



GRUPO  
**ODINSA** S.A.



# Informe de Gestión 2010

Bogotá D.C. Marzo 2011

# Informe de Gestión 2010





## JUNTA DIRECTIVA 2010 - 2011

**Presidente**

Dra. **Luz María** Correa Vargas

**Vicepresidente**

**Samuel** Rueda Gómez

### PRINCIPALES

**Alberto** Carrasquilla Barrera  
**Juan Claudio** Morales  
**Luz María** Correa Vargas  
**William** Vélez Sierra  
**Ricardo** Mejía Ramírez  
**Franklin** Greidinger Betancur  
**Samuel** Rueda Gómez

### SUPLENTES

**Daniel** Feged Mora  
**Francisco Javier** López  
**Ana María** Jaillier Correa  
**Francisco Luis** Vélez Sierra  
**José Alberto** Gómez Montoya  
**Luis Miguel** Isaza Upegui  
**Alfonso** Manrique Van Damme

### DIRECTIVOS

**Luis Fernando** Jaramillo Correa  
**Ernesto** Carrasco Morales  
**Guillermo** Otero Preciado  
**Regina Esther** Sánchez Camargo  
**William Gilberto** Peñaloza Díaz  
**Hildebrando** Rojas Calderón  
**Olga** Villegas Jaramillo  
**Henry** Guerrero García  
**Jorge** Maldonado Ávila  
**Alberto** Rodríguez Rojas

Presidente.  
Vicepresidente Administrativo y Financiero.  
Vicepresidente Técnico.  
Secretaria General y Directora Jurídica.  
Gerente Administrativo.  
Gerente de Ingeniería y Desarrollo.  
Gerente de Operación Vial.  
Gerente de Construcciones.  
Gerente de Proyectos Inmobiliarios.  
Gerente de Proyectos Especiales.

### Revisor Fiscal

BKF Fernandez International S.A.

**Edgar Ivan** Bueno Cornejo  
**Flor Marina** Gómez Porras

Principal  
Suplente



# INFORME DE GESTIÓN DEL GRUPO ODINSA S.A. DURANTE EL AÑO 2010

MARZO 30 DE 2011

## Señores Accionistas:

En atención a lo ordenado por el Código de Comercio y los estatutos sociales de la compañía, para la Junta Directiva y la Administración de la Empresa, es grato entregarles el informe de gestión correspondiente al año 2010.

Al revisar el 2010, se destacan dos hechos relevantes que determinaron el comportamiento de la economía nacional: i) el proceso electoral y político que concluyó con la elección del Presidente Juan Manuel Santos quien ha propuesto a la nación una serie de políticas encaminadas a crear la llamada Prosperidad Democrática, mediante la adopción de estrategias en cinco campos de la actividad económica, dentro de los cuales se encuentran la infraestructura y la vivienda, y quien adicionalmente restableció las relaciones con Venezuela y Ecuador lo cual debe traer efectos económicos benéficos en el mediano plazo para el país, y ii) la difícil situación climática que desencadenó la declaratoria de la emergencia social al producirse una perturbación grave en la infraestructura física y en la destrucción de innumerables viviendas en diversas partes del país.

Este fue un año en el que, gracias al esfuerzo y gestión de todo el personal que constituye la administración, se alcanzaron excelentes resultados, que son sin duda los mejores obtenidos en los 18 años de existencia de la compañía.

Al cierre del año, Grupo Odinsa cuenta con un portafolio de 15 proyectos activos en tres países además de Colombia, y en diversos

sectores de la infraestructura, tales como vías, aeropuertos, telecomunicaciones y generación de energía. Esto pone de presente no solo el esfuerzo por internacionalizar el campo de acción de la empresa, sino la diversidad de sectores de la infraestructura en los cuales tiene operaciones. Esto se refleja en más de 2.000 km de vías gestionadas, cerca de 10.000 estaciones satelitales instaladas en el país, y 246 MW de capacidad de generación instalada, con activos superiores a \$720 mil millones. Al tener el Grupo Odinsa contratadas ocho concesiones con plazos hasta de treinta años de duración, le da a la empresa una estabilidad operativa y financiera extraordinaria.

Todo esto nos ha permitido mantener un ritmo de crecimiento sostenido a lo largo de la presente década, que se refleja especialmente en los resultados económicos de los últimos años.

Al cumplirse 12 años de la presente administración, el Grupo Odinsa quisiera resaltar algunos datos que permiten poner de presente el desarrollo de la compañía durante este período. En el año 1998 el patrimonio de la empresa era de \$15 mil millones, comparado con el valor de mercado que tienen las acciones en la Bolsa de Valores de Colombia, que a 31 de diciembre de 2010 era de \$1.2 billones. A su vez, los activos totales pasaron de \$24 mil millones a \$722 mil millones, los ingresos operacionales anuales de \$18 mil millones a \$241 mil millones, y las utilidades anuales de \$3 mil millones a \$116 mil millones.

Desde entonces, y mediante negociaciones con la entonces Corporación Financiera Ganadera se adquirió el control de Autopistas de los Llanos mediante la colocación en el mercado de capitales de bonos por 40.000 millones de pesos, primera vez que la compañía acudía a dicho instrumento financiero. Estos bonos fueron cancelados antes de su vencimiento.

Se incrementó a 41% el porcentaje accionario en la concesión Santa Marta Paraguachón al comprarle el 25% del capital de la concesión a la Corporación Financiera Ganadera en una negociación financiada por el Banco BBVA a largo plazo y con tasas de interés preferenciales.

Estas dos concesiones cuentan con garantía de tráfico lo cual ha sido determinante en el cumplimiento de todas las obligaciones financieras adquiridas para realizar las obras iniciales y aquellas necesarias para el desarrollo normal de los contratos.

Se adquirió el control de Autopistas del Café mediante varias compras, inicialmente al sector financiero accionista de la concesión y posteriormente a diversos accionistas. Esta es hoy una de las inversiones más importantes de la empresa por la excelencia de sus diseños y las obras que se han realizado. Durante los últimos años Autopistas de Café fue galardonada con el Premio Nacional de Ingeniería y el Premio Asocreto a la mejor obra en concreto realizada en el territorio Nacional, inicialmente por el viaducto de la Estampilla y en el último año con el Premio Asocreto por el viaducto Helicoidal a la mejor obra en concreto ejecutada durante 2008-2010.

Se licitó y obtuvo el contrato de rehabilitación y operación del Ferrocarril Central entre Honda y Santa Marta en asocio de Dragados de España, el cual fue posteriormente readquirido por el Gobierno Nacional mediante la

cancelación de una suma total superior a los USD \$80 millones. Esta obra le permite mostrar a Odinsa la experiencia más sólida en el campo ferroviario de cualquier firma nacional.

En un concurso abierto Odinsa resultó adjudicatario del contrato de remodelación del Aeropuerto Eldorado en compañía de seis empresas colombianas, único grupo de los licitantes conformado en su totalidad por empresas nacionales. Esta es hoy una de las obras emblemáticas de la infraestructura nacional, en la cual después de una compleja negociación con la Aeronáutica Civil, que duró más de dos años, se logró la determinación de demoler el viejo terminal de más de cincuenta años, el cual era casi imposible de remodelar siguiendo las normas modernas de la aviación. Es necesario aquí hacer un reconocimiento muy especial al entonces Presidente Alvaro Uribe, quien en todo momento fue partidario de la construcción de terminales nuevos, y debido a este apoyo se logró finalmente la decisión de dotar a Bogotá de un aeropuerto moderno y con lo último en tecnología. Durante los dos últimos años el número de pasajeros ha aumentado en una forma sustancial lo cual ha compensado el efecto negativo de la revaluación del peso colombiano en el proyecto. El resultado neto ha sido un crecimiento de los ingresos de 7% anual. El Banco Interamericano de Desarrollo aprobó en su Directorio un préstamo A por 165 millones de dólares y tramita el saldo mediante préstamos B con bancos de fomento de exportaciones y bancos privados hasta completar una financiación total cercana a los 400 millones de dólares. Hoy se encuentran totalmente terminados el terminal nuevo de carga, el más moderno de América Latina, el edificio administrativo de la Aeronáutica Civil, y las construcciones viales y de soporte contempladas en el contrato, el cual se acerca a los mil millones de dólares y debe estar concluido en el sector de la terminal internacional en julio del 2012 y totalmente terminado y en operación en julio de 2014.

Se abrieron operaciones en la República Dominicana donde hoy se tienen tres contratos de concesión a treinta años compartidos con otras empresas nacionales y extranjeras cuyo valor supera los mil millones de dólares. Autopistas del Nordeste obra terminada y en operación, fue concluida en tiempo y presupuesto e inaugurada por el Presidente Leonel Fernández Reina en el año 2008. Este contrato fue financiado mediante la emisión de bonos en el mercado financiero de Nueva York, donde se colocaron 162 millones de dólares, más capitalización de intereses durante la construcción, a veinte años y una tasa de interés fija de 9.39% anual. Primera vez que una empresa de capital colombiano del sector de la infraestructura emitía títulos valores en este mercado e igualmente la primera vez que una empresa de capital colombiano acudía a este medio de financiamiento, lo cual sigue siendo cierto el día de hoy. Boulevard Turístico del Atlántico en ejecución, debe terminarse en el mes de junio de 2011, siete meses antes del plazo contractual. Esta espectacular obra de 137 km, denominada el Montecarlo de Caribe, es el aporte más importante de los últimos años al desarrollo turístico de la República Dominicana. Esta obra fue financiada mediante una operación de crédito conjunta del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, el Banco Europeo de Inversiones y la Agencia Francesa para el Desarrollo, Proparco. Estos cuatro bancos de desarrollo le prestaron a la concesión 150 millones de dólares más la capitalización de intereses durante la construcción. Por último Dovicon, Dominicana de Vías Concesionadas, se encuentra tramitando la aprobación del contrato de concesión en el Congreso Dominicano. Es un contrato de cerca de 500 millones de dólares que comprende la rehabilitación de la Autopista Duarte, la circunvalar de Santiago de los Caballeros y la construcción de la nueva autopista que une la ciudad anterior con el puerto turístico de Puerto Plata. Su construcción avanza aceleradamente

y el gobierno Dominicano ha entregado ya un aporte de 70 millones de dólares con el cual se financian actualmente las obras. El proceso de financiamiento se adelanta con la colaboración de Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco de Inversión Goldman Sachs y el Banco Popular de República Dominicana.

Se inscribió la acción del Grupo Odinsa en la Bolsa de Valores de Colombia, primera empresa del sector de la infraestructura en negociarse activamente en el mercado de valores. Este hecho le ha dado transparencia y bursatilidad a la acción, llegando su precio al máximo histórico de nueve mil pesos por acción, equivalente a una capitalización de mercado superior a los 1.3 billones de pesos. No dudamos en calificar este acontecimiento como uno de los más importantes ocurridos durante la existencia de la compañía. Esto le ha permitido a los accionistas, especialmente los pequeños y medianos, negociar sus acciones a un precio que refleje su valor real.

Se adquirió de la Corporación Financiera Colombiana una participación que permitió alcanzar el 22% en el contrato de concesión para construir las vías de acceso por el norte de Medellín, denominado Hatovial. Este contrato avanza satisfactoriamente y hoy se cuenta con una vía de primer nivel entre Hatillo y Medellín. Se espera poder continuar la construcción hasta Cisneros, mediante negociaciones que hoy avanzan con el Ministerio de Transporte, el Área Metropolitana de Medellín y la Gobernación de Antioquia.

Se licitó y obtuvo en compañía de Conconcreto el contrato de construcción del nuevo muelle de abordaje para 12 posiciones de avión, calles de rodaje y plataformas del Aeropuerto de Tocumen en Panamá. Este contrato ha sido ampliado y hoy vale cerca de cien millones de dólares. Se está pendiente de la decisión del Gobierno Panameño de construir un nuevo muelle de abordaje o un terminal totalmente nuevo.

Se adquirió una participación en las centrales térmicas de Colón en Panamá y Termo Pacífico en Chile. La primera de estas centrales ha tenido dificultades en la conclusión de su montaje y en el proceso de comisionamiento lo cual ha significado pérdidas para los accionistas, que esperamos puedan superarse en el futuro próximo. Esta es una central crítica para evitar un racionamiento eléctrico en Panamá. La central de Termo Pacífico se concluyó oportunamente y hoy genera sin ningún inconveniente. En la actualidad se evalúan varias opciones con esta central, incluidas operaciones financieras.

Se licitaron y ganaron dos contratos en el sistema Transmilenio en la segunda y tercera fases. El segundo de ellos transforma el centro de Bogotá con la construcción del parque Bicentenario al cubrir la calle 26 y convertirla en una alameda peatonal, y la pavimentación en concreto de veinte cuadras de la carrera 10a.

En asocio de Anditel se configuró un importante grupo en telecomunicaciones al ganar cuatro contratos en conectividad satelital vía internet el cual nos permite dar servicio a un gran número de comunidades con cerca de 10.000 puntos de conexión. Hoy se estudian varias opciones para esta empresa. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones ha cambiado el énfasis en estos programas y parece orientarse al servicio por fibra óptica para un gran número de municipios.

Por último se licitó y ganó la concesión de la Transversal de las Américas una obra cuyo valor es de 1.5 billones de pesos. Después de la última temporada invernal se destruyó una parte importante de las vías de este contrato por lo que se negocia en la actualidad el alcance real del mismo, pues habrá que construir nuevamente o reconstruir muchas de

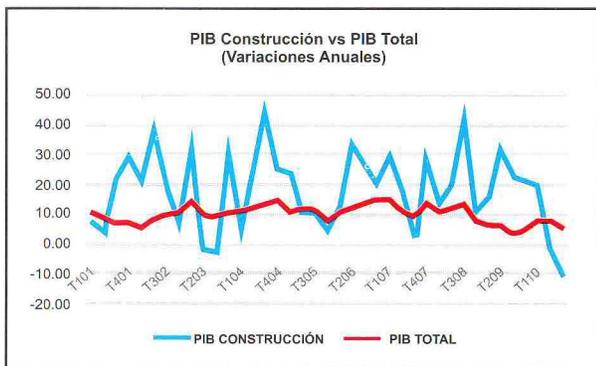
las vías que se suponía debían ser simplemente rehabilitadas en su carpeta asfáltica.

Este grupo de contratos y obras le permite contar al Grupo Odinsa con un inventario de obras por ejecutar superior al billón de pesos lo cual es una importante garantía de solidez y permanencia en el tiempo de nuestra empresa.

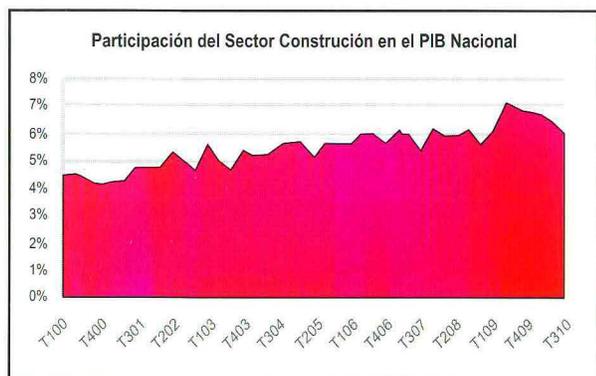
## 1 ENTORNO DEL NEGOCIO

Los principales indicadores macroeconómicos colombianos mostraron cierta tendencia a la estabilidad durante el año. El comportamiento de la inflación, aunque estable durante la mayor parte del 2010, se vio fuertemente presionado en noviembre y diciembre por el invierno, cerrando el año en 3,17%. Los cambios en el mercado financiero nacional han estado estrechamente vinculados con la inflación, que como se dijo, permaneció estable y en niveles bajos, lo que acompañado por los resultados positivos de la actividad económica permitió que el Banco de la República situara la tasa de intervención en 3,0%, propia de una política monetaria expansionista, alcanzando la DTF los niveles más bajos de la última década, y dando a su turno un impulso a las inversiones en el mercado de capitales a través de la bolsa, los fondos fiduciarios y las carteras colectivas. Este escenario de baja inflación y bajas tasas de interés aunado al comportamiento de la economía mundial, presionó continuamente la revaluación del peso frente al dólar, y a pesar de las medidas implementadas por el Gobierno para tratar de contener la apreciación del peso, su fortalecimiento fue cercano al 7%. Todo lo anterior, se refleja en que la variación del PIB para el tercer trimestre del año (dato disponible más reciente) alcanzó el 5,5%, que si bien resulta satisfactorio y sugiere el inicio de un periodo de crecimiento, aun se sitúa por debajo del promedio latinoamericano (6%).

En el 2010, el sector de la construcción en Colombia continuó consolidándose como uno de los sectores más dinámicos de la economía colombiana. A pesar de mostrar una contracción en el tercer trimestre de 2010, en la siguiente gráfica se puede observar, por un lado, que desde el año 2001 el Sector ha mostrado crecimientos mayores a los del PIB Total, y por el otro, la estacionalidad típica del Sector, la cual se explica por el Sector de Obras Civiles, el cual depende de los ciclos del gasto público.



La siguiente gráfica muestra el incremento de la Participación del Sector de la Construcción en el PIB total. Entre el primer trimestre del año 2000 y el tercer trimestre del año 2010, este porcentaje se incrementó del 4.4% al 6.0%, soportado por el crecimiento del subsector de Construcción de Obras Civiles, cuyo porcentaje incrementó del 2.3% al 3.2% en el mismo periodo.



A pesar del desempeño histórico observado en el Sector, Colombia posee todavía grandes retos en temas de Infraestructura. Según los resultados del Índice Global de Competitividad (IGC) del Foro Económico Mundial para el periodo 2009-2010, Colombia se encuentra en el puesto 83 en el Ranking de Infraestructura, 3 puestos por debajo del informe del periodo anterior.

Por esta razón la infraestructura es una de las cinco “Locomotoras del Crecimiento” económico en el gobierno del Presidente Santos, con el cual se planea llevar a Colombia a un estadio más alto de integración entre sus regiones, de comunicación con el exterior y de elevación de su competitividad, por medio de la inversión pública y privada en infraestructura. Dicho plan contempla la creación de proyectos de mejoramiento y ampliación de infraestructura energética, de comunicaciones, de puertos y aeropuertos así como de agua potable y vivienda. De acuerdo al Departamento de Planeación Nacional, se planean completar 2.000 kilómetros de dobles calzadas operativas y 4.000 km en el programa de rehabilitación y mantenimiento. Aquí es imperativo indicar que la activa participación del sector privado en este monumental esfuerzo depende de la seguridad jurídica, de la distribución equitativa de riesgos asignándolos a aquel que mejor puede mitigarlos, de la seriedad y eficiencia con que se tramitan los asuntos ante el Estado y sobretodo de una total transparencia en los procesos licitatorios y en la tramitación y ejecución de los contratos.

En conclusión, el sector de la construcción sigue fortaleciéndose dentro de la economía nacional y mostrando un potencial de crecimiento importante para el Grupo Odinsa, al encontrarse en un entorno favorable de inversión pública y privada, y pertenecer a uno de los pilares del nuevo gobierno.

## 2 HECHOS MÁS RELEVANTES DEL AÑO 2010

Los hechos más relevantes del periodo analizado en el presente informe fueron:

- En Agosto de 2010 fue adjudicado a la sociedad Vías de las Américas S.A.S., conformada por Grupo Odinsa, Construcciones El Cóndor y Valorcon, el contrato de Concesión para la ejecución del proyecto Transversal de las Américas Sector 1. El plazo de ejecución es de cuatro años, y como contraprestación se reciben los ingresos provenientes de la explotación de los peajes, y aportes del gobierno vía vigencias futuras durante los años 2011, 2012 y 2013 por un total de \$1,5 billones.
- En junio de 2010 la Concesión de Autopistas del Café suscribió el otrosí que adiciona al contrato las obras contempladas en los documentos CONPES 3535 y 3666, las cuales serán pagadas mediante vigencias futuras, y cuyo valor corresponde a la suma de \$223 mil millones de junio de 2008.
- En diciembre de 2010 se logró la puesta en operación del ciclo combinado de la generadora Termocolón.
- El contrato Dovicon obtenido mediante licitación pública en compañía de las firmas Ghella de Italia, IECSA de Argentina, Consorcio Remix de Dominicana y Grodco CI de Colombia, fue reestructurado al solicitarle el Estado Dominicano al contratista volver al esquema originalmente licitado de concesión vial. Se renegociaron las condiciones del contrato, aportando el Estado Dominicano US\$ 70 millones y cediendo el ingreso proveniente de los peajes instalados en la autopista Duarte y los nuevos en la vía San Cristobal-Viani y en el sector Santiago de los Caballeros-Puerto Plata, asumiendo el contratista la obligación de la operación y

mantenimiento de la vía por 30 años, plazo de la concesión.

- En febrero de 2010 se firmó el otrosí No. 3 que ajustó el cronograma de la Etapa de Modernización y Expansión del Aeropuerto Eldorado hasta julio de 2014 y definió el procedimiento tendiente a acordar la demolición y reemplazo del actual Terminal Nacional de Pasajeros por una totalmente nueva. Finalmente y luego de arduas y múltiples negociaciones con la Aerocivil y el Ministerio de Hacienda, en diciembre de 2010 se suscribió el "Acta de Acuerdo sobre el Cálculo Final del Delta", en la cual se establecen los montos totales que recibirá el concesionario por la inversión en la construcción y operación de la nueva Terminal de Pasajeros Nacionales.
- Se firmó en la República Dominicana el contrato de financiación del Boulevard Turístico del Atlantico con el Banco Interamericano de Desarrollo, La Corporación Andina de Fomento, el Banco Europeo de Inversiones y Proparco la Agencia Francesa para el Desarrollo, por una suma de 150 millones de dólares más capitalización de intereses durante la construcción. Esta obra se ejecuta en compañía del Consorcio Remix y Grodco CI y se concluirá como se ha dicho siete meses antes de plazo.
- En el proceso de aprobación del crédito de largo plazo para la financiación de las obras del Aeropuerto El Dorado, en diciembre de 2010 la Junta Directiva del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), aprobó un crédito por USD \$165 millones, lo que constituye el primer paso en la sindicación de la facilidad total de crédito por USD \$ 390 millones. Actualmente se negocia con Bancos de Exportación e Importación así como con otras entidades financieras la aprobación del crédito restante.

### 3 DESARROLLO DE PROYECTOS

#### 3.1 CONCESIONES VIALES

##### 3.1.1 Autopistas del Café

Vale la pena recordar, que la concesión Autopistas del Café entró en operación en el año 2008 después de concluirse el alcance inicialmente contratado para la obra, y que no obstante los múltiples inconvenientes que se presentaron para la realización de las obras, como la asonada de Chinchiná que las suspendió por un periodo prolongado y el desequilibrio económico que dio lugar al establecimiento de dos tribunales de arbitramento que fueron finalmente conciliados con el Gobierno Nacional, el alcance inicial del contrato se concluyó satisfactoriamente en los plazos pactados. Adicionalmente, el Ministerio de Transporte solicitó a la concesionaria realizar un grupo de obras complementarias como fueron el par vial del Boquerón que incluía un túnel de 150 metros y el viaducto Helicoidal, el viaducto de la Estampilla, la variante Sur de Pereira, la corrección de la falla de la Quiebra del Billar etc; estas obras contaron con fondos adicionales a los previstos inicialmente, así como plazos mayores a los contemplados en el contrato original.

En junio de 2010 se suscribió el otrosí que adiciona al contrato las obras contempladas en el documento CONPES 3535, las cuales serán pagadas mediante vigencias futuras. En el mes de octubre se obtuvo un crédito con Davivienda destinado a la financiación de dichas obras por \$270 mil millones a una tasa promedio de DTF+2.2%.

Durante el 2010 se movilizaron por el proyecto 8.923.542 vehículos que generaron un recaudo de \$ 100.794 millones, que corresponde a un crecimiento de 8.21% frente al 2009. Este recaudo constituye el más alto registrado en la historia del contrato. Por primera vez en la historia de la Concesión, el

Ingreso Real fue mayor al Ingreso Mínimo Garantizado, siendo superior en un 1.4%.



##### 3.1.2 Autopistas de los Llanos

Durante el 2010 se presentó un tráfico total de 8.914.826 vehículos que generaron un recaudo de \$ 69.613 millones, equivalente al 84.8% del ingreso garantizado. El tráfico tuvo un crecimiento de 6.48% frente al 2009 y a su vez el recaudo creció un 12%. Se ejecutaron las obras de mantenimiento mayor programadas para el año.

Apesar de que en cumplimiento del documento CONPES 3535 se adelantó con el gobierno anterior el proceso de negociación para la incorporación a la Concesión de la segunda calzada Villavicencio – Ciudad Porfía, y la operación y mantenimiento del sector Puerto López - Puerto Gaitán, no fue posible suscribir el otrosí correspondiente. Las negociaciones han sido retomadas con el nuevo gobierno con quien esperamos llevar la adición a feliz término.



### 3.1.3 Santa Marta - Paraguachón

Tal como estaba previsto, además de las intervenciones para ejecutar el mantenimiento mayor en la infraestructura del proyecto, el año 2010 se caracterizó por el desarrollo de las actividades de construcción correspondientes a las obras adicionales en el sector de la Guajira que fueron contratadas durante el año anterior.

El comportamiento del tráfico y del recaudo durante el 2010 en el tramo Santa Marta – Paraguachón, arrojó un total de 2.935.582 vehículos que pasaron por los peajes generando un recaudo de \$28.494 millones, lo que equivale a un incremento respecto al 2009 del 5.29% y 6.90% respectivamente.

A su vez, en el tramo Bosconia – Ye de Ciénaga, el tráfico anual fue de 3.036.771, para un recaudo de \$32.405 millones. Respecto al 2009, esto representa una caída en el tráfico del 0.40% y un incremento del recaudo del 5.93%.



En resumen la concesión tuvo un tráfico anual total de 5.972.353 vehículos y una recaudación total para el año de \$60.899 millones. Se espera que durante el 2011 se produzca la

devolución de éste último tramo al INCO para su entrega al nuevo concesionario de la Ruta del Sol Tramo 3, para lo cual se ha elaborado un modelo económico avalado por el Interventoría, que valora los efectos de la devolución anticipada.

### 3.1.4 Hatovial

Durante el 2010 se movilizaron por las vías de la concesión 9.224.407 vehículos, generando un recaudo de \$ 45.043 millones. El tráfico y el recaudo aumentaron un 0.12% y un 8.64%, respectivamente, en comparación al 2009.

Se continuó con las actividades de construcción en el tramo El Hatillo – Barbosa y se adelantaron los estudios y diseños del tramo Barbosa – Porcesito. Se renegoció la tasa de los créditos buscando condiciones más favorables para el proyecto, quedando en DTF + 3.3%.

### 3.1.5 Vías de las Américas

En Agosto de 2010 fue adjudicado a la sociedad Vías de las Américas S.A.S., conformada por Grupo Odinsa, Construcciones El Cóndor y Valorcon, el contrato de Concesión para la ejecución del proyecto Transversal de las Américas Sector 1. Este proyecto comunica diferentes regiones de la costa norte entre sí, y a estas con el interior del país gracias a su conexión directa con los proyectos Autopistas de la Montaña y Ruta del Sol.

Una vez se suscriba el Acta de Inicio, el contrato contempla una fase de preconstrucción de 1 año, durante la cual se deben realizar los estudios y diseños, adquisición de predios y obtención de licencias, seguido de 3 años para la construcción de 65 km de segunda calzada, 147 km de calzada sencilla, y el mejoramiento y rehabilitación de 440 km de vía existente.

Como contraprestación por las obligaciones del concesionario, este recibe los ingresos provenientes de la explotación de los peajes, y aportes del gobierno vía vigencias futuras durante los años 2011, 2012 y 2013 por un total de \$1.536.490 millones.

El contrato finalizará en el momento en que el concesionario alcance el Valor Presente Neto del Ingreso Total Esperado, situación que se anticipa estará ocurriendo al finalizar la fase de construcción.

Durante el 2010 se trabajó en la planificación de la etapa de preconstrucción, en labores de topografía y en la negociación con bancos para la obtención del cierre financiero del proyecto.

El fuerte invierno de finales del año que llevó al gobierno a decretar el Estado de Emergencia, afectó gravemente varios sectores en los tramos Mompóx – Tamalameque y San Marcos – Majagual entre otros, lo que constituye una situación sobreviniente que ha llevado al Concesionario a solicitar a la entidad contratante una revisión del estado de las vías y evaluar las condiciones del contrato frente a las nuevas realidades surgidas ante este evento de fuerza mayor.

### 3.2 OPAIN – AEROPUERTO EL DORADO

Durante el 2010 el Aeropuerto Internacional Eldorado continuó registrando un crecimiento constante en el tráfico de pasajeros y carga. Los pasajeros totales de Eldorado pasaron de 14.8 millones en 2009 a 18.8 millones en 2010, lo cual representa un crecimiento del 27%, consolidándolo como el segundo en tráfico de pasajeros en Suramérica y el tercero en Latinoamérica. A su vez, el crecimiento de carga fue del 20%, alcanzando más de 525 mil toneladas movilizadas en el año.



Gracias a este buen desempeño, y pese al fuerte impacto negativo que tiene la revaluación del peso en los ingresos del Aeropuerto, se logró un crecimiento del 7.07% en los ingresos regulados. A su vez, los ingresos comerciales tuvieron un incremento del 10% respecto al 2009. De esta forma, el total de ingresos durante el 2010 fue de \$287.920 millones, lo cual representa un incremento del 9.1% frente al año anterior.

Durante el año se realizaron inversiones en la construcción y modernización del Aeropuerto por \$149.548 millones. Se entregaron obras correspondientes al hito 3 tales como la Nueva Terminal de Carga Fase 2, y se avanza con la construcción de las obras de los hitos 4, 5 y 6, entre las que se destacan la Zona de Mantenimiento, el Recinto de Prueba de Motores, y la Primera Fase de la Terminal Internacional de Pasajeros, entre otras obras.



En febrero de 2010 se firmó el otrosí No. 3 que ajustó el cronograma de la Etapa de Modernización y Expansión hasta julio de 2014 y definió el procedimiento tendiente a acordar la demolición y reemplazo del actual Terminal Nacional de Pasajeros por una totalmente nueva. Finalmente y luego de arduas y múltiples negociaciones con la Aerocivil y el Ministerio de Hacienda, en diciembre de 2010 se suscribió el “Acta de Acuerdo sobre el Cálculo Final del Delta”, en la cual se establecen los montos totales que recibirá el concesionario por la inversión en la construcción y operación de la nueva Terminal de Pasajeros Nacionales.

En el proceso de aprobación del crédito de largo plazo para la financiación de las obras, en diciembre de 2010 la Junta Directiva del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), aprobó un crédito por USD \$165 millones, lo que constituye el primer paso en la sindicación de la facilidad total de crédito por USD \$390 millones. Actualmente se negocia con Bancos de Exportación e Importación así como con otras entidades financieras la aprobación del crédito restante.

### 3.3 TRONCALES TRANSMILENIO

#### 3.3.1 Constructora Bogotá Fase III – Confase

Esta sociedad adelanta desde el 2008 las obras de adecuación al sistema Transmilenio en el corredor de la Calle 26 desde la Carrera 19 hasta la Carrera 3 con Avenida 19, y en la Carrera 10 entre las Calles 7 y 34 de la ciudad de Bogotá.

Durante el 2010 se culminaron las actividades de actualización de diseños, se continuó con la construcción de las obras de redes húmedas y secas de los servicios públicos, vías y espacio público, la construcción de estaciones en las calles 13, 19 y 24, se iniciaron las obras de demolición y

construcción de los nuevos puentes de la Av. Caracas y Carrera 10 sobre la calle 26, se adelantan los trabajos del deprimido vehicular que unirá la carrera 3ª, Av. Circunvalar y Calle 26, y se dio al servicio el puente occidental de la Caracas, entre otros, para una inversión total durante el 2010 de \$90.550 millones.

Adicionalmente se logró la reprogramación No. 3 y el reconocimiento de obras complementarias por valor de \$ 20.870 millones producto de la actualización de diseños, así mismo el IDU solicitó ejecutar las obras del Parque Bicentenario, adicionando el contrato en \$30 mil millones para tal efecto, el cual surgirá del cubrimiento de la calle 26 entre la carrera 7 y carrera 5 inicialmente, y posteriormente hasta la carrera 19. Será la gran alameda central de Bogotá la cual le cambiará totalmente el aspecto al centro de la ciudad. Igualmente, se adicionó la suma de \$8.015 millones, destinados al pago de las actividades ambientales, sociales y de tránsito. Actualmente se está negociando la reprogramación No. 4 con la Interventoría y el IDU para reglamentar las fechas de entrega de la estación del Museo Nacional y la Estación Central, entre otros.



### 3.3.2 Sociedad Concesionaria Metrodistrito S.A.

La etapa de mantenimiento de Metrodistrito finalizó en septiembre 2010. Se inició la liquidación del contrato y el concesionario procedió a suscribir el documento, sin notas ni salvedades. El mismo se encuentra en proceso de firma al interior del IDU.

Durante 2010 se hicieron las obras necesarias para entregar la vía en el estado de condición requerido por el contrato de concesión.

### 3.4 TELECOMUNICACIONES Proyectos Compartel

Durante el 2010 : (i) Se culminó la instalación de las 3,697 instituciones de la Fase IV del programa Compartel, (ii) Se instaló el 68% de las instituciones de la adición de la Fase IV y (iii) Se firmaron ampliaciones de velocidad en algunos puntos de las Fases I y II.

En octubre culminaron por vencimiento de plazo los dos contratos de Fase I. En diciembre se terminó también por vencimiento de plazo el contrato de Telecentros. Hoy en día, el negocio de Internet cuenta con 9,343 estaciones beneficiadas por el programa Compartel.

## 3.5 GENERACIÓN DE ENERGÍA

### 3.5.1 Termocolón - GENA

La actividad del 2010 se centró en el montaje y declaración comercial en ciclo combinado de la Planta, situación que solo se logró hasta el mes de diciembre. Esto implicó que durante el 2010 los contratos PPA suscritos con Unión Fenosa y Elektra, tuvieran que ser atendidos con compras en el mercado ocasional y generación propia en ciclo simple con diesel, lo cual impactó negativamente el resultado de la

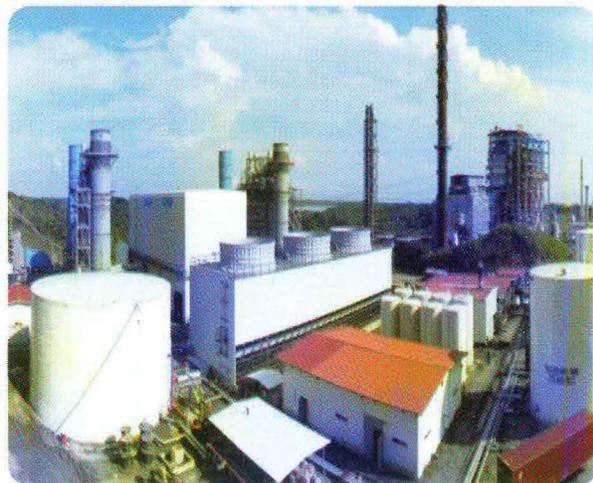
compañía, ya que la viabilidad económica de dichos contratos asumía que podían ser atendidos en ciclo combinado con bunker.

El retraso en el ciclo combinado impactó igualmente los planes de financiación del proyecto, debiendo suspenderse el proceso de financiación de largo plazo y exigiendo préstamos adicionales de los socios a lo largo del año.

La compañía registró ventas por USD \$106.4 millones y costos operacionales por USD \$130.8 millones, lo cual implica una pérdida operacional de USD \$24.4 millones, que sumada al resultado no operacional arroja una pérdida total de USD \$28.8 millones.

Las tres unidades de la central fueron despachadas durante un total de 3.977 horas y generaron 161.230 MWH.

Para mejorar los resultados del proyecto, además de la entrada del ciclo combinado es necesario que la operación de la Planta se ajuste a las demás condiciones previstas para los contratos PPA, siendo imperioso lograr la puesta a punto que garantice la disponibilidad permanente de las tres unidades de la Planta utilizando bunker, al igual que la consecución del capital de trabajo necesario para la operación, y la obtención de la financiación a largo plazo.



### 3.5.2 Termopacífico – GENPAC

Durante el 2010 se apreció un crecimiento de la demanda de energía mensual en Chile del 4.2%, siendo atípicos los meses de febrero y marzo por el impacto del terremoto del 27 de febrero de 2010.



A pesar de que la central está concebida como una planta de respaldo, fue despachada en diversas ocasiones ante fallas del sistema en los meses posteriores al terremoto, y en el mes de diciembre por indisponibilidad de otras plantas, alcanzando una generación de 19.790 MWH durante el año.



Desde la puesta en servicio en noviembre de 2009 la Planta ha tenido una disponibilidad del 100%, y la central ha presentado el tiempo de arranque y la toma de carga más rápidos del Sistema Interconectado Central.

En el transcurso del año se contrató un financiamiento a largo plazo con el Banco de Chile, desembolsándose una facilidad de USD \$10 millones que se destinó el pago de créditos puente otorgados por los accionistas durante la construcción, y quedando implementada una facilidad adicional de USD \$3 millones para capital de trabajo.

## 3.6 REPUBLICA DOMINICANA

### 3.6.1 Carretera Santo Domingo – Samaná-ADN

Durante el 2010 la carretera operó de acuerdo a lo esperado, y aunque el tráfico aumentó respecto al año anterior, el crecimiento fue menor al proyectado en los estudios de tráfico, lo cual puede retrasar la llegada al punto en que no haya que recurrir al pago del recaudo garantizado o Peaje Sombra, anotando que el Gobierno Dominicano ha venido honrando sin contratiempos dicho compromiso contractual.

Las labores de operación y mantenimiento rutinario se han realizado según lo programado y se encuentran dentro de los estimativos de costos.

Esta vía continua siendo un icono en el sector de la infraestructura dominicana, al haberse concluido en el plazo estipulado y dentro del presupuesto acordado con las entidades financieras. Hoy se cancela el servicio de la deuda sin ningún contratiempo cumpliendo rigurosamente con las obligaciones contraídas con los tenedores de bonos.

### 3.6.2 Boulevard Turístico del Atlántico

Durante el 2010 se trabajó intensivamente en las obras. El contrato contempla la entrega de las mismas en diciembre de 2011, y dado que al cierre del 2010 se tenía un avance del 70.73%, se prevé que el proyecto entrará en servicio en el mes de junio a más tardar, o sea 6 meses antes de la fecha contractual.

Este será un hecho relevante para BTA y sus accionistas, puesto que en la trayectoria de las empresas quedará una excelente evidencia de su capacidad de gestión y cumplimiento, lo cual será benéfico ante el Estado Dominicano, las entidades financieras y demás involucrados.

A principios del año se firmó en la República Dominicana el contrato de financiación del Boulevard Turístico del Atlántico con el Banco Interamericano de Desarrollo, La Corporación Andina de Fomento, el Banco Europeo de Inversiones y Proparco la Agencia Francesa para el Desarrollo, por la suma de 150 millones de dólares más la capitalización de intereses durante la construcción. Esta obra se ejecuta en compañía del Consorcio Remix y Grodco Cl.

### 3.6.3 Dovicon

Durante el 2010 se avanzó en la elaboración de los diseños, al igual que en la ejecución de los trabajos en los diferentes frentes donde se cuenta con predios y diseños aprobados.

En agosto, el Estado Dominicano solicitó al contratista volver al esquema original de concesión vial, para lo cual fue necesario renegociar las condiciones del contrato.

En desarrollo de lo anterior, los aportes del Estado serán el anticipo de USD \$70 millones ya recibido, y el concesionario empezará a percibir los ingresos de peajes a partir del momento en que haya ejecutado el 40% de las

obras asociadas a los mismos, debiendo asumir la operación y mantenimiento de la vía por 30 años, plazo de duración de la concesión.

Se avanza a gran ritmo en la repavimentación de la Autopista Duarte y en la construcción de la circunvalar de la ciudad de Santiago de los Caballeros, lo cual permitirá tener acceso a los peajes respectivos según la estipulación contractual.

## 3.7 AEROPUERTO DE TOCUMEN



Al cierre del 2010 el proyecto para la expansión del Aeropuerto de Tocumen de Ciudad de Panamá, presenta un avance de obra ejecutada cercano al 55%, siendo satisfactorio el desempeño de la obra.



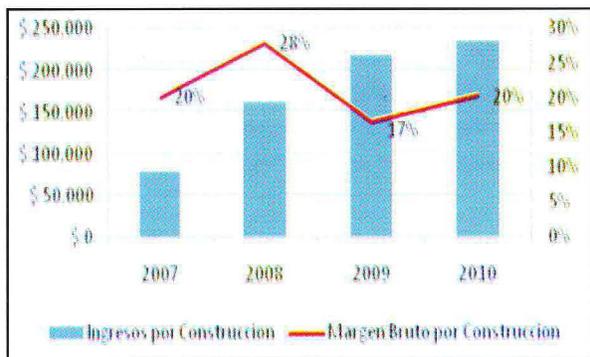
Se han concluido las calles de rodaje, las nuevas plataformas y se avanza en la estructura del nuevo muelle de abordaje. Igualmente se adelanta satisfactoriamente la nueva fachada del terminal de pasajeros así como las oficinas administrativas de la Autoridad Aeronáutica.

En el 2010 se firmó una adición del contrato por un valor de USD \$26 millones consistente en la ampliación de la plataforma principal y otros trabajos en calles de rodaje, que se deberán ejecutar en un plazo de 20 meses a partir de noviembre de 2011, momento en que se firmó la adenda al contrato. El valor total de contrato a la fecha es cercano a los USD \$100 millones.

#### 4 DESARROLLO DE LAS ÁREAS DE SERVICIO DE LA EMPRESA

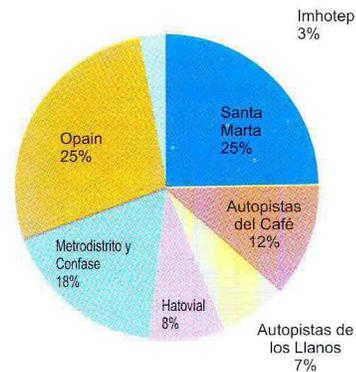
##### 4.1 CONSTRUCCIÓN

Los servicios de construcción y mantenimiento vial que presta Grupo Odinsa presentaron un aumento del 8% durante el último periodo.



Las obras ejecutadas en el Aeropuerto El Dorado, generaron más de la cuarta parte del ingreso del Grupo en esta línea de negocio. Le siguen en su orden, la construcción de las obras adicionales en la Guajira para la concesión Santa Marta – Paraguachón, y las obras de construcción de la Fase III de Transmilenio.

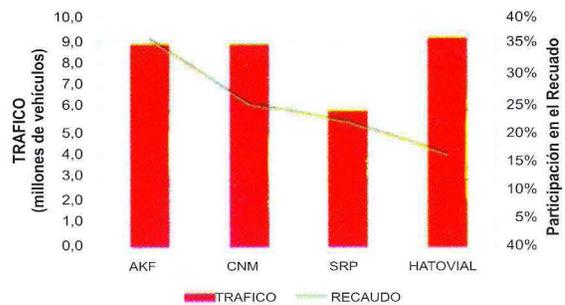
Composición de Ingresos por Construcción



##### 4.2 RECAUDO Y TRAFICO

El servicio de recaudo y operación vial ejecutado por Grupo Odinsa en los proyectos Autopistas del Café, Carreteras Nacionales del Meta y Santa Marta – Paraguachón, generó ingresos para la compañía por \$6.469 millones durante el 2010.

En el siguiente gráfico se muestra el comportamiento del tráfico y recaudo durante el 2010 para las concesiones viales colombianas en las que participa el Grupo Odinsa.



##### 4.3 SEÑALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO

Durante el año 2010, ODINSA Servicios ejecutó 20 contratos con las diferentes empresas vinculadas al Grupo Odinsa, y uno con la Dirección de Antinarcóticos de Colombia. Realizó actividades de demarcación horizontal, vertical, e instalación de tachas reflectivas principalmente, que generaron ingresos por \$1.819 millones, comparables con \$1.908 millones de ingresos operacionales presentados en el año 2009.

## 5 GESTIÓN FINANCIERA

### 5.1 ESTADOS FINANCIEROS INDIVIDUALES DE GRUPO ODINSA S.A.

Los resultados obtenidos durante el año 2010 son los mejores hasta la fecha, en términos de utilidad operacional y neta. Ello es el resultado de un año con alta facturación, una buena gestión en las obras y al incremento de las utilidades en las sociedades filiales.

#### 5.1.1 Estado de Resultados

Durante el 2010 se facturaron \$241.044 millones, 4,46% menos que el año anterior, cuando la cifra alcanzó un total de \$252.298 millones. Esta disminución se debe principalmente a la merma en las actividades de inversión en la concesión Autopistas del Café, y a una menor ejecución como contratista directo de obra en el proyecto del Aeropuerto Eldorado. A su vez, los costos operacionales disminuyeron un 11%, pasando de \$209.172 millones registrados en 2009, a \$186.428 millones en 2010.

Lo anterior permitió que la utilidad bruta de la compañía se incrementara en un 26%, arrojando una cifra de \$54.616 millones en 2010, comparado con \$43.126 millones del 2009.

Los gastos operacionales del 2010 se mantuvieron en el mismo nivel respecto a los ingresos operacionales presentado el año anterior (7,7% aproximadamente), registrando \$18.231 millones en 2010, contra \$16.424 millones en 2009.

Los ingresos no operacionales del 2010 alcanzaron la suma de \$112.886 millones, un 2,6% superior a los ingresos del 2009, cuando fueron de \$109.946 millones. Esta variación se debe principalmente al incremento de las utilidades en las sociedades filiales. A su vez,

los gastos no operacionales durante el 2010 fueron de \$22.713 millones, frente a \$24.234 del 2009.



Como resultado de todo lo anterior, la utilidad después de impuestos ascendió a \$116.209 millones, un 7% más con respecto a los \$108.712 millones del año anterior, alcanzando así un nuevo record de utilidades en la historia de la compañía.



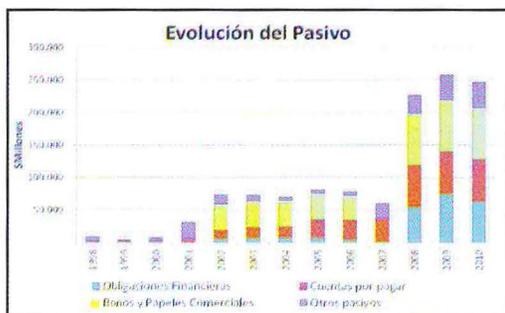
#### 5.1.2 Balance General

El total de los activos de la compañía mostró un incremento en 2010 del 6,57%, respecto al año anterior, pasando de \$677.454 millones a \$722.008 millones, representado principalmente en el incremento de los activos no corrientes, entre los que se destaca el incremento de valor de las inversiones en Odinsa Holding, Autopistas del Café y Vías de las Américas, entre otros,

así como la adquisición de una oficina en el edificio de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.



Por su parte, durante el año se cancelaron créditos por \$20.912 millones y se suscribió un contrato de leasing por \$8.975 millones destinado a la adquisición de las nuevas oficinas. Como resultado de lo anterior, las obligaciones financieras disminuyeron en \$11.803 millones, respecto al saldo al cierre del 2009, pasando de \$76.480 millones a \$64.677 millones. En total, los pasivos de la compañía disminuyeron un 4,4% respecto al año anterior, pasando de \$257.529 millones a \$246.203 millones.



Lo anterior, se refleja en un incremento del 13% del patrimonio de la compañía en el último año, pasando de \$419.925 millones en el 2009, a \$475.805 millones en 2010.



### 5.1.3 Valor de la Acción

El precio de la acción en 2010 cerró en \$8.450, lo que representa una valorización del 12,7% en el año, y del 773% desde su emisión, si se tiene en cuenta el Split 1:10 realizado en el 2009.



Teniendo en cuenta lo anterior, el valor de mercado de la compañía en la Bolsa de Valores de Colombia, a 31 de diciembre de 2010 era de \$1.248.019 millones.

## 6 CONTINGENCIAS

### 6.1 Materia Fiscal

A la fecha el GRUPO ODINSA no tiene ninguna contingencia en materia fiscal.

### 6.2 Reclamaciones

#### 6.2.1 Reclamación del denominado G-4 en relación con el proyecto AKF.

Las compañías Mincivil, Conca y Constructora TAO, reclaman una serie de derechos presuntamente derivados de los compromisos adquiridos en relación con la ejecución de las obras del proyecto Autopistas del Café, consistentes en la liquidación de ahorros de construcción inicialmente, y últimamente en la restitución de aportes de equity y derechos accionarios, y distribución de beneficios económicos a su favor en relación con dichos aportes.

Dicha solicitud se encuentra en revisión y estudio por parte de la Administración.

### **6.3 En contra de Grupo Odinsa S.A.**

#### **6.3.1 Acción de reparación directa Blanca Gloria Madrid Álvarez y otros. (Fallecimiento del señor Pedro José Ceballos Londoño)**

En las pretensiones de la demanda solicitan que se declare responsables en forma solidaria a la Nación, Instituto Nacional de Vías, al municipio de Riohacha y a la Sociedad Concesión Santa Marta Paraguachón por la muerte del señor Pedro José Ceballos Londoño, ocurrida en un accidente de tránsito. Las pretensiones del proceso ascienden a la suma de \$800.000.000.

El proceso se encuentra en el Consejo de Estado, tramitando la segunda instancia, en virtud de recurso de apelación que se interpuso contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de la Guajira.

Desde el 22 de abril del año 2004 se encuentra al despacho para proferir sentencia de segunda instancia.

A la fecha el Grupo ODINSA S.A. no ha sido vinculado al proceso.

#### **6.3.2 Acción de Reparación Directa de Gloria Isabel Gutiérrez contra Ministerio de Transporte (INVIAS) y ODINSA. (Fallecimiento del señor José Orlando González Ríos).**

Las pretensiones de la demanda ascienden a la suma de dos mil millones de pesos moneda corriente (\$2.000.000.000). El motivo de la demanda fue el fallecimiento del señor José Orlando González Ríos en un accidente de tránsito.

El proceso se encuentra actualmente en etapa probatoria.

Con Auto de fecha 26 de octubre de 2010, ante la devolución del despacho comisario anterior por parte del Juez que fue repartido en Cali por ausencia de anexos, nuevamente se comisionó a los Juzgados Administrativos de

Cali, con el fin de que se practique el testimonio del señor Carlos Portocarrero, quien vive en esa ciudad y que por motivos de salud se excusó de asistir a tal diligencia en la ciudad de Villavicencio.

El 17 de enero de 2011, fue enviado directamente por el Juzgado 5 administrativo de Villavicencio, el despacho comisario No. 094. Se encuentra pendiente de la fijación de la fecha para la práctica de esa prueba en esa ciudad.

#### **6.3.3 Acción ordinaria de mayor cuantía de Blanca Cecilia Cárdenas de Adámes y Otros en contra de la sociedad Carreteras Nacionales del Meta S.A. y Otros.**

Este proceso cursa en el Juzgado 39 Civil del Circuito de Bogotá. El demandante pretende ser indemnizado por los perjuicios ocasionados en un accidente de tránsito que provocó el volcamiento de un tracto camión que transportaba crudo de castilla.

Las pretensiones ascienden aproximadamente a la suma de novecientos millones de pesos (\$ 900.000.000) pero debe tenerse en cuenta que dicho valor debe ser indexado a la fecha en que se produzca la condena si esto llegará a ocurrir.

**Estado Actual:** El proceso se encuentra a despacho para fallo. Los alegatos de conclusión fueron presentados el 15 de diciembre de 2010.

#### **6.3.4 Llamamiento en Garantía formulado al Consorcio Grupo Constructor Autopistas del Café dentro de la Acción de Reparación Directa en la cual es demandante Fiducafe y otros en contra de Autopistas del Café S.A.**

La cuantía de este proceso, de acuerdo al dictamen pericial del Ingeniero Guillermo Hurtado Mejía, asciende a la suma de: \$1.149.524.500.

El Tribunal ordenó notificar el Auto por medio del cual se admitió el llamamiento en garantía formulado por Construcciones el Cóndor S.A., contra la compañía Mundial de Seguros S.A. y la aseguradora Confianza S.A. En consecuencia, el proceso fue suspendido por noventa (90) días, término dentro del que deberían hacerse las respectivas notificaciones.

Fue radicado un escrito en el Tribunal Administrativo de Caldas, solicitando la práctica de pruebas.

Luego de la notificación personal de la aseguradora Confianza S.A., efectuada el dieciséis (16) de octubre de 2009, ésta presentó contestación al llamamiento en garantía el veintiocho (28) de octubre del mismo año.

**Estado actual del proceso:** El proceso se encuentra al despacho para que sean decretadas las pruebas.

### **6.3.5 Llamamiento en Garantía formulado al Consorcio Grupo Constructor Autopistas del Café dentro de la Acción de Reparación Directa en la cual es demandante la Universidad Antonio Nariño y demandado Autopistas del Café S.A. y otros.**

La cuantía de este proceso, de acuerdo al dictamen pericial del profesor Néstor Darío Ramírez, asciende a la suma de: \$5.244.075.000.

Fue notificado el Auto por el cual se admitió el llamamiento en garantía formulado por Grupo Odinsa S.A. a la aseguradora Colseguros S.A. y Construcciones el Cóndor S.A. Por esta razón, el proceso fue suspendido por el término de noventa (90) días, para efectos de que se surtieran las respectivas notificaciones.

El día 4 de Marzo de 2009, fue cancelado en la Secretaría del Tribunal Administrativo de Caldas, el valor total de las expensas necesarias para efectuar las notificaciones por aviso a las sociedades llamadas en garantía.

El día 13 de noviembre de 2009 fue realizada la notificación por aviso a Jairo Hidelfonso Flórez del llamamiento en garantía que le hizo Construcciones El Cóndor S.A.

El proceso entró al despacho el día 15 de marzo de 2010 para el decreto de pruebas y para poner en conocimiento del juez la constancia secretarial de que Construcciones el Cóndor S.A., parte que solicitó el llamamiento en garantía de la Compañía Mundial de Seguros, no hizo las publicaciones necesarias para notificar a la última. El expediente fue devuelto a secretaría con ocasión de la contestación que radicó el llamado en garantía Compañía Mundial de Seguros, la cual se notificó personalmente el día 26 de marzo del mismo año.

**Estado actual de proceso:** El proceso se encuentra actualmente en la etapa probatoria.

### **6.3.6 Proceso en contra del Consorcio Ferroatlántico – Demandante Carlos Donado y otro.**

Este proceso cursa en el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Santa Marta. El demandante pretende que se declare al Consorcio Ferroatlántico (del cual hacia parte Grupo Odinsa S.A.), civilmente responsable de la muerte del menor José Donado Álvarez. Las pretensiones de este proceso ascienden a \$196.220.000.

El proceso entro al Despacho el día 4 de agosto de 2.009.

Mediante auto de fecha 24 de septiembre de 2.010, notificado por estado No. 124 del 29 del mismo mes y año, el Despacho se pronuncia respecto a la indebida representación del demandado por lo que resuelve: Declarar subsanada el defecto de indebida representación y ordena notificar a las demás empresas que conforman el consorcio como DRAGADOS CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA S.A., ODINSA PROYECTOS E INVERSIONES S.A. Y ORGANIZACIÓN DE INGENIERÍA INTERNACIONAL S.A., córrase traslado por 20 días los cuales vencen el día jueves 28 de octubre de 2.010.

**Estado actual del proceso:** se encuentra pendiente de la notificación a las empresas que conforman el Consorcio FERROATLANTICO.

### **6.3.7 Investigación administrativa por prácticas restrictivas de la competencia – Superintendencia de Industria y Comercio.**

El día 18 de junio de 2008 la Superintendencia de Industria y Comercio expidió la Resolución 19785, mediante la cual abrió investigación en contra de Grupo Odinsa S.A. y Odinsa Proyectos e Inversiones S.A., por presunta infracción del numeral 9 del artículo 47 del Decreto 2153 de 1992, referente a acuerdos colusorios en la Licitación IPG-2042-197032.

Entre los meses de mayo y julio de 2010, se llevaron a cabo reuniones con el Superintendente de Industria y Comercio y se presentaron alegatos de conclusión.

En el informe motivado por el Delegado para la Promoción de la Competencia, recomendó el archivo de la investigación.

**Estado actual del proceso:** Por medio de Resolución de fecha 1 de septiembre de

2010, la Superintendencia de Industria y Comercio, ordena la terminación y el archivo de la investigación que se adelantaba en contra de Grupo Odinsa S.A. y Odinsa Proyectos e Inversiones S.A.

## **7 NORMAS SOBRE PROPIEDAD INTELECTUAL**

Durante el 2010 Grupo Odinsa S.A. dio cumplimiento a las normas sobre propiedad intelectual, derechos de autor y licencias de software de conformidad con lo establecido en la ley 603 de 2000.

## **8 SISTEMAS DE REVELACIÓN DE CONTROL DE LOS INFORMES FINANCIEROS**

En los términos previstos en el artículo 47 de la ley 964 de 2005, los sistemas de revelación y control de la información financiera de Grupo Odinsa S.A. vienen funcionando en forma idónea, por lo que el resultado de la información efectuada de los mismos es satisfactoria.

## **9 PROYECCIONES PARA 2011**

El 2011 se muestra como un año de buenas oportunidades para el Grupo Odinsa, en razón a que i) al menos dos de las líneas de negocio de la compañía, infraestructura y vivienda, forman parte del grupo de locomotoras para el crecimiento y la generación del empleo definidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, y ii) la situación climática extrema que ha azotado al país durante los últimos meses, ha debilitado aún más la infraestructura nacional, creando necesidades inminentes que deben ser atendidas en el corto y mediano plazo.

Para el año que comienza, Grupo Odinsa ha identificado varios proyectos en los que eventualmente podría participar, entre ellos la concesión para mejorar y operar durante 9 años los peajes administrados por INVIAS, la concesión del Sistema de Información, Recaudo, Control e Integración SIRCI de la flota del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Bogotá, la construcción, puesta en marcha y operación inicial de las Plantas de Tratamiento y Estación de Bombeo de Salitre y Canoas – para la descontaminación del Río Bogotá – y proyectos inmobiliarios de iniciativa propia.

En el sector de las concesiones viales se prevén pocas oportunidades en Colombia para este año, debido a que el proceso de reestructuración que sufrirá el INCO para convertirse en la Agencia Nacional de Infraestructura puede tomar el resto del año. En el campo ferroviario se espera que la concesión para operar y mantener el Ferrocarril Central debe salir a licitación en el último semestre del año, la construcción, mantenimiento y operación del ferrocarril del Carare debe estar estructurado en el futuro próximo en el portuario el sector privado esta especialmente activo en este frente donde deben presentarse oportunidades interesantes para la empresa. Es más, en la República Dominicana, en Panamá, Puerto Rico, Trinidad y Tobago, Perú y Chile y en los otros países de la región existen claras oportunidades de negocios dentro de las líneas tradicionales de la empresa, como son nuevas concesiones viales y aeroportuarias.

Es importante resaltar que el 29 de diciembre de 2010 el Congreso y el Gobierno modificaron las reglas del Impuesto al Patrimonio decretado a finales del año 2009, que gravaba los patrimonios líquidos al 1 de enero de 2011 superiores a 3 mil millones de pesos, fijando una sobretasa con destino a la emergencia invernal del 25% sobre la tarifa

previamente establecida, con lo cual en definitiva la tarifa total que grava el patrimonio de Odinsa queda en el 6%. Una vez establecida y depurada la base gravable según los Estados Financieros al cierre del 2010, dicho impuesto se estima en la suma de \$10.730 millones, los cuales deberán pagarse en 8 cuotas semestrales a partir del 2011.

La Junta Directiva se permite informar a los señores accionistas que luego de una exitosa gestión a lo largo de 12 años al frente del Grupo Odinsa, posicionando al conglomerado como uno de los jugadores estratégicos más importantes en el sector de la construcción e infraestructura en Colombia y el exterior, el Ingeniero Luis Fernando Jaramillo deja la Presidencia de la empresa a partir del 31 de marzo de 2011. La Junta Directiva de la compañía designó como Presidente, al ejecutivo colombo-español Víctor Manuel Cruz Vega, quien viene de liderar exitosamente la operación de Gas Natural Unión Fenosa en Colombia y Centroamérica, y quien asumirá sus funciones a partir del 1 de abril de 2011.

## RECONOCIMIENTOS

La Junta Directiva y la Administración agradecen en forma muy especial la confianza que les han depositado los accionistas para cumplir con su gestión en este período. Al personal de la empresa por su mística, suficiencia tecnológica y dedicación al trabajo que permitió cumplir ampliamente con los objetivos trazados al entregarle, a ustedes señores accionistas, nuestro mejor resultado en la historia de la empresa y a nuestros proveedores de bienes y servicios que han atendido con diligencia las tareas encomendadas.

Mil gracias.



GRUPO  
**ODINSA** S.A.