



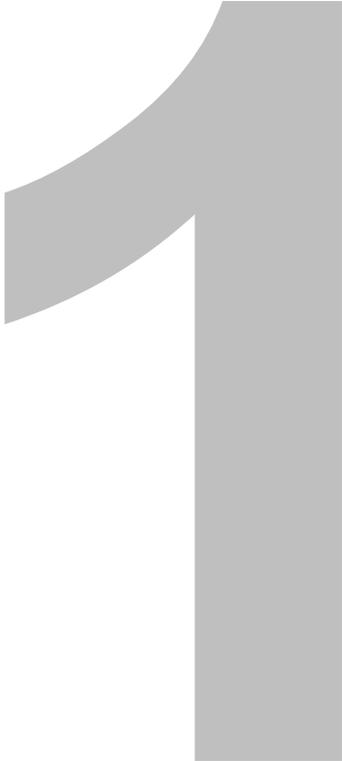
GRUPO  
**ODINSA** S.A.

Organización de Ingeniería Internacional

# Presentación Resultados 1Q 2015

Junio 10 de 2015

- 1. Hechos Destacados**
- 2. Aeropuerto de Quito**
- 3. APPs de Iniciativa Pública – «Concesiones de Cuarta Generación ANI»**
- 4. Propuestas de Asociaciones Público Privadas (APPs) de Iniciativa Privada en Desarrollo**
- 5. Proyectos Internacionales & Otros**
- 6. OPA Grupo Argos**
- 7. Conversión a IFRS**
- 8. Resultados Consolidados a Marzo de 2015**



# Hechos Destacados

### VIAS DE LOS LLANOS – “MALLA VIAL DEL META”



La APP de IP fue adjudicada por el Gobierno Nacional a Odinsa el 6 de Abril. Esta comprende:

1. Anillo Vial de Villavicencio y sus accesos.
2. Corredores Villavicencio – Granada y Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán – Puente Arimena.
3. Un Total de 354 km. en vías bajo Administración, Operación y Mantenimiento.

Se propuso la construcción de 46 Km de dobles calzadas (Villavicencio - Acacias y Villavicencio – Apiay) y mejoramiento y construcción de 71 km de carretera sencilla. El Capex será de \$1,2 Billones, más \$225.000 millones aportados en especie por la Gobernación del Meta.

El 6 de Abril, tal y como lo anunciamos en la pasada presentación de resultados, la ANI realizó la Audiencia de Cierre de recepción de manifestaciones de interés del Proyecto Malla Vial del Meta. Debido a que no hubo manifestaciones de interés de terceros, la ANI procedió a expedir una resolución para adjudicar esta IP al grupo originador, como lo establece la Ley de APP.

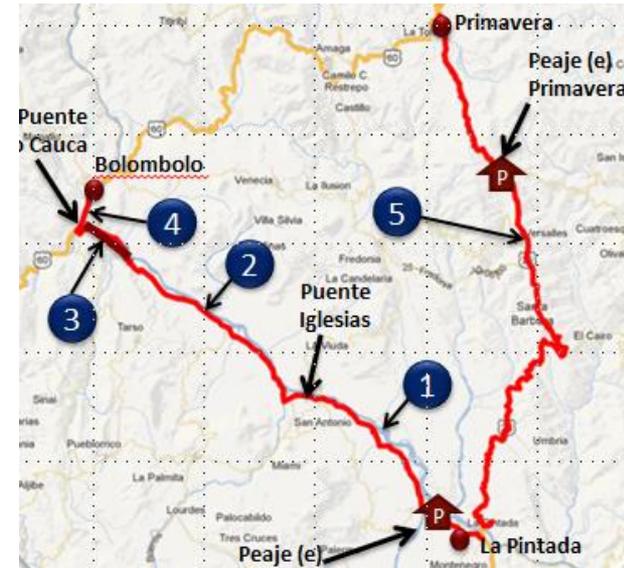
En línea con esta aprobación, el 5 de mayo se firmó, en Villavicencio, con presencia del Presidente y Vicepresidente de la República el contrato de concesión con la ANI.

El recién creado concesionario, denominado Concesión Vial de Los Llanos S.A.S., se encuentra adelantando todos los hitos establecidos en el contrato para el inicio de la concesión, como lo son obtener el cierre financiero del proyecto y los diseños finales del proyecto.

## Hechos Destacados – Concesiones Viales Nacionales

### CONEXIÓN PACÍFICO 2

UF	ORIGEN-DESTINO	LONG.	TIPO DE INTERVENCIÓN	OBSERVACIÓN	PLAZO MÁXIMO DE EJECUCIÓN
1	La Pintada – Puente Iglesias	18.3	Construcción Doble Calzada	Int. La Pintada – Arma; Int. Acceso a La Pintada; Int. Puente Iglesias	1.080 días (3 Años)
2	Puente Iglesias – Inicio Túnel Mulatos	19.8	Construcción Doble Calzada	Int. Jericó	1.800 días (5 Años)
3	Túnel Mulatos	2.48	Construcción Túnel	Dos tubos del túnel	1.800 días (5 Años)
4	Fin Túnel Mulatos – Bolombolo	3.2	Construcción Doble Calzada	Puente de 511 m. sobre el río Cauca	1.800 días (5 Años)
5	La Pintada - Primavera	54.0	Rehabilitación Calzada Sencilla		360 días (1 Año)



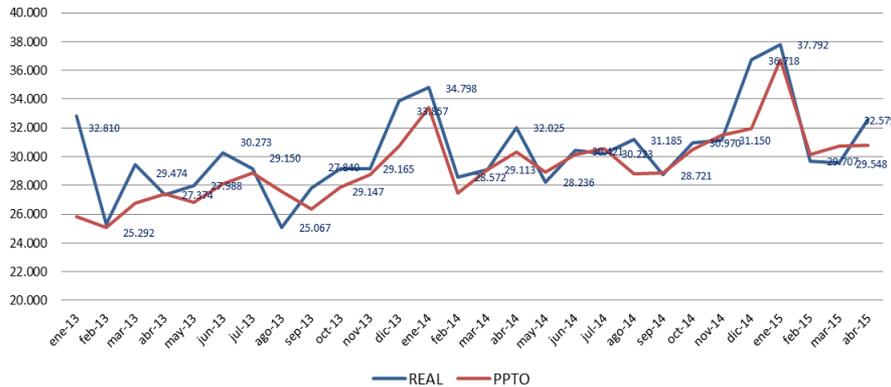
La ANI adjudicó al consorcio liderado por Grupo Odinsa el primer proyecto de concesión bajo el Programa 4G del gobierno en Junio de 2014. El concesionario está conformado por Grupo Odinsa (25%), Mincivil (21,15%), Construcciones El Cóndor (21,15%), Termotécnica Coindustrial (13,5%), Icein (9,20%) y, la mayor constructora de Portugal, Mota Engil Engenharia e Construcao (10%).

El contrato de concesión entre la ANI y Concesión la Pintada S.A.S. se suscribió el 11 de Septiembre y el acta de inicio el 11 de Noviembre de 2014. Esta fecha marcó el inicio de importantes hitos contractuales de la concesión, como lo son el inicio de operación y mantenimiento de vías existentes, el cierre financiero y los estudios y diseños para la construcción.

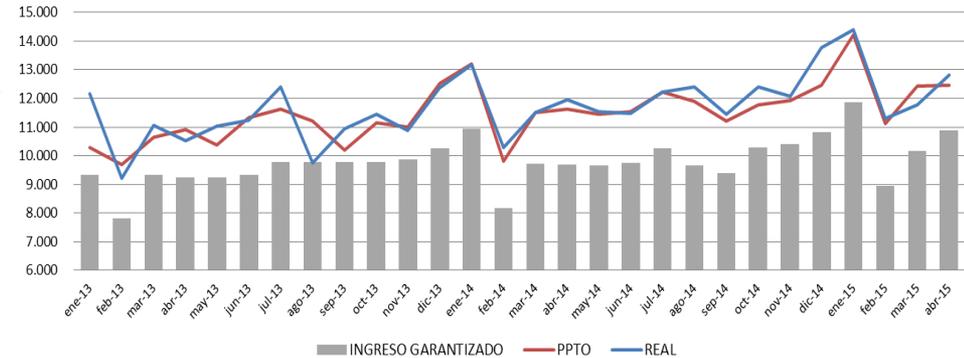
De acuerdo a esto, el cierre financiero debe ocurrir en Octubre y el inicio de la construcción en Noviembre de 2015.

## AUTOPISTAS DEL CAFÉ S. A.

**Autopistas del Café  
Tráfico Promedio Diario**



**Autopistas del Café  
Recaudo Mensual  
(Cifras en millones de pesos)**



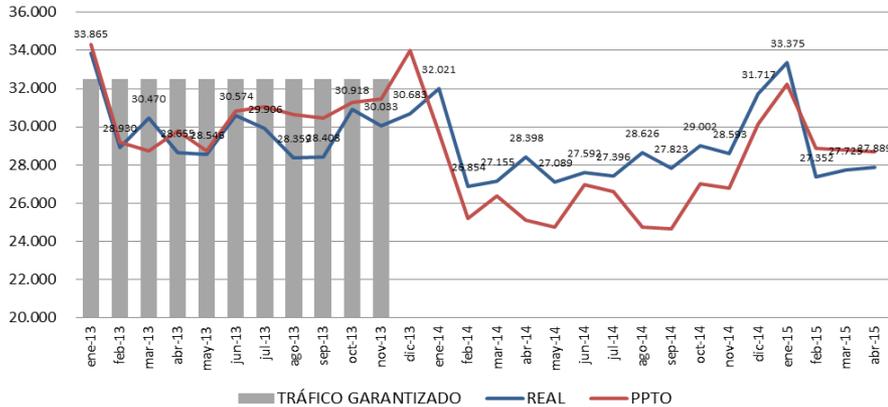
Comparando el primer trimestre del 2015 con el mismo periodo de 2014 se observa que el tráfico y recaudo aumenta por encima del crecimiento de la economía;

- El tráfico incrementó 4,96%, llegando a un total de 2.919.318 vehículos (vs. 2.781.240 en el 2014).
- El TPD ha sido superior en cerca de 1.521 vehículos diarios, llegando a 32.349 por día (vs. 30.827 en 2014).
- El recaudo aumentó en 7,15% llegando a \$37.471 Millones (vs. \$34.971 Millones en 2014).

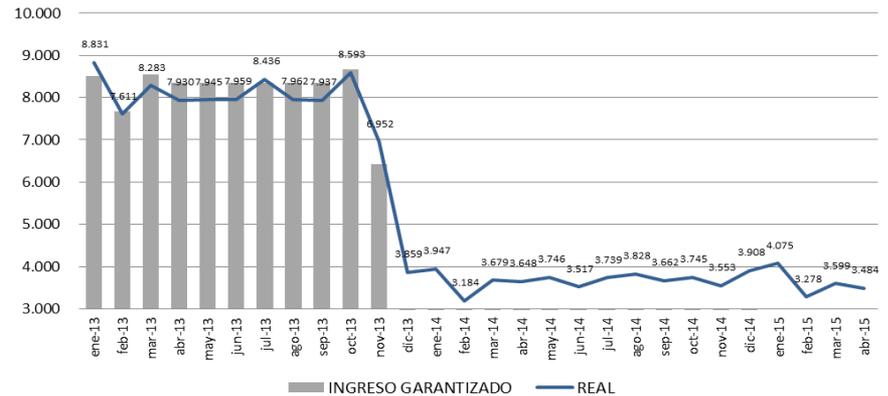
- La concesión pago dividendos a sus accionistas, incluyendo Odinsa, el 14 y 16 de abril de 2015.
- A finales de Marzo se firmó el acta de inicio de las obras en la Calle 52 y Circasia 1 ½.
- El pasado 28 de febrero se firmó el acta de inicio del EIA con la ANLA, para la obtención de la licencia ambiental de la Variante La Paz.
- El 25 de mayo se firmó el Otro si No. 14 al contrato de concesión para la rehabilitación del tramo la Española – Calarcá de 8.66 km.

## AUTOPISTAS DE LOS LLANOS S. A.

**Autopistas de los Llanos  
Tráfico Promedio Diario**



**Autopistas de los Llanos  
Recaudo Mensual**



Comparando los tres primeros meses de 2015 con el mismo periodo de 2014 se observa que el tráfico y recaudo tienen el siguiente comportamiento;

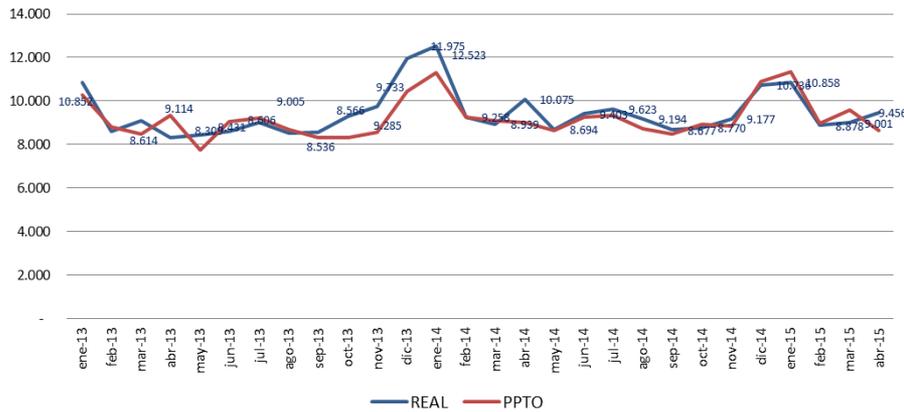
- El tráfico creció en 2,84 %, llegando a un total de 2.659.949 vehículos (vs. 2.586.367 en el 2014).
- El TPD aumentó en 807 vehículos diarios, llegando a 29.484 por día (vs. 28.677 en 2013).
- El recaudo aumentó en 1,33% llegando a \$10.809 Millones (vs. \$10.953 Millones en 2014).
- Para el mes abril de 2015 se alcanzó un recaudo de \$7.516 millones, siendo para la Concesionaria \$3.484 millones por concepto AOM, que corresponden al 46,35% del recaudo.

- El 23 de Enero se firmó un otrosí prorrogando el plazo del contrato de por Administración, Operación y Mantenimiento por nueve meses adicionales con el fin de llevar a cabo el proceso de reversión de la infraestructura, siguiendo el proceso establecido por la ANI. La fecha de terminación quedó para el 20 de Octubre del 2015 y el reconocimiento por Administración, Operación y Mantenimiento se mantuvo en 46.35%.
- De las tres vías que de Villavicencio conducen a Granada, Puerto López y Cumaral – Veracruz, las dos primeras se revirtieron el 9 de junio, para ser adjudicadas por la ANI a la nueva APP de Odinsa. Se continúa con la operación y mantenimiento de la tercera vía Villavicencio – Cumaral – Veracruz, la cual debe revertir a más tardar el 20 de octubre de 2015. Considerando lo anterior, se están haciendo ajustes al concesionario ya que solo va a operar y mantener una carretera de 30 km y a recaudar en solo dos estaciones de peaje.

# Hechos Destacados – Concesiones Viales Nacionales

## SANTA MARTA PARAGUACHÓN S. A.

**Santa Marta Paraguachón  
Tráfico Promedio Diario**



**Santa Marta Paraguachón  
Recaudo Mensual  
(Cifras en millones de pesos)**



Al comparar 2015 con 2014, la concesión presenta el siguiente comportamiento;

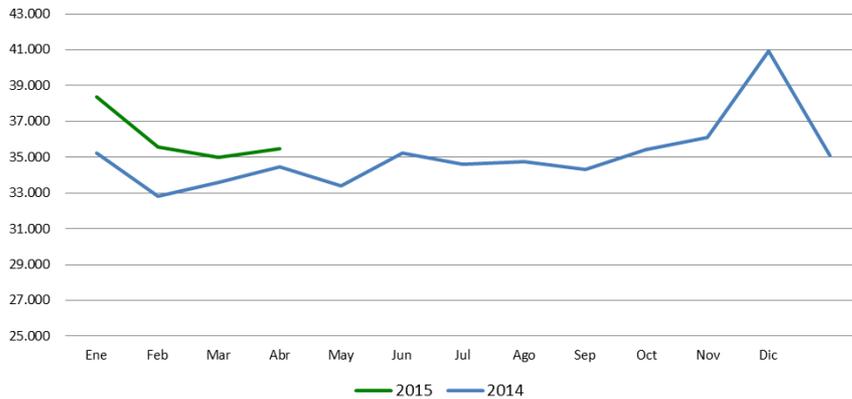
- El tráfico decreció en un 6,52%, llegando a 864.236 vehículos (vs. 924.532 en 2014).
- El TPD disminuyó en 661 vehículos diarios, llegando a 9.579 vehículos diarios (vs. 10.240 en 2014).
- Así mismo el recaudo disminuyó un 8,72%, llegando a \$ 8.665 Millones (vs. \$ 9.493 Millones en 2014).

Estas disminuciones son en parte el resultado de la desaceleración del comercio con Venezuela.

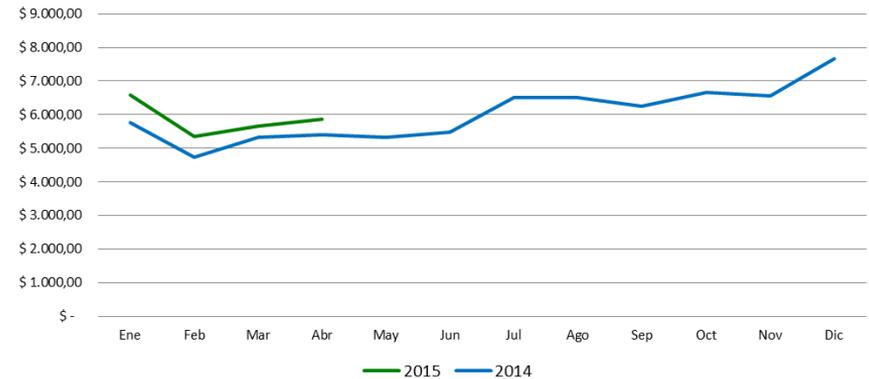
- Las obras de Muchachitos culminaron en el 2014, sin embargo, el acta de recibo de las obras de protección marina con la ANI fue suscrita el 28 de Abril de 2015.
- Se realizará un mantenimiento en los tramos Santa Marta - Palomino y Maicao – Paraguachón Maicao - Paradero por un valor de \$1,814 Millones y \$1,433 Millones respectivamente.

## HATOVIAL S.A.S

**Hatovial**  
**Tráfico Promedio Diario**



**Hatovial**  
**Recaudo Mensual**  
(Cifras en millones de pesos)



Comparando el primer trimestre de 2015 con el mismo periodo de 2014;

- El tráfico total se incrementó 7,14%, alcanzando 3.269.473 vehículos contra 3.051.645 en 2014.
- El TPD ha sido superior en cerca de 2.825 vehículos diarios, llegando a 36.327 vehículos diarios (vs. 33.907 en 2014).
- En el primer trimestre de 2015 el recaudo aumentó en 11,08%, hasta llegar a \$17.603,42 Millones (vs. \$15.848,07 Millones en el primer trimestre de 2014).
- El contrato tiene un plazo variable en función del ingreso esperado. A Abril de 2015 ya se alcanzó el 71.22% del mismo. De mantenerse el ritmo actual, el ingreso esperado se alcanzaría en octubre de 2020, dentro de los plazos contractuales.

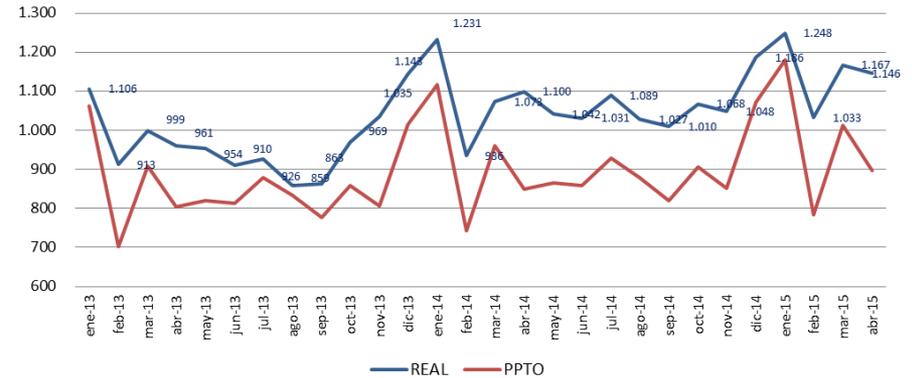
- El sistema de telepeaje Quick Pass, que inició su operación en abril de 2014, sigue avanzando en cuanto al número de usuarios que lo utilizan. A Abril de 2015 se encuentran registradas 319 empresas y 10.260 TAGs programados.
- Continúan las actividades de construcción de Barbosa Pradera dentro de lo programado. Se efectuaron las pruebas de carga del Puente Fundadores lo que permitió su entrega en el mes de mayo. Así mismo se continua con la construcción de los puentes 1, 2, 3 y 4 y la vía entre Barbosa y Pradera.
- El 6 de mayo se recibieron dividendos de esta concesión.

## VÍA DE LAS AMÉRICAS S.A.S

**Vías de las Américas  
Tráfico Promedio Diario**



**Vías de las Américas  
Recaudo Mensual  
(Cifras en millones de pesos)**



En Vías de las Américas la mayor parte de los ingresos provienen de vigencias futuras.

En el primer trimestre del año, se recaudó un total de \$ 3.448 Millones por concepto de peajes. Esta cifra es 15.9% superior a lo presupuestado inicialmente y 6.42% a lo recaudado en 2014.

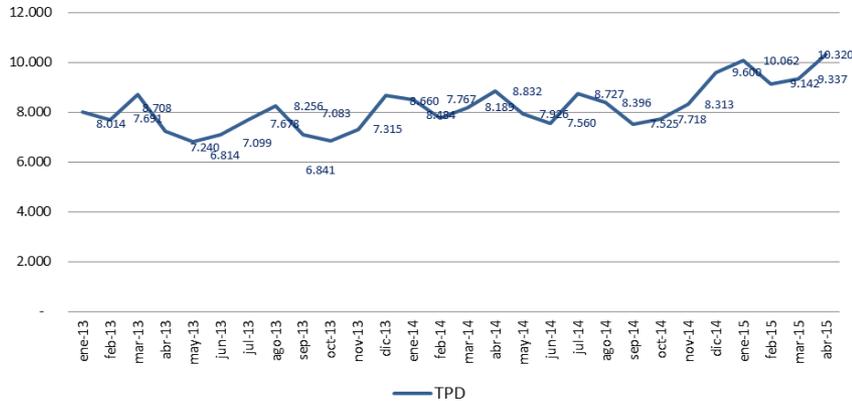
El recaudo de los peajes se consigna en una cuenta del fideicomiso donde el beneficiario es la Agencia Nacional de Infraestructura dado que ya se alcanzó el Valor Presente de los Ingresos Totales - VPIT, que incluye Vigencias Futuras más Recaudo por Peajes desde el mes de noviembre de 2014.

El 22 de mayo se suscribió el otrosí No.1 entre Vías de las Américas S.A.S y el Fondo de Adaptación, que otorga a Vías de las Américas un plazo de dos (2) meses adicionales para la terminación de las actividades del contrato. Adicionalmente modifican el presupuesto predial, sin modificar el valor total de la partida que ejecuta directamente el concesionario. Vías de las Américas, en virtud al contrato firmado con Odinsa, hará extensiva esta prórroga en los mismos términos descritos en el otrosí con la entidad. El valor del contrato entre Vías de las Américas S.A.S y el Fondo de Adaptación no se modifica por el momento.

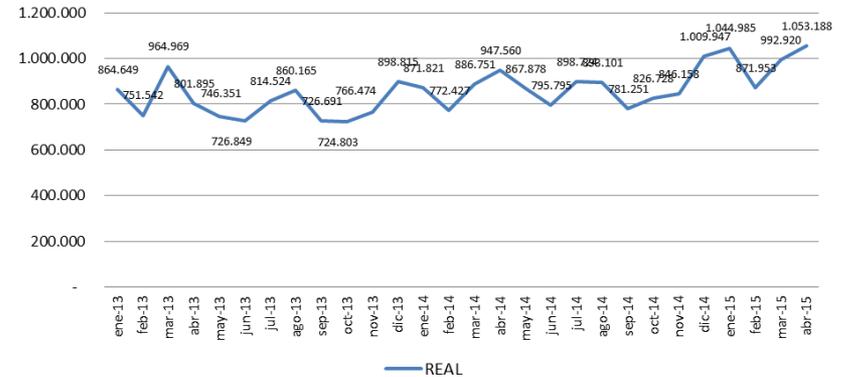
A mayo de 2015, el avance de obra es del 51,57%. Se espera que en 2015, 2016 y 2017 se ejecuten obras por \$580.362, \$264.323 y \$91.701 Millones, respectivamente.

## AUTOPISTAS DEL NORDESTE (REP. DOMINICANA)

**Autopistas del Nordeste  
Tráfico Promedio Diario**



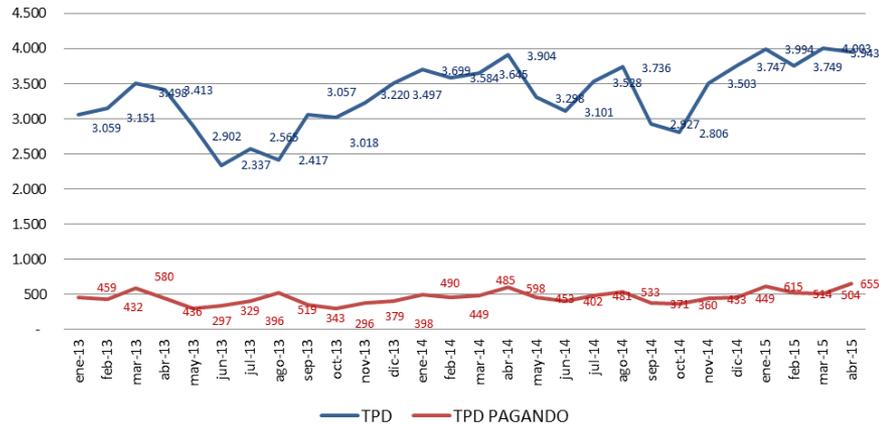
**Autopistas del Nordeste  
Recaudo Mensual  
(Cifras en dólares)**



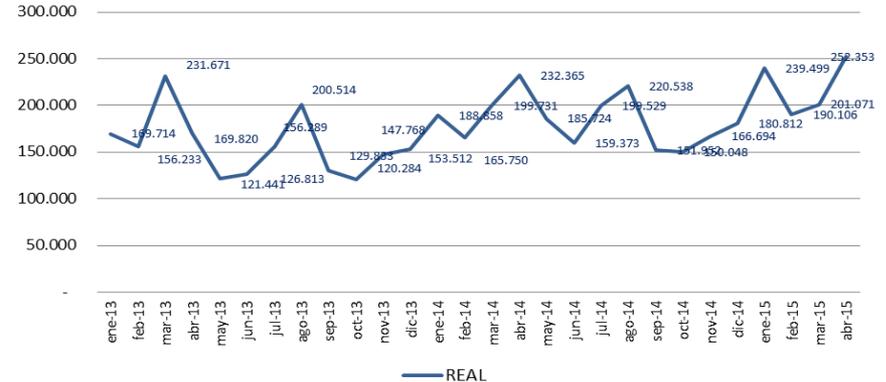
- La fuente principal de ingresos de esta concesión continúa siendo el Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) que paga el gobierno.
- En 1Q2015 el tráfico total aumentó en 16,75%, alcanzando un total de 857.345 vehículos (vs. 734.339 en 2014)
- Como consecuencia del mayor tráfico, el recaudo en pesos dominicanos y Dólares se incrementó en 14.97%.
- En 1Q2015 se recaudó US\$16,83 Millones por concepto por garantías de tráfico, correspondientes a los aforos entre junio y noviembre de 2014. En este primer trimestre, las facturas pendientes de pago por parte del Estado Dominicano ascienden a US\$7.76 Millones. El próximo aforo se calculará con el gobierno dominicano este 10 de junio.
- El 25 de Mayo fueron emitidas las cartas de crédito Stand-by que sirven de garantía al Ingreso Mínimo Garantizado de las concesiones de República Dominicana. En el caso de Autopistas del Nordeste el SBLC es de US\$10.2 Millones.

## BOULEVARD TURÍSTICO DEL ATLÁNTICO (REP. DOMINICANA)

**Boulevard Turístico del Atlántico  
Tráfico Promedio Diario**

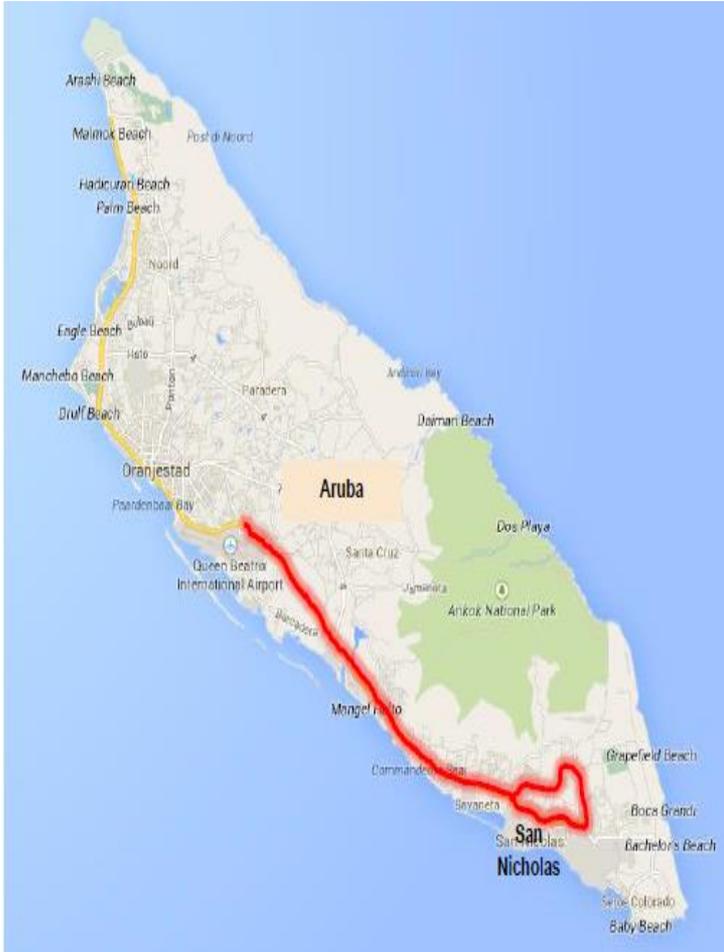


**Boulevard Turístico del Atlántico  
Recaudo Mensual  
(Cifras en dólares)**



- Al igual que Autopistas del Nordeste, la principalmente fuente de ingresos de esta concesión es el Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) que paga el gobierno.
- Durante el primer trimestre de 2015 se puede observar un incremento en el tráfico total de vehículos, producto de la recuperación económica que se evidencia en el país desde el 2013. El número de vehículos totales alcanzó 352,879 contra 328.016 en 1Q2014 para un incremento del 7.58%. En cuanto al número de vehículos que pagan tarifa de peaje este aumentó a 49.081 contra 42.797 en 1Q2014, para un incremento de 14,68%.
- En 1Q2015 se recaudó US\$18,48 Millones por concepto por garantías de tráfico, correspondientes a los aforos entre mayo y octubre de 2014. A Marzo 31, las facturas pendientes de pago por parte del Estado Dominicano ascienden a US\$9.11 Millones.
- Como ya se menciona, El 25 de Mayo fueron emitidas las cartas de crédito Stand-by que sirven de garantía al Ingreso Mínimo Garantizado de las concesiones de República Dominicana. En el caso de Boulevard Turístico del Atlántico el SBLC es de US\$12.0 Millones.

### GREEN CORRIDOR



- El plazo para el cierre financiero está hasta el 15 de julio de 2015.
- Mientras se obtiene el cierre financiero se sigue avanzando con los diseños finales del proyecto.
- Al mismo tiempo del cierre financiero del proyecto, se suscribirá el contrato principal (“Design Build Finance Maintenance – DBFM Agreement”). El DBFM tiene las siguientes características;
  - Capex total de Afl. 106 millones (USD 59,6 millones).
  - El contratista deberá financiar el 100% de los diseños, la construcción y el mantenimiento de la obra.
  - Plazo de las Obras de Construcción: Se estiman en 26 meses, esta es una condición contractual.
  - Plazo estimado de recuperación de la inversión: 18 años.
  - Forma de Pago: Una vez finalicen las obras, el estado de Aruba realizará pagos trimestrales durante 18 años. El primer pago se recibirá tres meses después de terminada la obra.
- En la estructura del proyecto, el contratista principal (concesionario) es Caribbean Infrastructure Company N.V. (CIC) y el contratista EPC es Chamba Blou N.V. ambas sociedades anónimas registradas en Aruba.
- El EPC se prevé ejecutar de la siguiente manera:
  - año 2015 un 25%,
  - año 2016 un 65%
  - año 2017 el 10% restante.

### OPAIN S.A. (35%)



- En el primer trimestre de 2015, el total de pasajeros movilizado en el Aeropuerto el Dorado fue de 7,050,259 (vs. 6,251,532) para un aumento del 12,78% contra el mismo periodo de 2014.
- El número de pasajeros que pagan tasa aeroportuaria pasó de 2,461,084 a 2,755,217 entre el 1Q de 2014 y 1Q de 2015, para un aumento del 11,95%. De estos, los internacionales llegaron a 796,299 (vs. 714,880) y los nacionales a 1,958,918 (vs. 1,746,204) para un aumento del 11,39% y 12,18%, respectivamente, entre el primer trimestre de 2014 y primer trimestre de 2015.
- El 8 de mayo de 2015 se firmó un nuevo contrato de crédito entre OPAIN y un grupo de bancos que incluye a Bancolombia S.A., BNP Paribas Securities Corp., HSBC Securities (USA), Sumitomo Mitsui Banking Corporation y Bancolombia Panamá S.A. El objetivo de esta facilidad es reemplazar la deuda con las Multilaterales, aportes de los accionistas y financiar la terminación de algunas obras. El total de la facilidad es de USD\$500 millones, con vigencia hasta el 2025. La amortización inicia en el 2016 hasta finalizar en 2025. Las principales características de la facilidad son:
  - Dos tramos: El Tramo A por valor de USD\$450 millones tiene como objetivo pagar la deuda existentes, todos los costos de terminación y refinanciación del proyecto, así como la devolución de aportes a los accionistas. El Tramo B por valor de USD\$50 millones tiene como objetivo darle al Concesionario los flujos necesario para terminar las obras contractuales fijadas a Enero de 2017.
  - Entre los beneficios que trae la refinanciación encontramos:
    - Se elimina el Sponsor Support Agreement.
    - Se permite la distribución de dividendos y/o pago de créditos con accionistas con los recursos del primer desembolso del Tramo A.
    - Mejores tasas de interés.
    - Prepagos voluntarios sin comisiones de prepago.
    - Flexibilización de covenants financieros.

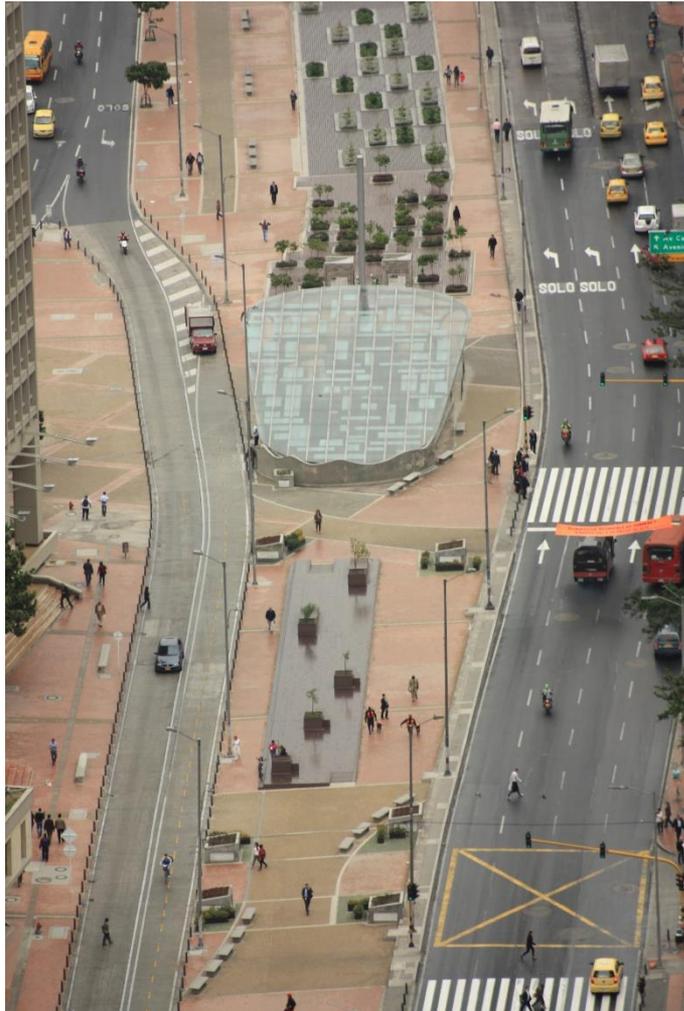
### Sociedad Portuaria de Santa Marta – SPSM (11,94%)



- Como se observa en la gráfica, las categorías de carga más representativas presentan crecimiento en 1Q2015, con respecto a 1Q2014.
- En el marco de la cumbre portuaria de terminales marítimas sostenibles, presidida por la Organización de Estados Americanos –OEA- y la Comisión Interamericana de Puertos –CIP-, la cual se desarrolló en Mar del Plata, Argentina, el Puerto de Santa Marta fue presentado nuevamente como caso de éxito en el Continente en materia de protección al medio ambiente y trabajo con comunidades.
- El Plan Parcial del Puerto de Santa Marta ocupa el tercer puesto en el informe 100 Infraestructura Latinoamericana 2015 elaborado por la firma CG LA Infraestructure, siendo resaltado como uno de los proyectos más estratégicos para la región y para el país.
- El Plan Parcial del Puerto de Santa Marta, estima una inversión global de \$550.000 Millones y es un proyecto urbano, que incluye la consolidación de las áreas que actualmente tienen vocación portuaria y que están fuera del puerto. Además incluye la renovación y el mejoramiento urbano de toda el área perimetral al puerto, que hoy está deteriorada, lo cual es un aporte a la competitividad y el turismo de la ciudad.
- APP Variante Férrea: El 14 de mayo de 2015 se radicó ante la ANI los estudios requeridos en etapa de factibilidad.

## Hechos Destacados – Sistema de Transporte Masivo

### CONFASE



En la actualidad este contrato se encuentra en etapa de mantenimiento, en su segundo año.

En febrero de 2015 se obtuvo el fallo del primer tribunal de arbitramento. En el mismo, a Confase se le reconoce una cuantía de \$16.227.176.016, sobre una pretensión inicial de \$50.685.405.511. EL IDU interpuso un recurso de anulación en contra de este fallo. El 28 de abril el apoderado de Confase presentó la oposición al recurso de anulación y se esta a la espera del fallo del Consejo de Estado, el cual tiene dos meses para otorgar un fallo. Por lo tanto, se espera un fallo para el mes de agosto de 2015.

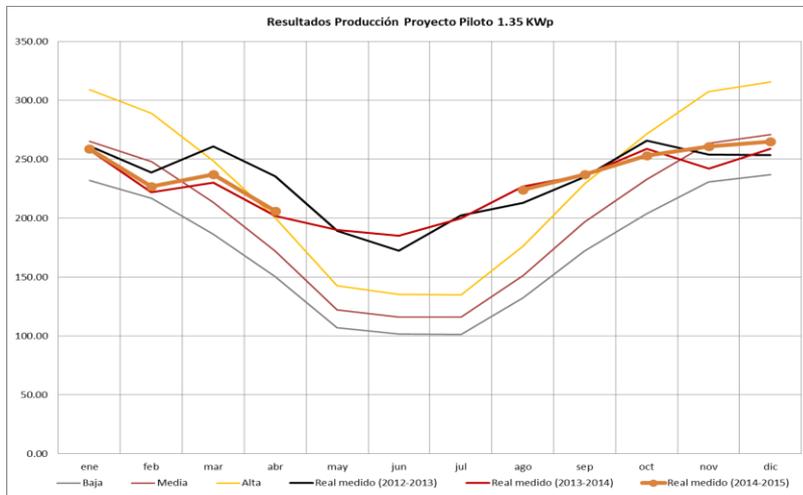
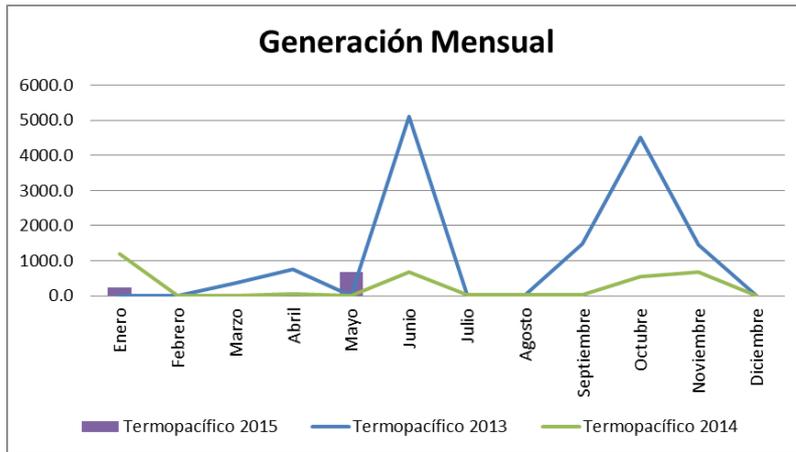
Igualmente Confase mantiene otra demanda arbitral en contra de IDU y Transmilenio, por reclamaciones en cuantía superior a \$19.000 Millones, Esta fue radicada en Junio de 2014.

Luego de presentada la actualización de diseños, aprobados por el IDU y los precios unitarios de actividades no previstas junto con la programación de obra para los próximos 14 meses, se reinició el 6 de mayo de 2015 el proyecto Parque Bicentenario, Adición No. 7. CONFASE S.A. deberá ejecutar el valor aproximado de \$14.000 millones en 14 meses para culminar las obras en el Parque Bicentenario, de acuerdo con los diseños aprobados del proyecto.

Para lo anterior, CONFASE S.A. suscribió con el IDU el Otrosí No. 1 a la Adición No. 7 el 11 de mayo de 2015, en el cual i) se amplió el plazo de la Adición según lo solicitado por CONFASE, de tal forma que las obras deben entregarse el 10 de julio de 2016, ii) se aclaró el alcance del objeto de la Adición No. 7 y iii) se incluyeron las especificaciones técnicas que se deben cumplir por el contratista.

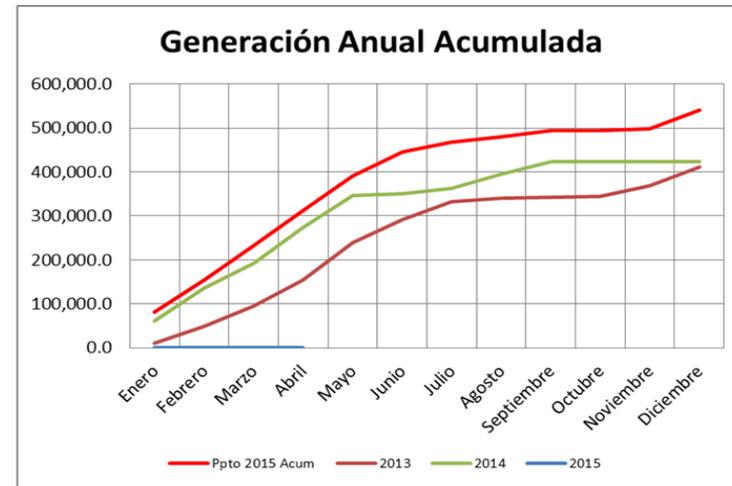
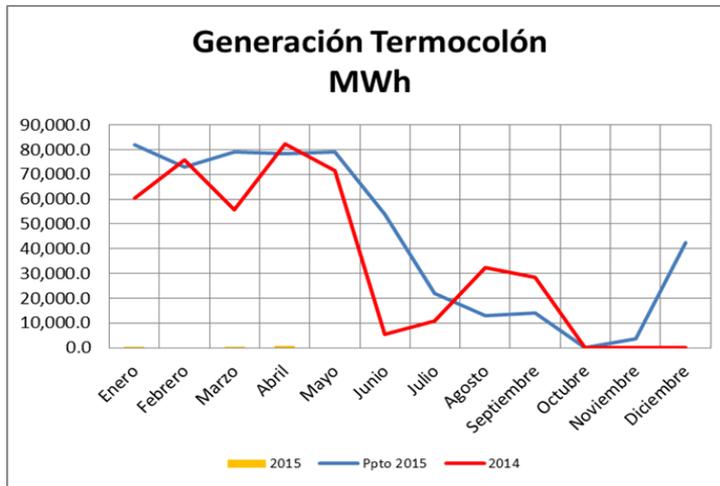
## Hechos Destacados – Generación Eléctrica

### GENPAC (51,25%) - CHILE



- Durante los primeros cinco meses de 2015, la Central Termopacífico tuvo poco despacho, generando únicamente 975 MWh, producto de la fuerte entrada de proyectos fotovoltaicos en el nodo Cardones, en donde se encuentra ubicada la central térmica. Esta generación ha desplazado a las plantas basadas en combustible diésel.
- La Generación térmica se mantiene en los mismos niveles del 2014, ya que el crecimiento en la demanda ha sido cubierto por energía renovable. Esta última alcanzó para el mes de mayo un valor de 228 GWh, principalmente aportados por generación Eólica (159 GWh). La generación solar se mantuvo estable en 69 GWh.
- Durante el mes de abril el costo marginal de Cardones se ubicó en 87.59 US\$/MWh, debido a las altas inyecciones de energía por parte de las centrales solares. Para el mes de mayo, el costo marginal del sistema nuevamente repunto llegando 115.84 US\$/MWh, este salto se debe al inicio de los meses de otoño e invierno, donde el recurso solar disminuye y en consecuencia la producción baja, aumentando a su vez la necesidad de operación de las centrales térmicas.
- El proyecto piloto de generación fotovoltaica generó 206 KWh en el mes de abril, valor similar al obtenido en 2014, lo cual prueba la consistencia de los datos del proyecto piloto.
- La operación de Genpac generó en 1Q2015 un EBITDA y una Utilidad Neta de US\$906 Mil y \$630 Mil, respectivamente, contra US\$631 Mil y US\$341 Mil en 1Q2014.

### GENA (59,66%) - PANAMA



- A marzo de 2015 la generación acumulada alcanzó los 315 MWh. Esta baja generación es propia de una planta de reserva. Aprovechando esto, se están realizando actividades de mantenimiento para preservar los equipos. A pesar del mantenimiento, las unidades de Termocolón están disponibles para operar en el momento que el sistema lo requiera. No obstante lo anterior, dado que se tienen contratos de energía firmados con distribuidoras, los contratos se despachan normalmente y GENA atiende su obligación contractual de entrega de energía mediante compras en el mercado spot.
- A Marzo de 2015, el Margen de Contribución e EBITDA fue de US\$6,34 y US\$4,15 Millones, respectivamente. Este resultado es un 28,4% y 35,3% inferior al reportado en el mismo periodo de 2014. Por otra parte, la baja generación mitiga en parte los menores ingresos por generación, al evidenciarse ahorros Operación y Mantenimiento y Depreciación del 31% y 96%. Esto último debido a que al no haber generación, la planta no se deprecia, debido a la utilización del método de depreciación por horas de operación. La utilidad neta a Marzo de 2015 es de US\$1,9 Millones contra US\$3,19 en igual periodo de 2014.

### Odinsa Proyectos e Inversiones (100%)



#### Corte A Marzo 31 de 2015

Estaciones	39
Recaudo Acumulado	\$1,46 Billones
Modalidad	Ingreso Esperado
Avance Ejecución	80,02%

Contrato de Concesión No. 250 de 2011, celebrado entre el Instituto Nacional de Vías – Invia y Odinsa Proyectos e Inversiones S.A., consistentes en la operación, explotación, organización y gestión total del servicio de recaudo de las 39 estaciones de peaje que se encuentran ubicadas a lo largo de la red vial nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías.

A partir del 4 de mayo de 2015, ingresaron tres nuevas estaciones de peaje, Cano, Daza y El Placer, localizadas en el corredor vial Rumichaca - Pasto – Cano. Por lo tanto, a Mayo de 2015 contamos con 42 estaciones de peajes.

2

## Aeropuerto de Quito

Odinsa llegó a un acuerdo para adquirir el 50% de la compañía dueña del 93% de los derechos económicos de la concesionaria del aeropuerto Mariscal Sucre – Corporación Quiport. Para formalizar la venta todavía deben conseguirse los permisos de las entidades gubernamentales de Ecuador (como la Superintendencia de Control de Poder de Mercado) así como la autorización de los prestamistas actuales del proyecto.

Esta importante adquisición se financiará con una línea de crédito de US\$182 millones, otorgada por Itaú BBA. Asimismo, Itaú BBA actuó como asesor financiero de Odinsa para esta transacción.

El Aeropuerto Mariscal Sucre, fue inaugurado el 20 de febrero de 2013, en un predio de 1,500 hectáreas. Es una terminal que cuenta con una pista de 4.100 m de largo y 50.000 m<sup>2</sup>, donde se movilizaron 5.6 millones de pasajeros y cerca de 180,000 toneladas de carga durante el año 2014.

Con un total de tráfico que ha crecido en promedio al 6.7% en la última década, se proyecta que recibirá más de 8 millones de pasajeros para el 2020 y más de 200.000 toneladas de carga. Para ello se planean inversiones adicionales en los próximos años superiores a 100 millones de dólares.

Con esta importante adquisición, Odinsa entrará al mercado de Ecuador como parte de su estrategia de expansión en América Latina y el Caribe, en un país con sólidas perspectivas de crecimiento.

CCR, empresa brasileña con amplia experiencia en el sector de concesiones viales y aeroportuarias y que tendría la misma participación que Odinsa en el aeropuerto Mariscal Sucre, conformarán un sólido equipo de gestión para el aeropuerto Mariscal Sucre de Quito.

## Generalidades de la Concesión

El Contrato de Concesión entre el Municipio de Quito y Corporación Quiport S.A. otorga al concesionario por 35 años la operación, administración, mantenimiento y la mejora del servicio aeroportuario de Quito, a partir del 2006 hasta el 2041.

Un Acuerdo de Alianza Estratégica, celebrado el 31 de enero del 2011, adaptó el contrato original a las normas establecidas en la nueva Constitución del año 2008. Además, reestructuró las condiciones de participación económica en los ingresos del proyecto.

Según el contrato de concesión, Quiport tiene la obligación de:

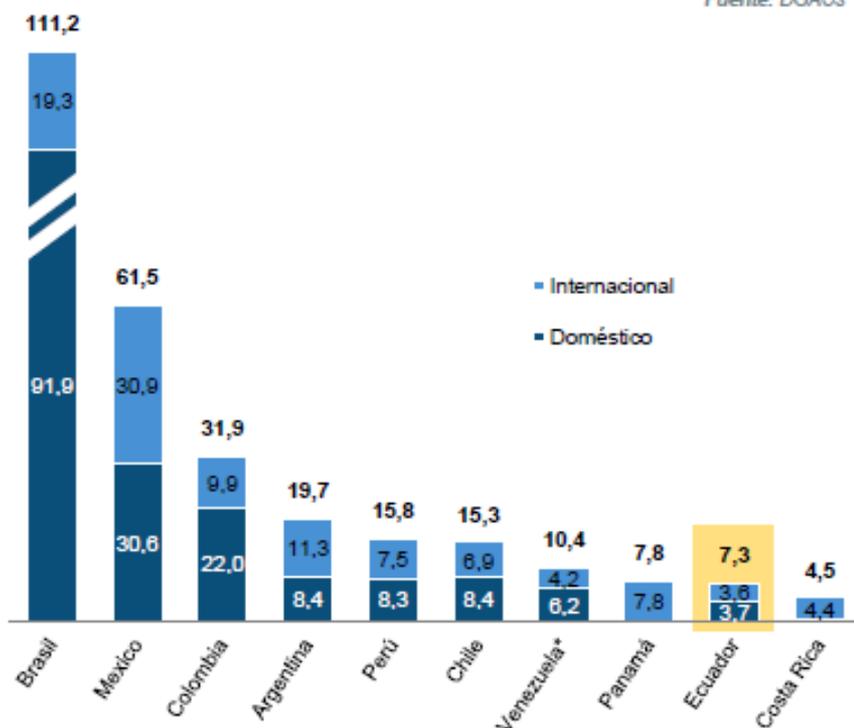
- Proveer el servicio aeroportuario con los mejores estándares internacionales.
- Realizar todas las inversiones necesarias para mantener y mejorar el servicio durante la concesión.
- Al término del tiempo de la concesión, devolver al Municipio de Quito en representación del Estado Ecuatoriano el aeropuerto en perfectas condiciones operacionales.

Del mismo modo, el contrato establece como remuneración la potestad de cobrar tarifas reguladas y establecidas en el contrato de concesión. Además otorga la facultad para desarrollar otras actividades aeronáuticas y comerciales no reguladas. Como contraprestación el concesionario debe remunerar un 11% de sus ingresos regulados a la autoridad aeronáutica del país.

Ecuador es el noveno mercado aéreo de Latinoamérica y ha mostrado buenas tasas de crecimiento en los últimos años...

## Tráfico de pasajeros por país en 2013 (Mpax)

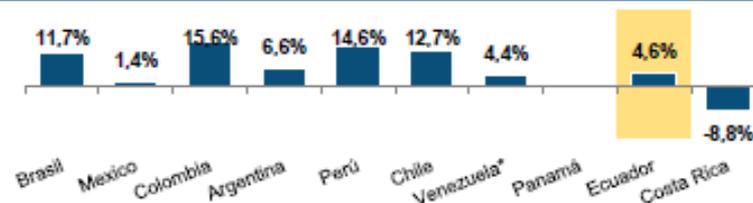
Fuente: DGACs



Nota: Datos de 2012 para Venezuela

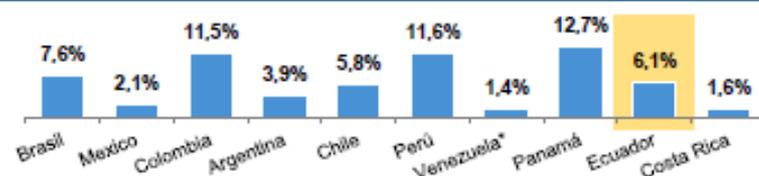
Nota: Para el recuento de los pasajeros a nivel país, un pasajero doméstico que despegue desde un aeropuerto nacional y aterrice en otro aeropuerto del país se contabiliza únicamente una vez, mientras que para los pasajeros internacionales se contabilizan tanto llegadas como salidas. En cambio, para el recuento de pasajeros a nivel aeropuerto, se contabilizan las llegadas y salidas tanto para pasajeros domésticos como internacionales

## Crecimiento de pasajeros domésticos 2007-13 (%CAGR)



- Crecimiento del mercado aéreo doméstico de Ecuador entre 2007 y 2013 por debajo de la media LatAm: 4.6% Ecuador vs 9% LatAm
- Crecimiento medio en Latinoamérica muy elevado sustentado en los crecimientos a dos cifras de grandes mercados domésticos de Brasil y Colombia
- Si en Ecuador hubiese un único gateway (en vez de la dualidad Quito-Guayaquil), el volumen de tráfico doméstico sería superior (mayor distribución de pasajeros) y el crecimiento hubiese sido mayor (más similar al crecimiento del tráfico internacional)

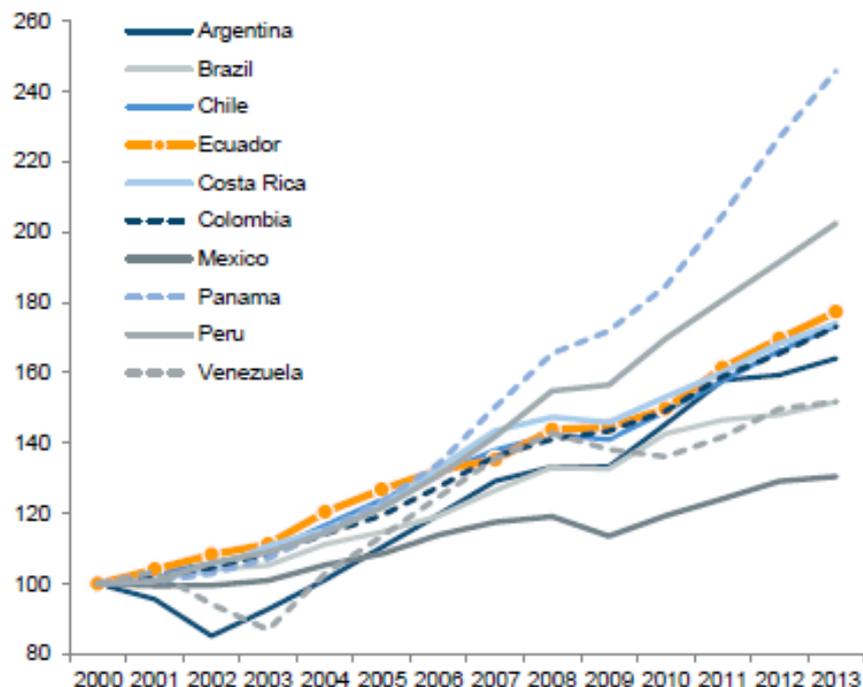
## Crecimiento de pasajeros internacionales 2007-13 (%CAGR)



- Crecimiento del mercado aéreo internacional de Ecuador en los últimos años por encima de la media LatAm: 6.1% Ecuador vs 5% LatAm (CAGR 2007-13)

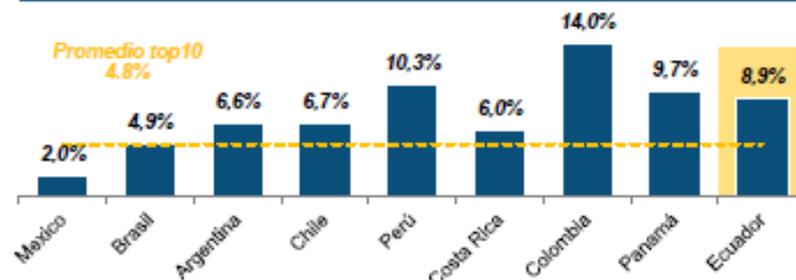
... sustentado en la buena evolución de la economía y del turismo

**Evolución del PIB a precios constantes de los países de Latinoamérica (Base 100 en 2000)**



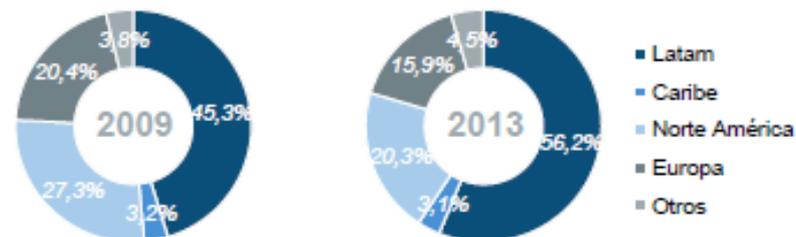
- Crecimiento económico de Ecuador ligeramente por encima de la media de los países de Latinoamérica, con un incremento medio del 4.5% anual desde el año 2000

**Crecimiento llegada turistas por país 2009-13 (%CAGR)**



- Ecuador es el noveno país de América Latina en llegada de turistas internacionales (1.4 millones)
- Crecimiento del turismo receptor en Ecuador en los últimos años por encima de la media: 8.9% (CAGR 2009-13)

**Composición turistas llegada a Ecuador 2009 y 2013 (%)**



- El principal mercado emisor son los países latinoamericanos; los turistas latinoamericanos han crecido más de 10 p.p. (puntos porcentuales), de 45.3% al 56.2% en solo 4 años

Fuente: FMI, OMT

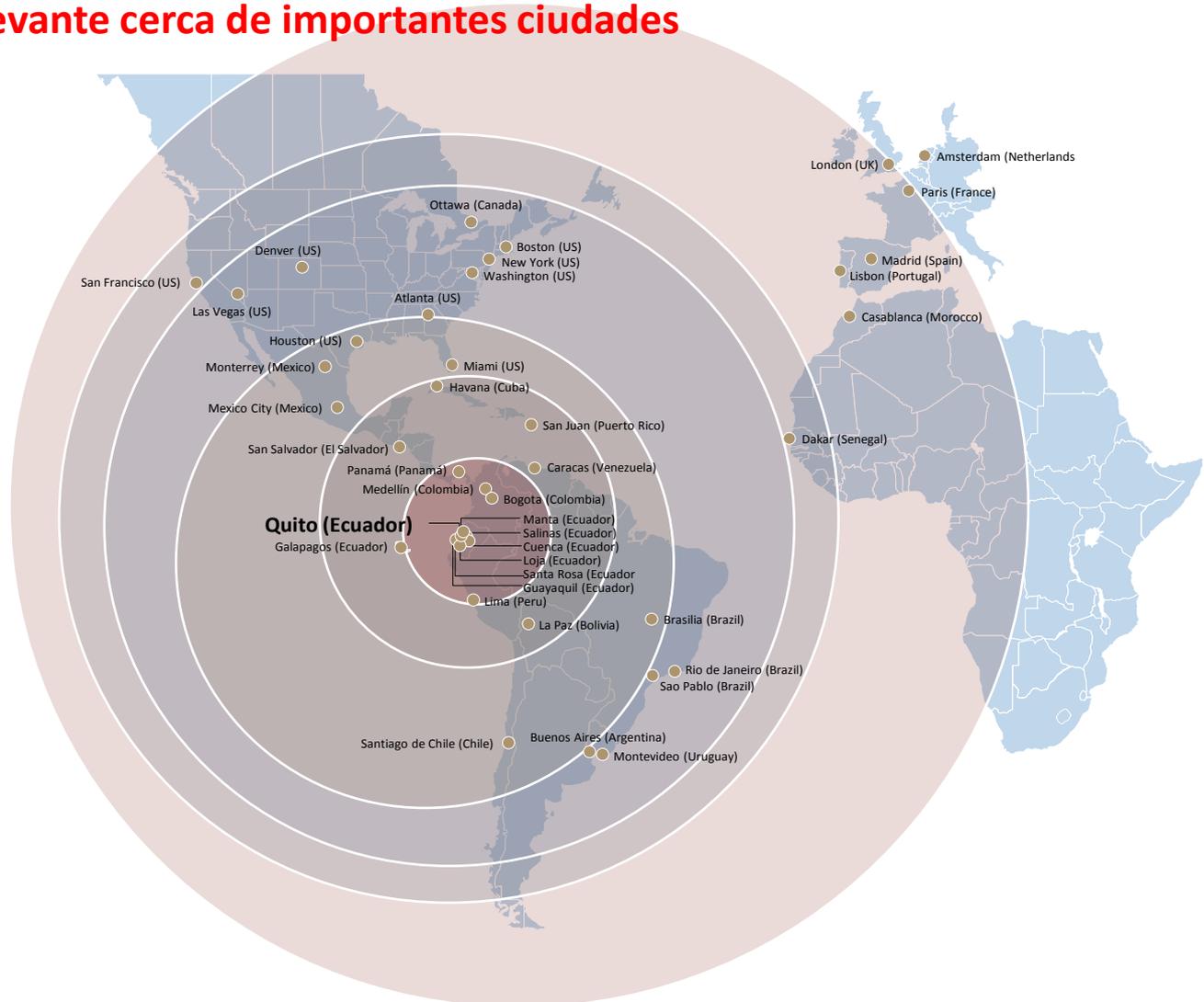


- **Quito sigue teniendo un papel cada vez más importante dentro de Ecuador y de la región.**
  - Como la capital Ecuador, Quito es la base de las principales organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales e internacionales, culturales, centro administrativo y comercial financiera del país
  - Se ha convertido en la nueva capital económica del Ecuador, siendo la ciudad con mayor contribución al PIB en el 2013 (US\$ 13.7bn)
  - Contribuye al 48% del ingreso fiscal nacional, excluyendo los pagos de impuestos recibido de las petroleras.
  - Quito es considerado el centro histórico mejor conservado y menos alterado en América Latina.
- **Quito es el “hub” para el turismo en el centro de Ecuador**
  - Debido a su ubicación estratégica, Quito sigue siendo la principal puerta de entrada para los viajeros internacionales, con más del 75% de los turistas que entran al Ecuador.
    - Quito está a sólo 4 horas de distancia de la playa, a 3 horas de la Amazonia y a 2 horas de las Islas Galápagos, por avión.
    - Plan vial actualmente en desarrollo entre ellos 14 grandes proyectos que optimizará la conectividad de Quito con la región y el país.
  - Quito registra una tasa anual compuesta de crecimiento del 7,1% en el número de turistas que llegaron en el período 2007-2013 y espera recibir 1 Millón de turistas en 2018.
- **Amplia gama de productos y servicios turísticos, impulsado por la promoción, seguirá impulsando el turismo**
  - Quito ha desarrollado una gama de nuevos productos y servicios de viajes y turismo, centrados en la salud, el bienestar y la cultura.
  - La promoción de Quito en las más importantes ferias internacionales de viajes y turismo y fotográficas, destacando la belleza natural de la ciudad, ha ayudado a posicionar a Quito como un destino apetecido por turistas de altos ingresos en algunos de los países de origen más ricos, en América y Norte Europa.
  - Los grandes eventos y grandes conferencias de negocios en Quito, promovidas por el Ministerio de Turismo, impulsará los viajes de negocios internos durante todo el año.
- **Altos estándares de alojamiento y servicios turísticos atraen turismo de lujo**
  - Los operadores de hoteles tratan de impulsar la demanda, ofreciendo altos estándares de alojamiento, dada la creciente demanda de alojamiento de viajes de lujo y turismo ecológico.
  - El más prestigioso hotel de lujo de Quito, Casa Gangotena, fue reconocido recientemente como uno de los mejores lugares para alojarse en el mundo por la revista Condé Nast Traveller.
  - Entre todas las regiones de Ecuador, Quito es la ciudad con el mayor número de hoteles de lujo (5 estrellas) y de primera hoteles categoría clase (4 estrellas), mientras que también ofrece una amplia gama de hoteles de 2 y 3 estrellas.
- **Una de las ciudades más reconocidas y premiadas en el mundo.**
  - Declarado por UNESCO Patrimonio Cultural de la Humanidad, de primera categoría, por su arquitectura diversa, cultura, naturaleza y la riqueza alojada en su Centro Histórico, donde se concentra el 50% de los lugares de interés cultural del municipio de Quito, llamado en 2013 Ganador de World Travel Awards como el destino líder en América del Sur y recomendado por el New York Times como uno de sus "52 lugares para ir en 2014".
  - Quito está ganando rápidamente buena reputación por los altos estándares de sus productos de viajes y turismo en la prensa internacional, lo que se está abriendo la puerta a nuevas audiencias para las llegadas de entrantes como envejecimiento turistas de la Gran Escala.

**Quito: Un Destino Relevante cerca de importantes ciudades**

Quito se encuentra aproximadamente a 8 horas vuelo de los principales centros poblacionales en América.

**El nuevo aeropuerto de Quito ahora ofrece un servicio sin escalas a París, Ámsterdam, Londres y destinos similares en Europa**

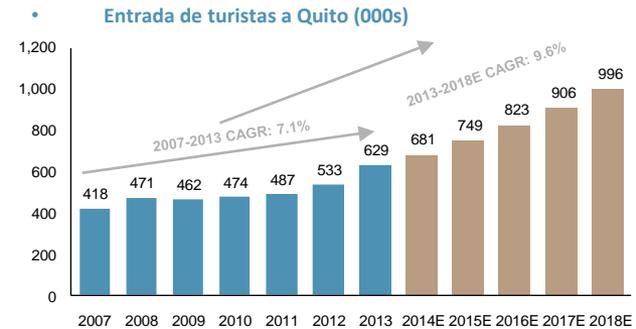


## Quito está fortaleciendo su posición como destino turístico premier

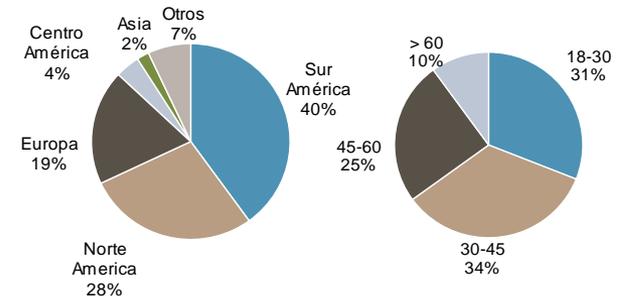
## Turismo en Quito

### Información General

- Gracias a su ubicación estratégica y el importante papel que juega en el sector financiero y político del país, Quito es la principal puerta de entrada para los viajeros internacionales, pues a través de ella entra el 75% de los turistas no residentes que llegan a Ecuador.
  - Tiene un crecimiento sostenible con una tasa de crecimiento anual compuesto de 7,1% por los últimos 7 años.
  - El gobierno estima habrá un millón de visitantes para el 2018.
- Quito disfruta de un sólido crecimiento turístico en comparación con otras ciudades principales en LatAm.
- Quito está implementando varios proyectos como : el nuevo Centro de Convenciones, Complejos Industriales y el Programa de Revitalización del Centro Histórico para mejorar el turismo y atraer nuevos visitantes a la ciudad
- Casi el 70% de los turistas internacionales de Quito, provienen del norte y sur del continente americano.
  - El gobierno ha lanzado algunas campañas promocionales en países de Asia y Europa con la intención de promover la demanda del turismo de lujo y el ecoturismo en estos países.
  - Ecuador es un destino relativamente asequible lo que permite el aumento de la entrada de turistas
- El turista promedio gasta 8 días en Quito en 2013, mientras que el gasto medio diario aumentó de US \$ 48 por día en 2008 a US \$ 65 por día en 2013 (un aumento del 35%)
  - La reciente publicidad internacional de Quito a logrado posicionar a Quito como un destino elegido entre los turistas de altos ingresos



### Entrada de Turistas en el 2013 por Destino y Rango de Edad



27

Fuente: Quito Turismo (agencia del gobierno local creada para promover el turismo)  
Notas: La ciudad de Quito recibió 502.000 turistas entrantes a septiembre de 2014

## Gobierno y Comercio en Quito

La presencia del gobierno gubernamental y el surgimiento de la ciudad como un centro emergente de comercio sigue atrayendo pasajeros al MSIA

### Gobierno

- Quito es el centro de las principales agencias gubernamentales y no gubernamentales, de las principales actividades culturales, financieras, administrativas y comerciales del país.
- El Gobierno impulsa una base importante y recurrente de tráfico que varía poco de acuerdo a las circunstancias económicas
- El gobierno ecuatoriano está trabajando fuertemente en posicionar a Quito como uno de los principales destinos turísticos en Suramérica.
- La fuerte inversión por parte del gobierno local en infraestructura, especialmente en el sector vial, redundará en un mejor acceso al aeropuerto.
- El gobierno ha mejorado las relaciones con inversionistas del sector privado, especialmente aquellos en los sectores de petróleo y minería



### Comercio

- Quito se ha convertido en la capital económica de Ecuador
- El interés de la comunidad internacional en Ecuador y el aumento en la inversión a empresas e industrias ecuatorianas es ayudado por el hecho de que el dólar es utilizado como la moneda.
- Cuenta con una infraestructura mejorada, liderada por la primera línea de metro con un valor de US\$1,4 Billones y que está programado para abrir en los próximos 2 años, lo cual impulsará inversión adicional y mayor actividad comercial
- El tráfico de negocios en Quito está en aumento y es la ciudad principal para la organización de grandes eventos y grandes conferencias de negocios del país, donde importantes empresarios y líderes de todo el mundo se congregan.

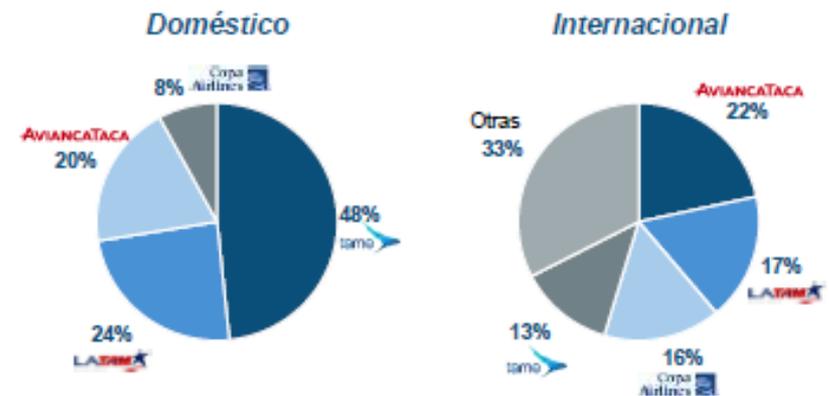


## El tráfico total del Aeropuerto de Quito ha crecido con una tasa media del 6.7 % en la última década

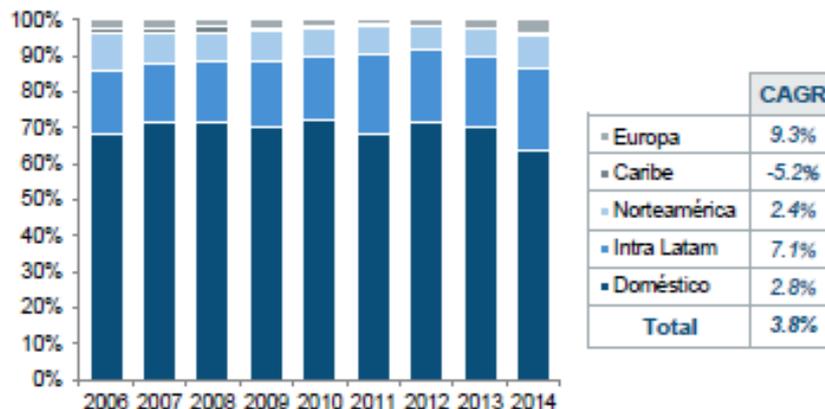
Evolución de pasajeros en Quito (Mpx)



Oferta de asientos por aerolínea (2014)

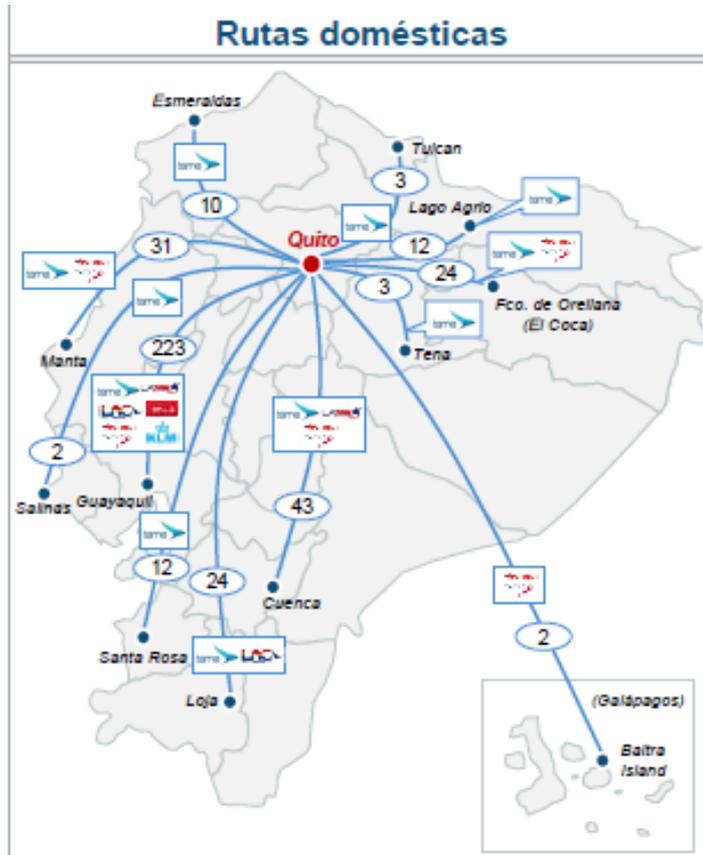


Evolución oferta asientos por mercado



- Elevado crecimiento de tráfico tanto doméstico como internacional (6.6% y 6.8% CAGR respectivamente)
- Tráfico doméstico dominado por Tame, con fuerte presencia de LATAM y Avianca
- Avianca, LATAM, Copa y Tame son los principales *players* para el tráfico internacional
- Porcentaje de tráfico en conexión muy bajo (~1% en 2013)
- Crecimiento en los últimos años especialmente en los mercados Intralatinoamérica y Europa

En 2014 se operaron 13 rutas domésticas en el Aeropuerto de Quito



Evolución de la oferta de asientos (Miles de asientos salida y llegada)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	CAGR
<b>TOTAL</b>	1,917	3,967	5,143	5,053	5,203	5,859	5,308	5,661	5,910	4,965	11.2%
Guayaquil	1,472	2,589	3,284	3,184	3,313	3,695	3,364	3,471	3,541	2,988	8.2%
Cuenca	133	463	586	595	599	728	743	686	735	577	17.7%
Coca	149	242	318	335	344	380	375	410	377	385	11.2%
Manta	94	396	518	512	522	616	307	535	556	385	17.0%
Loja	0	80	146	146	152	170	218	195	217	221	-
Lago Agrio	47	89	128	135	130	128	114	113	153	137	12.7%
Esmeraldas	23	81	127	110	104	104	119	113	126	114	19.2%
Santa Rosa	0	0	0	0	0	5	53	70	102	91	-
Baltra Island	0	0	0	0	0	0	0	63	50	25	-
Tulcán	0	16	22	22	23	20	0	4	18	13	-
Macas	0	11	14	15	16	13	14	19	26	11	-
Salinas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	-
Tena	0	0	0	0	0	0	0	1	7	7	-

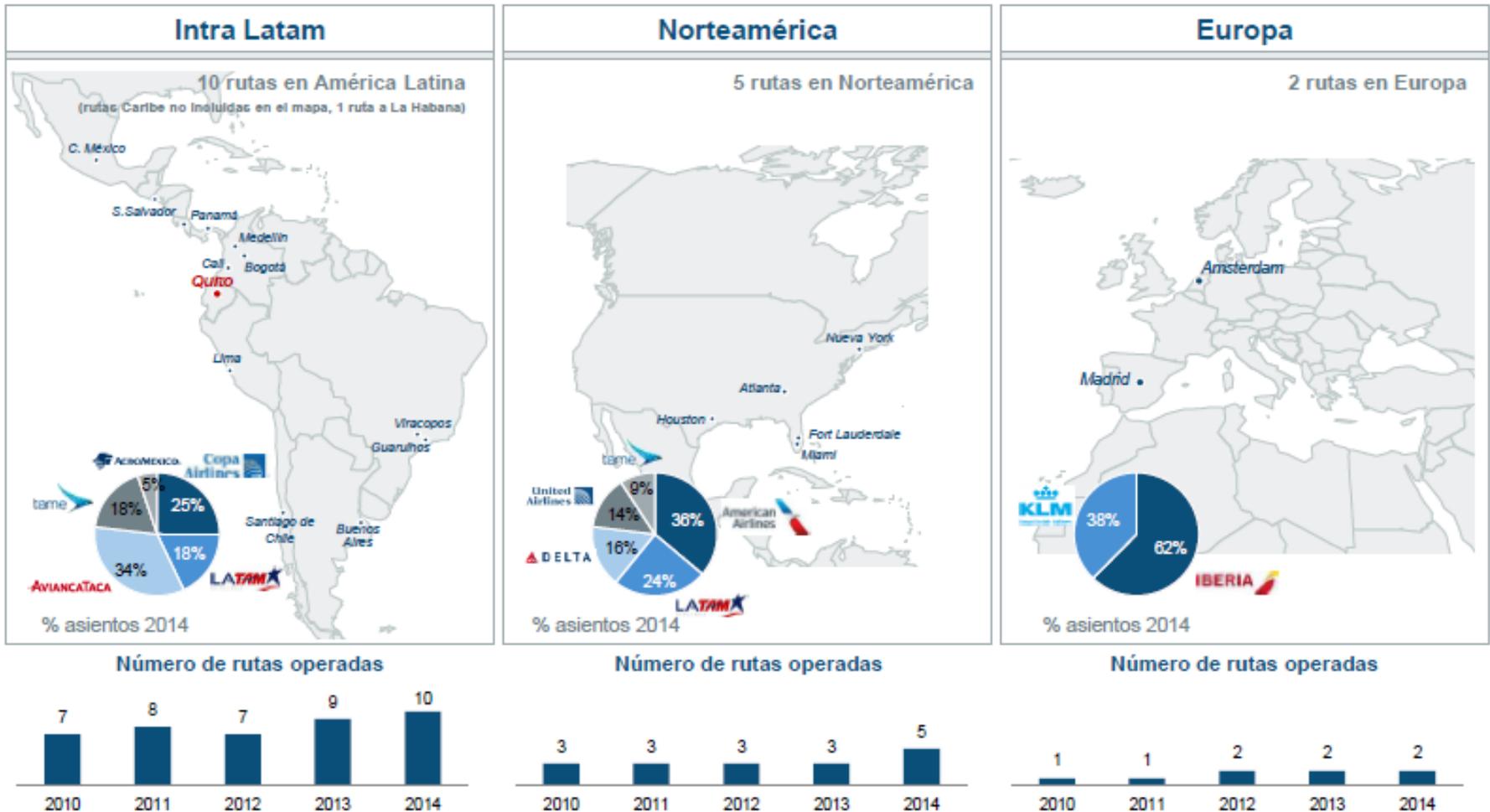
Número de rutas operadas



Fuente: OAG

- Casi 5 millones de asientos domésticos desde Quito
- Fuerte incremento de la capacidad ofertada (11.2% CAGR 2005-2014)
- La ruta con Guayaquil concentra más del 60% de la capacidad total
- 13 rutas con frecuencias regulares en 2014
  - 4 rutas nuevas desde 2010
- Situación central y más al norte de Quito respecto Guayaquil favorece a Quito para conexiones dom-dom y dom-int (conexiones entre el resto de ciudades del país y destinos internacionales)

En 2014 se operaron 18 rutas internacionales en el Aeropuerto de Quito



Nota: No se incluyen los vuelos a la región del caribe (1 rutas en total en 2014)

Fuente: OAG

Quito cuenta con sólidas perspectivas de crecimiento: Quiport espera alcanzar 8 millones de pasajeros en 2020 y pronostica una tasa anual de crecimiento promedio de casi 4% para los próximos 30 años

Previsiones de tráfico de pasajeros en Quito (Mpax)

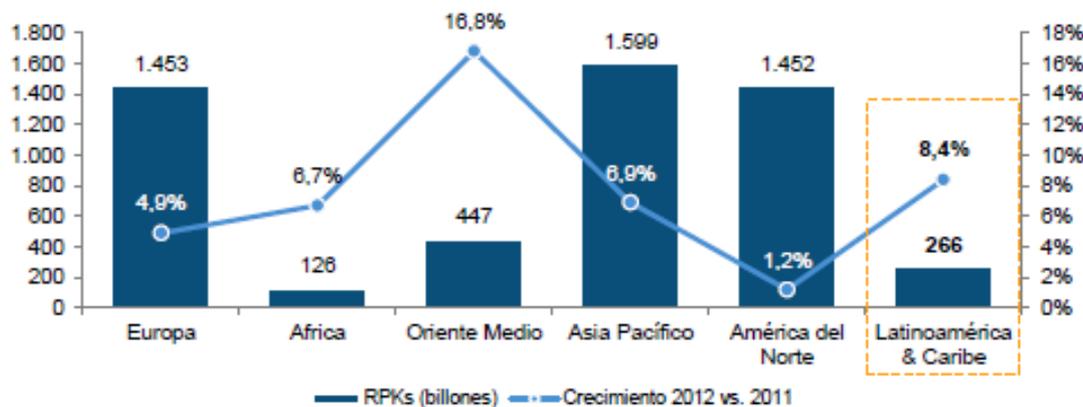


Fuente: Mariscal Sucre International Airport - Management Presentation

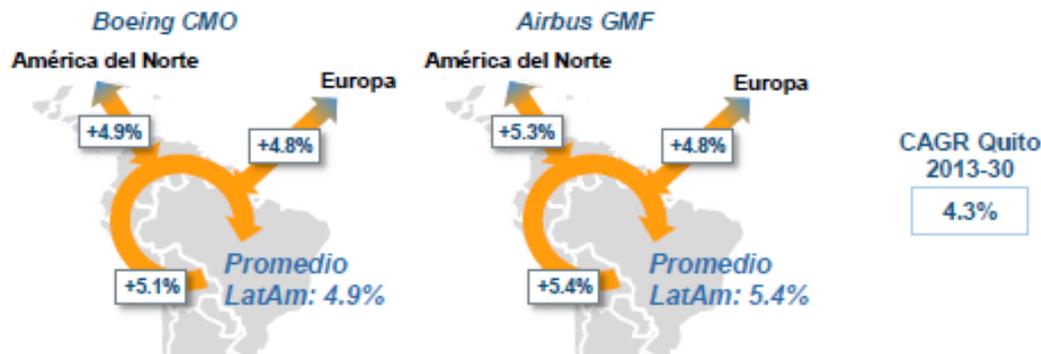
- Las proyecciones de tráfico para el Aeropuerto de Quito prevén un ritmo de crecimiento anual medio del 3.8% durante el periodo 2014-41
- Esto permitiría a Quito alcanzar los 8 millones de pasajeros en 2020, lo que le situaría con un volumen de tráfico equivalente al de Panamá en la actualidad
- En 2040 se prevé que se alcancen los 15 millones de pasajeros: sería un aeropuerto con el nivel de tráfico que actualmente tienen aeropuertos como Rio de Janeiro, Santiago de Chile o Lima
- Este crecimiento impulsará la creación de nuevas rutas en el aeropuerto durante los próximos años
- En caso de que se materializase la oportunidad de desarrollar el tráfico en conexión en Quito (*explicada en las páginas posteriores*), el tráfico del aeropuerto se podría situar por encima de lo esperado por estas previsiones

## Airbus y Boeing prevén un crecimiento sostenido del mercado Latinoamericano del 5% - 5.5% entre 2013-32, por encima del 4.5% de las previsiones para el Aeropuerto de Quito

### Distribución del tráfico aéreo mundial en 2012 (m. RPK)



### Previsiones de crecimiento de tráfico a largo plazo para LatAm (CAGR)



Fuente: OACI, Boeing Current Market Outlook, Airbus Global Market Forecast

- El crecimiento del transporte aéreo en Latinoamérica fue del 8.4% en 2012 comparado con 2011
- Ese crecimiento corresponde al segundo crecimiento más alto del mundo después de la región de Oriente Medio
- De acuerdo con las previsiones oficiales de Airbus y Boeing, el crecimiento del tráfico aéreo en la región se espera que continúe mostrando altas tasas de crecimiento
- Boeing predice un crecimiento promedio desde 2013 a 2032 del 4.9% para Latinoamérica, mientras que el de Airbus es del 5.4%
- Los crecimientos a largo plazo previstos para el Aeropuerto de Quito son ligeramente más conservadores, por lo que parece razonable que se pueda cumplir con las previsiones de tráfico existentes

Las proyecciones de tráfico para Quito muestran una elasticidad media con el PIB de 1.2 para el periodo 2013-41

**Elasticidades de tráfico vs. PIB resultantes de las proyecciones de tráfico & Benchmark internacional**



**Elasticidad total 2013-2041: 1.2**



Benchmark InterVISTAS	Rango distancia	Regiones desarrolladas	Regiones emergentes
Corto radio	Doméstico	1.3	1.8
Medio radio	Latinoamérica	1.4	1.8
Largo radio	USA & Europa	1.5	2.0

*Datos históricos de aeropuertos (2004 –2012)*

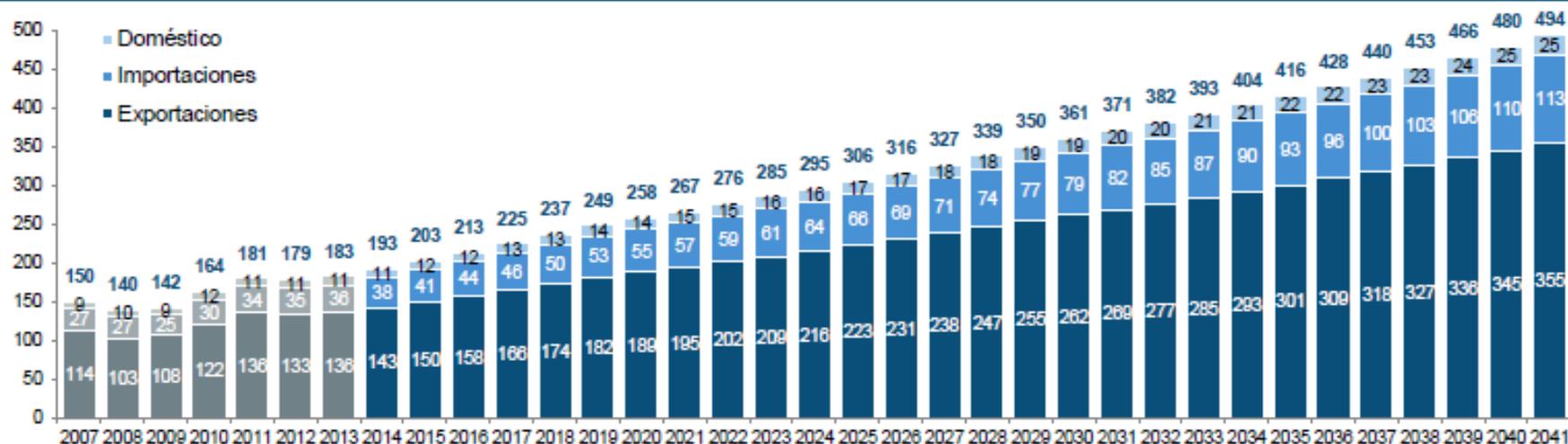
Bogotá	2.0
Lima	1.9
Panamá	1.7
Quito	1.7
Guayaquil	1.6
Caracas	1.5

Fuente: Aviation Forecasts UIO – ICH SH&E, InterVistas,

Las elasticidades resultantes de las proyecciones de tráfico se encuentran, siendo conservadoras, dentro de los rangos esperados para una región emergente en crecimiento, con tendencia a disminuir a medida que el mercado madura

## Las proyecciones de Quiport auguran un crecimiento medio de la carga aérea del 3.5% durante los próximos 30 años

Previsiones de tráfico de carga en Quito (miles de toneladas)



CAGR	Internacional (Imports & Exports)	Doméstico	Total
2007-13	3.4% (4.8% & 3.0%)	3.4%	3.4%
2014-20	5.1% (6.2% & 4.7%)	3.6%	5.0%
2020-30	3.4% (3.7% & 3.3%)	3.1%	3.4%
2030-41	2.9% (3.3% & 2.8%)	2.5%	2.9%
2014-41	3.6% (4.1% & 3.4%)	3.0%	3.5%

- Las proyecciones de carga para el Aeropuerto de Quito prevén un ritmo de crecimiento anual medio del 3.5% durante el periodo 2014-41
- El crecimiento de la carga internacional se estima en un 3.6% anual y la doméstica en un 3.0%
- Esto significa una elasticidad con el PIB de 1.2 para el mercado internacional y 1.0 para el doméstico
- Este crecimiento es ligeramente inferior al previsto para los próximos 20 años por Airbus y Boeing para la carga aérea en Latinoamérica (4.0% y 5.3% respectivamente)

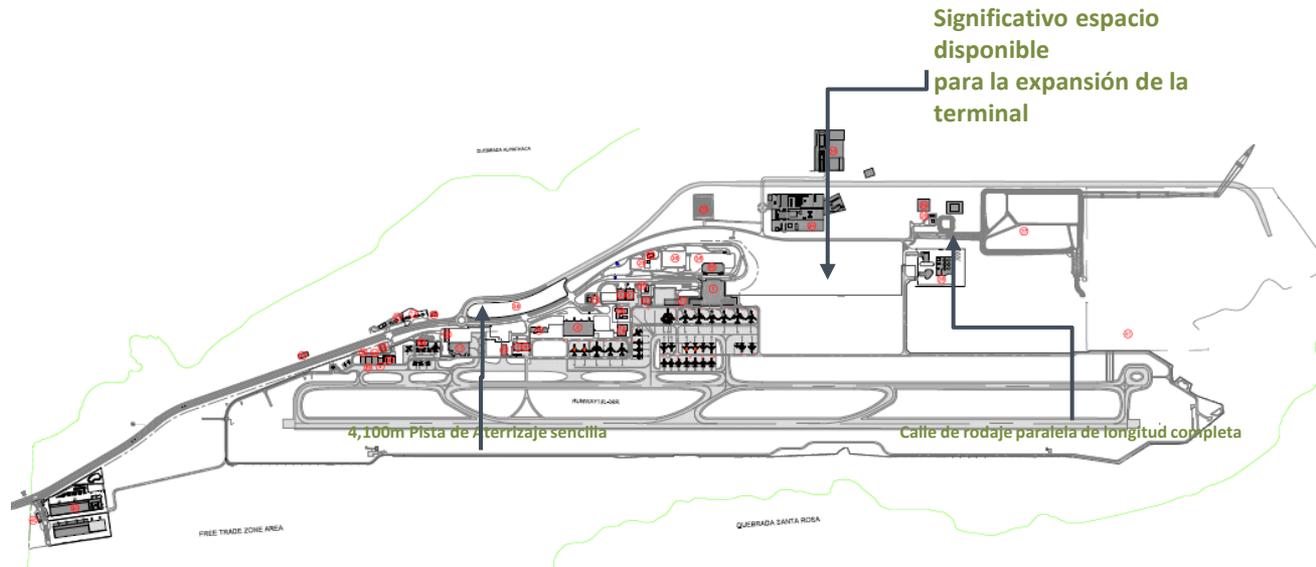
Fuente: Aviation Forecasts UIO – ICH SH&E

Las proyecciones de carga para Quito se consideran alcanzables, al ser ligeramente más conservadoras que las de Airbus y Boeing para la región de Latinoamérica y presentar unas elasticidades con el PIB coherentes

## Apertura Aeródromo

## Facilidades del Aeródromo

- Pista de aterrizaje sencilla con una calle de rodaje sencilla de longitud completa.
  - Pista de Aterrizaje con capacidad para 205,000 operaciones anuales.
  - 30-35 ops/hora bajo IFR basado en los estándares FAA.
- Las pistas de aterrizaje del aeropuerto han sido diseñadas para alcanzar los requerimientos de capacidad durante el periodo de concesión.
  - Diseñado para acomodar aeronaves incluyendo Boeing 747-800, que esta diseñado por ICAO como aeronave Código E.



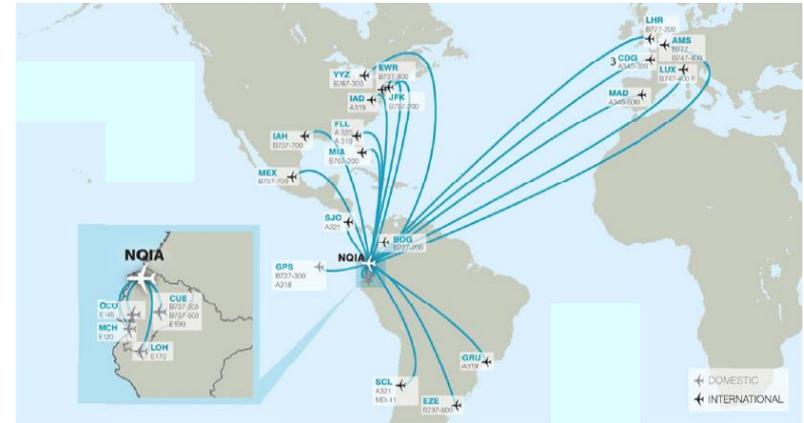
## Facilidades del Aeródromo

### Longitud de la Pista de Aterrizaje

- La Pista de aterrizaje fue diseñada para asegurar que NQIA pueda recibir todas las aeronaves comerciales futuras y destinos internacionales.
- Los requerimientos de longitud de la Pista de aterrizaje e indicadores de carga útil / resultados de rango fueron revisados para las siguientes aeronaves que fueron identificadas en el pronóstico SH&E y por el aeropuerto de ser aeronaves y mercados potenciales.
- Análisis de la capacidad de MSIA para acomodarlas tiene en cuenta la necesidad de operar de acuerdo a los pronósticos de destinos con suficiente carga útil disponible para hacer las rutas comercialmente viables.

- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| - Airbus A318     | - Boeing 727-200   |
| - Airbus A319     | - Boeing 737-300   |
| - Airbus A320     | - Boeing 737-500   |
| - Airbus A321     | - Boeing 737-700   |
| - Airbus A330     | - Boeing 737-800   |
| - Airbus A340-600 | - Boeing 747-400/F |
| - Embraer 120     | - Boeing 747-800   |
| - Embraer 145     | - Boeing 757-200   |
| - Embraer 170     | - Boeing 767-200   |
| - Embraer 190     | - Boeing 777-200   |
| - McDonnell       | - Boeing 777-300   |
| - Douglas MD11    |                    |

### Carga Útil / Resultados de Rango



Fuente: Aircraft Characteristics for Annual Planning Manuals and Landrum & Brown Analysis

El nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre ha eliminado las restricciones operativas que impedían el desarrollo de Quito como un *hub*

Infraestructura



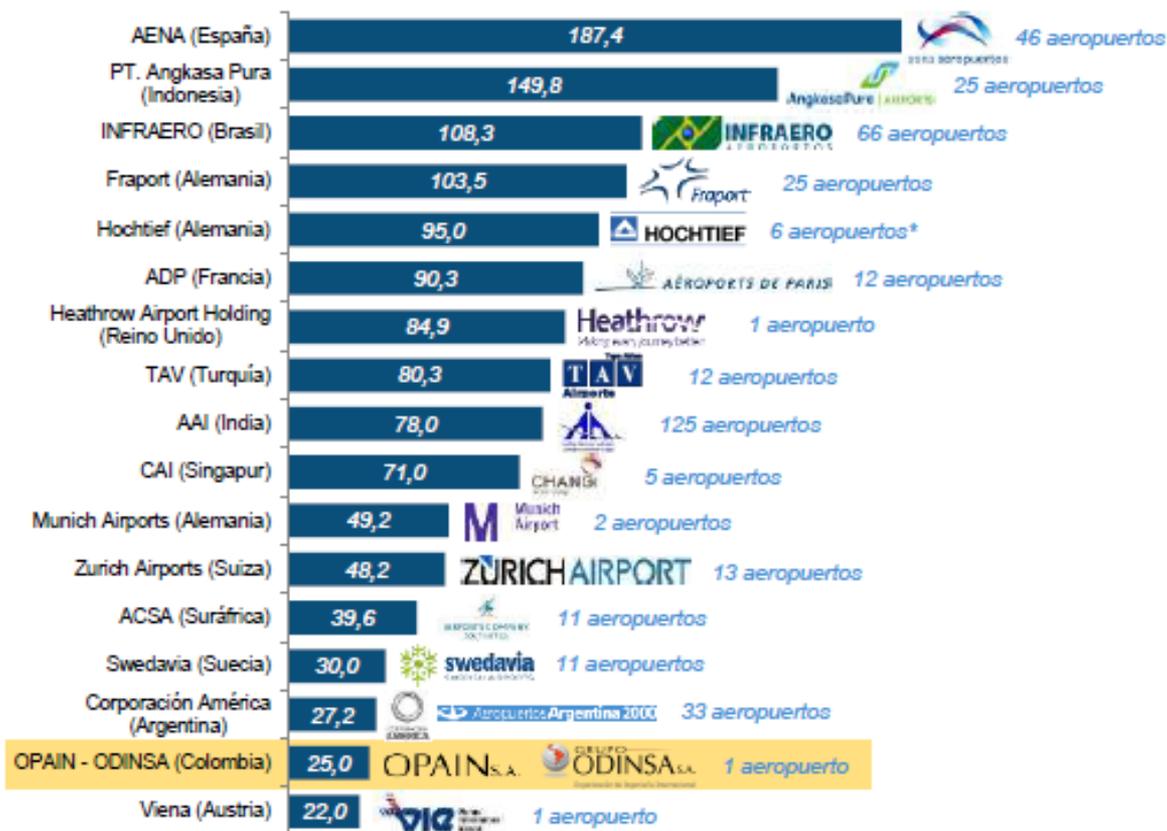
- El nuevo Aeropuerto de Quito (MSIA) es el mayor proyecto de aeropuerto *greenfield* desarrollado recientemente en Latinoamérica, asumiendo desde febrero de 2013 las operaciones del antiguo Aeropuerto de Quito
  - Situado a unos 35 km de Quito, totalmente compatible con las normas de la OACI y operativo 24/7/365
- Los beneficios que ofrece el nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre para las aerolíneas abren nuevas oportunidades para el desarrollo del tráfico en Quito. Beneficios operativos del nuevo aeropuerto
  - Mejor rendimiento de despegue con más carga de pago y capacidad de combustible, evitando parada de repostaje en vuelos de larga distancia
  - Operaciones más seguras con mínimos de aproximación de aterrizaje más bajos que los del antiguo aeropuerto
  - Capacidad para que aterricen aviones más grandes en la pista de aterrizaje 4.100 metros de largo
  - Diseño modular y amplio terreno para la futura expansión
- Con el nuevo aeropuerto, varias compañías europeas y norteamericanas han anunciado interés en nuevas rutas y/o frecuencias a Quito
  - Iberia ha cambiado algunos vuelos a vuelos directos Quito-Madrid con un A340-600; JetBlue se ha interesado en la posibilidad de operar próximamente desde Fort Lauderdale y Spirit lo plantea para 2016/17

Fuente: Aviation Forecasts UIO – ICH SH&E

## Opain – Odinsa se encuentra entre los principales operadores aeroportuarios del mundo por volumen de tráfico

### Tráfico de los principales operadores aeroportuarios del mundo (Mpx 2013)

*Nota: No se incluyen los operadores aeroportuarios de Norteamérica, China y Japón; clasificación no exhaustiva*



\* Nota: Desde finales de 2013, Hochtief vendió su negocio aeroportuario a un fondo de inversión canadiense

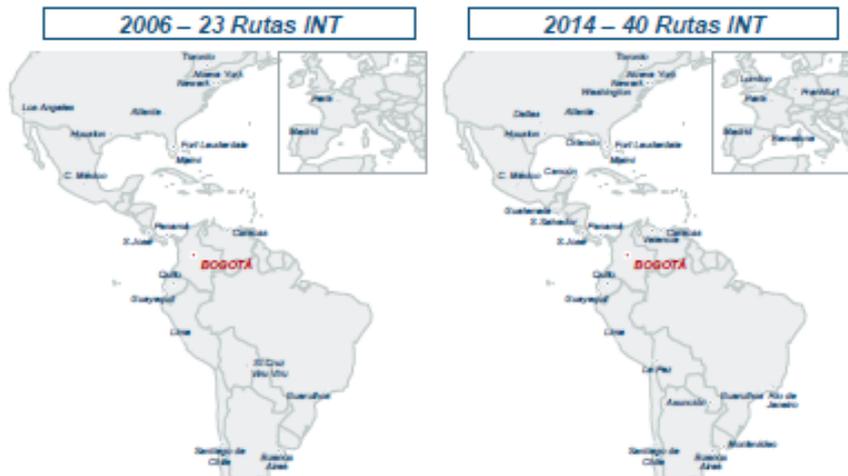
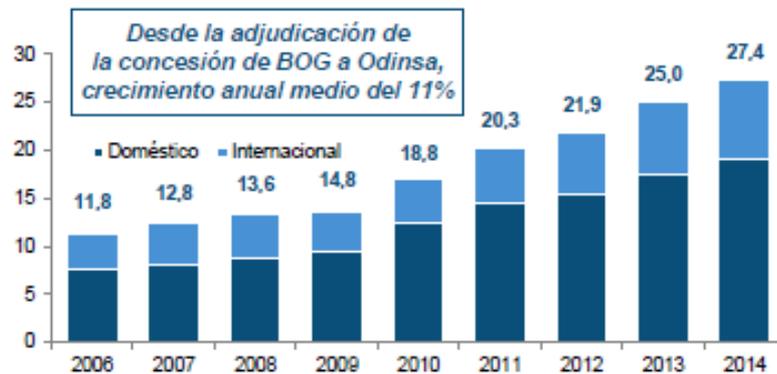
### Operadores según propiedad



Fuente: FlightGlobal, Airbus

Desde su entrada en 2006 como operador en BOG, Odinsa (como accionista de Opain) se ha mostrado muy proactivo, favoreciendo el crecimiento y desarrollo del aeropuerto

## El crecimiento de Bogotá ligado a la entrada de Odinsa



Odinsa es una organización colombiana dedicada a la estructuración, promoción, gestión y desarrollo de grandes proyectos de infraestructura en Latinoamérica (actualmente cuenta con presencia en 5 países de América Latina y el Caribe).

Con más de 22 años de experiencia, ha participado exitosamente en la construcción y concesión de, entre otras infraestructuras, el Aeropuerto de Bogotá.

**Odinsa en BOG: Proactividad en el aumento de capacidad aeroportuaria**

- Contribución directa en el desarrollo de la infraestructura del aeropuerto, consiguiendo que la capacidad no haya sido un factor que haya limitado el crecimiento del tráfico aéreo de Bogotá
- Contribución continua en el tiempo; recientemente se ha iniciado un proyecto que concluirá con una nueva ampliación de las pistas del aeropuerto

**Odinsa en BOG: Proactividad en el desarrollo de rutas en el aeropuerto**

- Contribución directa al desarrollo de rutas en el aeropuerto, consiguiendo que desde su entrada en 2006 el número de rutas internacionales en Bogotá haya aumentado en 17. Entre sus últimas contribuciones al desarrollo de rutas destacan:
    - Conseguir la llegada de una LCC como Interjet a Bogotá en 2014 (ruta a México DF)
    - Creación de nuevas rutas en 2015 (o previstas para iniciar operación a lo largo de 2015):
      - Europa: Ámsterdam, Lisboa, Roma
      - Oriente Medio: Estambul
      - Norteamérica: Los Ángeles
      - Latinoamérica: Guadalajara (entrada de una nueva LCC en BOG, Volaris)
- Fuente: FlightGlobal, OAG*

El desarrollo de oportunidades de crecimiento de Quito no supone ningún conflicto con Bogotá; la experiencia adquirida por Odinsa como accionista de Opain debería ser beneficiosa para contribuir al desarrollo de Quito

- Bogotá no es la competencia de UIO; la operación *hub* de Bogotá está orientada al tráfico doméstico (dom-dom y dom-int). Bogotá es un aeropuerto que complementa la conectividad de UIO en aquellas rutas en las que UIO no genera suficiente tráfico (menos del 3.0% del tráfico internacional de UIO se canaliza actualmente por BOG)
- Gracias a su experiencia en Bogotá puede impulsar el desarrollo de oportunidades estratégicas con mayor impacto en Quito; ha demostrado su capacidad de liderazgo transformando completamente el modelo de terminal de pasajeros y carga y proponiendo proactivamente ampliaciones de capacidad de Bogotá para seguir acomodando nuevos incrementos de tráfico
- A través de Opain, tiene una experiencia y equipos dedicados al desarrollo de rutas; conoce lo importante de ser proactivos en la búsqueda de oportunidades de rutas a explotar por las aerolíneas

# 3

## **APPs de Iniciativa Pública – «Concesiones de Cuarta Generación ANI»**

## ANI – Concesiones de Cuarta Generación

Grupo	Corredor	Valor	Km.	Estado Adj.
1	* Honda - P. Salgar - Girardot	\$ 995	200	Adj. 06/03
2	Mulalo - Loboguerrero	\$ 1.200	32	Adj. 12/05
3	Perimetral Oriente	\$ 1.200	153	Adj. 07/23
4	* Cartagena - Barranquilla	\$ 995	153	Adj. 07/02
5	Autopista Conexión Norte	\$ 980	145	Adj. 10/17
6	* Río Magdalena 2	\$ 1.370	144	Adj. 10/22
7	* Conexión Pacífico 1	\$ 1.790	49	Adj. 06/03
8	* Conexión Pacífico 2	\$ 910	98	Adj. 05/22
9	Conexión Pacífico 3	\$ 1.290	142	Adj. 07/15
10	P. del Hierro - Cruz del Viso	\$ 448	175	Adj. 05/19
11	Sisga - El Secreto	\$ 491	137	Adj. 05/25
12	Villavicencio - Yopal	\$ 1.800	260	Adj. 06/02
13	* Santa Ana - Mocoa	\$ 1.500	476	Adj. 06/09
14	* S. de Quilichao - Popayán	\$ 1.100	76	Ofertas 05/08
15	* Autopista al Mar 1	\$ 1.560	110	Ofertas 05/22
16	Barranca - Bucaramanga	\$ 1.700	261	Ofertas 05/29
17	* Autopista al Mar 2	\$ 1.460	135	Ofertas 06/05
18	* Rumichaca - Pasto	\$ 1.600	80	Ofertas 06/19
	<b>Total =====&gt;</b>	<b>\$ 22.389</b>	2.826	

Desde la última presentación de resultados en marzo, la ANI adjudicó cuatro (4) concesiones bajo el programa «Concesiones 4G». Asimismo recibió ofertas para cuatro (4) concesiones adicionales las cuales serán adjudicadas en los próximos días.

Odinsa estaba precalificado en cuatro de los proyectos donde se entregaron ofertas, pero declinó presentarse en los mismos.

Odinsa continuara considerando cada proyecto de manera individual y solo presentará oferta si alguno cumple con sus criterios en cuanto a la relación riesgo retorno.

En caso de presentarse en el proyecto restante, Odinsa lo hará bajo la misma estructura plural con la que se ha presentado en las otras ocasiones. Esta incluye a Construcciones el Condor, Termotécnica Coindustrial, Mincivil, Icein y Mota Engil.

# 4

## **Propuestas de Asociaciones Público Privadas de Iniciativa Privada en Desarrollo**

## Propuestas de Asociaciones Público Privadas de Iniciativa Privada en Desarrollo

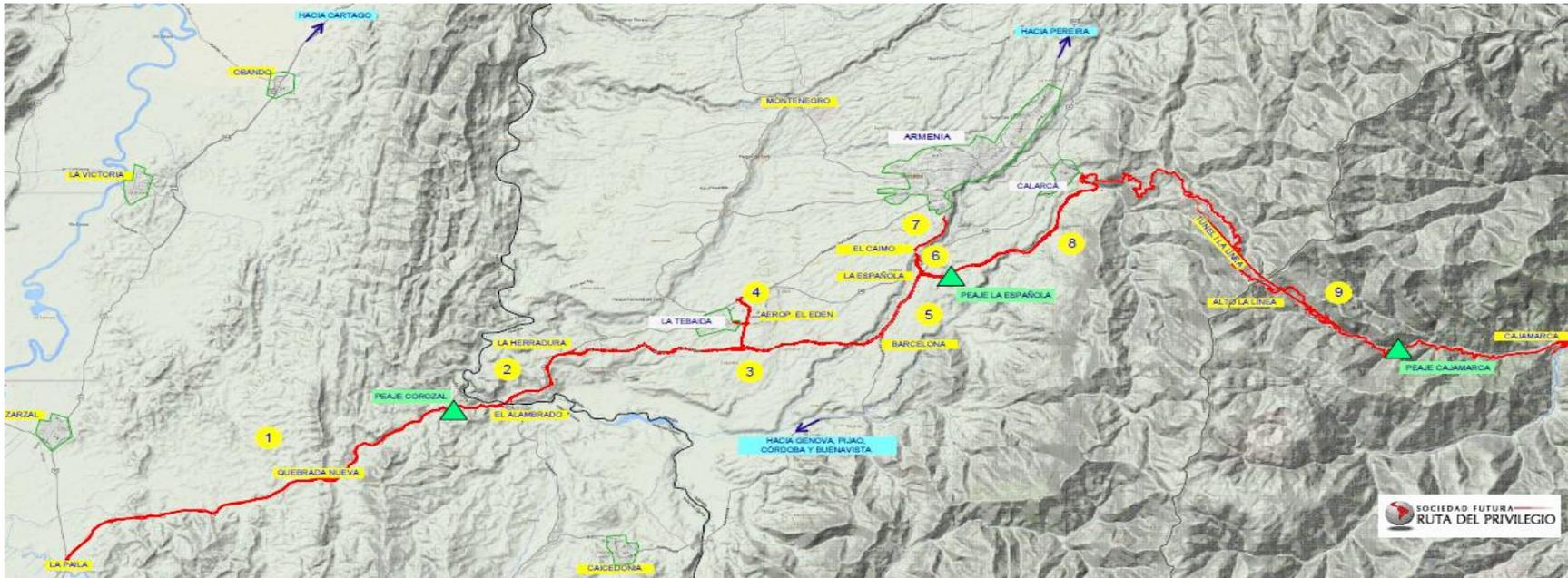
	Capex - Cop\$Millones	Proceso Aprobación	% Odinsa
1 La Paila Cajamarca - "Ruta del Privilegio"	\$ 1.063.000	En Factibilidad (Prefactibilidad Aprobada)	100,0%
2 Mejores Lado Aire Aeropuerto El Dorado - A	\$ 200.249	Prefactibilidad Entregada	100,0%
3 Mejores Lado Aire Aeropuerto El Dorado - B	\$ 811.264	Prefactibilidad Entregada	100,0%
4 Vías del NUS S.A.S – VINUS	\$ 1.184.000	En Factibilidad (Prefactibilidad Aprobada)	22,2%
<b>Total =====&gt;</b>	<b>\$ 3.258.513</b>		

En Marzo informamos que la APP Vías de los Llanos, estaba a punto de ser adjudicada. Al haber sido adjudicada, este proyecto ya hace parte del inventario de concesiones de Odinsa, por lo que ya no la incluimos en este listado de oportunidades de negocio. Asimismo habíamos incluido una nueva APP de IP denominada Vías del Nus - VINUS. A continuación incluimos una actualización del estado de cada una de estas:

1) Proyecto de Iniciativa Privada para la construcción de obras, administración, operación y mantenimiento del corredor vial La Paila – El Alambrado – La Herradura – Barcelona – La Española – Calarcá – Cajamarca, denominada “Ruta del Privilegio” está en etapa de **Factibilidad**. La ANI aún se encuentra revisando los estudios de factibilidad. Posteriormente será presentado al MHCP y DNP y se iniciara el proceso de adjudicación. Creemos que esto ira hasta finales de Julio, a pesar de haber mencionado en la presentación anterior que en mayo se concluiría esta etapa.

2) y 3) El proyecto de Iniciativa Privada, para adecuar el lado aire del Aeropuerto El Dorado de Bogotá al plan maestro vigente, se dividió en dos proyectos por solicitud de la ANI. Estas dos iniciativas se encuentran en **Pre Factibilidad**.

4) Proyecto de Iniciativa Privada para el diseño, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión vías del NUS S.A.S. –VINUS-. La ANI aprobó la prefactibilidad y solicitó los estudios de factibilidad que se requieren para su aprobación. Esta iniciativa está en etapa de **Factibilidad**.



En Abril de 2015 la ANLA solicitó la modificación del trazado propuesto por Odinsa para el tramo El Edén – Zona Franca. Odinsa interpuso recurso para que esto sea reconsiderado.

El 13 de mayo se entregó una nueva versión de alcance del proyecto, que incluye:

- Eliminación del tramo Segunda calzada El Caimo – Cementerio Armenia.
- Reducción del alcance del mantenimiento y operación del tramo La Paila – Calarcá, por el tramo La Paila – La Herradura.

La ANI se encuentra actualmente en la revisión de los documentos técnicos actualizados con el alcance modificado.

Grupo Odinsa S.A radicó una APP de iniciativa privada “para los estudios, diseños, financiación, construcción y mantenimiento para la adecuación de la infraestructura del lado aire al plan maestro del Aeropuerto El Dorado de Bogotá”, el 5 de noviembre de 2014.

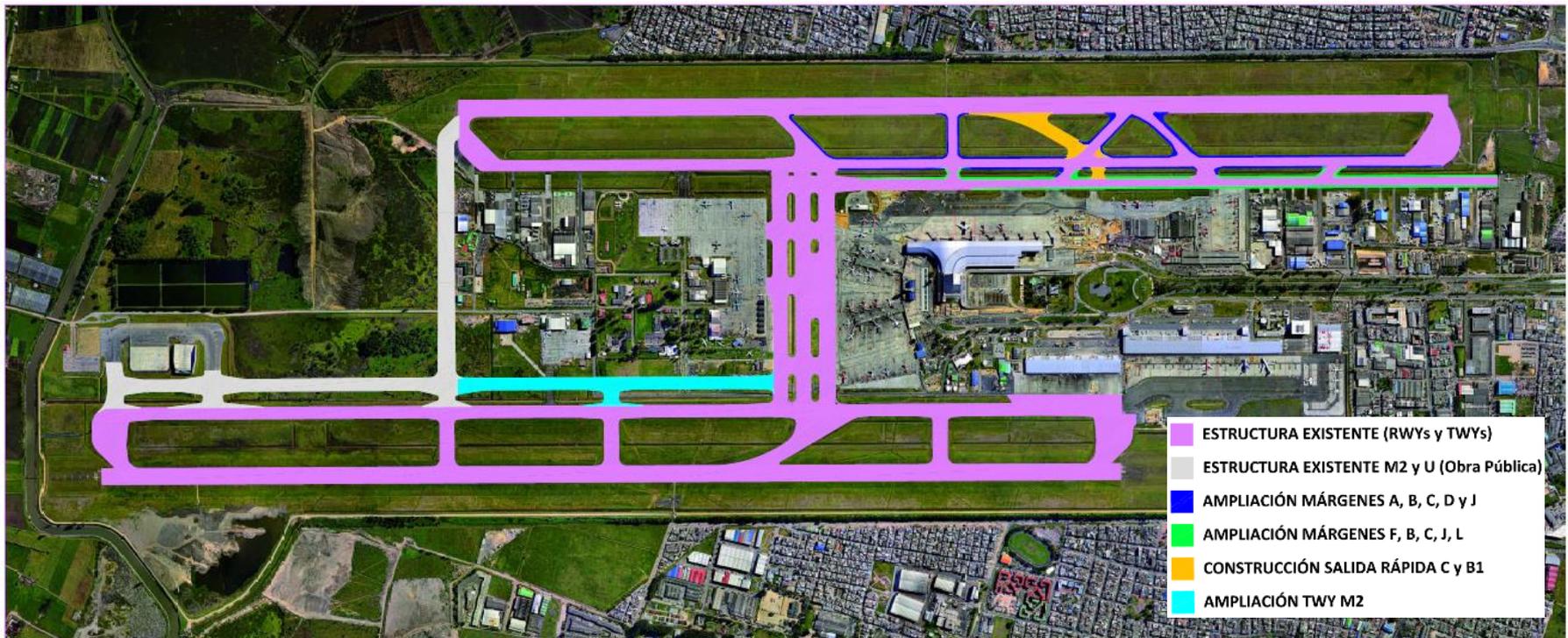
En Marzo de 2015 la ANI solicitó a Odinsa evaluar el alcance la IP. Se planteó entonces, la opción de dividir el alcance de la IP inicialmente presentada por Odinsa , en dos (2) APPs ; una con las obras prioritarias previstas para ejecutar en el corto plazo, y otra con obras que se ejecutarían a mediano plazo.

**Alcance:** Iniciativa privada para realizar los estudios, diseños, financiación, construcción, operación (recaudo) y mantenimiento de la infraestructura prioritaria del lado aire, y operación (recaudo) y mantenimiento rutinario de la infraestructura existente del lado aire del Aeropuerto El Dorado de Bogotá

**Tipo de iniciativa:** Propuesta de Asociación Público-Privada de iniciativa Privada, sin solicitud de recursos públicos.

**Retribución:** resultante del pago de los Derechos de Pista, específicamente por la operación de aterrizaje y despegue y uso de ayudas visuales de aproximación de las aeronaves.

**Contraprestación al estado:** 0%      **Tiempo estimado de la concesión:** 3-4 años      **Capex:** \$200,000 Millones aprox.



**Alcance:** Iniciativa privada para los estudios y diseños, financiación, construcción, operación y mantenimiento de las obras de ampliación de la infraestructura del lado aire planteadas en el plan maestro vigente del aeropuerto el dorado de Bogotá

**Tipo de iniciativa:** Propuesta de Asociación Público-Privada de iniciativa Privada, sin solicitud de recursos públicos de la Nación ni de entes Territoriales.

**Retribución:** proveniente del recaudo de las tarifas aplicables por Derecho de Pista

**Contraprestación al estado:** 20% del Recaudo Bruto

**Tiempo estimado de la concesión:** 20 años. Esta concesión iniciaría una vez haya finalizado la eventual Concesión propuesta para las obras prioritarias.

**Alcance:** El mantenimiento incluye la infraestructura existente, la infraestructura propuesta como nueva en la APP A, y la infraestructura Nueva en la APP B.

**Capex:** \$800,000 Millones aprox.

**ESQUEMA GENERAL DE LA PROPUESTA PRESENTADA**



1	UF 1 Pista 13L - Ampliación
2	UF 3 Pista 13R
3	UF 1 Plataforma de despegue 13L W
4	UF 4 Plataforma de despegue 13L E
5	UF 5 Plataforma de despegue 13R E
6	UF 5 Plataforma de despegue 13R W
7	UF 2 Calle alfa - Ampliación
8	UF 5 Calle mike
9	UF 5 Calle Uniform
10	UF 4 Calle Sierra

11	UF 4 Calle Romeo
12	UF 4 Calle Delta
13 A	UF 4 Calle Foxtrot - Complemento
13	UF 3 Calle Foxtrot - Ampliación
14	UF 5 Calle Mike 2 A
15	UF 5 Calle Mike 2 B
16	UF 5 Calle Victor
18	UF 4 Ampliación margenes calle foxtrot
19	UF 5 Ampliación margenes calle alfa
20	UF 5 Conector Tango

22	UF 5 Conector Papa
23	UF 5 Conector Charlie (ente alfa y pista)
26	UF 5 Conector Bravo-1
27	UF 5 Conector Juliet
28	UF 5 Conector Lima
29	UF 5 Conector Charlie (ente alfa y foxtrot)
32	UF 5 Salida rápida Juliet
33	UF 5 Salida rápida Charlie
34	UF 5 Salida rápida Delta
35	UF 5 Salida rápida Quebec

38	UF 4 Pista Norte
39	UF 5 CR Alfa
40	UF 4 CR Foxtrot
41	UF 5 Conex Uniform
42	UF 5 Conex Bravo
45	UF 3 Intervención y Mantenimiento del sistema de Drenaje del Lado Aire

## Propuestas de APP de Iniciativa Privada Vías del NUS S.A.S – VINUS



- La propuesta de Iniciativa Privada pretende darle continuidad a la doble calzada que actualmente está siendo construida y operada por la concesión Hatovial S.A.S para conectar a Medellín con el nordeste de Antioquia y sobre todo ser la vía que conecte a Antioquia con los Puertos de la costa Atlántica y las poblaciones del norte del país, usando la concesión de Ruta del Sol, a través de Puerto Berrío, convirtiendo este corredor vial en una de las carreteras más importantes del país.
- Incluye las actividades de operación y mantenimiento de la vía y el mantenimiento de las vías que actualmente administra la concesión Hatovial (una vez sean revertidas al estado en 2021).
- El Capex estimado de este proyecto es de \$1,2 Billones.
- Por solicitud de ANI se está estudiando la posibilidad de incorporar al proyecto el mantenimiento de la vía Porcesito - Vegachí, en donde se instalaría un peaje de control.

5

## Proyectos Internacionales & Otros

## **Ampliación del Aeropuerto El Dorado**

Como ya se mencionó Opain espera adelantar la expansión del Aeropuerto El Dorado de Bogotá. El proyecto, dividido en 4 fases, una inversión total de US\$450 Millones. La fase I de US\$200 Millones se hará como una obra voluntaria bajo el actual contrato y se repagará con la explotación comercial de las nuevas áreas. Para las otras tres fases, que requieren una inversión de US\$250 Millones, se está determinando con el gobierno el mecanismo de compensación.

## **Diseño, Construcción, Financiación y Mantenimiento (DBFM) de la ruta "Watty Vos Boulevard" en Aruba.**

Grupo Odinsa ya precalificó para este proyecto. El 9 de Junio, Odinsa presentó propuesta para este proyecto. En los próximos días sabemos el resultado. El Capex es de aproximadamente US\$100 Millones (Afl.180 Millones).

## **Proyecto de Generación Fotovoltaica en Chile**

Como lo vimos antes, Odinsa esta adelantado la expansión de la planta de Genpac en Chile para incluir 14Mw de generación fotovoltaica. La firma china TBEA fue la adjudicataria del contrato de suministro y EPC para instalar la infraestructura de este proyecto. La inversión será cercana a los US\$25 Millones.

## **Licitación de Energía y Potencia (PPA) Panamá**

Odinsa sigue con interés el proceso del gobierno para la compra de potencia y energía por 350 MW, para plantas nuevas a base de gas, a partir del 2017 hasta el 2031. El gobierno, a través de la Empresa de Transmisión Eléctrica de Panamá publicó pliegos para la primera subasta. La fecha prevista anteriormente de Mayo 17 fue pospuesta para finales de Junio.

## **Proyecto Intercambiadores modales Guatemala**

Odinsa esta trabajando en un proyecto para operar al menos uno de dos Centros Intermodales (Centras) que servirían la ciudad de Guatemala. En conjunto con nuestro socio en este proyecto, el Grupo PRODI de México, se está trabajando en la factibilidad del proyecto la cual debe ser sometida próximamente a consideración de Ciudad de Guatemala.

6

## OPA Grupo Argos

Grupo Argos adquirió en la BVC un paquete accionario de Grupo Odinsa del 24,8%, con un precio promedio por acción \$9.495 pesos (Transacción por \$461.000 Millones).

El día 16 de abril de 2015 la Superintendencia Financiera recibió de Grupo Argos S.A., la solicitud de autorización de Oferta Pública de Adquisición, sobre acciones ordinarias de Grupo Odinsa S.A. El precio informado por el oferente en la solicitud es de \$ 9.500.

La Superintendencia informó a la BVC sobre la suspensión de la negociación bursátil de los valores objetos de la oferta, hasta el día hábil siguiente a la publicación del aviso de oferta.

La Superintendencia Financiera de Colombia, el 12 de mayo de 2015, autorizó a Grupo Argos S.A., a formular Oferta Publica de Adquisición OPA, respecto de acciones en circulación y con derecho a voto de Odinsa.

Los días catorce (14), quince (15) y diecinueve (19) de Mayo, Grupo Argos S.A. publicó los avisos de Oferta Publica de Adquisición, en diferentes diarios de amplia circulación como Portafolio y La República.

Según lo establecido en el cuadernillo de Grupo Argos S.A., de Oferta Publica de Adquisición de Acciones Ordinarias de Grupo Odinsa las aceptaciones de la Oferta debía presentarse dentro del plazo de diez (10) días hábiles comprendido entre el 25 de Mayo hasta el día 5 de junio, inclusive, en el horario comprendido entre las nueve de la mañana (9:00 am) y la una de la tarde (1:00 pm) (“Período de Aceptaciones”).

Conforme a lo informado mediante el Boletín de la BVC, se recibieron 106 aceptaciones sobre 89.608.029 acciones que representan el 46% del total de acciones en circulación con lo cual se ha superado el porcentaje máximo establecido en el Aviso de Oferta. El 9 de Junio la Bolsa de Valores de Colombia procedió a efectuar la adjudicación del máximo ofertado correspondiente al 25% del total de acciones en circulación del Grupo ODINSA, con un prorrateo del 55% sobre lo ofertado.

# 7

## Conversión a IFRS

De conformidad con los plazos establecidos por la Superintendencia Financiera, las cifras de los Estados Financieros de Apertura y Transición que se muestran a continuación, se encuentran bajo revisión de los auditores externos y están sujetas a cambios.

## Principales Cambios de IFRS

Área en los estados financieros	Cambios IFRS
<b>Consolidación de estados financieros / Inversión en Asociadas / Negocios Conjuntos</b>	<p>Anteriormente, bajo Col GAAP una entidad que poseía más del 50% del capital de otros entes económicos, debía presentar estados financieros consolidados con dichas entidades.</p> <p>Bajo IFRS, La NIIF 10 define un modelo único de evaluación de control. Entre otros, se considera si el inversor tiene poder sobre las actividades relevantes de la empresa.</p> <p>De acuerdo con la NIC28 y la NIIF11, se debe evaluar la existencia de influencia significativa o negocios conjuntos para su registro por el método de participación patrimonial, o en el caso de ser operaciones conjuntas, el registro de los activos sobre los que se tiene derechos y pasivos sobre los que se tienen obligaciones.</p> <p>A Diciembre 31 de 2014, bajo IFRS, se consolidaron las empresas que cumplían con los criterios de control establecidos por la norma internacional.</p> <p>En cuanto a los consorcios constructores, donde Odinsa tiene control, estos se consolidaron al 100%, mientras que donde no se tiene control, se consolidaron utilizando el método de participación patrimonial; bajo Col GAAP los consorcios se consolidaban línea por línea de acuerdo al porcentaje de participación.</p> <p>El resultado de las inversiones no controladas donde se tiene influencia significativa se registra como ingreso o gasto usando el método de participación patrimonial. Bajo Col GAAP solo se registraban ingresos al momento de recibir dividendos.</p>

## Principales Cambios de IFRS

Área en los estados financieros	Cambios IFRS
<p><b>Acuerdos de Concesión de Servicios</b></p>	<p>Bajo Col GAAP, las concesiones en las que participa Grupo Odinsa registraban la totalidad de los costos asociados a la etapa de construcción como activos diferidos, estos valores se amortizaban durante la vigencia del contrato.</p> <p>Las fuentes de ingreso durante la ejecución de las obras de construcción (peajes, aportes del estado y/o vigencias futuras) se registraban en la cuenta de pasivo como un ingreso diferido, y se amortizaban en la medida en la que los ingresos eran reconocidos.</p> <p>De acuerdo con la CINIIF 12, los cargos incurridos en la etapa de construcción se reconocen a su valor razonable como activo financiero, intangible, o ambos, dependiendo de los términos del contrato.</p> <p>Bajo IFRS, se reconoce como un activo financiero en la medida en que se tenga el derecho incondicional a recibir el ingreso independientemente del uso que se haga de la infraestructura. Ejemplos: ingresos mínimos garantizados, ingreso esperado, vigencias futuras. Por otra parte, si la recuperación de la inversión está expuesta a riesgo comercial, se reconoce como activo intangible.</p> <p>Si existen indicios de deterioro en el activo, se debe realizar un test de deterioro para ajustar su valor.</p>

**Principales Cambios de IFRS**

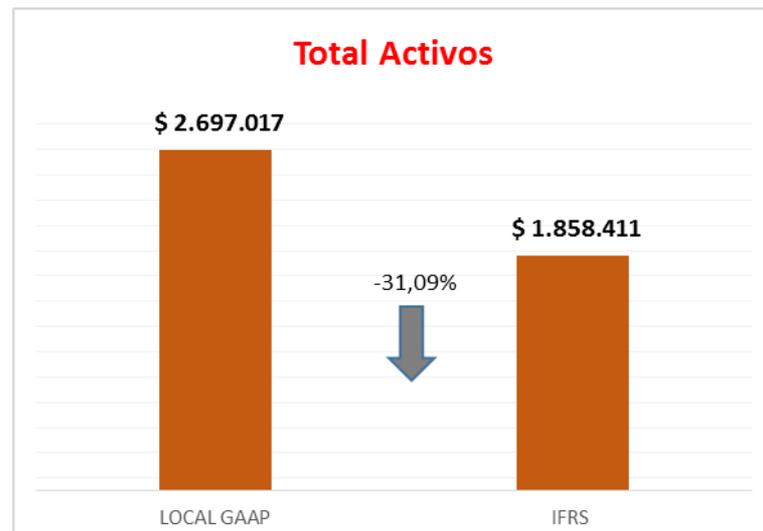
Área en los estados financieros	Cambios IFRS
<p><b>Intangibles / Combinaciones de negocio</b></p>	<p>Bajo Col GAAP, se tenían registrados Créditos Mercantiles por el mayor valor pagado en la adquisición de acciones de Autopistas del Café S.A., Generadora del Atlántico, S.A. y la Sociedad Portuaria de Santa Marta. El saldo registrado se amortizaba a 20 años.</p> <p>Bajo IFRS, el crédito mercantil puede tener vida útil indefinida si no existe un límite previsible en el tiempo a lo largo del cual se espera que el activo genere flujos de efectivo para la entidad. Adicionalmente, en la fecha de transición se registra el deterioro de los créditos mercantiles adquiridos con posterioridad a situaciones de control.</p> <p>Bajo Col GAAP, El Grupo registraba en la cuenta de cargos diferidos algunos pagos realizados por estudios e investigación en proyectos. Bajo IFRS, los gastos de investigación se reconocen como tales cuando se incurren. Las inversiones (diseños, estudio, etc.) en la fase de desarrollo se registran como activos intangibles, si cumplen las condiciones establecidas en la IAS 38.</p>
<p><b>Propiedades, Planta y Equipo.</b></p>	<p>Bajo Col GAAP, las vidas útiles de los activos se manejaban de acuerdo a la norma fiscal (i.e. edificaciones a 20 años).</p> <p>Bajo IFRS, se estima la vida útil y el valor residual de las propiedades y equipos, con base a su uso y disposición estimados.</p>

## Principales Cambios de IFRS

Área en los estados financieros	Cambios IFRS
<b>Impuesto Diferido</b>	<p>Anteriormente, bajo Col GAAP, las Compañías del Grupo calculaban el impuesto diferido aplicando el enfoque del resultado, donde se determina la diferencia entre el resultado contable y el resultado fiscal. Sobre esta diferencia se determinaban los impuestos diferidos con base a la tasa de impuestos vigente, resultando ya fuera un impuesto diferido crédito o débito neto.</p> <p>Para determinar el impuesto diferido bajo IFRS, se aplica el enfoque de balance, donde se determinan las diferencias entre las cuentas del balance bajo IFRS y del balance tributario, de estas diferencias resultan impuesto diferidos débitos y/o créditos, según la tasa impositiva vigente para cada periodo en que se espera que se reviertan esas diferencias.</p> <p>Bajo IFRS, los activos por impuesto diferido surgidos por pérdidas fiscales se reconocen, en la medida que sea probable la disponibilidad de ganancias fiscales futuras.</p>

## Principales Diferencias en el Balance Consolidado

	12/31/2014		12/31/2014	
	Col GAAP		IFRS	
<b>Activos</b>				
Disponible	\$	132.199	\$	145.648
Inversiones	\$	115.451	\$	605.111
Deudores	\$	675.449	\$	324.760
Inventarios	\$	9.856	\$	9.102
Activos Fijos	\$	587.129	\$	701.439
Intangibles	\$	316.014	\$	38.632
Cargos diferidos	\$	835.434	\$	33.719
Otros activos	\$	215	\$	-
Valorizaciones de activos	\$	25.270	\$	-
<b>Total Activos</b>	<b>\$</b>	<b>2.697.017</b>	<b>\$</b>	<b>1.858.411</b>



La principales diferencias en el activo se originan por:

- **Inversiones:** Anteriormente las inversiones en no contraladas se registraban al costo. Bajo IFRS estas se están registrando por método de participación patrimonial. Los consorcios constructores, donde Odinsa no tiene control, se agrupan en la línea de inversiones, cuando anteriormente se integraban línea por línea.
- **Deudores:** Anteriormente los aportes para futuras capitalizaciones (Opain, Vía de las Américas) se registraban como una cuenta por cobrar, bajo IFRS se consideran como una inversión. Se realizó el análisis de deterioro de las cuentas por cobrar, registrándose un deterioro en las cuentas por cobrar a Confase.
- **Activos Fijos e Intangibles:** Bajo Col GAAP los activos recibidos en leasing se consideraban como intangibles, bajo IFRS se consideran como activos fijos.
- **Cargos Diferidos:** Bajo Col GAAP, en las concesiones la totalidad de los costos asociados a la etapa de construcción se registraban como activo diferido. Bajo IFRS los activos de las concesiones se reconocieron como activo financiero y/o intangibles. El principal impacto se refleja en Autopistas del Café.
- **Valorizaciones de Activos:** Bajo IFRS las valorizaciones desaparecen.

## Principales Diferencias en el Balance Consolidado

	12/31/2014		12/31/2014	
	Col GAAP		IFRS	
<b>Pasivos</b>				
Obligaciones financieras	\$	439.404	\$	439.373
Proveedores	\$	89.100	\$	79.635
Cuentas por pagar	\$	73.352	\$	95.712
Impuestos, gravámenes y tasas	\$	31.763	\$	23.007
Obligaciones laborales	\$	7.192	\$	7.234
Pasivos estimados y provisiones	\$	28.011	\$	-
Pasivos diferidos	\$	791.680	\$	44.679
Otros pasivos	\$	91.544	\$	47.741
Bonos y papeles comerciales	\$	79.000	\$	79.092
<b>Total Pasivos</b>	<b>\$</b>	<b>1.631.046</b>	<b>\$</b>	<b>816.473</b>

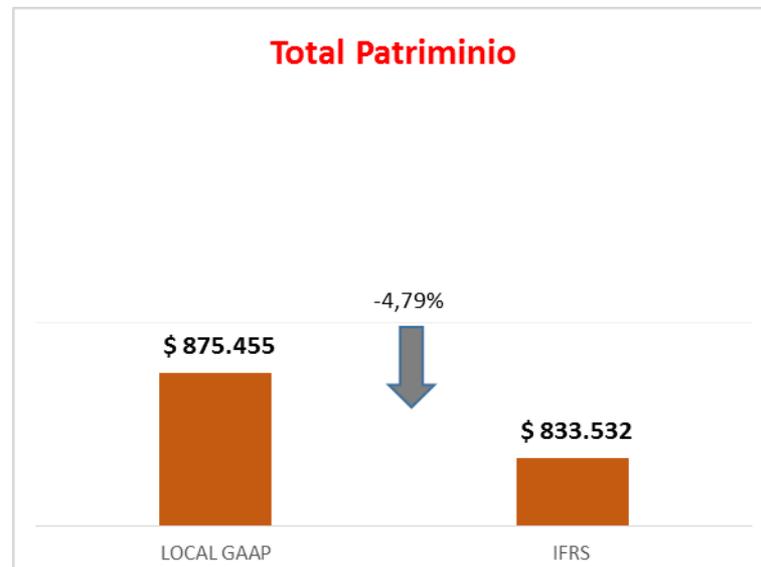


La principales diferencias en el Pasivo se originan por:

- Cuentas por Pagar y Pasivos Estimados y Provisiones: Bajo IFRS estos rubros se integran bajo Cuentas por Pagar.
- Pasivos diferidos: En Col GAAP los ingresos recibidos durante la ejecución de las obras (peajes, aportes del estado, préstamo y vigencias futuras) en las concesiones se registraban en la cuenta del pasivo y se amortizaban en la medida en la que los ingresos eran reconocidos. Bajo IFRS estos valores desaparecen. El principal impacto se refleja en Autopistas del Café.
- Otros pasivos: Los consorcios constructores, donde Odinsa no tiene control, se agruparon para IFRS en la línea de inversiones, cuando anteriormente se integraban línea por línea. Estos corresponden básicamente a los consorcios constructores del Aeropuerto, Hatovial e Imhotep.

## Principales Diferencias en el Balance Consolidado

	12/31/2014		12/31/2014	
	Col GAAP		IFRS	
<b>Patrimonio</b>				
Capital suscrito y pagado	\$	18.317	\$	18.318
Superávit de capital	\$	264.236	\$	264.237
Reservas	\$	364.001	\$	364.002
Revalorización del patrimonio	\$	19.388	\$	-
Dividendos Decretados en Acciones	\$	-	\$	-
Ajuste en Conversión IFRS	\$	-	\$	73.868
Utilidad neta del año	\$	102.200	\$	108.702
Diferencia en Cambio	\$	82.043	\$	-
Otro Resultdo Integral	\$	-	\$	4.410
Superávit por valorizaciones	\$	25.270	\$	-
<b>Total Patrimonio</b>	<b>\$</b>	<b>875.455</b>	<b>\$</b>	<b>833.532</b>
<b>Interes Minoritario</b>	<b>\$</b>	<b>190.515</b>	<b>\$</b>	<b>208.406</b>

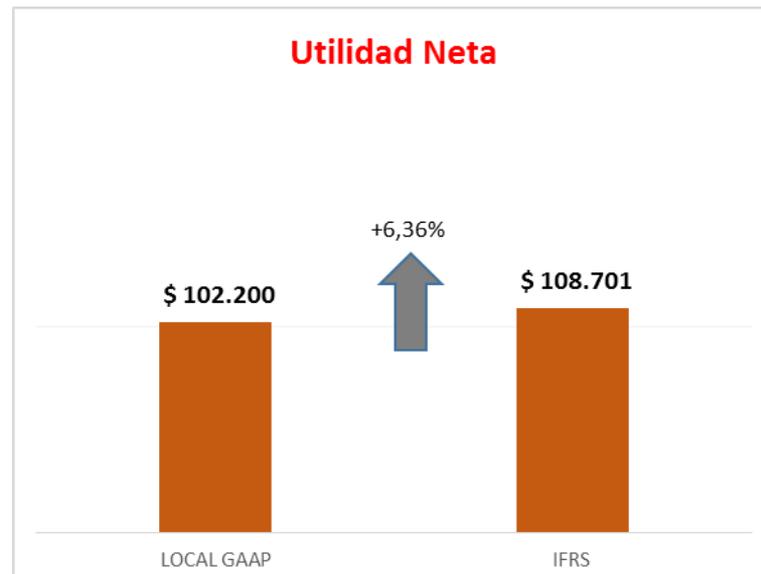


La principales diferencias en el Patrimonio se originan por:

- Ajuste neto en Conversión IFRS registrado en la cuenta de Otro Resultado Integral.
- Utilidad Neta del Año: Se explica en la siguiente diapositiva.

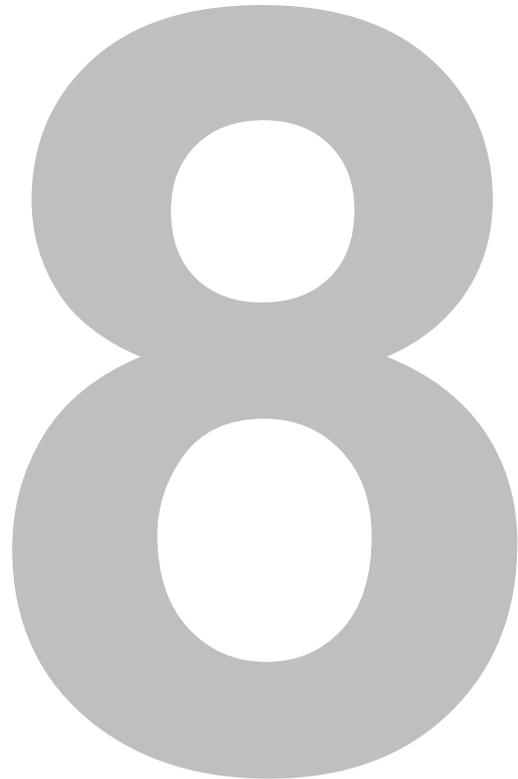
## Principales Diferencias en el Resultado Consolidado

	12/31/2014 Col GAAP	12/31/2014 IFRS
<b>Estado de Perdidas y Ganancias</b>		
Ingresos Operacionales	\$ 927.970	\$ 835.715
Costo de ventas	\$ (490.143)	\$ (414.705)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>\$ 437.827</b>	<b>\$ 421.010</b>
Gastos operacionales	\$ (233.039)	\$ (206.454)
<b>Utilidad operacional</b>	<b>\$ 204.788</b>	<b>\$ 214.556</b>
Ingresos no operacionales	\$ 39.048	\$ 46.137
Gastos no operacionales	\$ (81.934)	\$ (65.742)
<b>Utilidad a/ Prov. Imp. Renta</b>	<b>\$ 161.903</b>	<b>\$ 194.951</b>
Provisión Impuesto Renta	\$ (24.961)	\$ (34.169)
<b>Utilidad Neta a/ Int. Minoritario</b>	<b>\$ 136.942</b>	<b>\$ 160.782</b>
Interes minoritario	\$ (34.742)	\$ (52.081)
<b>Utilidad neta del año</b>	<b>\$ 102.200</b>	<b>\$ 108.701</b>



La principales diferencias en la Cuenta de Resultados se originan por:

- Bajo IFRS, los consorcios constructores, considerados negocios conjuntos, donde Odinsa tiene control, se consolidan al 100%, mientras que bajo Col GAAP solo se integraban en su porcentaje de participación. Los consorcios constructores donde Odinsa no tiene control se registran utilizando el método de participación en la línea correspondiente.
- El resultado de las inversiones no controladas donde se tiene influencia significativa se registra como ingreso por Método de Participación usando el método de participación patrimonial.
- Otros Efectos por Cambio a IFRS en el Estado de Resultados: Disminución en las depreciaciones (cambio de vida útil), aumento por gastos de estudios e investigación en proyectos (antes se activaban) y
- Provisión Impuesto de Renta: Aumento en la provisión por cálculo de Impuesto Diferido.



# Resultados Consolidados a Marzo de 2015

	4Q2014 CoI GAAP		4Q2014 IFRS		1Q2015 IFRS	
Ingresos por Concesiones Viales	\$	252.678	\$	255.074	\$	63.851
Costos por Concesiones Viales	\$	15.622	\$	15.622	\$	2.308
<b>Margen de Contribución</b>	<b>\$</b>	<b>237.056</b>	<b>\$</b>	<b>239.452</b>	<b>\$</b>	<b>61.543</b>
<b>Margen de Contribución %</b>		<b>93,82%</b>		<b>93,88%</b>		<b>96,38%</b>
Ingresos por Negocio Energía	\$	379.267	\$	379.267	\$	51.045
Costos por Negocio Energía	\$	316.576	\$	316.576	\$	33.192
<b>Margen de Contribución</b>	<b>\$</b>	<b>62.691</b>	<b>\$</b>	<b>62.691</b>	<b>\$</b>	<b>17.853</b>
<b>Margen de Contribución %</b>		<b>16,53%</b>		<b>16,53%</b>		<b>34,98%</b>
Ingresos por Operación	\$	83.867	\$	83.867	\$	17.466
Costos por Operación	\$	37.791	\$	35.623	\$	7.804
<b>Margen de Contribución</b>	<b>\$</b>	<b>46.076</b>	<b>\$</b>	<b>48.244</b>	<b>\$</b>	<b>9.661</b>
<b>Margen de Contribución %</b>		<b>54,94%</b>		<b>57,52%</b>		<b>55,32%</b>
Ingresos por Constuccion	\$	170.293	\$	86.080	\$	30.607
Costos por Constuccion	\$	118.084	\$	47.394	\$	17.534
<b>Margen de Contribución</b>	<b>\$</b>	<b>52.209</b>	<b>\$</b>	<b>38.687</b>	<b>\$</b>	<b>13.073</b>
<b>Margen de Contribución %</b>		<b>30,66%</b>		<b>44,94%</b>		<b>42,71%</b>
Ingresos por Otros Servicios	\$	33.800	\$	33.998	\$	5.479
Costos por Otros Servicios	\$	2.070	\$	2.061	\$	510
<b>Margen de Contribución</b>	<b>\$</b>	<b>31.730</b>	<b>\$</b>	<b>31.936</b>	<b>\$</b>	<b>4.969</b>
<b>Margen de Contribución %</b>		<b>93,88%</b>		<b>93,94%</b>		<b>90,69%</b>

En 1Q2015, Grupo Odinsa presenta un sólido desempeño operacional, evidenciado por la fortaleza de sus diferentes líneas de negocio, lo que le permite reportar unos Ingresos en línea con lo reportado en 2014 (bajo IFRS):

- Las Concesiones siguen siendo la principal fuente de ingreso que contribuye a la generación de EBITDA de Odinsa. En 2014, el monto absoluto de contribución fue de \$239,452 Millones. El margen de contribución a Marzo de 2015, de \$61.543 Millones, está muy en línea con lo anterior.
- El negocio de Energía es la segunda línea más importante para Odinsa. En el primer trimestre de 2015, esta línea de negocio reporta una contribución de \$17,853 Millones, en línea con los \$62,691 Millones reportados a 12/31/14.
- El negocio de Operación, que corresponde principalmente a la operación de recaudo de peajes del Invias, sigue mostrando un alto margen porcentual de contribución, a pesar de la caída en el monto absoluto, resultado de la devolución de algunas estaciones de recaudo al Invias.
- A Marzo de 2015, el margen de contribución por Construcción alcanza los \$13,073 Millones, lo que representa un sólido desempeño de esta línea de negocios por el avance de las obras de de Autopistas Del Café, el principal consorcio constructor donde participa Odinsa.

	4Q2014	4Q2014	1Q2015
	Col GAAP	IFRS	IFRS
Ingresos Totales	\$ 919.906	\$ 835.715	\$ 173.446
Costos Totales	\$ 490.143	\$ 414.705	\$ 66.347
<b>Margen de Contribución</b>	\$ 429.763	\$ 421.010	\$ 107.099
<b>Margen de Contribución %</b>	<b>46,72%</b>	<b>50,38%</b>	<b>61,75%</b>
Gastos Operativos	\$ 106.693	\$ 107.521	\$ 27.644
<b>EBITDA</b>	<b>\$ 323.070</b>	<b>\$ 313.489</b>	<b>\$ 79.454</b>
<b>Margen EBITDA %</b>	<b>35,12%</b>	<b>37,51%</b>	<b>45,81%</b>
Depreciación y Amortización	\$ 126.346	\$ 98.933	\$ 24.599
<b>EBIT - Utilidad Operacional</b>	<b>\$ 196.724</b>	<b>\$ 214.556</b>	<b>\$ 54.856</b>
<b>Margen EBIT %</b>	<b>21,39%</b>	<b>25,67%</b>	<b>31,63%</b>
Resultado Inv. No Controladas	\$ 1.474	\$ 320	
Gasto Financiero Neto	\$ 66.476	\$ 65.742	\$ 13.537
Otros Ingresos / Egresos	\$ 30.181	\$ 45.817	\$ 1.043
<b>Utilidad antes de Impuestos</b>	<b>\$ 161.903</b>	<b>\$ 194.951</b>	<b>\$ 42.362</b>
Impuestos de Sociedades	\$ 24.961	\$ 34.169	\$ 18.166
<b>Beneficio Grupo Odinsa</b>	<b>\$ 136.942</b>	<b>\$ 160.782</b>	<b>\$ 24.196</b>
Resultado Interes Minoritario	\$ 34.742	\$ 52.081	\$ 13.114
<b>Beneficio Neto Grupo Odinsa</b>	<b>\$ 102.200</b>	<b>\$ 108.701</b>	<b>\$ 11.082</b>
<b>Margen Neto %</b>	<b>11,11%</b>	<b>13,01%</b>	<b>6,39%</b>

En 1Q2015, Odinsa generó un EBITDA \$79,454 Millones, resultado de:

- Un margen de contribución de \$107,099 Millones.
- Las gastos operativos para 1Q2015 están en línea con lo reportado en 2014.

En 1Q2015, el EBIT es consistente con el EBITDA presentado anteriormente. Esto es el resultado de mantener depreciación y amortización en los niveles de 2014.

En 1Q2015, las partidas bajo la línea de EBIT tuvieron el comportamiento que se detalla a continuación, lo cual resultó en una Utilidad Neta de \$11.082 Millones;

- Gasto Financiero Neto: Reportado en \$13.537 Millones. En este rubro se destaca principalmente la disminución del gasto financiero en Odinsa Holding y Generadora del Pacifico.
- Impuestos de Sociedades: Proporcionalmente aumenta como resultado de recibir \$36,000 Millones de Dividendos gravados de Autopistas del Café. Este rubro no debería crecer significativamente en el resto del año al no recibir más dividendos de este tipo.

En el primer trimestre del año 2014 el EBITDA alcanzó 74.277 Millones, la utilidad antes de impuestos fue de 30.810 Millones y la utilidad neta llegó a 12.961 Millones

Esta presentación es propiedad de Grupo Odinsa S.A. Tanto su contenido temático como diseño gráfico es para uso exclusivo de su personal.