

# La experiencia de Ferrovial en las autopistas chilenas

**Diego Marín**

**Director de Proyectos, Estudios y Análisis de Mercados**

**Madrid, 28 de octubre de 2009**

**ferrovial**



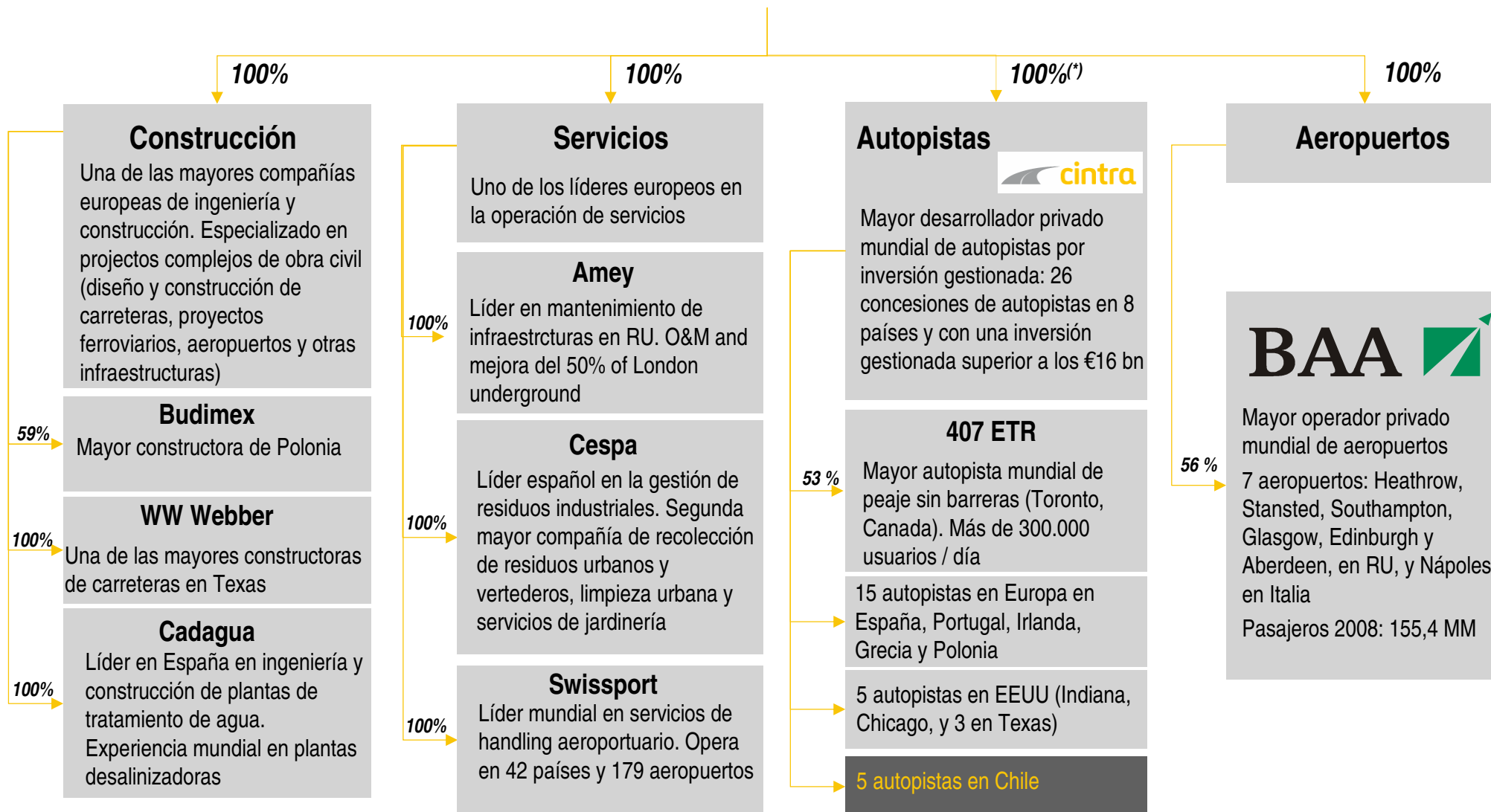
## Ferrovial es uno de los líderes mundiales en el desarrollo privado de infraestructuras de transporte y servicios

### Ranking de desarrolladores de infraestructuras por capital invertido (en MM de \$ - a oct/08)<sup>1)</sup>

<b>Ferrovial-Cintra</b>	<b>\$68.200</b>
Macquarie (Australia)	\$47.100
ACS (Iridium Concesiones)	\$33.000
Vinci-Cofiroute (Francia)	\$24.140
Hochtief (Francia)	\$22.320
Sacyr (Itinere) <sup>2)</sup>	\$19.770
Abertis	\$19.100
Bouygues (Francia)	\$13.500
OHL	\$13.100
Global Via (FCC-Caja Madrid)	\$12.550

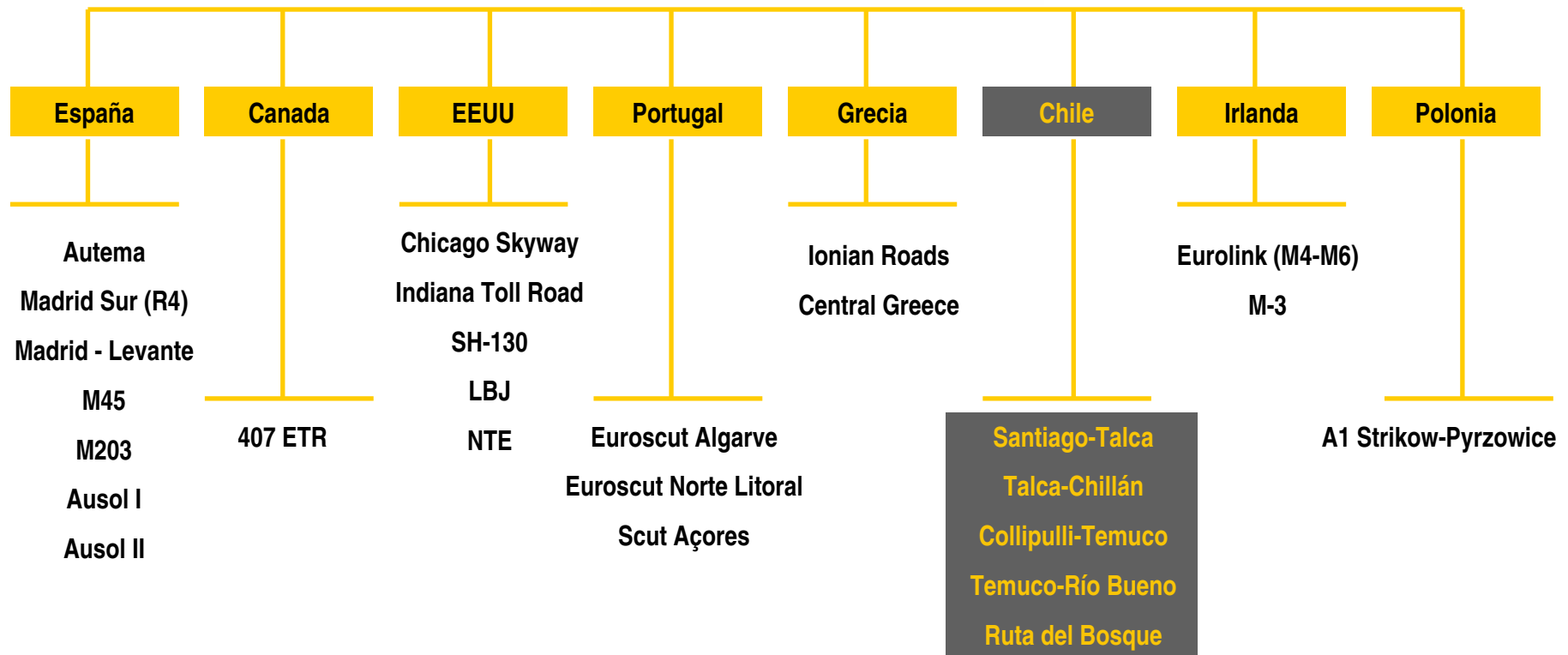
1) Valor agregado de los proyectos (deuda y capital) en los que ha estado involucrada una compañía entre 1985 y 2008 ; 2) No refleja la venta de Itinere a Citi Infrastructure

## ferrovial

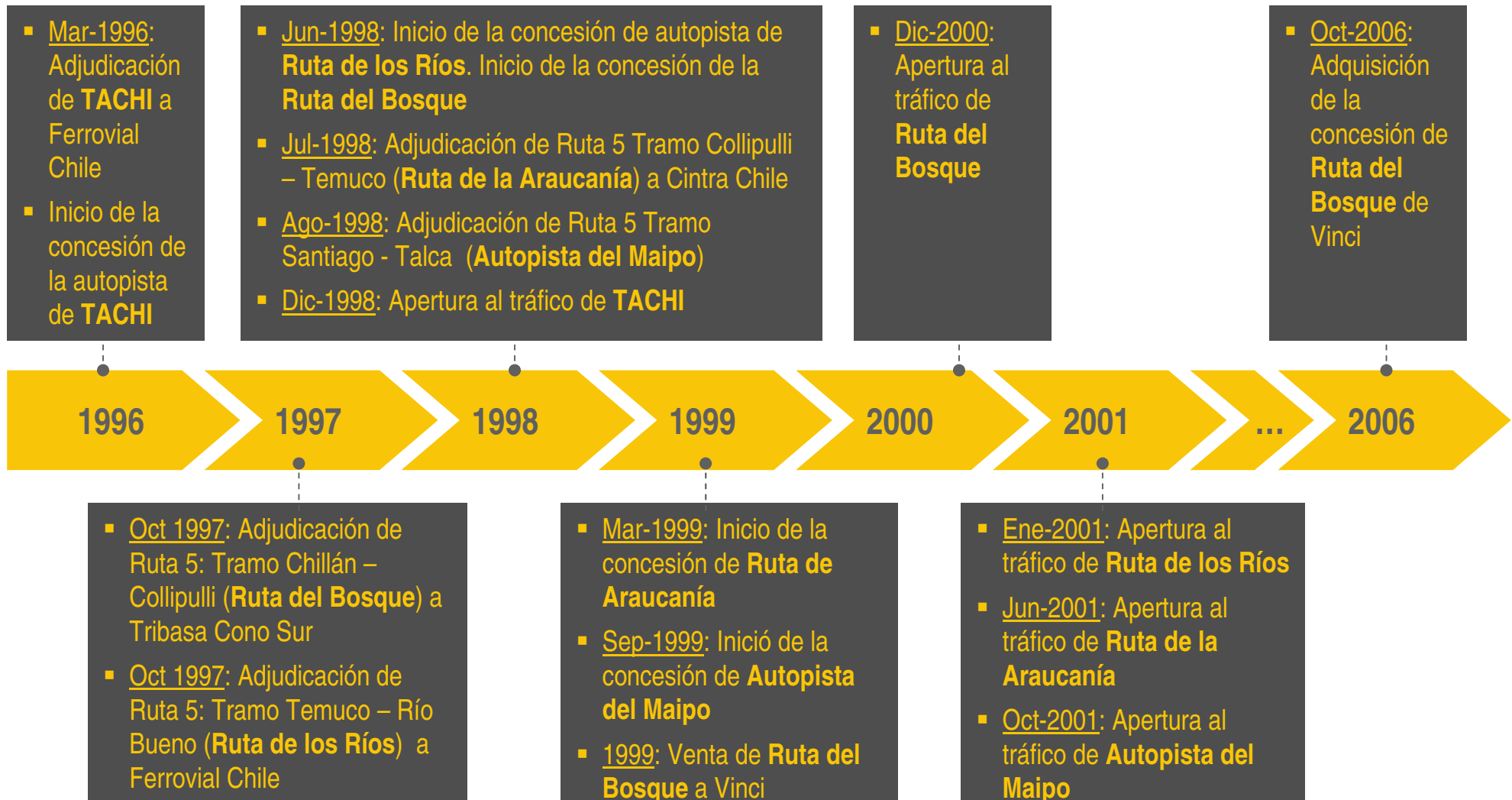


(\*) Tras fusión Ferrovial-Cintra

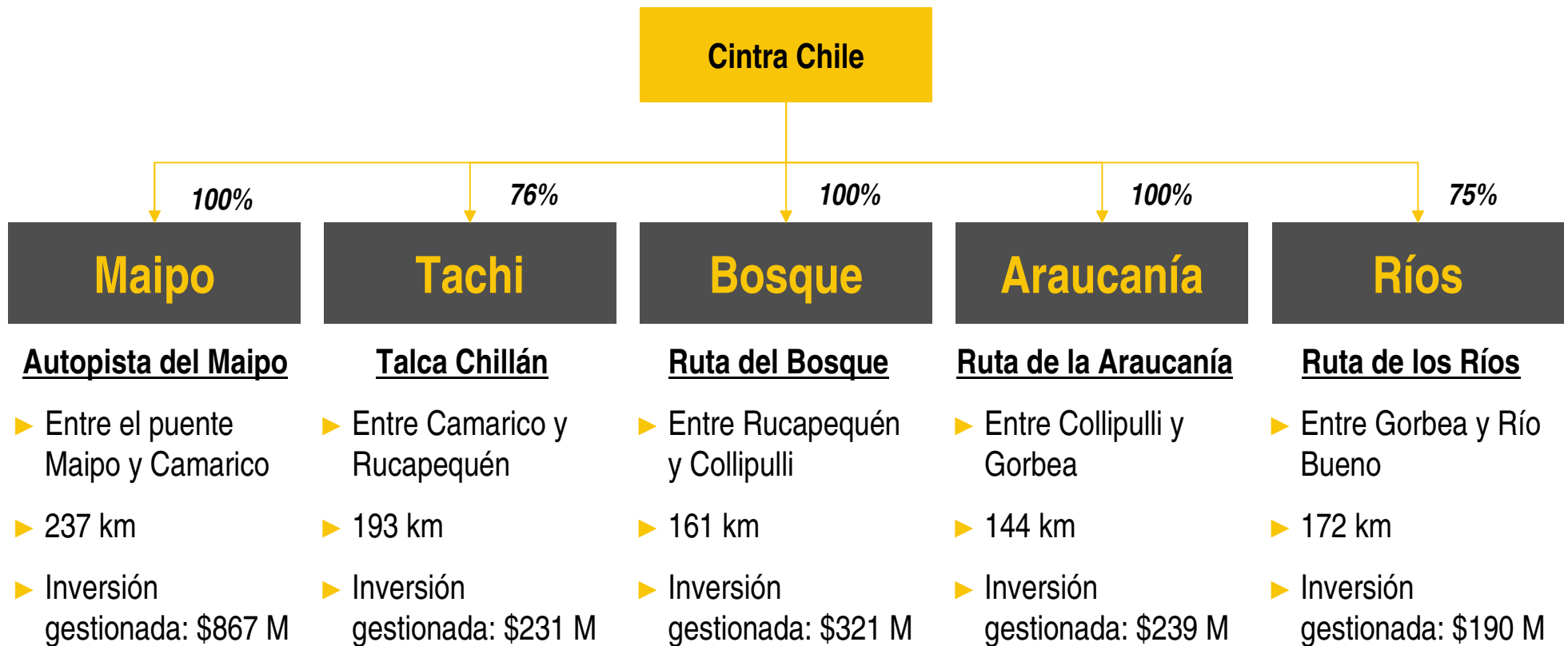
## Ferrovial, a través de Cintra, gestiona 26 concesiones de autopistas en 8 países



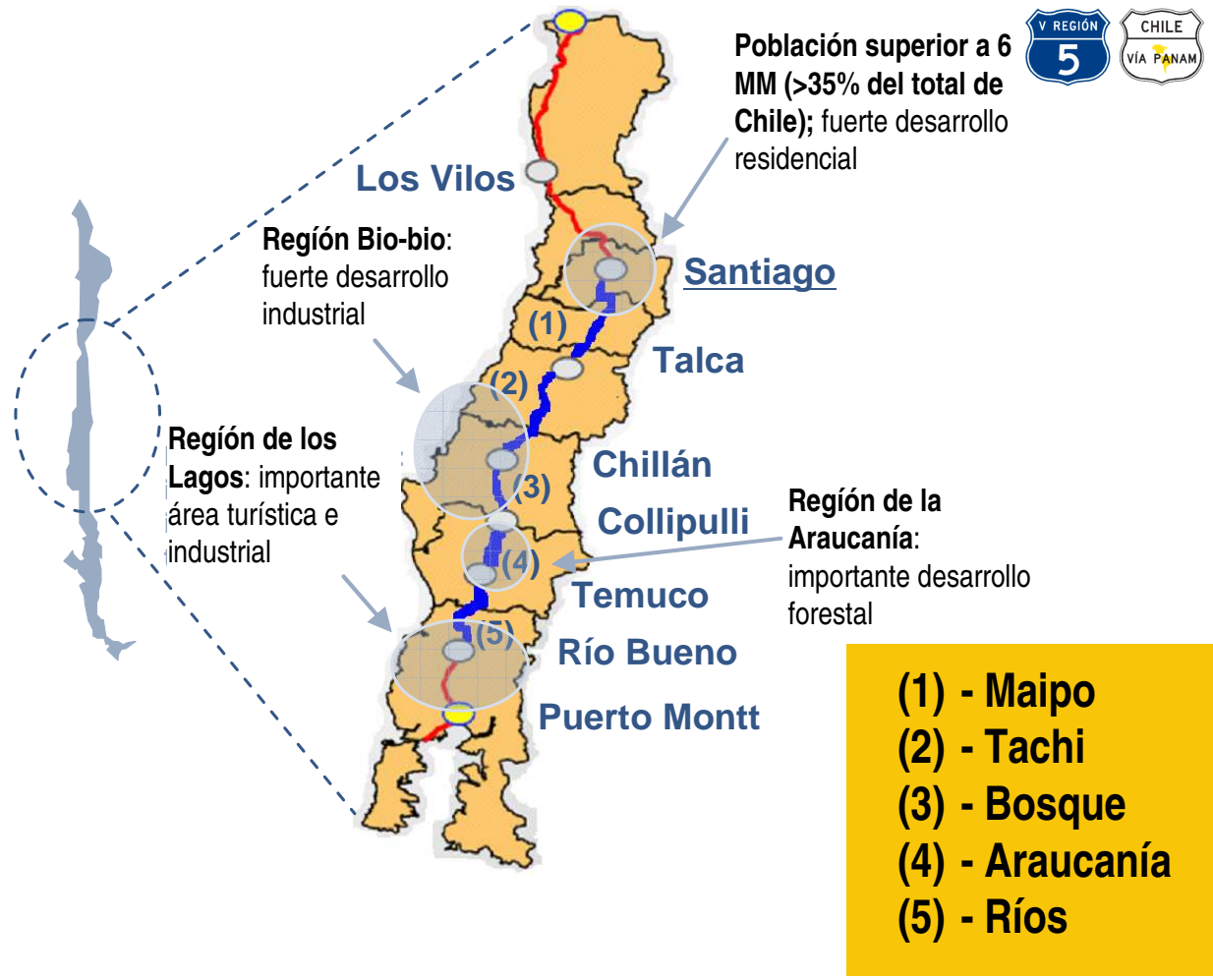
## Cintra inicia su actividad de autopistas en Chile en el año 1996 con la concesión del tramo Talca – Chillán de la Ruta 5



**Cintra gestiona cinco concesiones de autopistas que corren consecutivas a lo largo de la Ruta 5 sur, representando un total de 907 kms y más de \$1.700 millones de inversión**



# Las concesiones de Cintra en Chile tienen la mayor masa crítica e importancia estratégica del país



- ▶ 28,9% del EBITDA de todas las Concesiones Viales (Sep 08)
- ▶ 27,2% de los Ingresos de todas las Concesiones Viales (Sep 08)
- ▶ 30,6% de la Inversión de todas las Concesiones Viales (Sep 08)
- ▶ 33,8% de los Kms concesionados en Chile
- ▶ 61,6% de los Kms concesionados del total de la Ruta 5
- ▶ 87,6% de los Kms concesionados de la Ruta 5 Sur

## Chile cuenta con un sistema concesional regulado, conocido y probado

- El marco legal que regula el Sistema de Concesiones de Obras Públicas se contiene básicamente en la **Ley de Concesiones** (DFL MOP N° 164, de 1991, cuyo texto actual fija el DS MOP N° 900, de 1996)

### Principales características

- 1 Regula una adecuada distribución del riesgo** durante la construcción y explotación de la concesión (**MDI, IMG**, subvenciones). Por ejemplo, en general buena parte del riesgo de demanda lo ha asumido el Estado a través del IMG
- 2 Regula la modificación del contrato de concesión por mutuo acuerdo (**Convenios Complementarios**) o por orden de la autoridad**
- 3 Prenda de Concesión de Obra Pública** - otorga garantía a los acreedores
- 4 Reconoce la teoría de la imprevisión:** acoge el derecho del concesionario para solicitar la revisión del contrato por causas sobrevinientes (**fuerza mayor**)
- 5 Limita las causales de terminación del contrato de concesión**
- 6 Sistema eficiente de solución de controversias a través de la **Comisión Conciliadora y Arbitral****



## El MOP chileno ha utilizado varios mecanismos para mitigar el riesgo de los proyectos y hacerlos más atractivos para el sector privado



- ▶ Inversión por proyecto minimizada (mejora de carreteras existentes, no estándares europeos)
- ▶ No existen rutas alternativas, pero se fijan tarifas de peaje máximas
- ▶ Tramos con mayor tráfico subvencionan los tramos con menor tráfico: criterios de oferta de maximización de pago al Estado o de minimización de subvención
- ▶ Nivel de ingresos mínimos garantizados (opcional), con un reparto de ingresos con el Estado (50/50) si se superan unos límites de ingresos
- ▶ Para el proyecto más grande (Maipo, inversión: >\$800 M), cobertura de tipo de cambio: collar de +/- 10% a 23 años, a cambio del pago de una prima

- ▶ **Resultado: todo el programa desarrollado y financiado con éxito, y con unas tasas de retorno reales del capital del 9%**
- ▶ **Sin coste para el Gobierno, 100% pago por usuario, garantía de ingresos mínimos no utilizada, cobertura tipo de cambio nunca resultó en pagos por Gobierno**

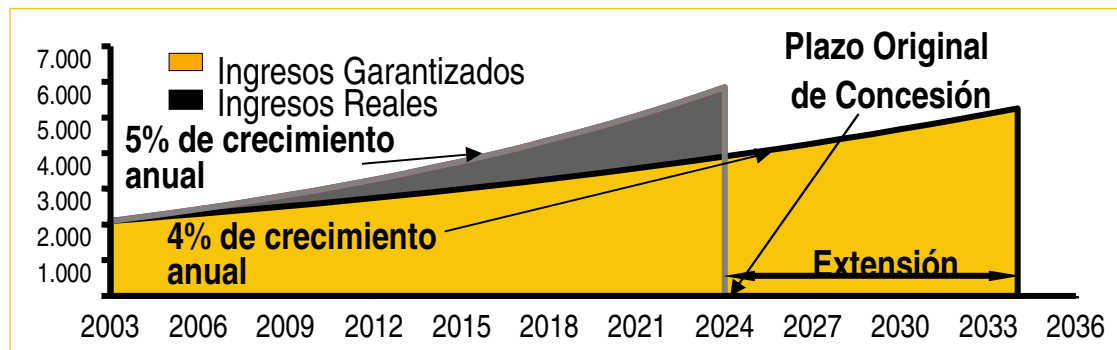
## El MDI reduce la volatilidad de los retornos del proyecto

### ¿Cómo surgió?

- ▶ A partir de año 2000, lento crecimiento económico: impacto severo en tráfico
- ▶ Interés del Gobierno en construir infraestructuras adicionales
- ▶ Tras negociaciones, en 2003, Gobierno ofrece MDI: permite cambiar las concesiones a sistema de vida variable

### ¿Cómo funciona?

- ▶ A la concesionaria se le garantiza un VAN agregado de una futura curva de ingresos igual a los ingresos reales del 2002 creciendo al 4-5% anual por el período de concesión original
  - Tasa de descuento del 9,5% real
- ▶ El período de concesión termina cuando el VAN acumulado de los ingresos se iguala con el VAN garantizado
  - Extensión al período original si los ingresos son menores que lo esperado, o acortamiento si son mejores
  - El Gobierno puede subir la tarifa si hay extensión
  - Concesionaria paga un fee del 2-8% del VAN garantizado (dependiendo del crecimiento de ingresos que elija)



- ▶ Gracias a un marco jurídico estable y a un conjunto de herramientas de mitigación de riesgos de los proyectos eficaces, Chile ha desarrollado hasta la fecha un exitoso programa de concesiones de autopistas
- ▶ Principales factores de éxito:
  - Proyectos con importe de inversión no demasiado elevado: facilita la financiación
  - Esquema de coste cero: proyectos “buenos” financian proyectos “malos”
  - Coberturas de cambio para proyectos de inversión elevada: fundamental en países con mercados financieros no muy desarrollados
  - Ingresos mínimos garantizado: mitiga el riesgo de tráfico y da estabilidad al retorno
  - Sistema de vida de concesión variable: da mayor estabilidad al proyecto, limita el upside, pero también el downside
- ▶ **Chile ha sido capaz así de atraer financiación extranjera para construir sus infraestructuras**