

Sobretasa de la gasolina

Fuente de financiación de la deuda del Metro en riesgo.

Contenido

- Costo del proyecto.
- Ley de metros 86/89 y Ley 310/96.
- Reestructuración de la deuda y Acuerdo de Pago
- Fuentes de financiación de la deuda de construcción del Metro
 - Históricos.
 - Proyecciones.
- Conclusiones.

Contenido

- Costo del proyecto.
- Ley de metros 86/89 y Ley 310.
- Reestructuración de la deuda y Acuerdo de Pago
- Fuentes de financiación de la deuda de construcción del Metro
 - Históricos.
 - Proyecciones.
- Conclusiones.

Costo del proyecto.

CONCEPTO	VALOR		VARIACIÓN	
	INICIAL	FINAL	USD	%
CONTRATO DE OBRA				
Precios Básicos	745	771	25	3%
Reajustes	151	472	321	212%
Impuestos Nacinalización	0	52	52	NA
TOTAL	897	1.294	398	44%
INVERSION LOCAL				
Interventorias	25	70	45	178%
Compra de Tierras	65	74	9	14%
Pasajismo, funcio/mto, otros	11	18	7	70%
TOTAL	101	162	62	61%
TOTAL PROYECTO	997	1.457	459	46%
Mills USD 2008				
EJECUCIÓN (años)	5	12	7	140%

El CONPES autorizó un endeudamiento inicial de USD 636 millones para comenzar la obra.

Costo del proyecto.

FINANCIEROS DURANTE OBRA				
Banca Externa	338	1.243	905	267%
Nación (sustitución de deuda)	0	192	192	NA
TOTAL	338	1.435	1.097	324%

PROYECTO + FINANCIEROS	1.336	2.892	1.556	117%
-------------------------------	--------------	--------------	--------------	-------------

Mills USD 2008

EJECUCIÓN (años)	5	12	7	140%
-------------------------	----------	-----------	----------	-------------

El servicio de la deuda durante la construcción se estimaba en USD 338 millones y se terminó pagando USD 1.435 debido a los 7 años adicionales de la obra.

Debido a los vencimientos del período de gracia para el capital, las amortizaciones y los costos financieros.

Por cada dólar de inversión en obra se pagaron USD 0,99 por costos financieros.

Costo por kilómetro

CONCEPTO	VALOR / Km		VARIACIÓN	
	INICIAL	FINAL	USD	%
Contrato de Obra	28,0	40,5	12,4	44%
Inversión Local	3,2	5,1	1,9	NA
TOTAL	31,2	45,5	14,4	46%

Alineamiento Vertical	Costo por KM	Relación con el KM + económico
A Nivel	18 -- 36	1,0
Viaducto	36 -- 91	2 -- 2,5
Subterráneo	73 -- 218	4 -- 6

Comparativo Costos

Ciudad	Región	Nación
Pereira	51	100
Medellín (MT)	956	1.861
Medellín (BRT)	160	251
Bucaramanga	132	309
Barranquilla	109	255
Cartagena	70	142
Cali	216	505
Bogotá	1.038	2.016

Ciudad	Mills USD /KM
Pereira	9,3
Medellín (MT)	42,5
Medellín (BRT)	32,9
Bucaramanga	49,6
Barranquilla	27,6
Cartagena	14,0
Cali	18,6
Bogotá	36,4

Fuente: Informe Política Anticíclica del Gobierno Nacional. Noviembre 2009. Documentos CONPES.

Contenido

- Costo del proyecto.
- Ley de metros 86/89 y Ley 310/96.
- Reestructuración de la deuda y Acuerdo de Pago
- Fuentes de financiación de la deuda de construcción del Metro
 - Históricos.
 - Proyecciones.
- Conclusiones.

Ley 86 de 1989

- En el año de 1989 se firmó la Ley 86 por la cual se dictaban normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveían los recursos para su financiamiento.
- Esta Ley no comprometía ningún esfuerzo financiero para la Nación, su participación estaba limitada únicamente a dar el aval a los proyectos y a su forma de financiación.
- La Nación consideró necesario como condición previa para avalar los créditos faltantes que requería el Metro de Medellín, que el Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín garantizaran el pago de al menos USD 650 millones del costo inicial del proyecto.
- En esta Ley quedaron plasmados algunos artículos referentes a la financiación del Metro de Medellín. Se estableció a partir de enero de 1990, una sobretasa a la gasolina motor del 10% sobre el precio de venta. Debía decretarse una valorización equivalente a USD 164 millones de dólares constantes de 1992, estimativo que excluía los estratos 1, 2 y 3. Adicionalmente, debían pignorarse las rentas que fueran necesarias para cubrir el valor presente del costo inicial del proyecto.

Ley 310 de 1996

Se creó con el fin de darle una viabilidad a la construcción de los sistemas de transporte masivo en el país y para modificar la Ley 86 de 1989.

Los artículos más relevantes para el Metro de Medellín son:

Artículo 2:

“ La Nación y sus entidades descentralizadas por servicio cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto...”

Artículo 5:

“Las entidades territoriales participantes en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Medellín y el Valle de Aburrá, deberán pignorar rentas que garantizarán por lo menos de un sesenta por ciento (60%) del valor presente del servicio de la deuda de todos los créditos que se hayan contraído o se encuentren contratados o que están o estuvieron garantizados o avalados por la Nación, para la financiación de este sistema, cualquiera sea el estado de amortización en que se encuentren. El cuarenta por ciento (40%) restante queda a cargo de la Nación.”

Contenido

- Costo del proyecto.
- Ley de metros 86/89 y Ley 310/96.
- **Reestructuración de la deuda y Acuerdo de Pago**
- Fuentes de financiación de la deuda de construcción del Metro
 - Históricos.
 - Proyecciones.
- Conclusiones.

VALOR DE LA DEUDA Y PARTICIPACIONES

Establecidos los VP de la deuda pagada y de la deuda por pagar con corte a mayo 21 de 2004 (fecha de la firma del acuerdo), los valores correspondientes al Metro y a la Nación son los siguientes:

CONCEPTO	VALOR	REGIÓN	NACIÓN
Porcentaje de Deuda	100%	60%	40%
Deuda Pagada	3.911	2.347	1.565
Deuda por Pagar	742	445	297
TOTAL	4.653	2.792	1.861
PAGOS		682	3.230
POR PAGAR		2.110	-1.369

De los USD 4.653 millones equivalentes del servicio de la deuda, la Nación se hace cargo del 40% que corresponden a USD 1.861 millones.

Resumen del acuerdo

- La deuda reestructurada continua en cabeza del Metro (se continua registrando en sus balances) y el Municipio y Departamento se comprometen a atender su pago.
- El Metro reconoce como obligación a su cargo las siguientes deudas:
 - La Deuda Pagada por la Nación que es aquella deuda que el Metro le debe a la Nación por los pagos hechos por ésta a la banca externa hasta la fecha.
 - La Deuda Por Pagar que corresponde a la deuda vigente con la banca externa, más el crédito que la Nación le otorgó al Metro a través de la dirección del presupuesto nal.
- Las rentas utilizadas por la Región para el pago son:
 - Una sobretasa del 10% sobre el consumo de gasolina corriente y extra en el Valle de Aburra.
 - El 40% del total del recaudo del impuesto al tabaco y cigarrillo en Antioquia.
- La Deuda Pagada por la Nación se convierte a pesos a la tasa de cambio de la fecha de la firma (21 de mayo).
- La tasa de interés de la deuda externa sigue siendo la firmada en los contratos de crédito. La tasa de interés para la Deuda Pagada por la Nación es del 5% efectiva anual con capitalización trimestral de intereses.

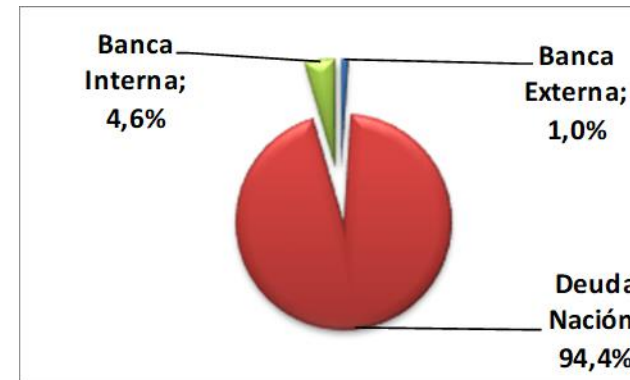
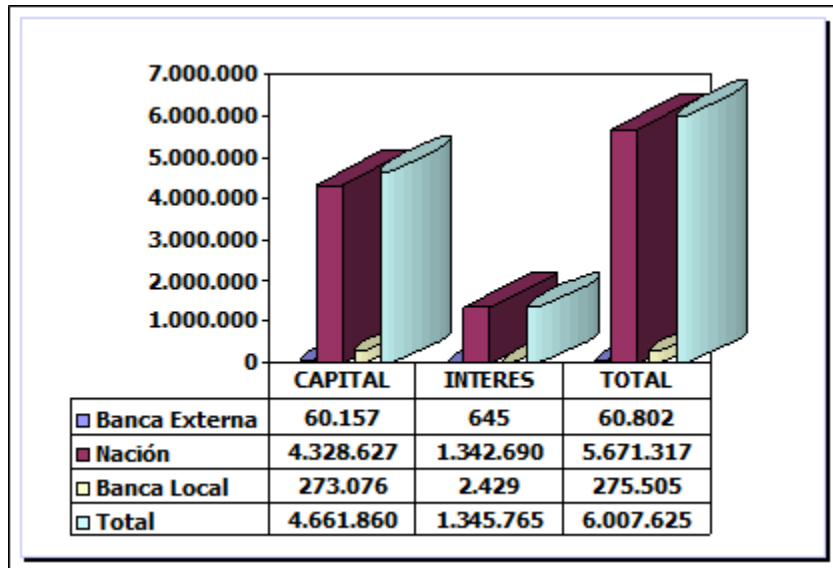
Resumen del acuerdo

- Los ingresos recaudados mensualmente y aplicados trimestralmente por la Nación se distribuyen así:
 - A la “Deuda por Pagar” (convertida a pesos).
 - A la “Deuda Pagada por la Nación”, primero a intereses y luego al capital.
- Cuando se atiende la “Deuda por Pagar” y las rentas no son suficientes, los saldos que queden por pagar se acumulan en pesos en la denominada “Deuda Pagada por la Nación”, para ser cancelados posteriormente bajo las condiciones pactadas.
- El acuerdo firmado sustituye los acuerdos de pago anteriores y los contratos relativos a las rentas pignoradas celebrados con anterioridad.

MECANISMO DE COMPENSACIÓN.

- Si se presenta un faltante (déficit) trimestral entre lo recaudado y lo presupuestado, se consultarán los saldos acumulados mencionados en el punto anterior. Cuando el acumulado presupuestal sea mayor que el acumulado recaudado, la diferencia resultante deberá ser cubierta por la respectiva entidad territorial en los términos señalados en la cláusula sexta.
- Una vez sea cubierta la anterior diferencia con rentas de la respectiva entidad territorial, distintas a las RENTAS PIGNORADAS, el ingreso deberá registrarse dentro de un plazo 60 días. En caso de existir incumplimiento en el pago del faltante mencionado en el punto anterior, además de generar los intereses de mora establecidos, se suspenderá inmediatamente y en forma definitiva el presente mecanismo, relacionado con el cubrimiento de los faltantes de ingresos mínimos con excesos de ingresos generados en trimestres anteriores.

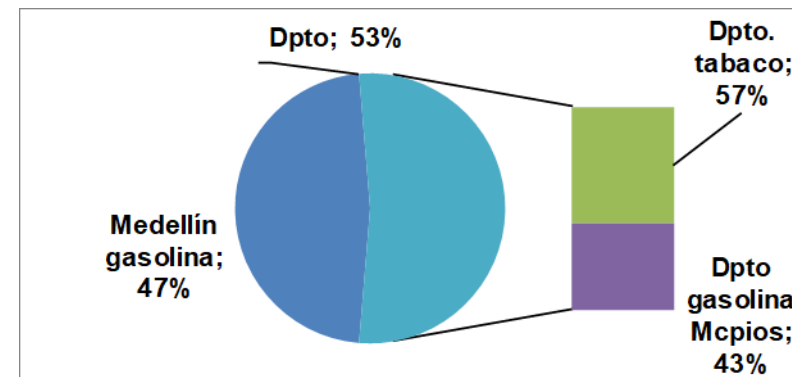
Estado de la deuda Metro (feb-2019)



El compromiso de pago acordado con la Nación fue de COP \$1.230.013 mill, lo que representó un mayor pago por COP \$360.963 mill.

El cumplimiento del acuerdo de pago ha sido del 129%.

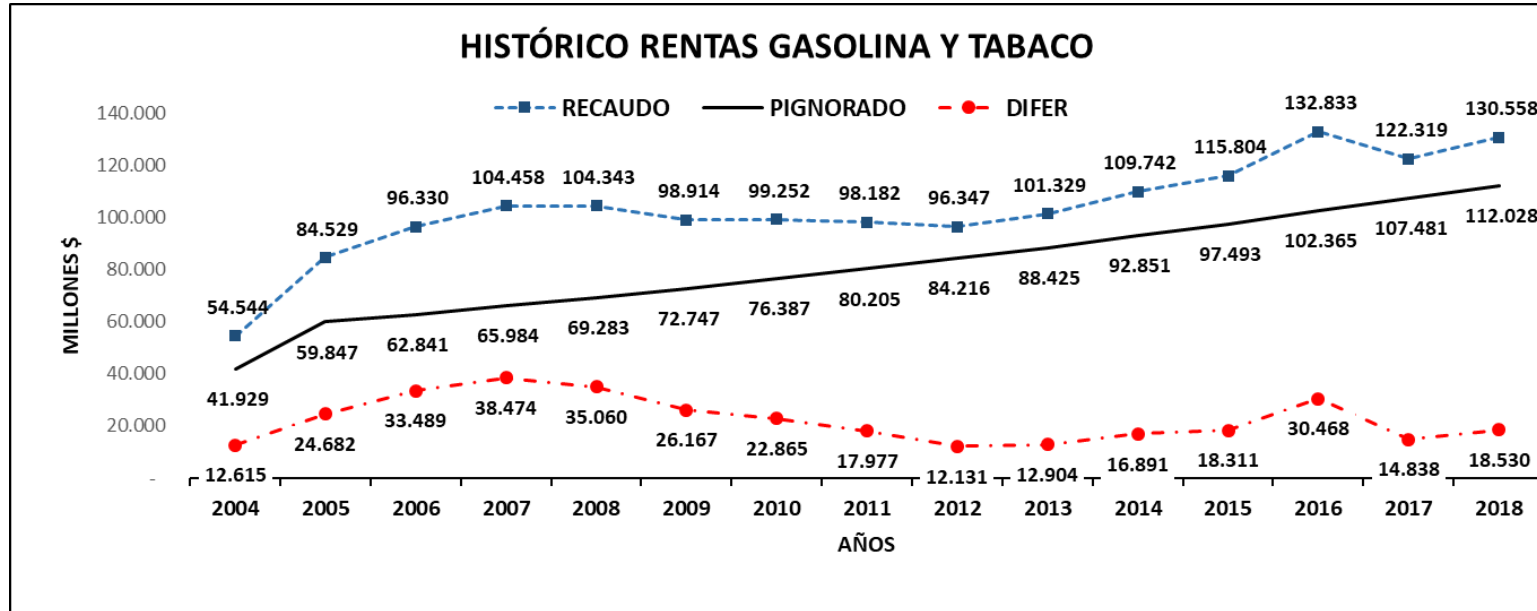
Los pagos que han hecho la Región y el Metro a la Nación han sido en USD equivalentes 1.274 mill, antes de la firma del Acuerdo USD 514 y después de la firma del Acuerdo USD 760



Contenido

- Costo del proyecto.
- Ley de metros 86/89 y Ley 310/96.
- Reestructuración de la deuda y Acuerdo de Pago
- Fuentes de financiación de la deuda de construcción del Metro
 - Históricos.
 - Proyecciones.
- Conclusiones.

Recursos históricos por rentas.

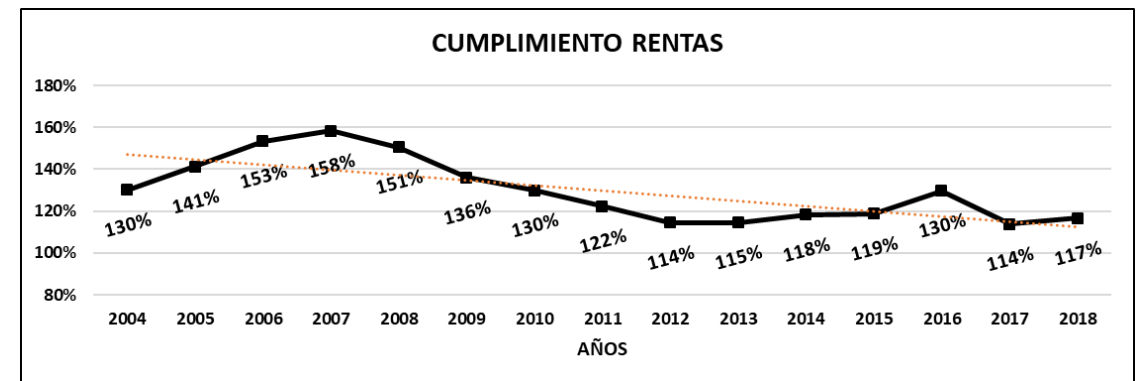


El total de las rentas desde 2004 hasta 2018 en millones de pesos corrientes ha sido:

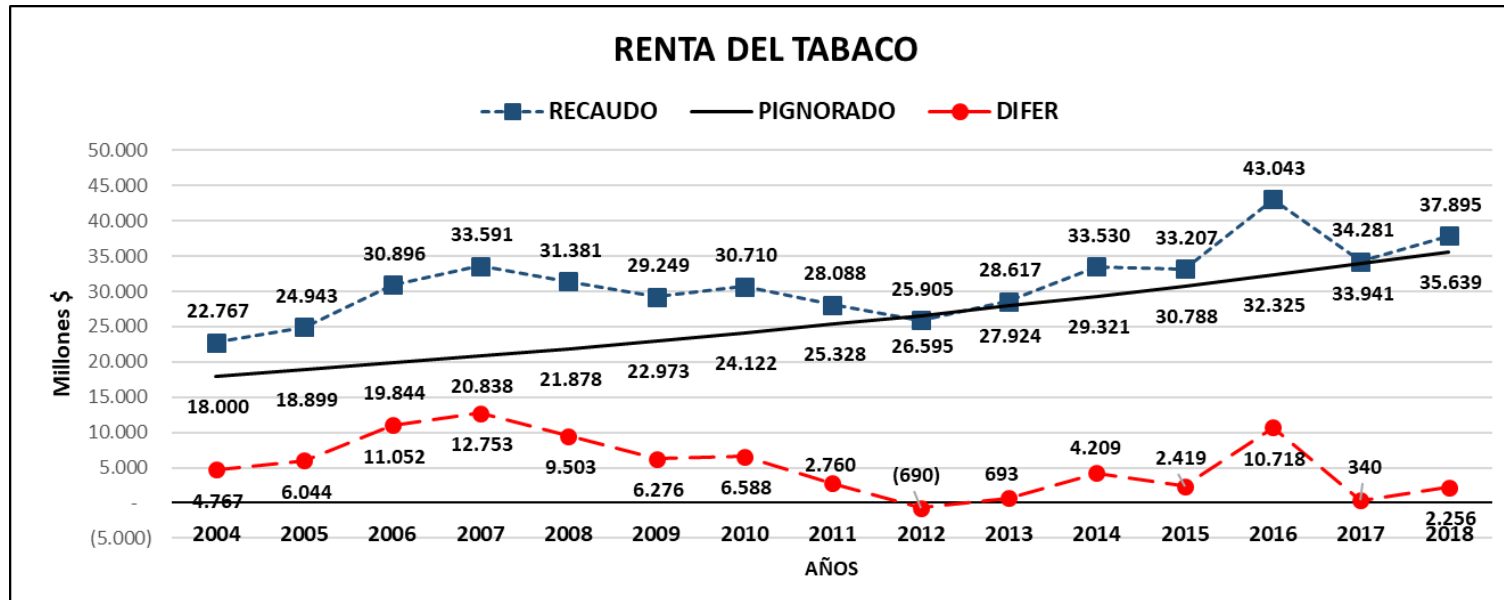
- Recaudo \$1.549.483
- Pignorado \$1.214.089
- Mayor pago \$335.401

Histórico	Pignoración		
	Pignoración	Recaudo	Recaudo
Gasolina	68,0%	69,8%	
Medellin			68,0%
Otros Mpios			32,0%
Tabaco	32,0%	30,2%	

Desde el 2004 hasta el corte de diciembre de 2017 se ha venido presentado un sobrepago del Acuerdo (diferencia entre los flujos pignorados y los recaudos reales de las dos rentas) equivalente a un promedio histórico de sobre ejecución del 130%. En los años 2017 y 2018 se presentó una disminución en el porcentaje anual respecto a los demás años al situarse en un 114% y 117% respectivamente, debido al ajuste hecho por el Departamento a la renta del tabaco por mayores consignaciones en periodos anteriores.

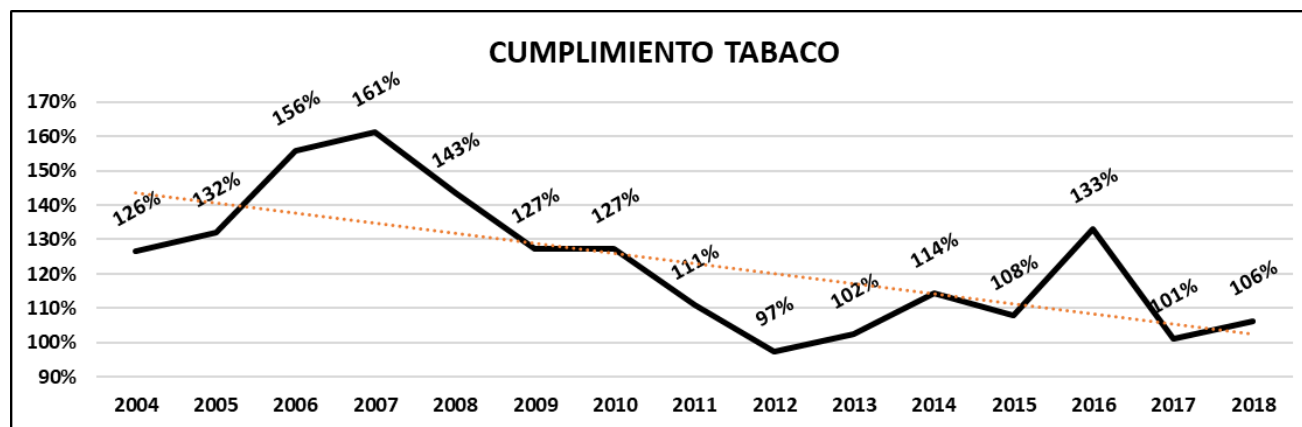


Recursos históricos por renta Tabaco



El total de la renta del tabaco desde 2004 hasta 2018 en millones de pesos corrientes ha sido:

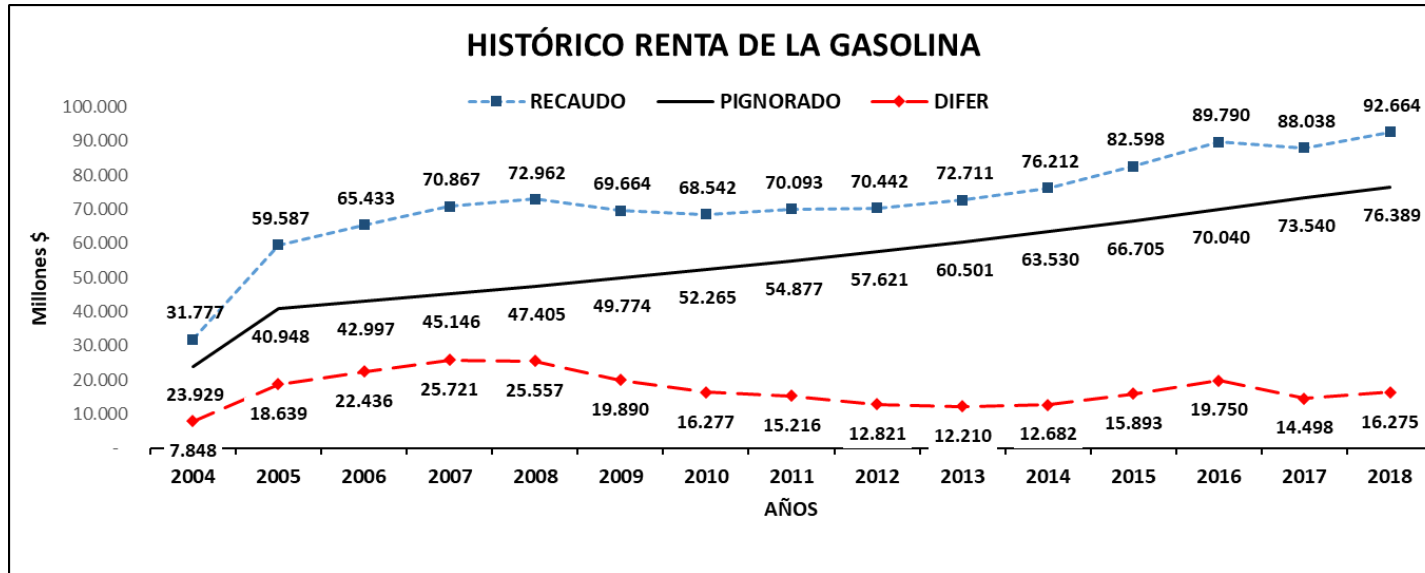
- Recaudado \$468.103
- Pignorado \$388.415
- Mayor pago \$ 79.688



Eventos que afectan la renta del tabaco: las campañas en contra del consumo del cigarrillo, el incremento al impuesto al consumo, el contrabando. Parte de esta renta va para salud y deportes (sólo el 68.4% para el pago de la deuda).

El promedio de cumplimiento ha sido del 123%.

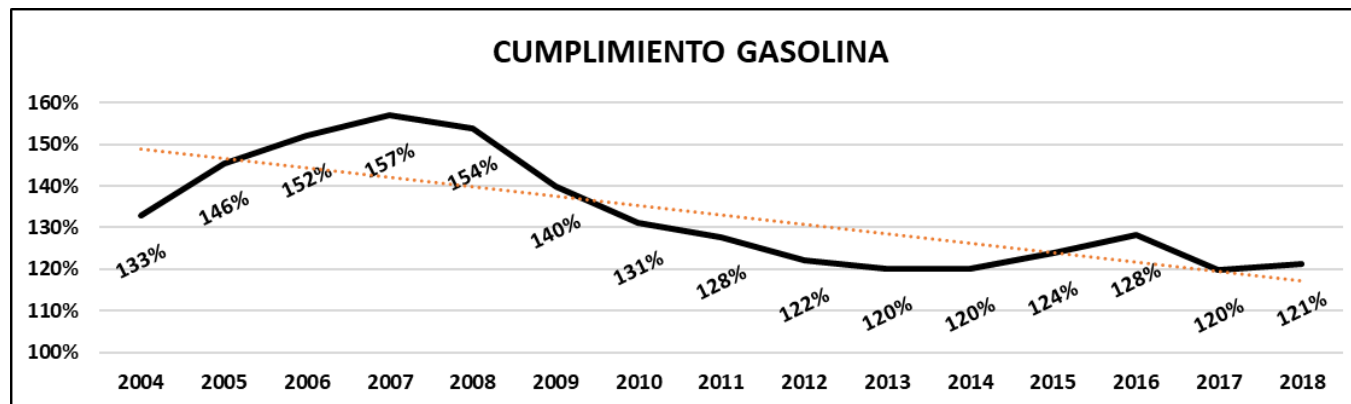
Recursos históricos por renta gasolina



El total de la renta de Gasolina desde 2004 hasta 2017 en millones de pesos corrientes ha sido:

- Recaudo \$1.081.380
- Pignorado \$ 825.667
- Mayor pago \$ 255.713

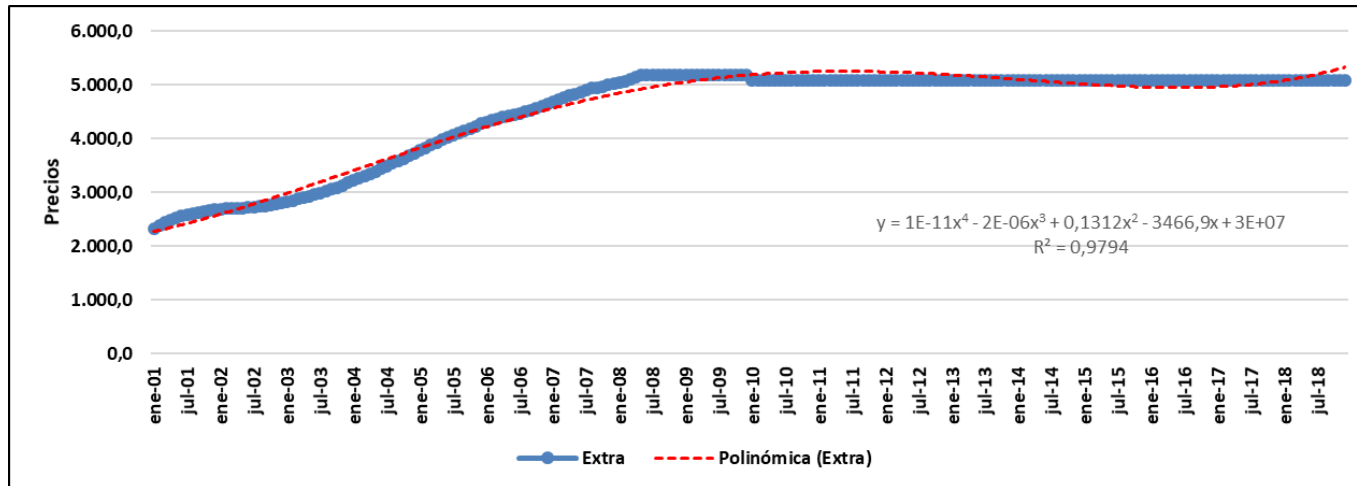
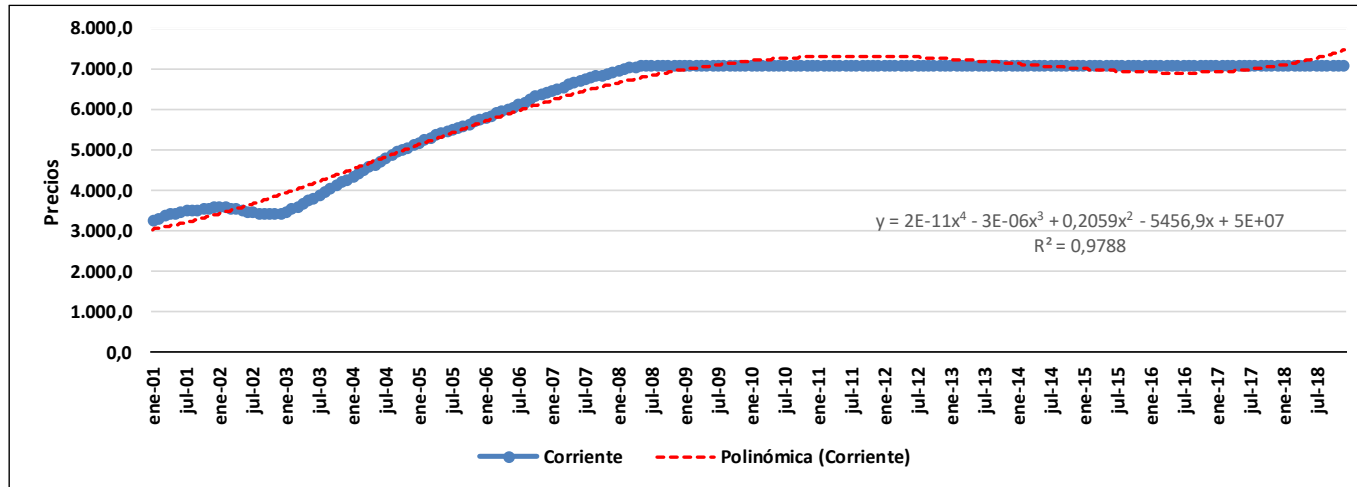
Y el promedio de cumplimiento ha sido del 133% (más vía del precio que volumen).



Municipio	Valor	% Participac
Medellín	735.339	68%
Otros (1)	346.042	32%
Total	1.081.380	100%
		Mills \$ Ctes

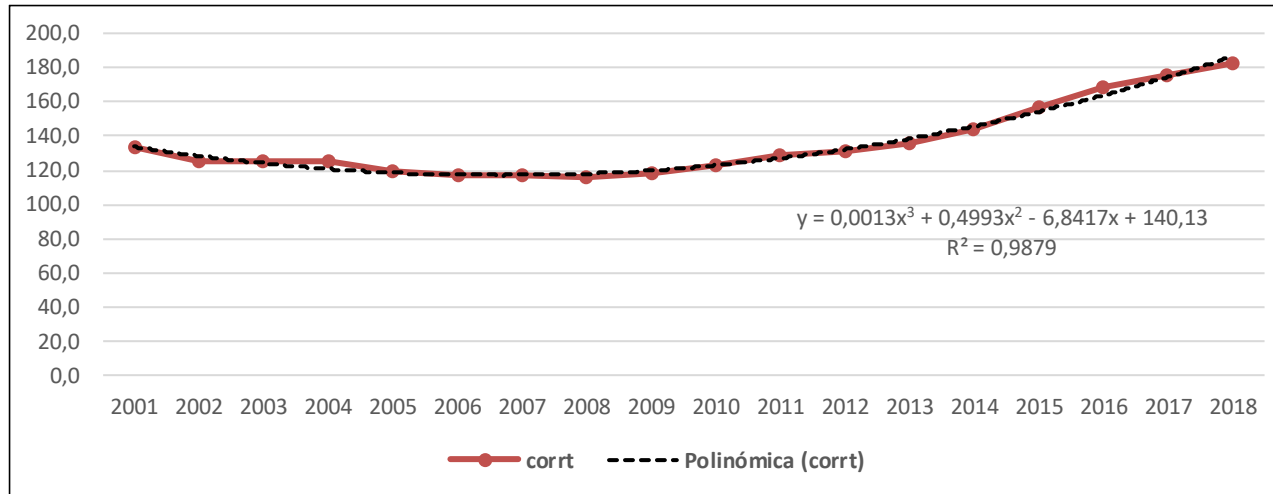
Otros(1): incluye los municipios del Área Metropolitana sobre los cuales el metro tiene influencia en la movilidad.

Datos históricos precios gasolina

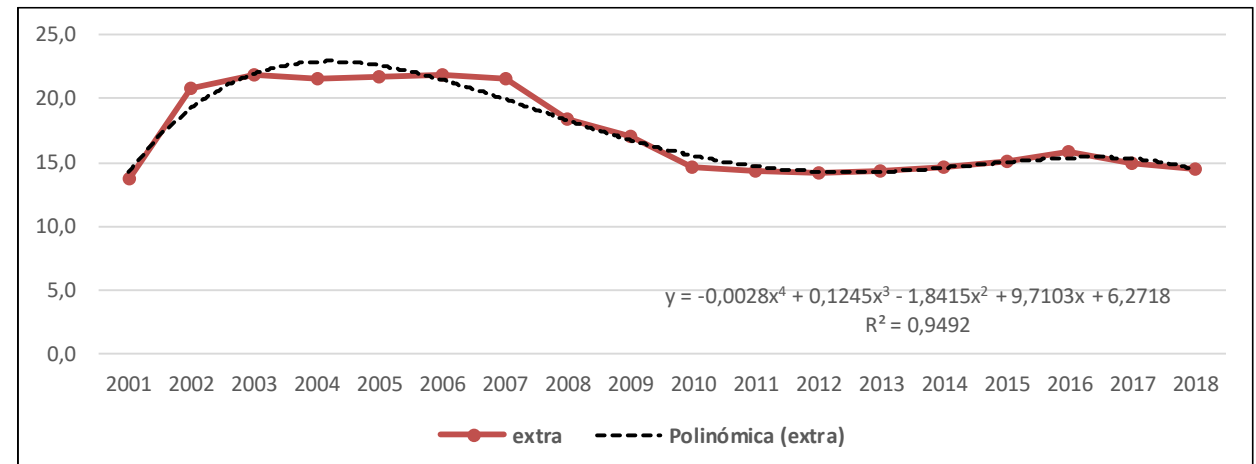


Crecimientos	Precio	
	Corriente	Extra
ene-01	2.328,3	3.276,5
dic-18	5.078,8	7.107,8
Valor	2.751	3.831
%	118,1%	116,9%

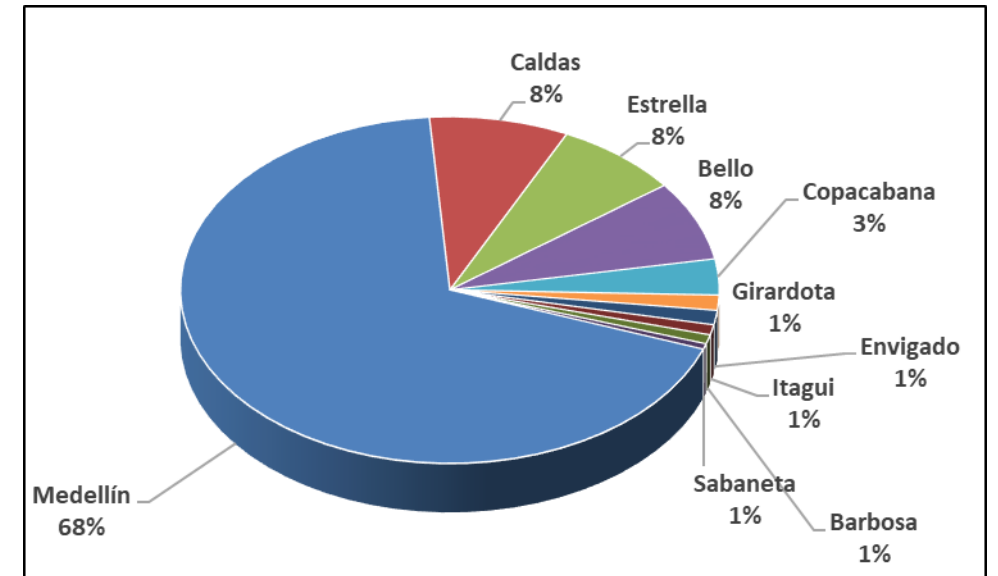
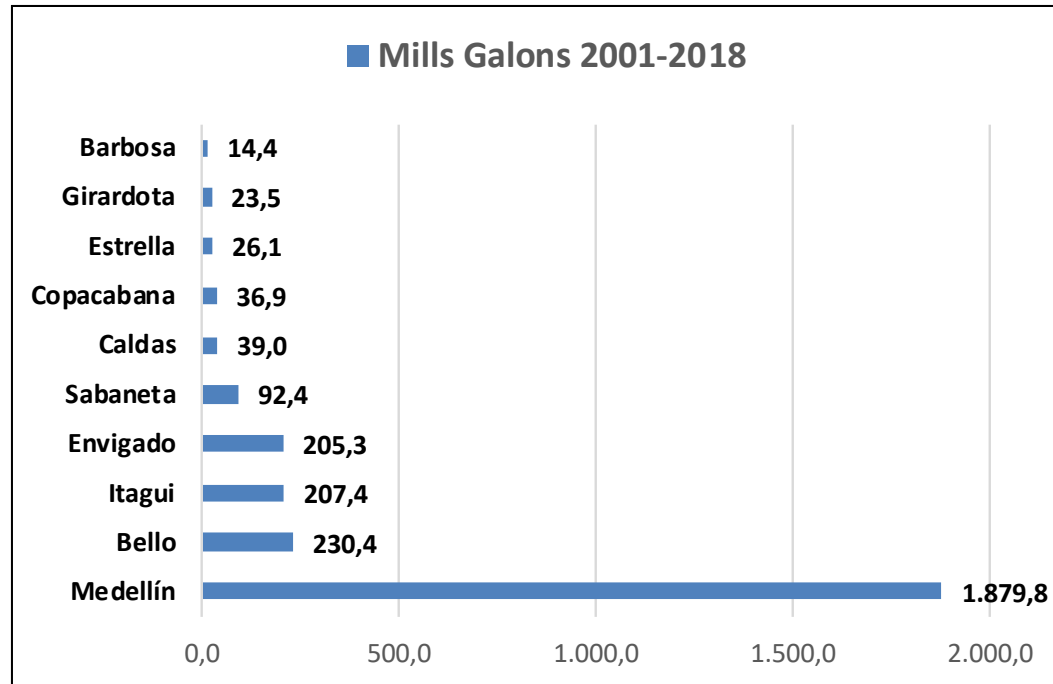
Datos históricos galones gasolina



Crecimientos	Volumen (mills Galons)	
	Corriente	Extra
ene-01	133,5	13,7
dic-18	182,7	14,5
Valor	49,2	0,8
%	36,8%	5,8%



Datos históricos gasolina galones



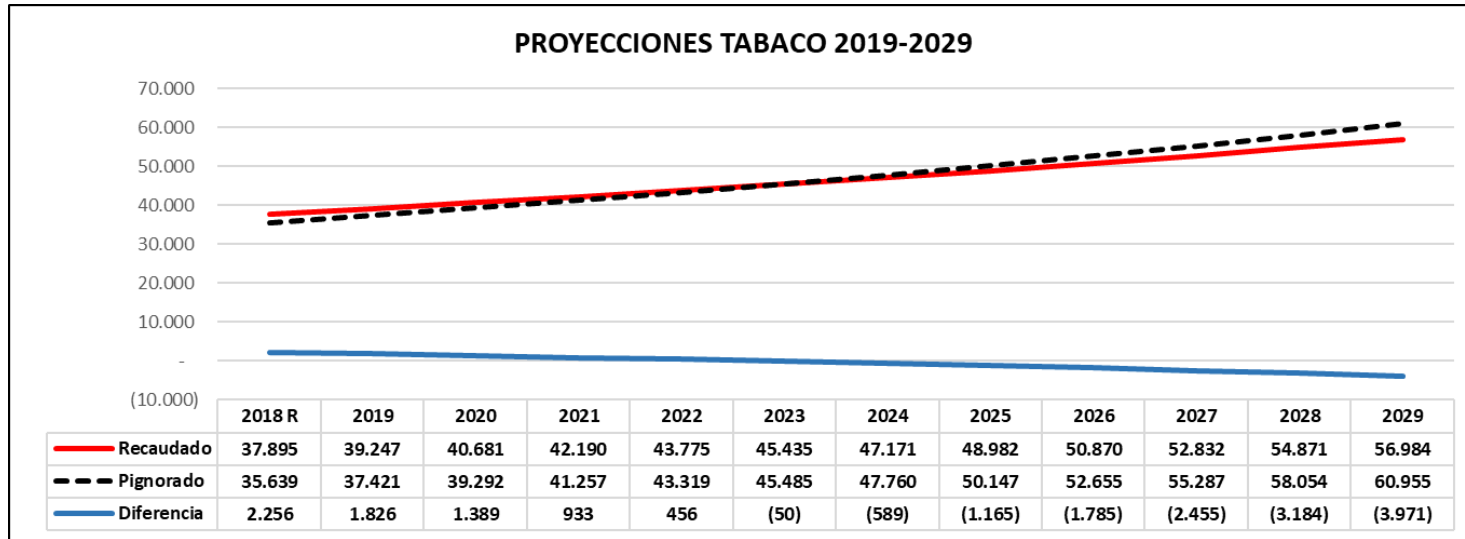
Resumen datos históricos gasolina

Crecimientos	Precio		Volumen (mills Galons)	
	Corriente	Extra	Corriente	Extra
ene-01	2.328,3	3.276,5	133,5	13,7
dic-18	5.078,8	7.107,8	182,7	14,5
Valor	2.751	3.831	49,2	0,8
%	118,1%	116,9%	36,8%	5,8%

Contenido

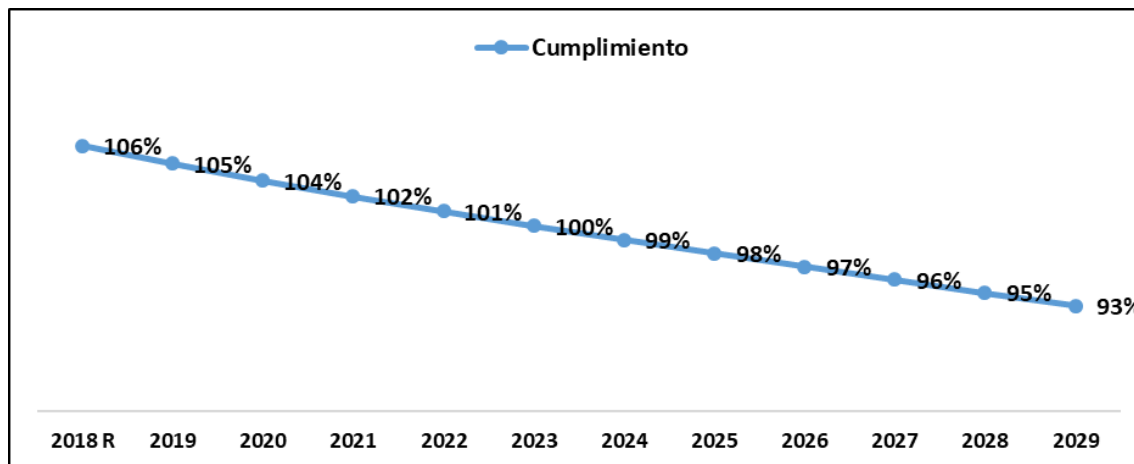
- Costo del proyecto.
- Ley de metros 86/89 y Ley 310/96.
- Reestructuración de la deuda y Acuerdo de Pago
- Fuentes de financiación de la deuda de construcción del Metro
 - Históricos.
 - Proyecciones.
- Conclusiones.

Proyección Tabaco.



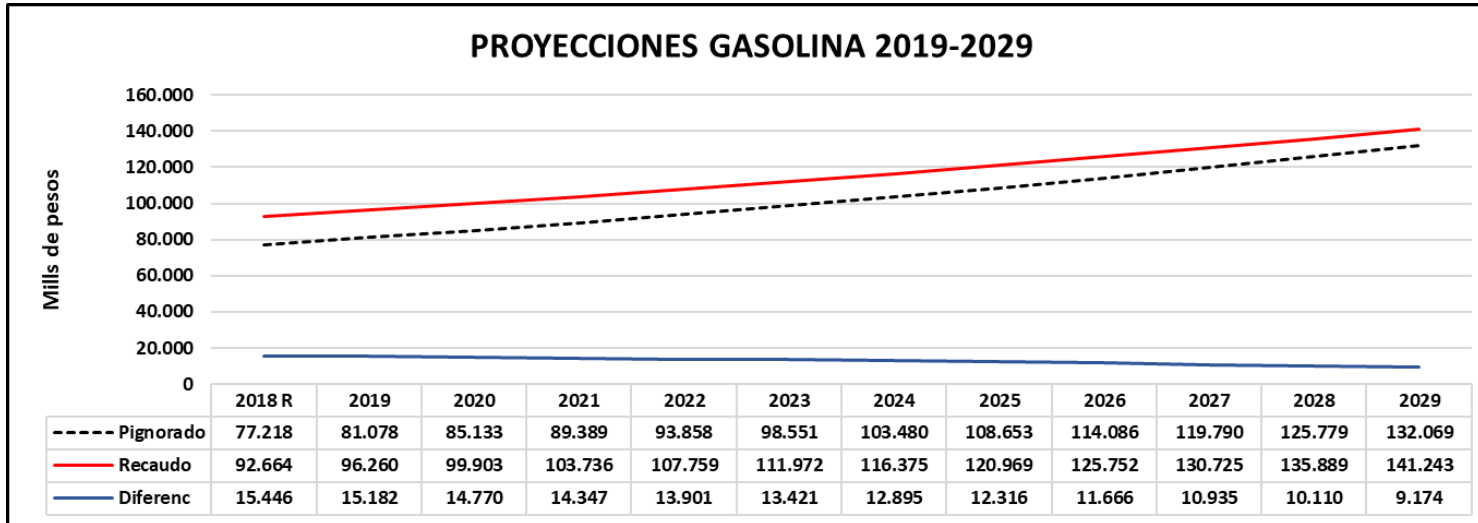
De acuerdo con las proyecciones el recaudo esperado de la renta en los 10 años, sería el siguiente:

- Recaudo \$ 531.632 mills
- Pignorado \$ 523.038 mills
- Mayor pago \$ (8.594) mills



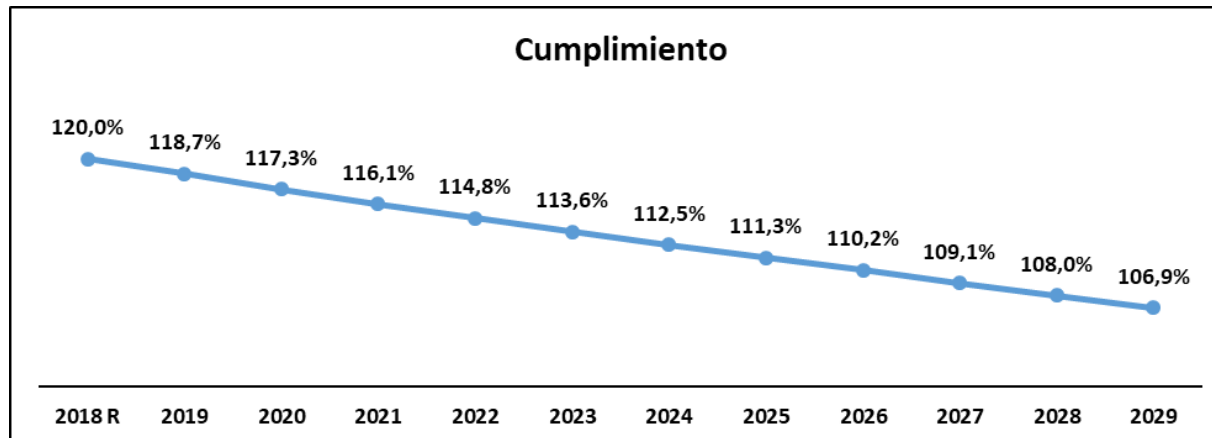
El promedio de cumplimiento estimado sería del 99%.

Proyección Gasolina.



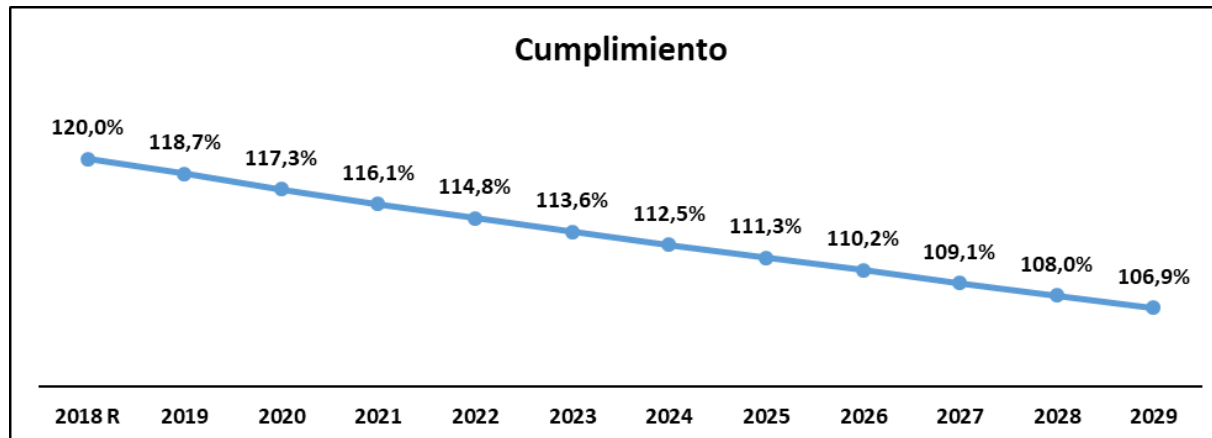
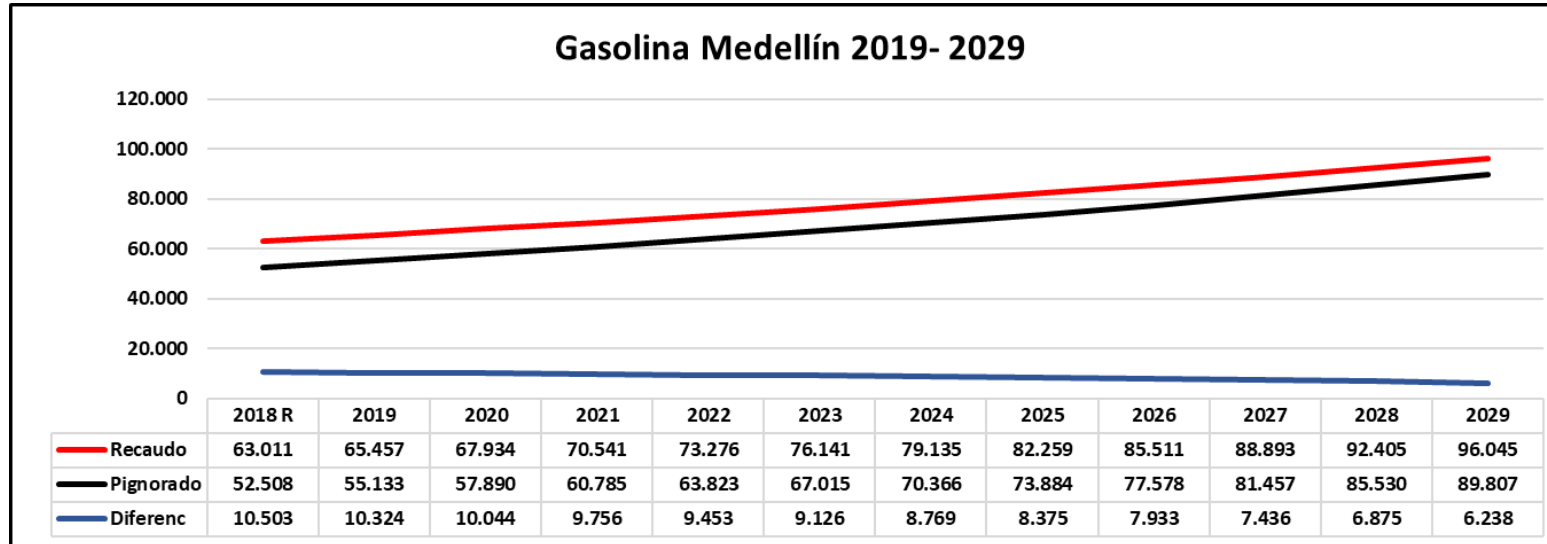
Según proyecciones el comportamiento esperado de la renta de la gasolina en los próximos 10 años sería el siguiente:

- Recaudo \$1.290.584 mills
- Pignorado \$1.151.866 mills
- Mayor pago \$ 138.718 mills



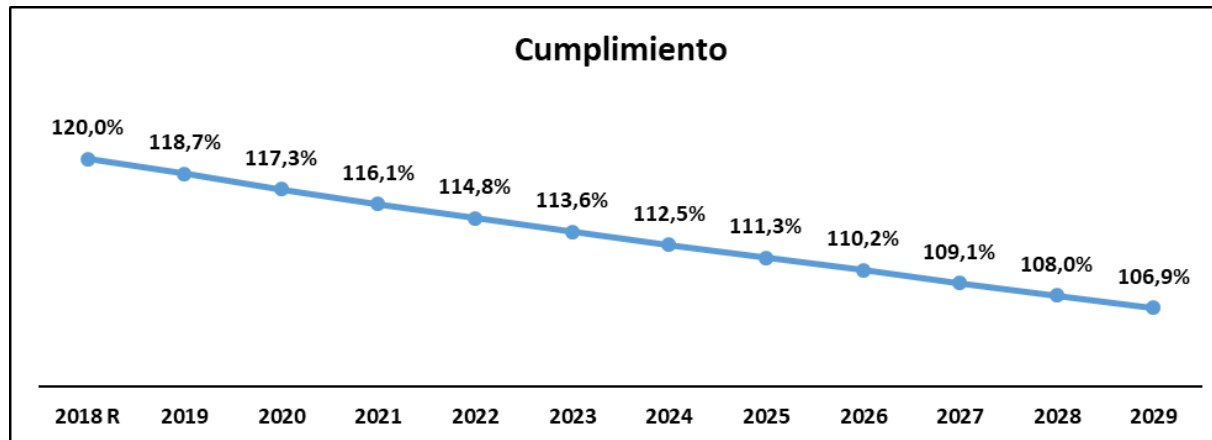
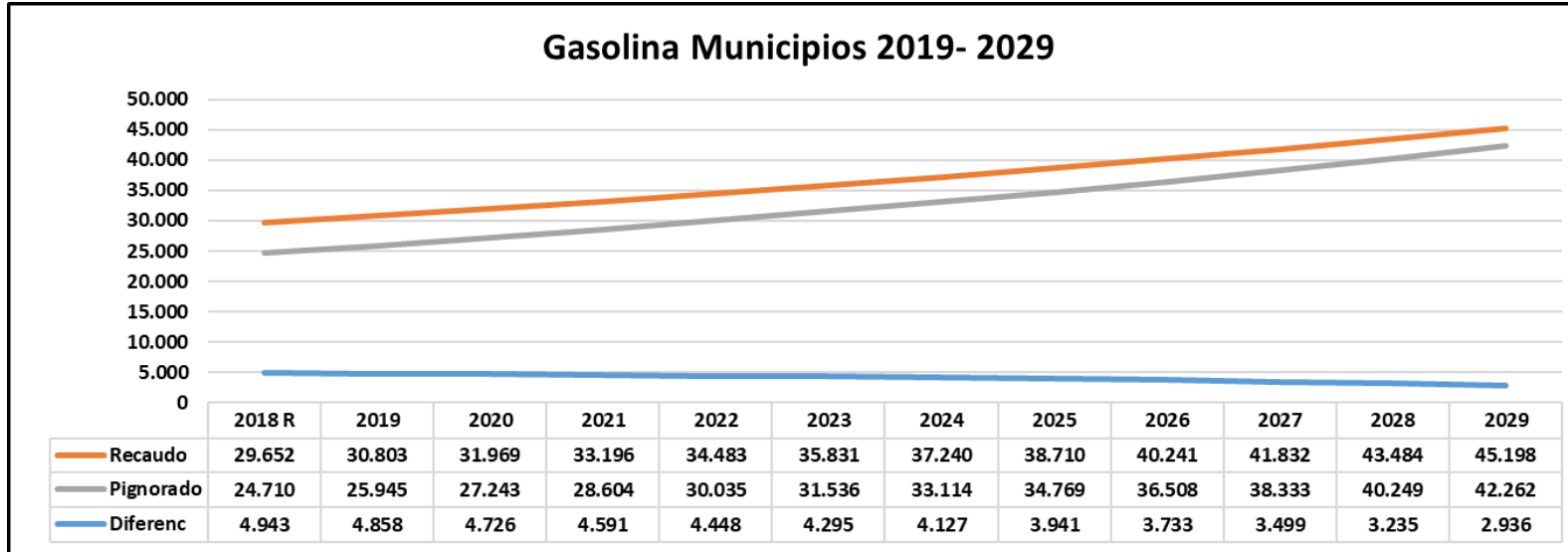
El promedio de cumplimiento estimado sería de 112,6%.

Proyección ingresos gasolina Medellín



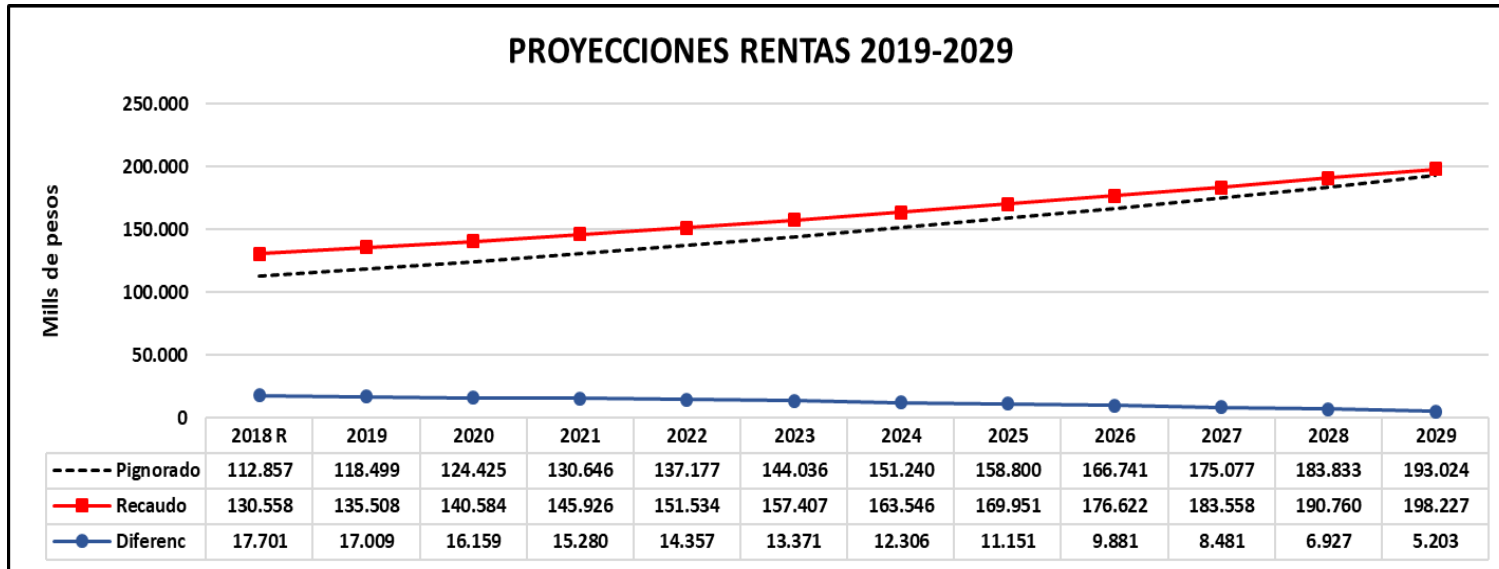
El promedio de cumplimiento estimado sería de 112,6%.

Proyección Ingresos gasolina Municipios



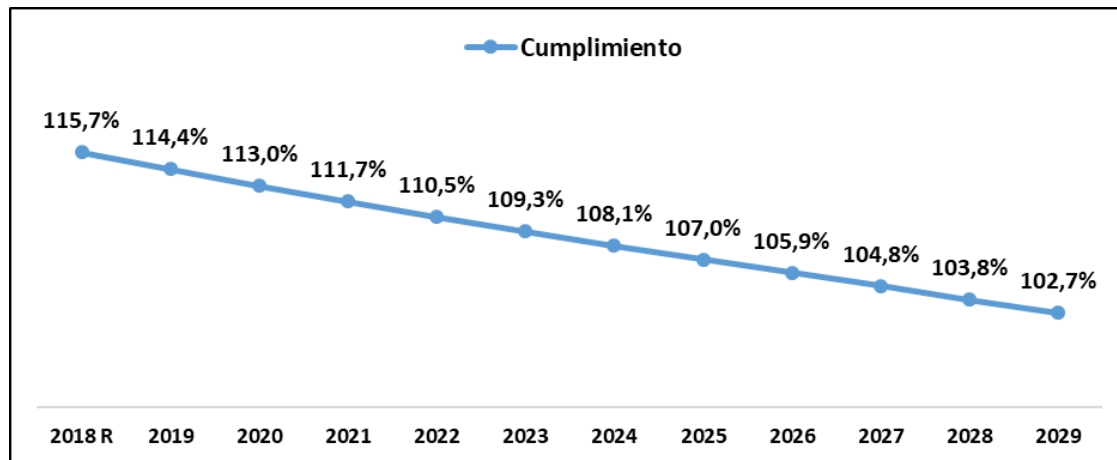
El promedio de cumplimiento estimado sería de 112,6%.

Proyección Rentas.



De acuerdo con las proyecciones el comportamiento esperado de las rentas en los 10 años sería el siguiente:

- Recaudo \$1.813.622 mills
- Pignorado \$1.683.498 mills
- Mayor pago \$ 130.124 mills



El promedio de cumplimiento estimado sería de 108,3%.

Conclusiones.

- 1.- Costo del Proyecto y cumplimiento del pago de la deuda Metro.
- 2.- Estimado del comportamiento de las rentas próximos 10 años.
- 3.- Control de las rentas actuales y alternativas de rentas.

Gracias.