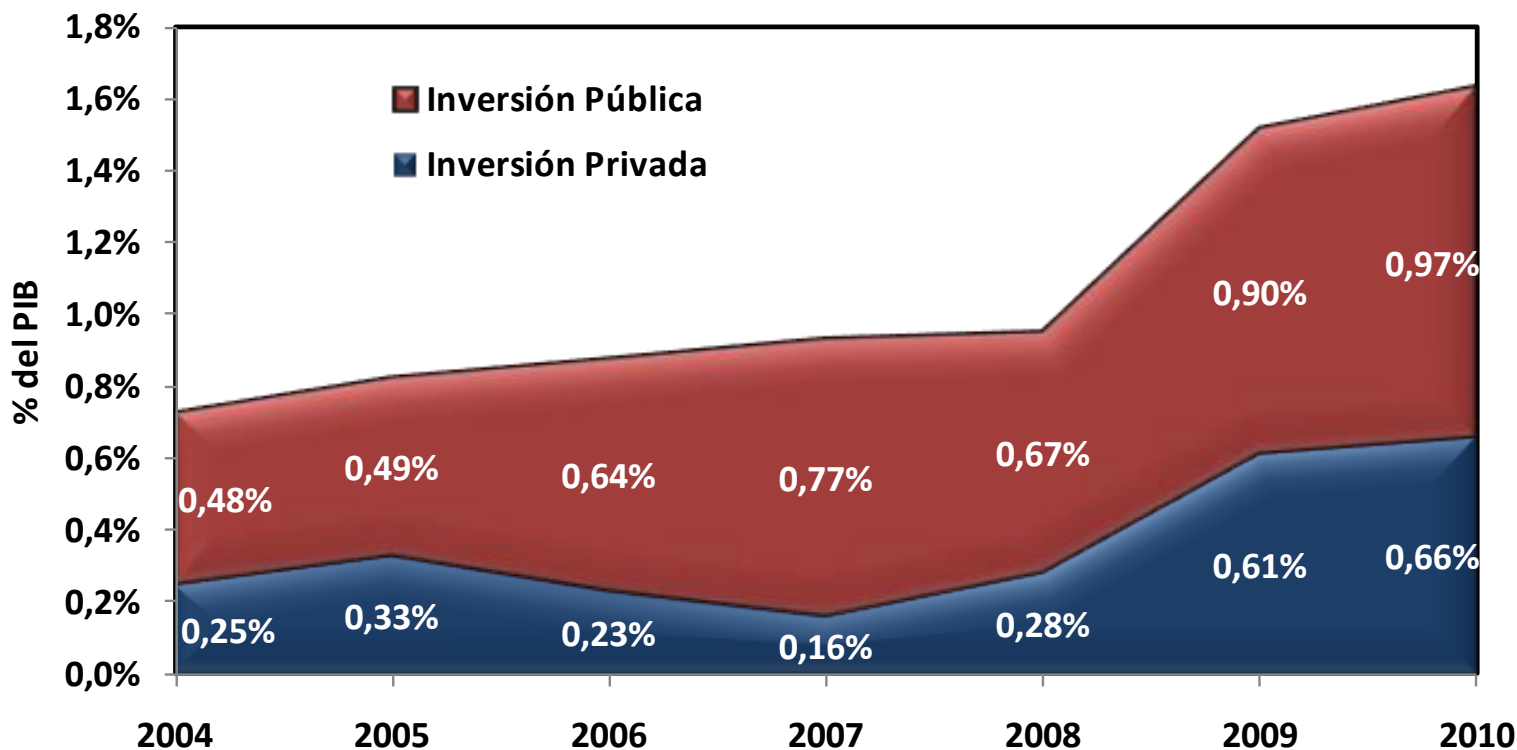
Hernando José Gómez Restrepo
Bogotá
Octubre de 2010

La infraestructura de transporte constituye una de las locomotoras del crecimiento sostenible del país. El rol del sector privado es clave en el impulso a la misma...



La inversión privada en transporte ha venido creciendo, pero para llegar a niveles adecuados de desarrollo se requiere atraer en mayor medida capital privado...

Inversión en transporte –incluye transporte urbano- (% del PIB)



25 proyectos de concesión vial se han adjudicado hasta la fecha, a través de tres generaciones que han evolucionado principalmente en materia de riesgos...

Riesgo	Primera Generación		Segunda Generación		Tercera Generación	
	Concesionario	Estado	Concesionario	Estado	Concesionario	Estado
Constructivo	X (1)	X	X (3)		X	
Tráfico		X (2)	X	Ingreso Esperado	X	
Tarifa Peajes		X		X		X
Predios		X		X	Gestión	X
Lic. Ambiental		X		X	Gestión	X
Tributario	X		X		X	
Cambiarío	X		X		X	
Fuerza Mayor (No Asegurable)		X		X		X
Fuerza Mayor (Asegurable)	X		X		X	
Financiación	X		X		X	

(1) El Concesionario asume parcialmente el riesgo de mayores cantidades de obra (Hasta el 30 % de cada ítem)

(2) Tráfico Mínimo y Máximo Aportante

(3) El Inco asume únicamente el Riesgo Geológico

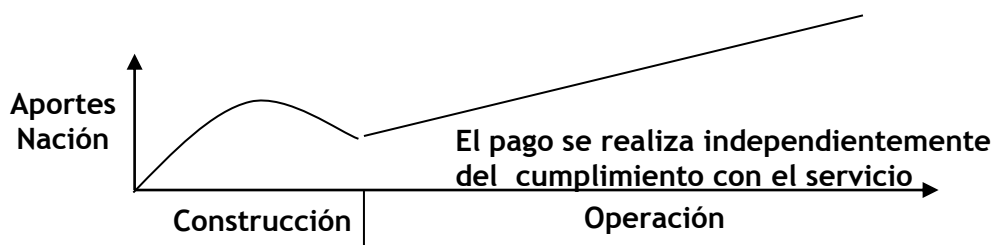
- Como novedad en la tercera generación se implementaron esquemas de gradualidad de obras acordes con niveles de servicio y operación.

Ajustes al Esquema y Marco Concesional... Hacia una 4ta Generación de Concesiones

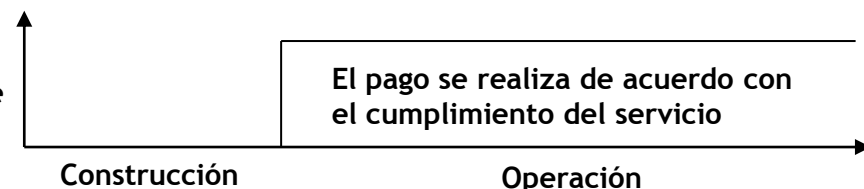
- Filtros para el desarrollo de proyectos, basados en criterios socio-económicos y financieros
- Estudios previos para cada proyecto.
- Proyectos claramente definidos en alcance sin condicionalidades ni progresividad (Eliminación de alcances progresivos).
- Diseño de los proyectos en función del servicio que se ofrece a los beneficiarios, medido en términos de desempeño, calidad y disponibilidad de la infraestructura.
- Pagos del gobierno contra la prestación del servicio, cuando éstos sean necesarios.
- Mayor socialización de los proyectos.
- Gestión predial y ambiental previa a la adjudicación de los proyectos.
- Asesores especializados en transacciones de alta complejidad.
- Fortalecimiento institucional: creación de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Nuevo Esquema de Remuneración Propuesto

Financiación Convencional - Concesiones



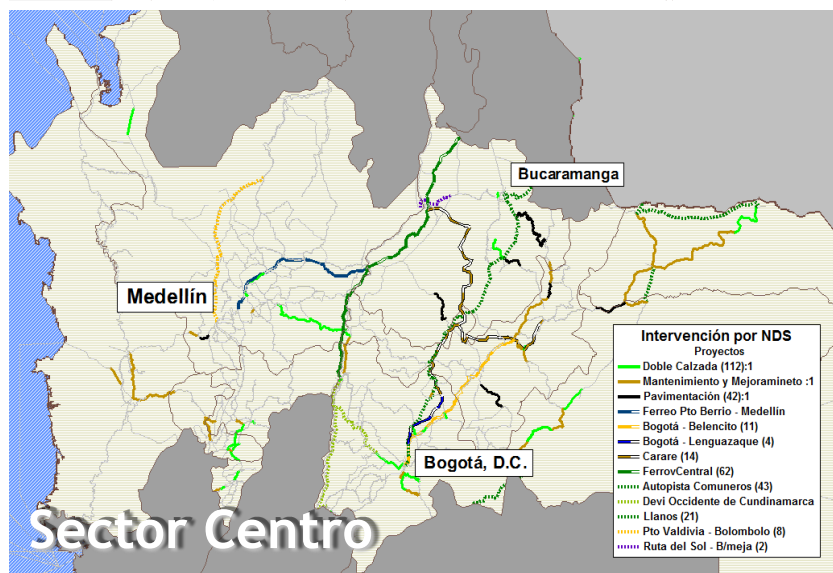
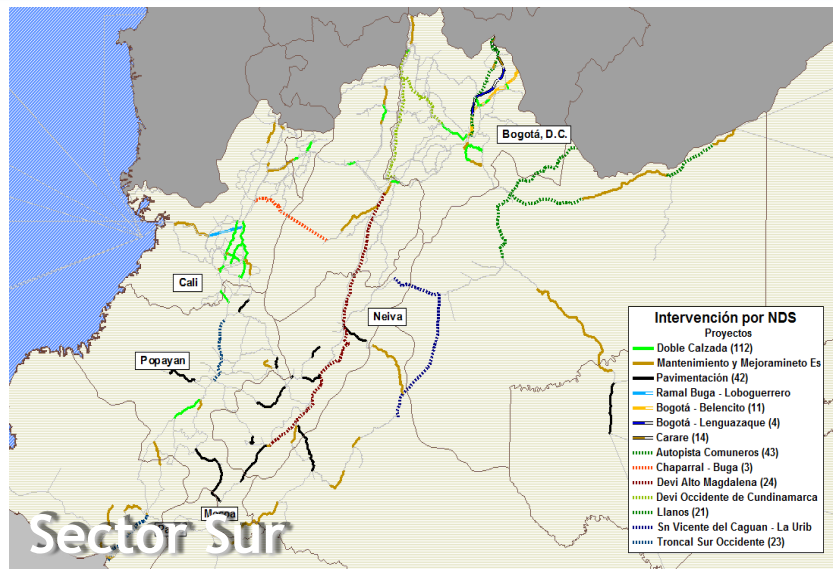
Esquema Propuesto



- Los ingresos de peaje de varios de los proyectos de infraestructura vial no son suficientes para remunerar al concesionario, por lo que se requiere compensarlo con aportes públicos.
- A la fecha, ha sido una práctica común otorgar dichos aportes en etapas tempranas de los proyectos.
- Sin embargo, los incentivos del privado se alinean mejor si los aportes del Estado son otorgados en la etapa de operación contra la prestación del servicio a los usuarios del proyecto.
- Un factor adicional interesante es el efecto que una estructura de pagos de largo plazo puede tener sobre la atracción de inversionistas institucionales hacia el financiamiento de infraestructura.

Plan Maestro de Transporte 2011 - 2018

- Es un *ejercicio de planeación* del sector transporte liderado por el DNP y el MT a corto, mediano y largo plazo, el cual arrojará como resultado los *proyectos de infraestructura necesarios para la competitividad del país.*
- Se espera que en un *plazo de dos años*, se encuentren definidos los *estudios soportes* para cada proyecto, los cuales permitirán definir el alcance y la *modalidad de contratación* para cada caso.



Intervención propuesta:

Intervención	Km.
Construcción Nueva y Ampliaciones	1.478
Mejoramiento de especificaciones	4.824
Pavimentación	3.547

Inversión Estimada en Vías: COP 11,8 Bn de 2010

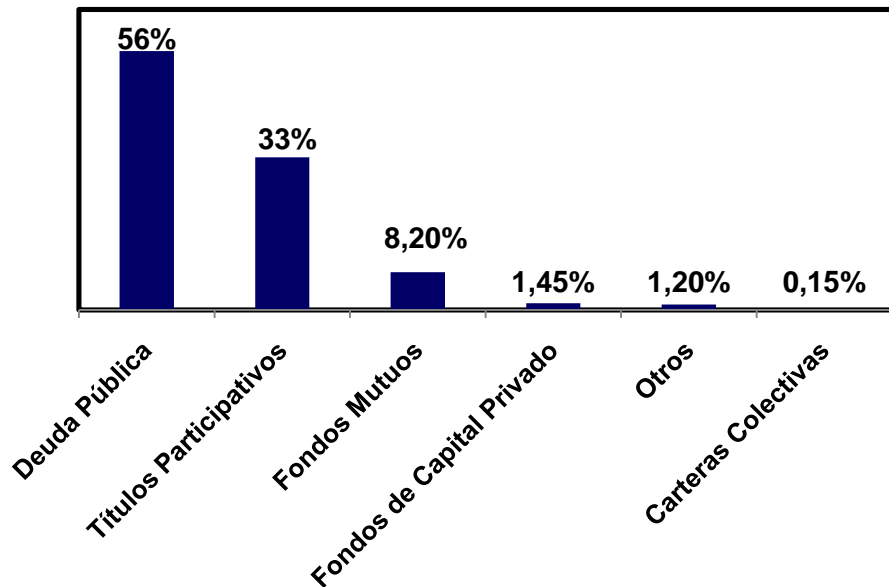
Oportunidades de Atracción de Capital Privado

-Recursos de las AFP = aprox. 17% del PIB (Régimen multifondos* Ley 1328)-

Situación Actual

Inversiones observadas por tipo de Instrumento

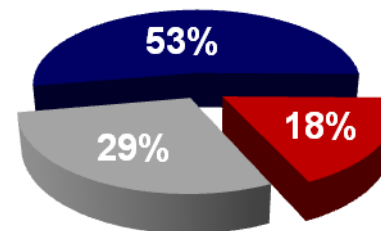
Límite en Renta Variable: 40%



Transición a Multifondos

Fondo	Agresivo	Mode- rado	Conserva- dor
Edad	< 35 años	35 – 45	> 45 años
R. Variable	70%	45%	20%
R. Fija	30%	55%	80%

Distribución aportantes (% del total)



■ Menores 35
■ Mayores de 41

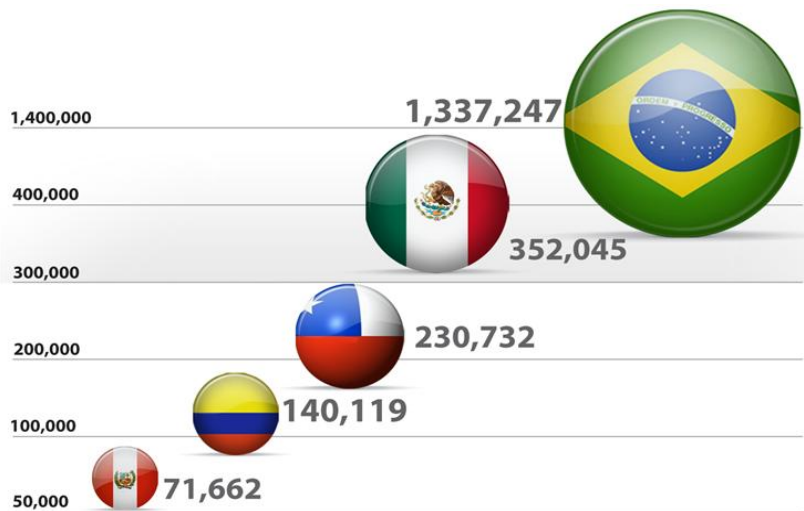
■ Entre 35 y 40

*1 enero 2010: afiliados inician elección de tipo de fondo / fecha límite para la creación de los fondos. 28 febrero 2010: fecha límite para que los afiliados elijan el fondo / inician operaciones los fondos.

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia. Julio 2010, Asesores en Valores. Revista Mercados de Capitales.

Oportunidades de Atracción de Capital Privado -Integración de Mercados de Capitales-

Situación Actual



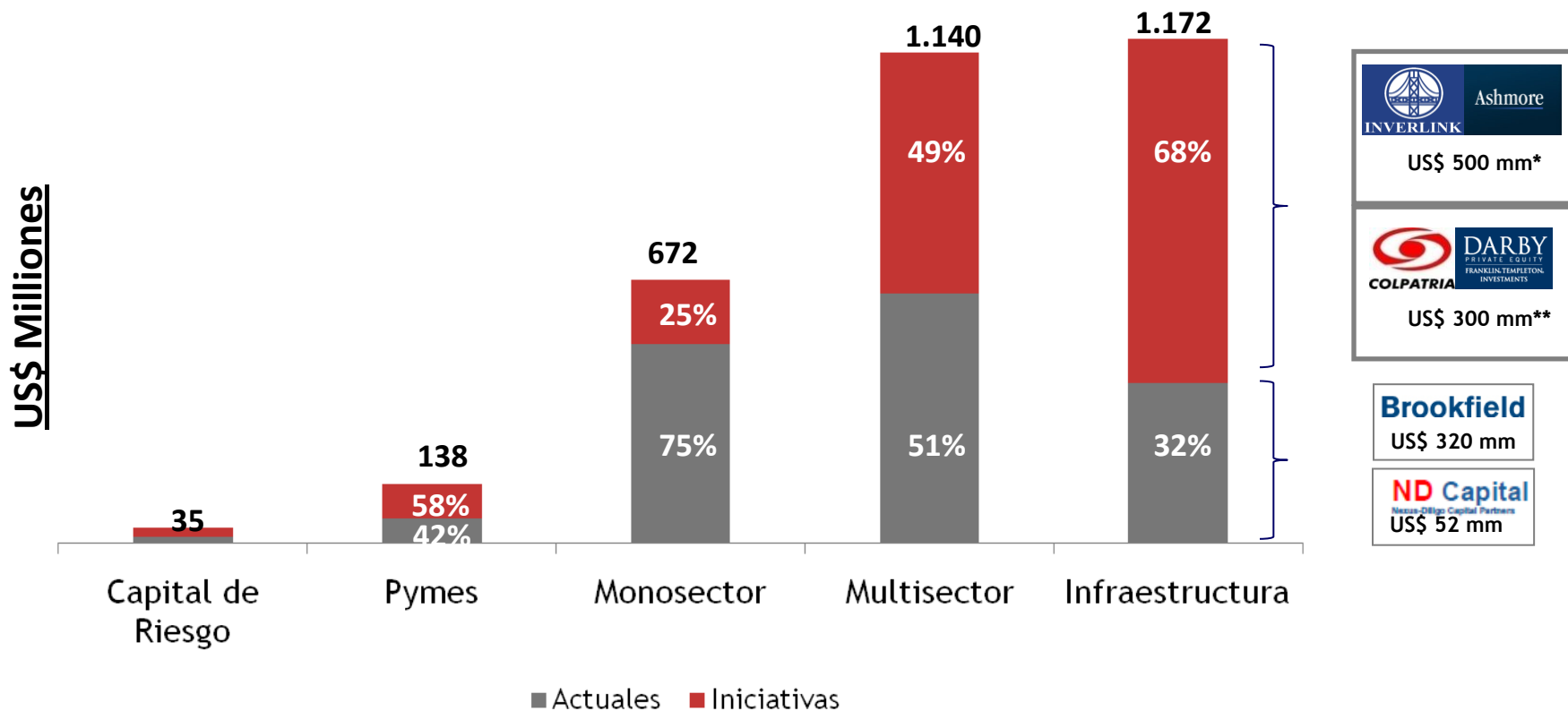
Nuevo Mercado



Oportunidades de Atracción de Capital Privado

-Fondos de Capital Privado-

En el corto plazo, más de US\$ 3.000 mm serán administrados por Fondos de Capital Privado, siendo Infraestructura (38%) y Multisector (37%) los de mayor recursos comprometidos



Con los ajustes propuestos, se espera dar un mayor impulso a la inversión privada y canalizar financiamiento a través del mercado de capitales para cumplir con tres objetivos fundamentales:

- ✓ Suplir el déficit de infraestructura a través de inversión privada, dada la escasez de recursos públicos para la financiación de nuevos proyectos.
- ✓ Lograr eficiencia en la ejecución de las obras, tanto en calidad como en oportunidad, por parte del sector privado, dada su experiencia y capacidad de gestión e innovación.
- ✓ Asegurar un flujo constante de recursos por parte de inversionistas privados para mantener un óptimo nivel de operación y mantenimiento de la infraestructura en el largo plazo.

Gracias

www.dnp.gov.co

Teléfono: (1) 381 5000