

**Cierres financieros:**  
**¿Cómo vamos y en qué hemos avanzado?**



**Project finance:** la financiación de la inversión depende de las fuentes del proyecto.



**Pago por disponibilidad del servicio:** los flujos de ingreso del proyecto dependen de la terminación de las unidades funcionales, las cuales tienen por objetivo dar liquidez a los proyectos.



**La discrecionalidad del pasado se corrige:** el riesgo queda en cabeza de quien mejor pueda asumirlo.



**Restricciones:** la ley 1508/12 establece una duración del contrato de máximo 30 años, incluidas eventuales prórrogas en proyectos de APP.



En la **1°, 2° y 3° generación de concesiones viales**, los aportes de recursos públicos estaban condicionados a la entrega de cada uno de los hitos en los que estaba dividido el proyecto.



En la **4° generación de concesiones viales**, los aportes de recursos públicos están condicionados a la entrega de unidades funcionales.



Aunque los **hitos** hacían parte integral de los proyectos, **por si solos no prestaban ningún servicio a los usuarios**. Es decir, en el caso de los tramos de vía, no tenían un origen – destino.



Aunque las **unidades funcionales** son fragmentos del proyecto, prestan un servicio a los usuarios de la vía. Es decir, una vez terminadas, **el tráfico puede correr por la unidad funcional**.



A pesar de estar pagando el peaje las nuevas obras no estaban terminadas.



Con las UF los usuarios solo pagan el peaje cuando la infraestructura está disponible.

	<b>OLA 1</b>	<b>OLA 2</b>	<b>OLA 3</b>	<b>IP</b>
Proyectos	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
Unidades funcionales*	<b>42</b>	<b>48</b>	<b>4</b>	<b>47</b>
Valor de la inversión (Bn.)	<b>12,3</b>	<b>11,6</b>	<b>0,8</b>	<b>8,5</b>
Kilómetros a operar	<b>1.047</b>	<b>1.719</b>	<b>133</b>	<b>1.668</b>
Túneles	<b>8</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>16</b>
Puentes	<b>121</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>17</b>

\*/ Conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios.

Fuente: ANI & Financiera de Desarrollo Nacional.

# El programa 4G equivale a una inversión sin precedentes

Entre 2000 y 2015 la inversión total en infraestructura de transporte fue de:

**28**

billones de pesos.

Las inversiones registradas entre 2000 y 2015 equivalen anualmente a:

**1,8**

billones de pesos.

La décima empresa más grande del sector infraestructura, registró en 2015 ingresos por:

**274.000**

millones de pesos.

El Programa 4G representa inversiones entre 2016 y 2024 de:

**40**

billones de pesos.

Las inversiones programadas con la ejecución del 4G equivalen en promedio a:

**4,4**

billones de pesos por año.

El ingreso promedio año de un **proyecto grande** del Programa 4G es de:

**300.000\***

millones de pesos.

\*/ Dato promedio medido a partir del momento en que han finalizado todas las unidades funcionales.

# El Programa 4G es una inversión sin precedentes



Las inversiones del Programa 4G son 1,4 veces más grandes que el total destinado a infraestructura de transporte en los últimos 15 años.



Los flujos promedio de inversión anuales del Programa 4G son 2,5 veces mayores que los registrados en los últimos 15 años.



Cada uno de los proyectos del Programa 4G clasificaría entre las 10 empresas de infraestructura más grandes del país medidas por sus ingresos operacionales.

**¡Esta inversión tan grande necesita financiación!  
En eso consisten los cierres financieros.**

# Es la primera vez que pasan muchas cosas

Nueva ley de APP

Nuevo contrato

Pago por disponibilidad. (Afecta la liquidez del proyecto)

Obras más complejas

Financiamiento de largo plazo

Cada unidad funcional tiene un mínimo de inversión requerido.

1

**¿Qué son?**

La estrategia de financiamiento que viabiliza la ejecución del proyecto.

2

**¿Qué se analiza?**

Las fuentes y los usos del proyecto.

3

**¿Cuándo se logra?**

Cuando los usos (costos) del proyecto están totalmente respaldados por las fuentes del proyecto, no por el capital de trabajo de sus *sponsors*.

4

**¿Por qué los cierres financieros hoy, a diferencia del pasado, han cobrado tanta importancia?**

Porque en aras de lograr un incentivo que garantizara una terminación oportuna del proyecto, la Ley 1508 creó el pago por disponibilidad.



De acuerdo con los contenidos del contrato 4G, al concesionario le corresponde conseguir toda la financiación que requiera el proyecto.

A partir de la interpretación del contrato, **el cierre financiero no necesariamente se da cuando hay desembolso** de recursos de deuda: ocurre en el preciso instante en que los concesionarios presentan a la ANI las certificaciones con el respaldo de los financiadores al proyecto. **Esto es lo que es conocido como 'cierre ANI'**.

Aunque los concesionarios ya cuentan con el respaldo de un financiador, aun deben **lograr el cruce de los usos (costos) y las fuentes del proyecto**. Solo cuando esto ocurre se puede hablar de un cierre financiero en firme, del cual se derivará el correspondiente desembolso, según las necesidades del proyecto.

# Condiciones precedentes para definir los costos del proyecto

Dado que los cierres financieros dependen de tener claros los costos (usos) del proyecto, debe completarse la debida diligencia en, al menos, los siguientes aspectos:



## AMBIENTAL

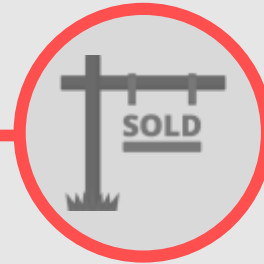
Licencias y permisos.



## TÉCNICO

Diseños  
Fase III

(Ingeniería de  
detalle)



## PREDIAL

Ruta crítica de  
predios.

Es necesario  
contar con el 40%  
de la longitud  
total de la unidad  
funcional.\*



## REDES

Aprobación del  
plan de traslado  
de redes.

\*/ Por ejemplo, si la unidad funcional tiene 100 km. de longitud, hay que contar con los predios que cubran 40 km. de longitud

## La financiación en las concesiones de 1°, 2° y 3° generación

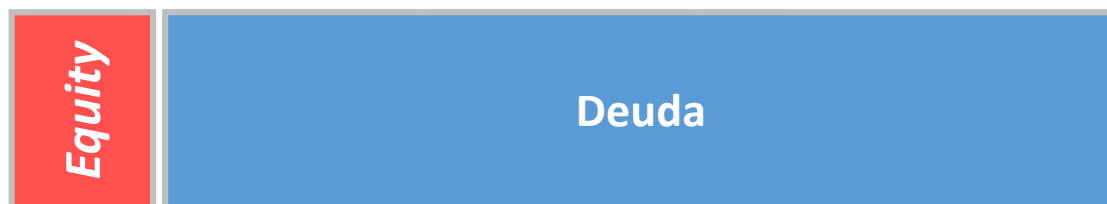
En el **año 0** del proyecto el concesionario contaba con las siguientes fuentes para financiarlo:



Los **ingresos** estaban presentes desde el primer momento como garantía de pago de la deuda y como fuente de financiación.

## La financiación en las concesiones de 4° generación

En el **año 0** del proyecto el concesionario cuenta con las siguientes fuentes para financiarlo:



El cambio se debe a la introducción del pago por disponibilidad.

**No hay ingresos.** La garantía del repago de la deuda se hace sobre la base de flujos futuros. La deuda debe cubrir las necesidades de liquidez del proyecto.

# ¿Cómo vamos en materia de cierres financieros?

	OLA 1	OLA 2	OLA 3	IP
Proyectos	9	9	1	8
'Cierres ANI'	8	1	0	1
Cierres definitivos	5	0	0	0

A la fecha, la financiación en firme asciende a más de 8 billones de pesos, equivalente al 23% de las necesidades de financiación de todo el Programa 4G.



Pacífico 3

| La Pintada – La Virginia



Autopista Costera

| Cartagena - Barranquilla



Pacífico 1

| Ancón Sur – Bolombolo



Perimetral Oriente

| Briceño - Cáqueza



Conexión Norte

| Remedios - Caucasia

## 1. Tamaño del programa

- La simultaneidad de los proyectos 4G más las iniciativas privadas han generado dificultades y demoras en los procesos de financiación.
- Los financiadores se enfrentan a una disyuntiva:
  - La demanda de recursos de 4G impondría limitaciones a la financiación de proyectos urbanos. (Ej: Metro de Bogotá?)
- Las dificultades de liquidez que enfrenta el mercado, como consecuencia de la situación económica, limitan la capacidad de comprometer recursos de largo plazo.
- El Programa 4G está llevando al límite a algunos *sponsors*.
  - En algún momento podrían necesitarse nuevos actores para la consecución del *equity*: inversionistas o fondos de capital.

## 2. Requerimientos de los financiadores

- Exigencia de garantías que soporten el *equity*, las contingencias y el cumplimiento de los EPC (Ejecutor de la ingeniería y construcción del proyecto.)
- Los requisitos están basados en que se termine todo el proyecto y no cada una de las unidades funcionales. Por ejemplo:
  - Exigencias del licenciamiento ambiental completo de los proyectos.
  - Exigencia de la ruta crítica de adquisición del 100% de los predios.

## 3. Riesgos

- Inquietud por parte de los financiadores sobre la capacidad del Gobierno para responder por la materialización de los riesgos compartidos en el contrato.
- En algunos casos, incertidumbre en los tráficos esperados y las tarifas de peaje.
- Incertidumbre sobre la disponibilidad de insumos, recursos y materiales.

# ¿Qué hacer frente a esta problemática?

El objetivo debe ser que las obras estén totalmente financiadas lo más pronto posible.

Para ello se requiere:

1

Que los financiadores replanteen los requisitos a la luz de las necesidades de liquidez de los concesionarios.

2

Ampliar la oferta de productos de garantías para que el concesionario las presente ante los financiadores, con el propósito de contrarrestar la falta de liquidez.

3

Generar otros productos financieros orientados a apalancar la liquidez de corto plazo de los proyectos.

A estas tres consideraciones se le debe sumar el hecho de que:



Limitación de capacidad de exposición del S. Financiero



Inversión sin precedentes



Riesgo de terminación

## El gran desafío: Es el momento de la gestión contractual

- Todos los actores deben entender y gestionar el contrato de APP como una asociación y no como un negocio de contrapartes.



ANI



Concesionario



Financiadores



Proveedores



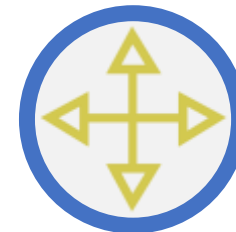
EPCISTAS



Interventores



Aseguradores



Autoridades  
Nacionales y locales



- Los financiadores deberán moderar y balancear sus exigencias con las obligaciones previstas en el contrato.
- Se necesita fortalecer el mercado de garantías y de líneas de liquidez, para facilitar la consecución de los cierres financieros y las necesidades de financiamiento de corto plazo.
- Es fundamental que la ANI enfoque la gestión contractual hacia la terminación de cada una de las unidades funcionales que componen los proyectos.

Esta sería una señal de confianza para los financiadores y la mejor forma de aunar esfuerzos para garantizar que los flujos de ingreso entren a tiempo a la caja del proyecto.

## ▪ **¿Cómo van los cierres financieros?**

Podrían ir mejor. Para ello se hace necesario resolver los asuntos de financiación atrás mencionados, para que los proyectos 4G puedan continuar ejecutando el plan de obras cabalmente.

## ▪ **¿Dónde hemos avanzado?**

Hoy contamos con una mejor institucionalidad para la ejecución de proyectos por APP.

La introducción del pago por disponibilidad implica desafíos importantes en materia de financiación, pero es un paso en la dirección correcta hacia la consolidación de un sector de infraestructura más robusto.

**No olvidemos que 4G es una inversión sin precedentes en términos de tamaño y complejidad, sumado a que es la primera vez que pasan muchas cosas. Tanto los financiadores, como los concesionarios y el Gobierno se han visto obligados a resolver algunos desafíos sobre la marcha, y eso, obviamente, se ha tomado su tiempo.**

## **Contáctenos:**

[cci@infraestructura.org.co](mailto:cci@infraestructura.org.co)

[www.infraestructura.org.co](http://www.infraestructura.org.co)

**Síguenos:** @camaradelainfra

