

# Modelo de concesiones de infraestructura en Chile: Una asociación exitosa entre el Gobierno y el Sector Privado

**Cali, Colombia**

**Junio 2008**

**Mauricio Gatica Sotomayor.**

**Director de Copsa A.G**

**Gerente General S.C. Rutas del Pacífico S.A.**

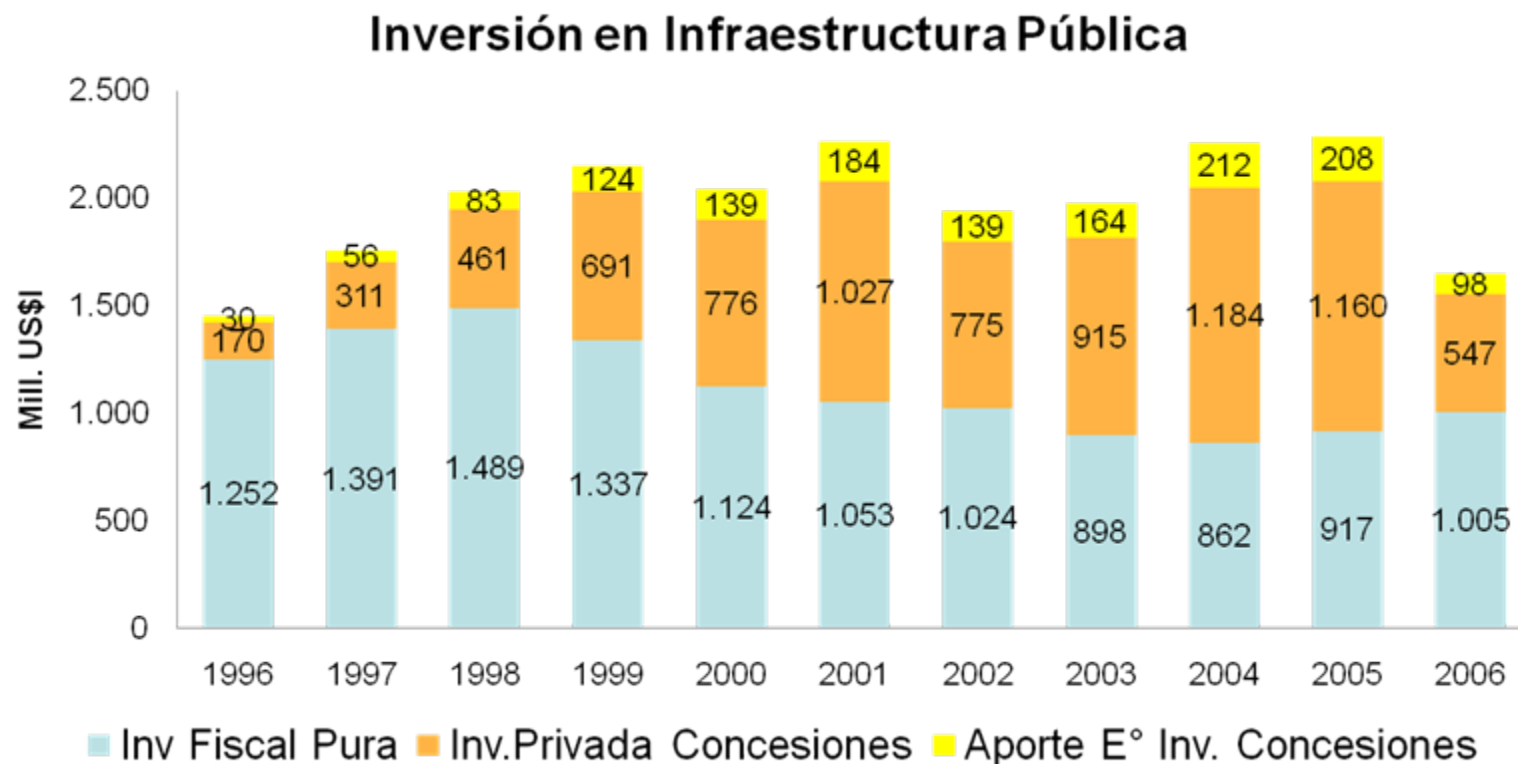
**Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura  
Pública**

# Las concesiones de infraestructura están en todo Chile

PROYECTOS CONCESIONADOS	PROYECTOS	INVERSION MMUS\$	%
<u>Vialidad Interurbana</u>	<u>21</u>	<u>5.662</u>	<u>54,87</u>
<u>Vialidad Urbana</u>	<u>6</u>	<u>3.499</u>	<u>33,91</u>
Aeropuertos	12	391	3,79
Cárceles	3	269	2,61
Infraestructura Urbana	3	158	1,53
Infra. Transporte Urbano	4	207	2,00
Otras	2	133	1,29
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>10.319</b>	<b>100,00</b>

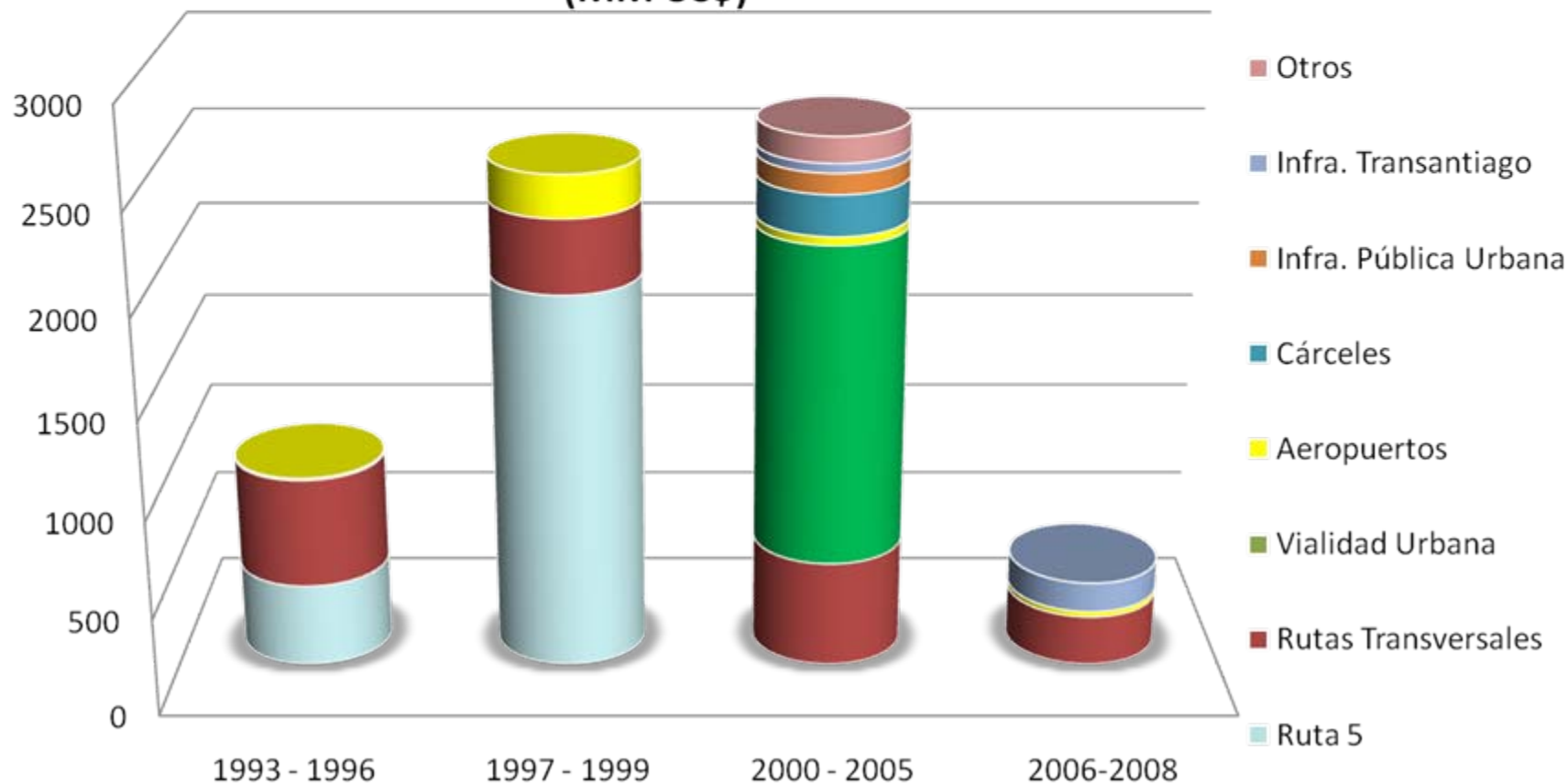
... y los números de la industria son contundentes

El sector privado ha contribuido crecientemente a la inversión en infraestructura pública....



# La industria se ha diversificado durante los 15 años del sistema

**Inversión Sistema de Concesiones  
(MM US\$)**



Pero estos resultados del Sistema de Concesiones tienen su origen en el modelo que existe detrás.....

# El Modelo de Concesiones en Chile

**El éxito del sistema de concesiones chileno se basa en cuatro factores claves y complementarios:**

1. Modelo Económico
2. Modelo Político-Institucional
3. Modelo de Financiamiento
4. Modelo Asignación y Manejo de Riesgos

# 1. Modelo Económico

## Industria de Concesiones es de Largo Plazo

- La estabilidad económica del país ha sido un factor crucial en el surgimiento y mantención de la industria
- Profundidad de los mercados financieros de fondos de largo plazo (Inversionistas Institucionales).
- Economía ha podido enfrentar turbulencias externas, sin afectar mayormente a la Industria (¿hasta ahora?)

## 2. Modelo Político Institucional

**Férrea decisión política de impulsar el funcionamiento de la alianza público privada para la provisión de infraestructura pública**

- **Diseño institucional específico → Unidad Coordinadora de Concesiones (Ministerio de Obras Públicas)**



## 2. Modelo Político Institucional

**Ley de concesiones juega un rol fundamental en facilitar competencia del sector privado**

- Llamados a licitación y precalificación públicas y competitivas.
- Criterios de adjudicación objetivos.
- Mecanismos de colaboración público/privado.
- Mecanismo de resolución de conflictos eficientes: Comisiones conciliadoras y arbitrales.

## 3. Modelo de Financiamiento

**Modelo de concesiones se hace cargo eficientemente de los factores financieros principales que definen este tipo de contratos:**

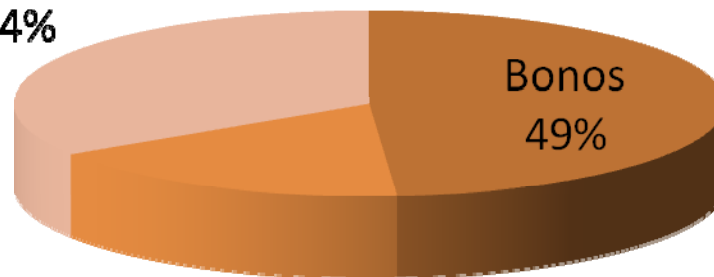
- Activos físicos no prendables y de propiedad del Estado
- Plazos del negocio relativamente largos.
- Intervienen muchas instancias (concesionarias, compañías de seguros, financistas, bancos, consultores y otros)

## 3. Modelo de Financiamiento

- **En el caso chileno, la fuente principal de financiación ha sido la emisión de bonos.**
- **Las colocaciones financieras bordean los US\$ 6.500 millones**

### Financiamiento de las concesiones

Accio-  
nistas  
34%



Bancos  
17%

## 3. Modelo de Financiamiento

### Principales fuentes de financiamiento:

---

Accionistas	34%
Cías.de Seguro	19%
Inversión Extranjera	16%
AFP	14%
Bancos Locales	11%
Bancos Extranjeros	6%

---

## 4. Modelo de Asignación Riesgos

### **Factor Clave del Modelo→**

**Asignar el riesgo de la concesión, en cada una de sus etapas, a quien tenga mejor capacidad para asumir ese riesgo.**

**Riesgos difieren dependiendo del tipo de obra pública a concesionar, y también de la etapa de la concesión:**

- **Construcción**
- **Financiación**
- **Explotación**

# Obra Vial, Matriz de riesgos y su cobertura:

## Construcción

	PÚBLICO	PRIVADO	COMPARTIDO
Sobre costes construcción		X	
Expropiaciones	X		
Plazos de construcción		X	
Obras adicionales	X		
Riesgos ambientales			X
Riesgos de financiación puente		X	

# Obra Vial, Matriz de riesgos y su cobertura:

## Financiamiento

	PÚBLICO	PRIVADO	COMPARTIDO
<b>Moneda</b>		<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Tasas</b>		<b>X</b>	
<b>Plazos</b>		<b>X</b>	
<b>Riesgo político</b>		<b>X</b>	
<b>Capacidad crediticia</b>		<b>X</b>	
<b>Riesgo de refinanciación</b>		<b>X</b>	

# Obra Vial, Matriz de riesgos y su cobertura: Explotación

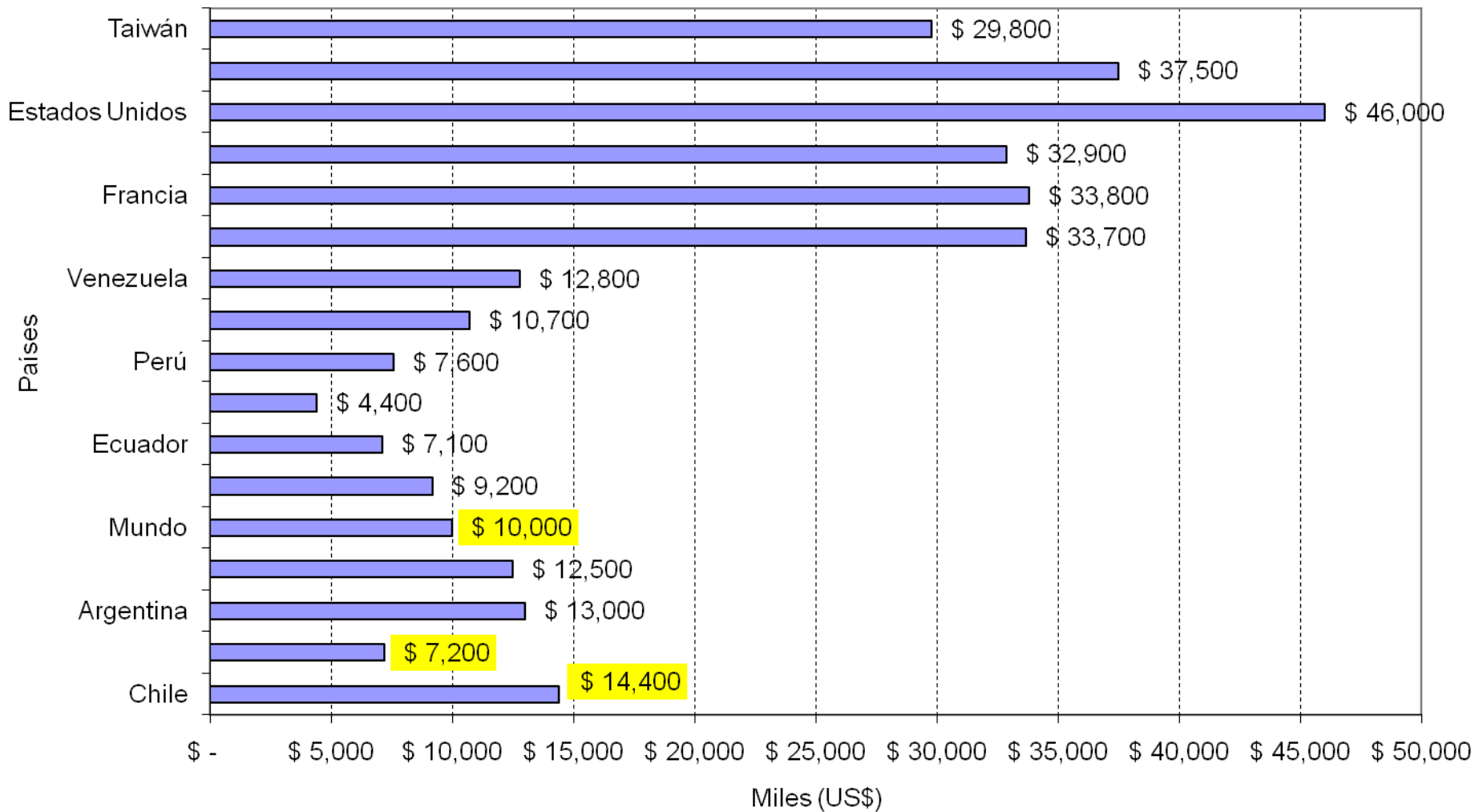
	PÚBLICO	PRIVADO	COMPARTIDO
<b>Demanda</b>		<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Sobre costes explotación</b>		<b>X</b>	
<b>Mantenimiento diferido</b>		<b>X</b>	
<b>Riesgos ambientales</b>			<b>X</b>
<b>Revisiones de Tarifas</b>	<b>X</b>		



# ¿Cuál es la situación de Chile respecto a Colombia?



## PIB per Cápita 2007



# Comparación en competitividad

Reporte de Competividad Global 2007-2008	Chile	Colombia
	Ranking 	Ranking 
<b>Índice Global de Competitividad 2007-2008</b>	<b>26</b>	<b>69</b>
Primer Pilar: Instituciones	29	79
Segundo Pilar: Infraestructura	31	86
Tercer Pilar: Estabilidad Macroeconómica	12	63
Sexto Pilar: Efectividad del Mercado de Bienes	28	85
Octavo Pilar: Sofisticación del Mercado Financiero	26	76
Décimo Pilar: Tamaño del Mercado	47	30

• Colombia tiene un enorme potencial para el desarrollo de las concesiones de obras públicas debido a su tamaño de mercado y el aporte que significará el sistema para la competitividad sus mercados.

• Los desafíos que enfrentan no son menores: asegurar un financiamiento razonable de los proyectos en un contexto de poco desarrollo del mercado financiero local, y donde el riesgo país es significativo.

# Comparación riesgo país

Spreads soberanos (EMBI global spread)						
Período	Global	Chile	Colombia	A.Latina	Europa	Asia
2006	198	80	191	213	149	180
2007	197	101	160	208	158	162
2008- Ene	280	165		298	221	252
2008 - Feb	290	169		311	231	250
2008 - Mar	314	169		335	260	269
2008 - Abr						
2008 - May						

Si bien el riesgo país de Colombia ha disminuido, el financiamiento de concesiones requiere mejorar la evaluación de las instituciones del Estado para conseguir un abaratamiento de los créditos que financiaran estos proyectos.

Una alternativa plausible, por lo menos al comienzo, es que se consigan avales internacionales como el BID.

Un caso exitoso:

# Rutas del Pacífico

**La Ruta 68 es la carretera que une la capital con el principal puerto y el segundo mayor centro de población del país.**



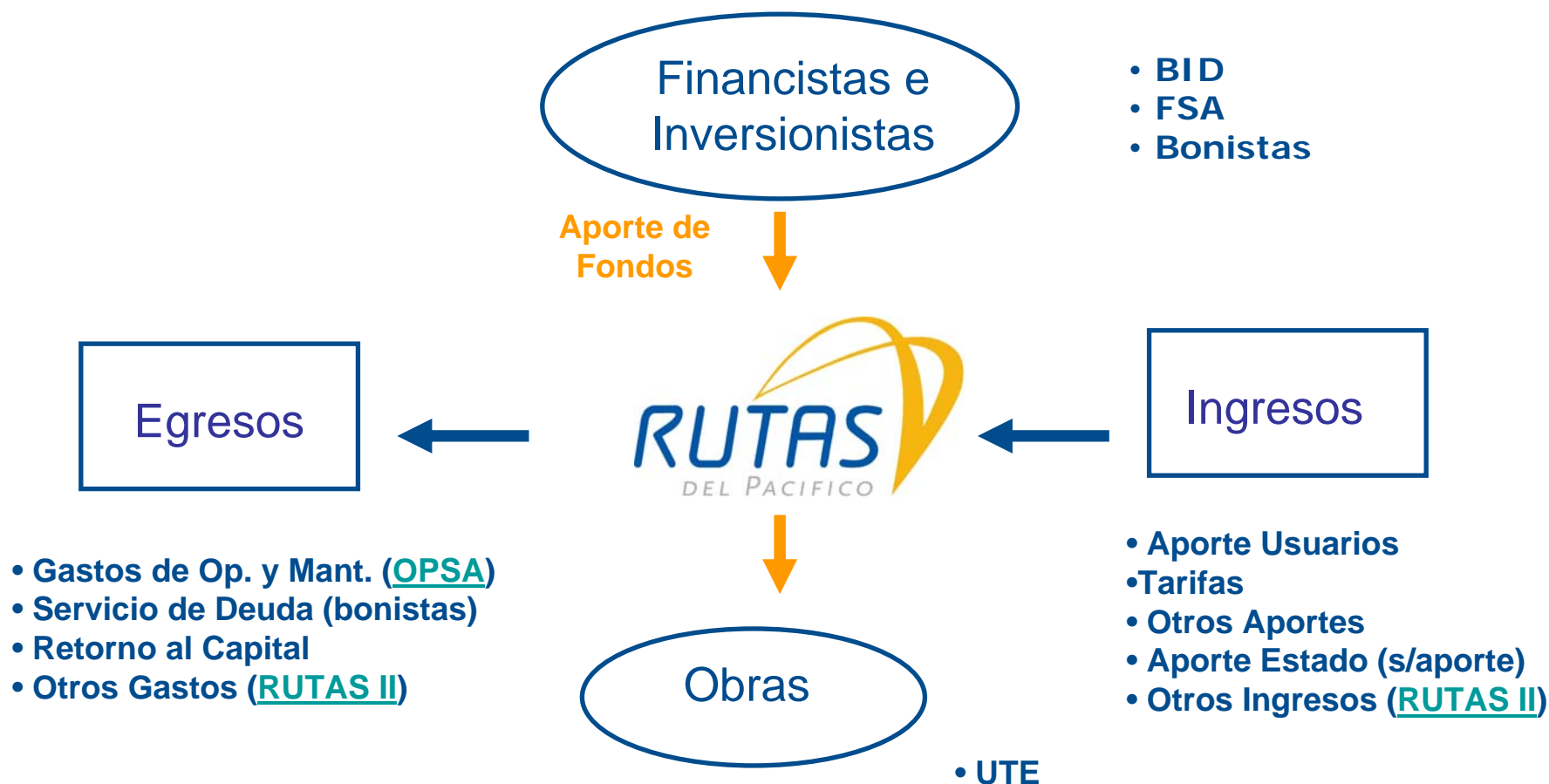
<b>Ruta 68</b>	<b>= 109 km</b>
<b>Troncal Sur</b>	<b>= 20 km</b>
<b>Ruta 60 CH</b>	<b>= 11 km</b>
<b>Total</b>	<b>= 140 km</b>

- Monto de Inversión (MUF): UF 15.350.000 (Sin gastos financieros)
- Plazo de Concesión: 300 meses o hasta que se alcancen los Ingresos Totales de la Concesión (ITC). Es la única concesión chilena con este sistema.
- Esta Ruta tiene buena disposición al pago, pues cobra peaje a sus usuarios desde hace más de 30 años.

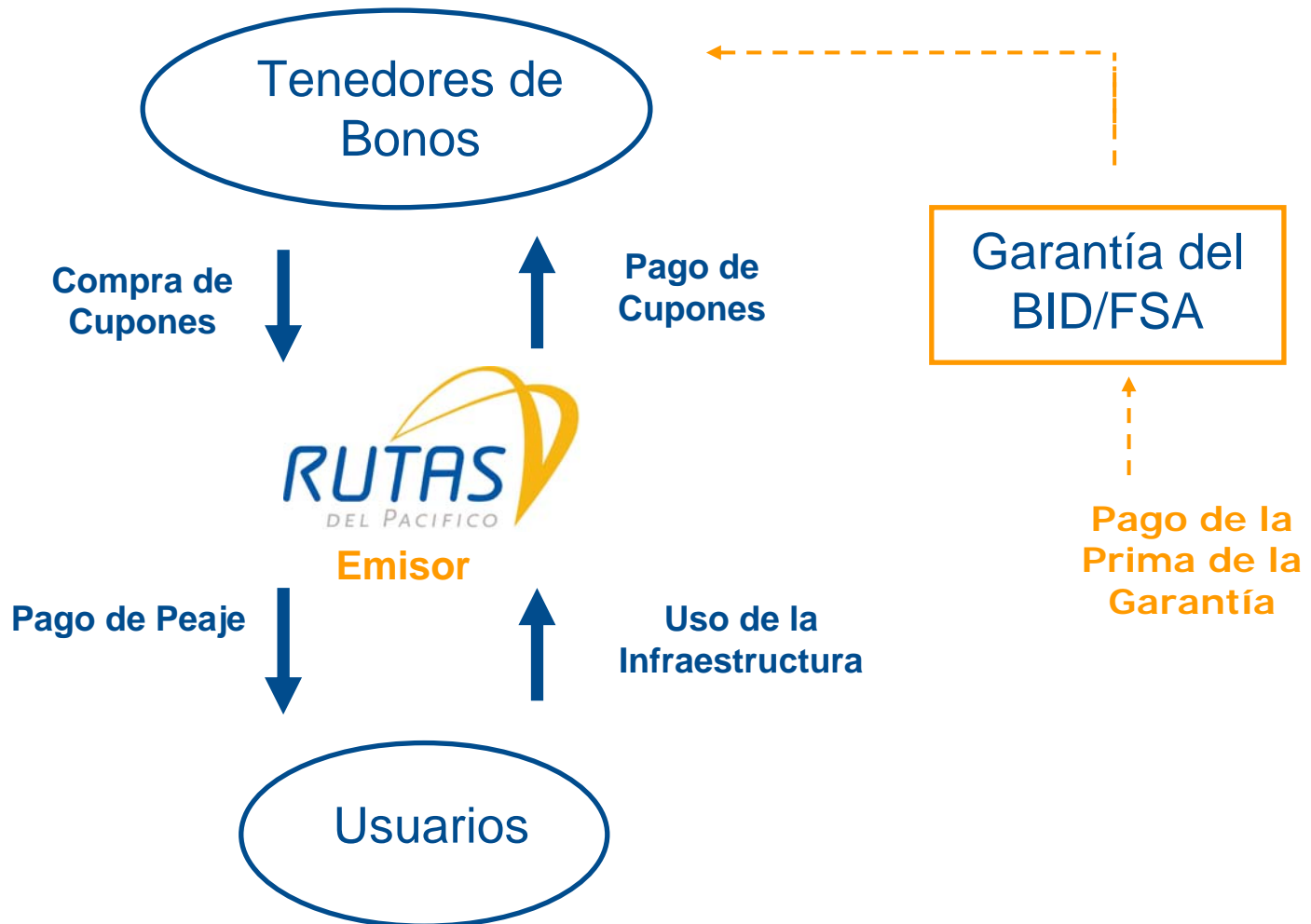
- Se constituye el año 1998 para hacerse cargo del proyecto de concesión “Interconexión vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- Socios
  - Itinere Chile 50%
  - ACS Chile 50%
- Capital: UF 3.508.000
- Características del consorcio:
  - ✓ Capacidad financiera
  - ✓ Amplia experiencia en construcción
  - ✓ Líderes mundiales en operación de autopistas
  - ✓ Elevado compromiso financiero del proyecto



El modelo de negocios persigue una correcta asignación de riesgos, con el fin de que éste sea sostenible en el tiempo.



## El modelo de financiamiento no suma nuevos riesgos al proyecto



## El modelo de financiamiento elimina riesgos de tasas, moneda y reajustabilidad

- El financiamiento de largo plazo se realizó en abril de 2002 mediante la emisión de bonos por UF 11.424.000 (aprox. €315.142.656), dividido en tres series:
  - Serie A UF 1.000.000 a 12 años, tasa anual de 5,5%
  - Serie B UF 10.423.000 a 23 años, tasa anual de 5,8%
  - Serie C UF 1.000 a 23 años, tasa anual de 5,8%
- El bono tiene dos clasificaciones locales de riesgo en categoría “AAA” producto de la póliza de seguro emitida por el BID y el coaseguramiento de FSA.
- Los bonos no son prepagables con endeudamiento, salvo prepagos obligatorios cuando los fondos disponibles exceden los del modelo.

## **A la fecha se han cumplido holgadamente los principales covenants**

- La Serie A se prepagó totalmente en el año 2006 con pagos recibidos del MOP (CC N°3).
- La serie B está en poder de aprox. 20 inversionistas institucionales, 33% Fondos de Pensiones (AFP), 62% Compañías de Seguros y 5% bancos.
- La Serie C está en poder del BID para asegurarse participar en todas las reuniones de bonistas.
- Para 2008 las cuotas de amortización totalizan UF 104.000 y los prepagos obligatorios previstos UF 200.000.
- Con fecha 12 de junio, se realizará el sorteo para el pago de un máximo de 95 bonos de las series B-1 y B-2.

## En desarrollo

- Obras de mejoramiento de seguridad vial en Vía Las Palmas.
- Proyecto de ingeniería de detalle obras de seguridad normativa

## A futuro

- Construcción de obras de seguridad normativa.
- Transformación de primeros 18 Km. de Ruta 68 en urbano
- Implementación del Sistema Televía.

# Las cifras de tráfico e ingreso están por sobre lo previsto

- Ingresos Acumulados Año 2008

Plazas	Año 2008	Modelo Financiero	Δ	Presupuesto Económico	Δ
<b>Lo Prado + Zapata</b>	589,088	466,434	26.30%	585,647	0.59%
<b>Laterales + Troncal Sur</b>	73,439	71,823	2.25%	72,382	1.46%
<b>Premio Seguridad Vial</b>	24,079	0	N/Aplica	24,307	-0.94%
<b>Total Ingresos</b>	<b>686,607</b>	<b>538,257</b>	<b>27.56%</b>	<b>682,336</b>	<b>0.63%</b>

- Tráficos Acumulados Año 2008

Plazas	Año 2008	Modelo Financiero	Δ	Presupuesto Económico	Δ
<b>Lo Prado + Zapata</b>	5,954,512	5,433,870	9.58%	5,866,842	1.49%
<b>Laterales + Troncal Sur</b>	2,633,485	2,427,945	8.47%	2,535,358	3.87%
<b>Total tráfico</b>	<b>8,587,997</b>	<b>7,861,815</b>	<b>9.24%</b>	<b>8,402,200</b>	<b>2.21%</b>

- Otras cifras

# Resultados

## Año 2007 <sup>(1)</sup>

Ventas Anuales	M\$ 31.917.930	+ 5,0%	€ 44.000.000
EBITDA	M\$ 26.648.115	+ 6,3%	€ 37.000.000
Beneficio Explotación	M\$ 15.580.897	+ 9,0%	€ 21.000.000

## Proyecciones 2008

Ventas Anuales	M\$ 33.435.142	+ 4,8%	€ 46.000.000
+ Efecto CC6	M\$ 2.248.302	-	€ 3.000.000
+ Premio Seguridad Vial	M\$ 1.292.718	-	€ 2.000.000
Ventas Anuales	M\$ 36.976.162	+15,8%	€ 51.000.000
EBITDA	M\$ 31.747.893	+19,1%	€ 44.000.000
Beneficio Explotación	M\$ 18.639.605	+19,6%	€ 26.000.000

## Resumen Ejecutivo Primer Trimestre 2008 <sup>(2)</sup>

Ventas Anuales	M\$ 10.887.311	+ 15,6%	€ 15.000.000
EBITDA	M\$ 9.593.744	+ 19,7%	€ 13.000.000
Beneficio Explotación	M\$ 6.166.088	+ 32,7%	€ 8.500.000

(1) Información Estados Financieros Auditados del 31 de diciembre de 2007. €1 = \$725,73

(2) Información Estados Financieros no auditados al 31 de marzo de 2008 (FECU)

**Pese a los buenos resultados, estamos constantemente atentos a los cambios en el entorno que inciden sobre el negocio.**

- IFRS
- Cambios en Ley de Concesiones
- Crisis Subprime
- Precio del Petróleo
- Crecimiento país



**Pese a los buenos resultados, estamos constantemente atentos a los cambios en el entorno que inciden sobre el negocio.**

- IFRS
- Cambios en Ley de Concesiones
- Crisis Subprime
- Precio del Petróleo
- Crecimiento país

**Gracias**

Rutas del  
Pacífico S.A.

60 TUNEL ZAPATA 2  
ABIERTO

ENCIENDA  
LUCES EN  
TUNEL

