

LA EXPERIENCIA DE COLOMBIA EN EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA A TRAVÉS DE APP **PROGRAMA 4G**



Clemente del Valle

ANTECEDENTES

Auge de participación privada en proyectos de infraestructura inició en la década de los 90s.

En energía y telecomunicaciones se dio por ineficiencia en esquema de prestación del servicio bajo empresas estatales con poder de monopolio

En carreteras se dio por el bajo nivel de gasto público, problemas fiscales, debilidad institucional y déficit en infraestructura

CARACTERÍSTICAS VINCULACIÓN PRIVADA

1990 - 2010

Energía

- Inversión privada a través de **privatizaciones** (PPA en generación)
- Cambio esquema institucional:
 - Reestructuración Ministerio de Minas
 - Creación Comisión de Regulación de Energía y Gas
 - Creación Unidad de Planeación Minero-Energética
 - Superintendencia de Servicios Públicos
 - Nuevo régimen de subsidios y contribuciones

Telecomunicaciones

- Inversión privada a través de **contratos de concesión** en servicios de valor agregado y telefonía celular.
- Apertura en telefonía local a **empresas privadas y mixtas** mediante eliminación de licencia para prestación del servicio.
- Cambio esquema institucional:
 - Reestructuración Ministerio de Comunicaciones
 - Creación Comisión de Regulación
 - Superintendencia de Servicios Públicos

Carreteras

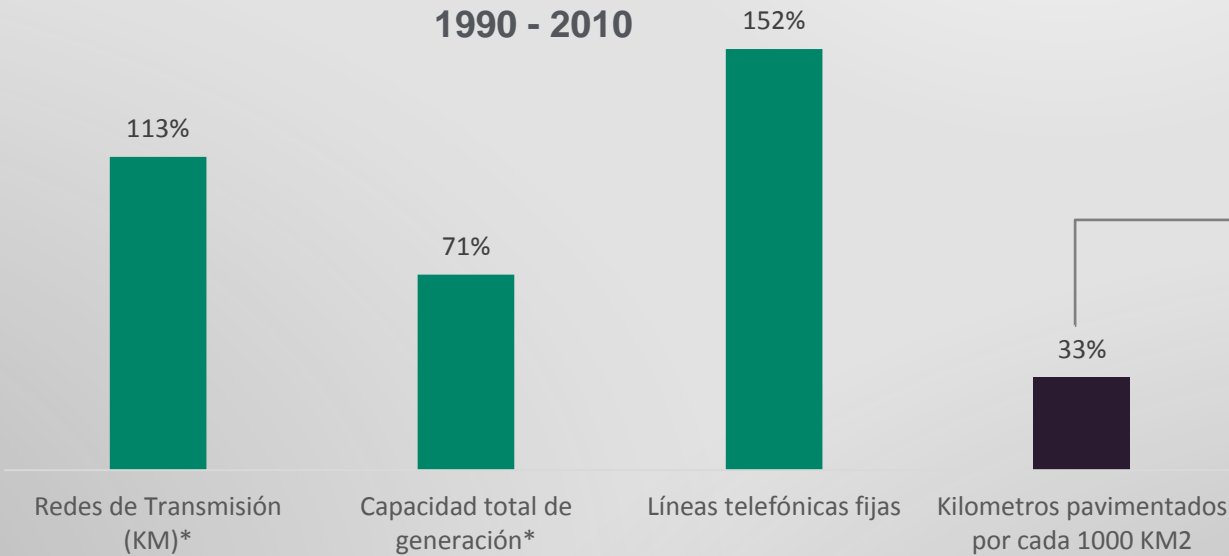
- Inversión privada a través de **contratos de concesión**
- Ausencia de reforma institucional

RESULTADOS DE LA VINCULACIÓN PRIVADA

- Modelo exitoso en energía y telecomunicaciones
- Capacidad de transporte del Sistema Interconectado y de generación eléctrica se duplicó. Se dio una mejora en la continuidad del servicio, medido en **reducción del 27% de las interrupciones** (pasó de 17.937 en 2003 a 13,135 en 2013)
- Las líneas telefónicas se multiplicaron casi por 3.
- En carreteras el impacto fue decepcionante tanto en expansión como en mantenimiento (1).

Variación Indicadores físicos de infraestructura

1990 - 2010



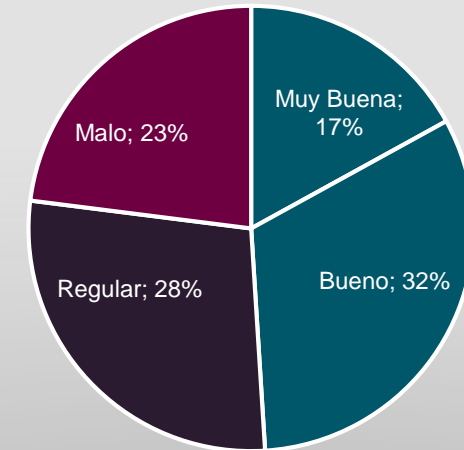
* Variación entre 1993 y 2013

Fuente; Andesco y Documento Foro de Transporte Sostenible

Estado de la Red vial pavimentada

2010

Total: 7.960 KM



Fuente; Ministerio de Transporte

(1) Esta situación se vio empeorada por el Fenómeno de la niña en los años 2010 y 2011 en la que se reportaron daños en 1.600 km de carreteras y 92 puentes por cerca de USD 6.1 billones.

Reforma más reciente y ambiciosa en carreteras – Programa 4G

¿QUÉ IMPLICÓ?



Reforma esquema institucional



Modificación esquema de distribución de riesgos



Mayor transparencia proceso de licitatorio y de adjudicación

REFORMA ESQUEMA INSTITUCIONAL

CAMBIOS MARCO REGULATORIO



- Ley APP (1508/2012)
- Ley de infraestructura (1682 /2013)
- Estandarización del contrato 4G concertada con los privados

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL



- Creación de una Agencia especializada en APPs (ANI)
- Creación de un Banco de Desarrollo Especializado (FDN)
- Fortalecimiento de la Agencia Ambiental (ANLA)

MAYOR ASIGNACIÓN DE RECURSOS A INFRAESTRUCTURA



- Asignación presupuestal de USD 1.41 BN en 2010 a USD 2.43 BN en 2014
- Cerca de USD 52.6 MM para estudios de pre inversión, aproximadamente

MODIFICACIÓN ESQUEMA DE DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS CUARTA GENERACION

Tipo de riesgo	Generación													
	Anteriores generaciones (1994 – 2012)	Cuarta Generación (2012 – 2018)												
Tráfico	Inicialmente en cabeza del Gobierno con garantías parciales no provisionadas. Posteriormente se pasó al Privado	En cabeza del Privado con esquema organizado de garantías del Gobierno que compensa cada 5 años. Monitoreo periódico del riesgo y provisión a través del Fondo de Contingencias												
Constructivo	A cargo del Privado menos riesgo geológico	Sobrecostos compartidos Privado y Gobierno: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Túneles</th> <th>Redes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Privado</td> <td>100 – 1010%</td> <td>100% - 120%</td> </tr> <tr> <td>Compartido</td> <td>110 – 140%</td> <td>120% - 200%</td> </tr> <tr> <td>Público</td> <td>> 140%</td> <td>>200%</td> </tr> </tbody> </table>		Túneles	Redes	Privado	100 – 1010%	100% - 120%	Compartido	110 – 140%	120% - 200%	Público	> 140%	>200%
	Túneles	Redes												
Privado	100 – 1010%	100% - 120%												
Compartido	110 – 140%	120% - 200%												
Público	> 140%	>200%												
Licencias Ambientales y predios	Gestión a cargo del privado; Sobrecostos Gobierno	Gestión a cargo del privado; Sobrecostos compartidos Privado y Gobierno: <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Privado</td> <td>100% – 120%</td> </tr> <tr> <td>Compartido</td> <td>120% – 200%</td> </tr> <tr> <td>Público</td> <td>> 200%</td> </tr> </tbody> </table>	Privado	100% – 120%	Compartido	120% – 200%	Público	> 200%						
Privado	100% – 120%													
Compartido	120% – 200%													
Público	> 200%													
Cambio de Ley	En cabeza del Privado	En cabeza del concesionario excepto en casos puntuales definidos por la ley*												

* (i) Cambio Tributario (diferente renta) que afecte más del 3% de los ingresos brutos del Concesionario; (ii) cambio en las Especificaciones Técnicas; (iii) cambio en tarifas de peajes y (iv) cambio en NIIF.

NUEVO ESQUEMA DE COMPENSACIÓN DE RIESGOS



*Compensación Trafico Recaudo de Peajes Años 8,13,18, fin Contrato Sujeta a indicadores de disponibilidad por cada UF

** Adquisición de predios, licencias ambientales, reubicación redes de servicio, construcción de túneles

*** En los contratos se incluye una cláusula en la que se establece la formula matemática para determinar prestaciones recíprocas ante un evento de terminación anticipada del contrato.

MODIFICACIÓN PROCESO LICITATORIO Y DE ADJUDICACIÓN

Esquema anterior

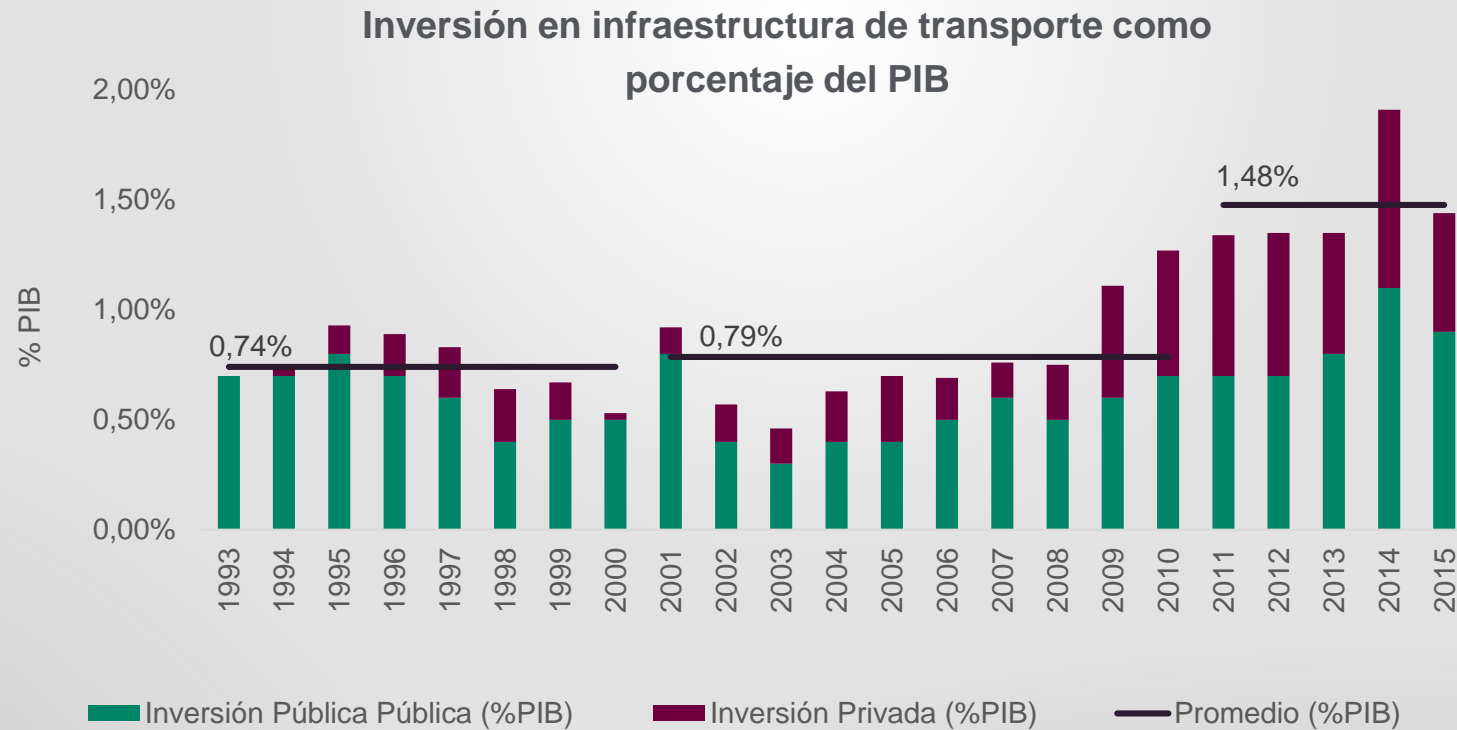
- Pliegos por proyecto
- Verificación de requisitos habilitantes y presentación de oferta económica en un solo momento
- Énfasis en capacidad técnica
- Ingreso esperado como criterio de adjudicación
- Ausencia de mecanismo para evitar ofertas temerarias

Nuevo esquema APP

- Pliegos estandarizados
- Se crea etapa de precalificación para verificación de requisitos habilitantes
 - *Capacidad jurídica*
 - *Experiencia con concesiones por al menos USD 170 mn*
 - *Patrimonio mayor a USD 207 mn*
 - *Mostrar capacidad de endeudamiento (ratio de deuda menor a 0.85).*
- Mayor relevancia a capacidad financiera o de financiación
- Dialogo competitivo para aprovechar experiencia del privado
- Valor de aportes públicos como criterio de adjudicación
- Eliminación de ofertas temerarias con formula sobre promedio de ofertas económicas*

* 2 desviaciones estándares sobre promedio de ofertas

MAYORES NIVELES DE INVERSIÓN



Fuente: DNP, ANI

- Inversión en infraestructura se duplicó entre 1993 y 2015
- En 2014 se alcanzó un máximo histórico cercano a 2% del PIB
- Esto se debe a la mayor vinculación de inversión privada y al mayor esfuerzo fiscal

ESTRUCTURACIÓN DE AMBICIOSO PROGRAMA – CUARTA GENERACIÓN

CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES

Billones de dólares

NÚMERO DE
PROYECTOS

DEUDA +
EQUITY*

Primera Ola

9

\$5.7

Segunda Ola

9

\$4.8

Tercera Ola

2

\$0.9

**Iniciativas
Privadas**

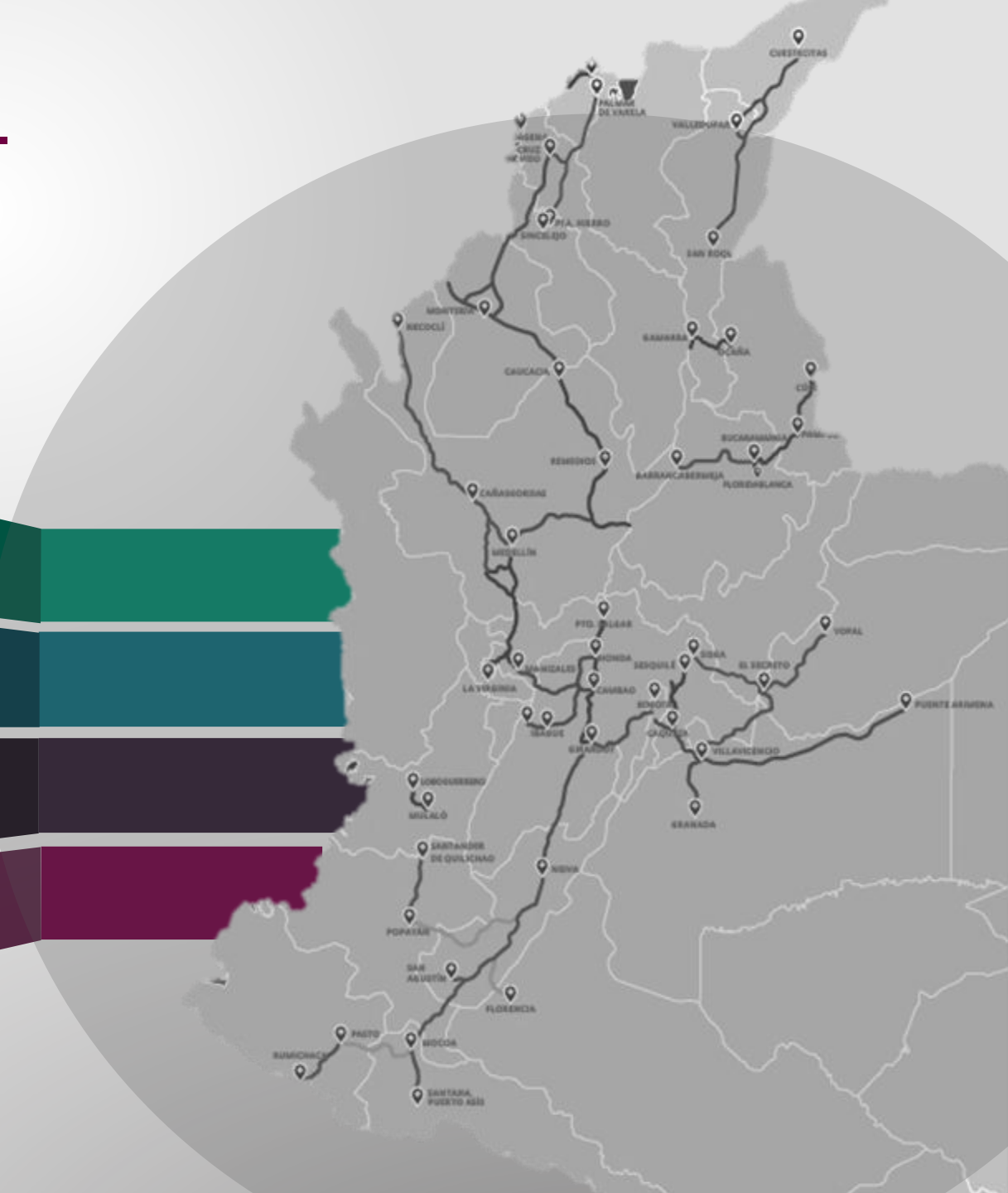
12

\$6.5

TOTAL

32

\$17.9



ESTRATEGIA DE FINANCIACIÓN CON FDN COMO CATALIZADOR

BANCA LOCAL

Expansión de los límites legales de crédito



- *Participación en la estandarización del contrato 4G*
- *Participación máxima por proyecto entre 25% y 30%*
- *Promoción de estándares internacionales de Financiación de Proyectos*
- *Diseño de productos innovadores*

BANCA INTERNACIONAL Y MULTILATERALES



- *Road shows (Nueva York, Londres, Miami, Toronto)*
- *Inclusión de pagos por disponibilidad en dólares*

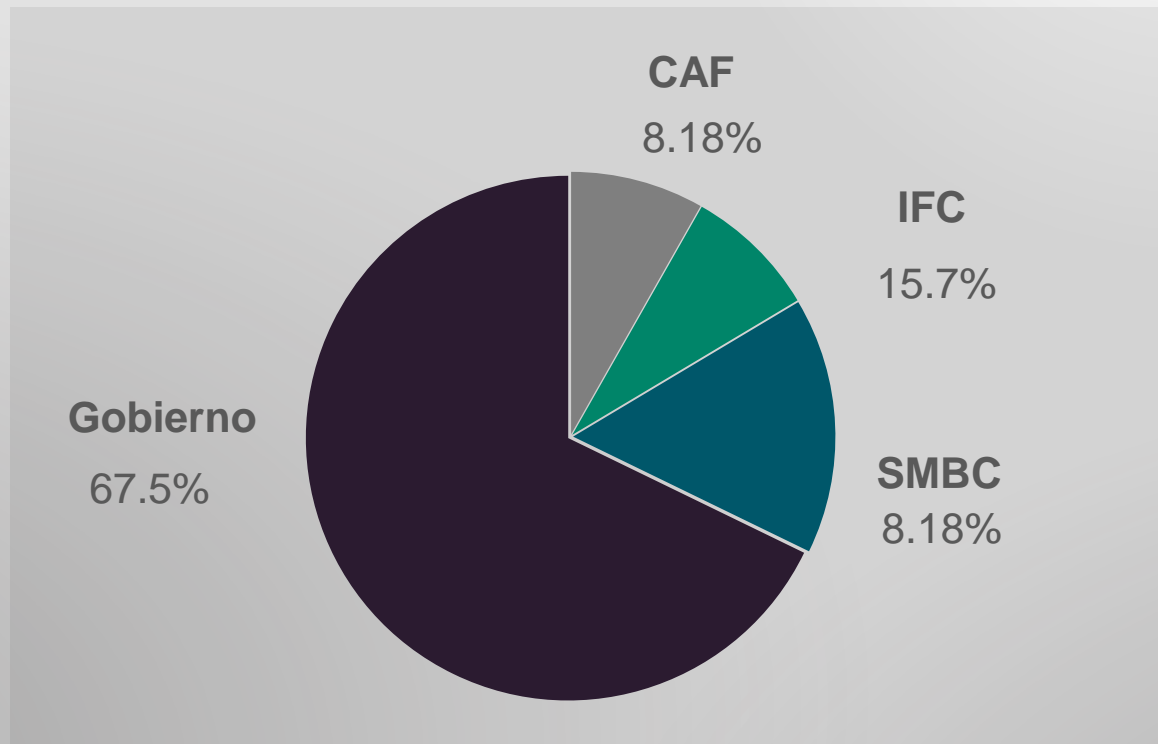
INVERSIONISTAS INSTITUCIONALES



- *Promoción y apoyo en la creación de Fondos de Deuda*
- *Modificación régimen de inversión de los Fondos de Pensiones para habilitar inversión en Fondos de Deuda*

FDN BANCO ESPECIALIZADO EN INFRAESTRUCTURA

El objetivo de la FDN es **gestionar e incentivar la financiación y estructuración de proyectos de infraestructura**. Somos un movilizador de recursos financieros bajo los más altos estándares para el desarrollo de la infraestructura de Colombia.



- Sociedad de economía mixta, vinculada al Ministerio de Hacienda
- Régimen Privado
- Institución financiera de primer piso
- Licencia de Corporación financiera que permite invertir en deuda, equity y ofrecer servicios de banca de inversión
- Posibilidad de realizar actividades fiduciarias
- Capitalización de USD 1.1 BN

ADECUADOS ESTÁNDARES DE GOBIERNO CORPORATIVO



AVANCES A LA FECHA



Adjudicados

31



Con acreditación
contractual ANI

23



Con cierre financiero
definitivo

8

PARTICIPACIÓN MÚLTIPLES FUENTES

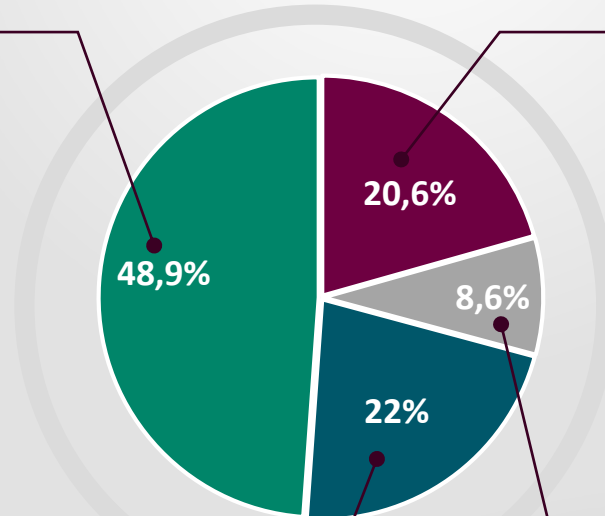
8 proyectos con cierre financiero definitivo con
CAPEX de \$4.6 BN

BANCA LOCAL:

- 7 bancos movilizados
- Compromisos por USD 2.3 BN
- Entre 4 y 7 operaciones aprobadas en Junta

FUENTES INTERNACIONALES

- 8 instituciones movilizadas
- Compromisos por USD 1 BN
- Potencial vinculación de 7 más

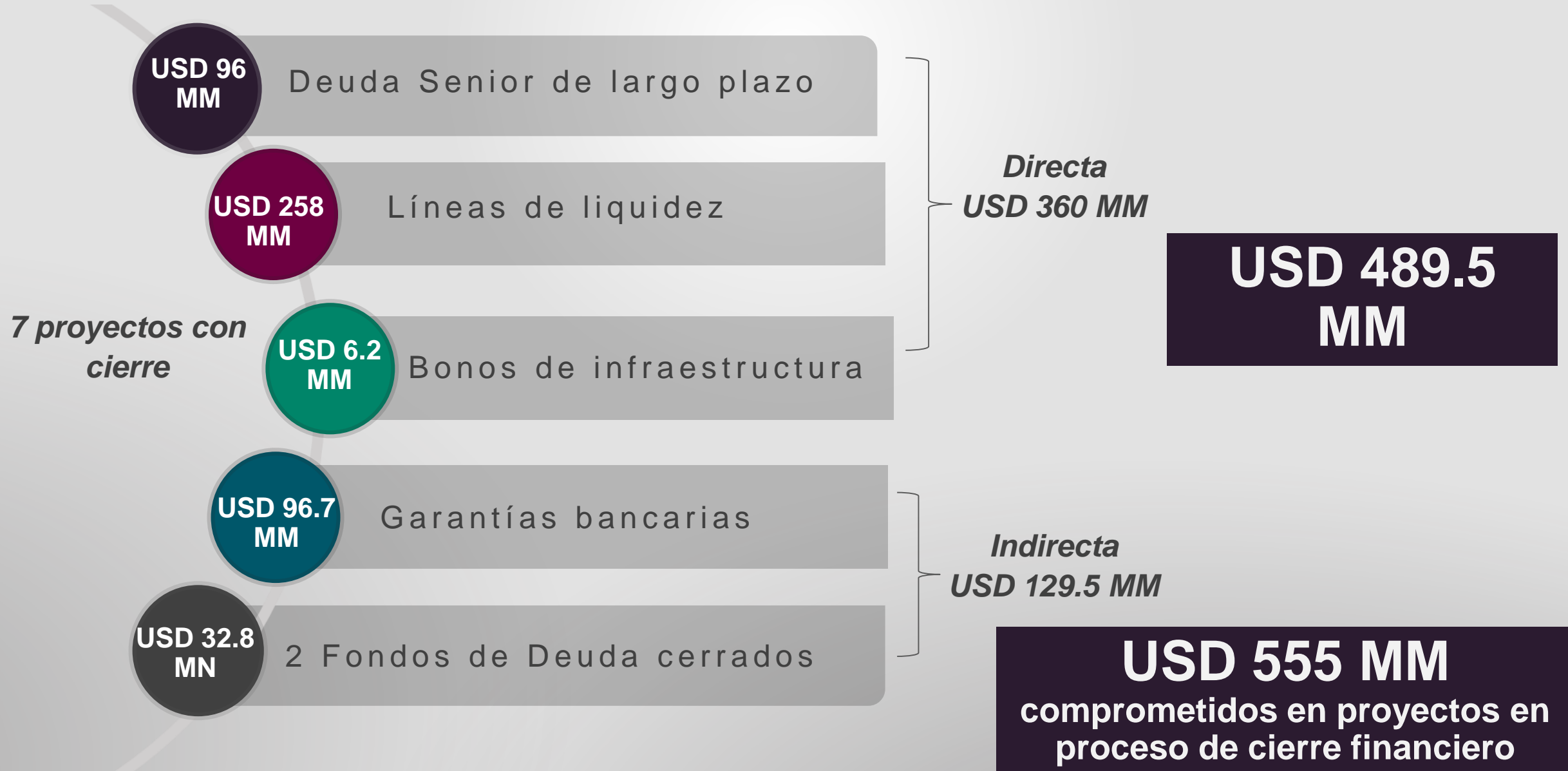


INVERSIONISTAS INSTITUCIONALES:

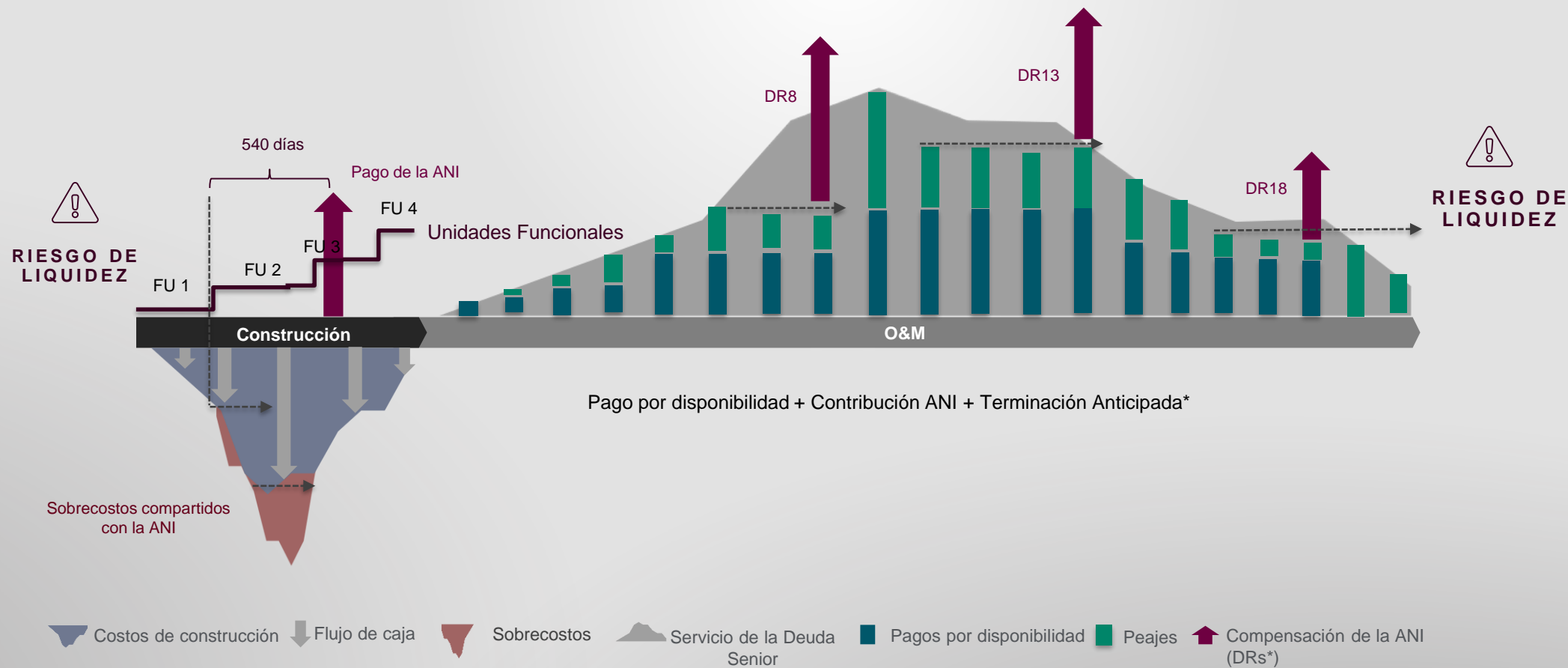
- Vinculación en fase construcción
- USD 849 MM movilizados:
 - USD 208 MM Fondos de Deuda (2 fondos por casi USD 1 BN)
 - USD 641 MM emisión de bonos



PARTICIPACIÓN CLAVE DE FDN



NUEVO ESQUEMA DE COMPENSACIÓN DE RIESGOS



* ANI compensa periódicamente al concesionario si el ingreso por peajes es menor al establecido en el contrato

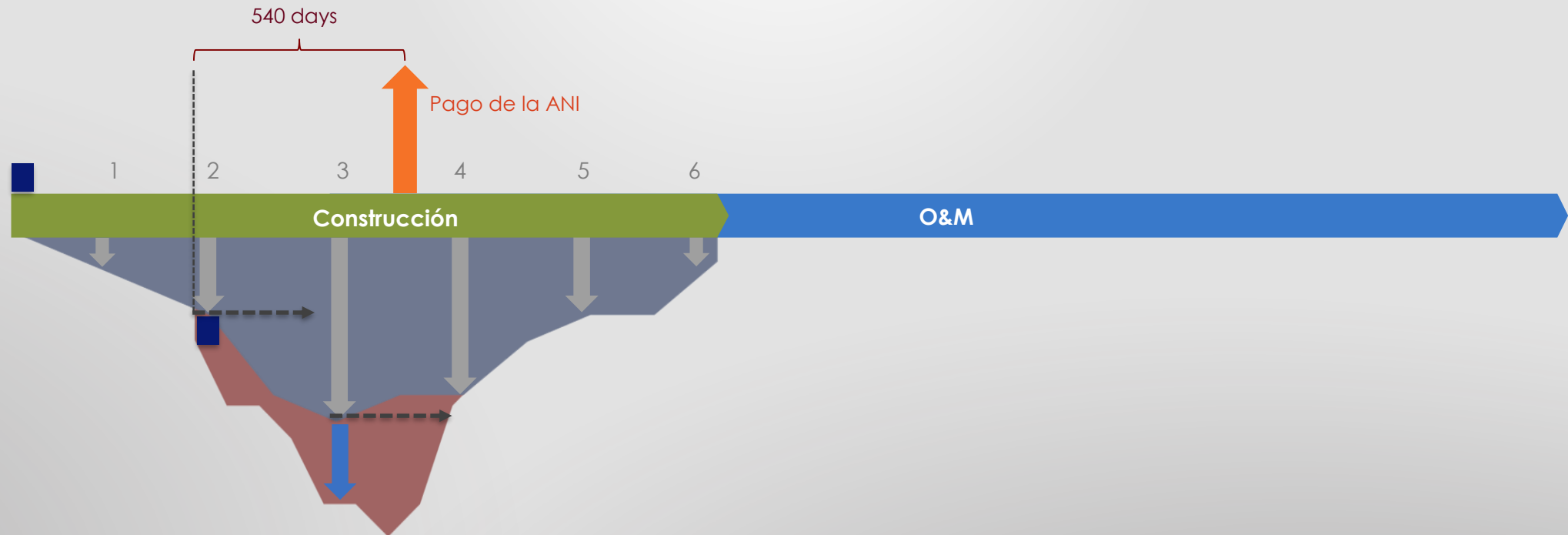
CÓMO FUNCIONA LA FACILIDAD DE LIQUIDEZ MULTIPROPÓSITO

Facilidad de Liquidez Multipropósito:

- Faltantes para el servicio de la deuda
- Sobrecostos compartidos con ANI



- Experience of the EPC contractor
- Cost overruns reserve
- Performance Bond*

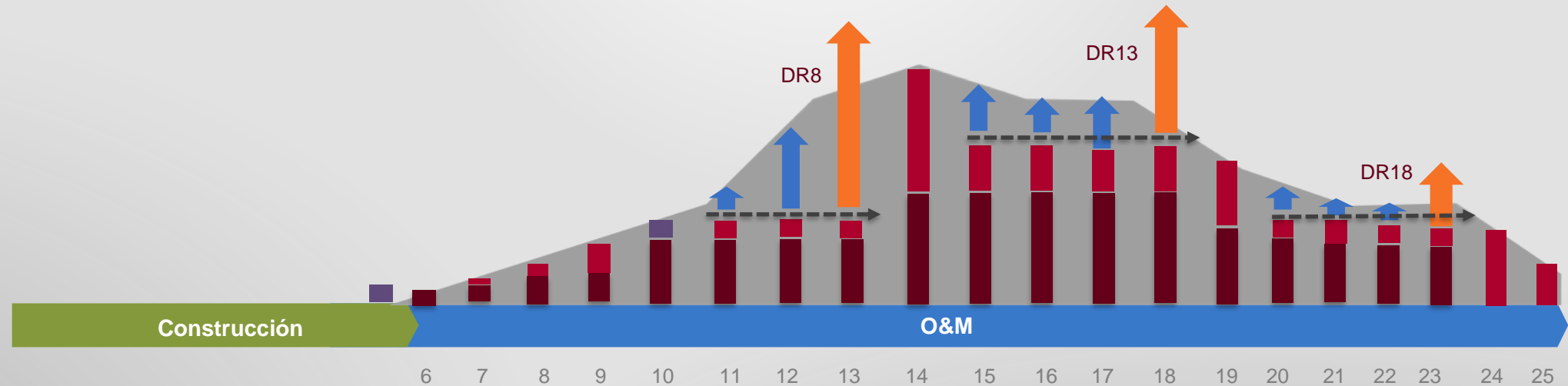


CÓMO FUNCIONA LA FACILIDAD DE LIQUIDEZ MULTIPROPÓSITO

Facilidad de Liquidez Multipropósito:

- Faltantes para el servicio de la deuda

- Reserva servicio de la deuda*



*Capital + intereses de un año



Servicio de la Deuda



Vigencias Futuras



Reserva para
Servicio de la
Deuda



Peajes



Facilidad de Liquidez
Multipropósito



Compensación de la ANI
(DRs*)

MOVILIZACIÓN DE **MERCADO DE CAPITALES**

Primera emisión de un Proyecto de infraestructura en el Mercado internacional con **grado de inversión**

PACIFICO 3

- *Mejor financiación de vías*
- *Mejor financiación de infraestructura en los Andes*
- *Mejor financiación de vías de América Latina*

LATIN FINANCE

IJ GLOBAL

...con el apoyo de la **Facilidad de Liquidez Multipropósito de la FDN**, la cual actuó como **catalizador en cuatro emisiones de bonos**.

Dos emisiones para los proyectos Pacífico 3 (**USD 387 MN**) y dos para Costera (**USD 256 MN**). Cada una con dos tranches, uno dólares y uno en UVR.

GENERACIÓN DE NUEVOS JUGADORES

Movilización potencial entre **USD 1.56 BN a 1,7 BN**

**Rol lider en la creación de dos
fondos de deuda**

USD 1 BN



El rol de FDN como inversionista inicial asegura la participación de más jugadores institucionales

La FDN promovió cambios en la regulación financiera para permitir la inversión de fondos de pensiones y aseguradoras en los fondos de deuda

**Dos nuevos fondos para
una movilización de**



USD 0.56 BN y USD 0.7 BN

Se está en discusión con dos gestores de fondos para completar proceso de fund raising en los próximos seis meses
USD 0.56 BN a USD 0.7 BN

FDN va a mantener su rol de socio limitado para movilizar otras fuentes

USD 0.25 BN firmado

USD 0.14 BN comprometido y en documentación

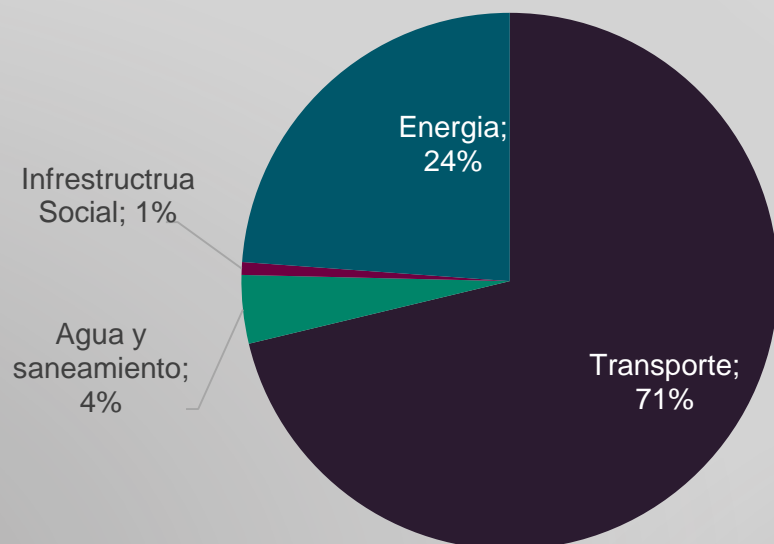
USD 0.67 BN en estudio

PIPELINE DE NECESIDADES

Otros sectores
2022

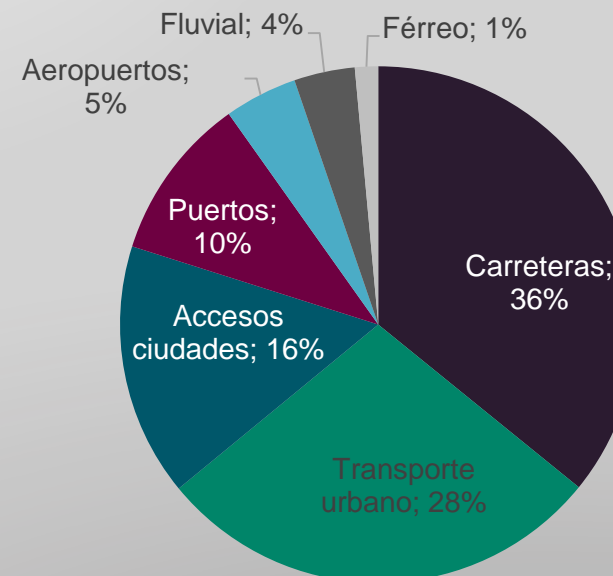
DISTRIBUCIÓN DEL PIPELINE POR SECTOR

Total: USD 114.348 MN



DISTRIBUCIÓN DEL PIPELINE DE TRANSPORTE POR SUBSECTOR

Total: USD 81.476 MN



Fuente: FDN

Tendencia hacia desarrollo de **proyectos urbanos**, dada necesidad de superar rezago y de avanzar hacía soluciones en transporte masivo y accesos a las ciudades

SECTORES CON POTENCIAL APP EN EL MEDIANO PLAZO



ACCESOS A LAS CIUDADES

- Proyectos con tráficos necesarios
- Alto potencial de peajes



INFRAESTRUCTURA SOCIAL

- Programas con tamaño de inversión atractivo y a gran escala en hospitales y educación



ENERGÍA

- Programa de energía renovable no convencionales (eólica y solar) y de eficiencia energética

GRACIAS



Financiera de Desarrollo Nacional