



INFORME DE GESTION

ASAMBLEA GENERAL DE ACCIONISTAS



Bogotá D.C., 24 de Marzo de 2004

GRUPO ODINSA S.A.

INFORME DE GESTIÓN AÑO 2003

Señores Accionistas:

Cumplimos el compromiso de entregarles el informe de gestión correspondiente al año 2003, atendiendo lo ordenado por los estatutos sociales de la compañía, para un periodo que se vio marcado por un importante incremento en el patrimonio de los accionistas y en la entrada al negocio del transporte masivo en las grandes capitales al obtener la sociedad concesionaria Metrodistrito S.A., de la cual GRUPO ODINSA es accionista, la adjudicación del contrato para la construcción y mantenimiento para la adecuación de la troncal NQS – sector Norte- al sistema Transmilenio, tramo 2, en Bogotá.

Los principales hechos ocurridos en el periodo se exponen a continuación.

1. ENTORNO DEL NEGOCIO

El año 2003 presentó una recuperación en el crecimiento de la economía Colombiana, al alcanzar el PIB 3,64%, basada en una mejora significativa de los precios del carbón y el petróleo en el mercado internacional, un incremento favorable en las expectativas de los empresarios sobre el futuro del país, una política monetaria que permitió mantener la liquidez de la economía y tasas de interés reales relativamente bajas, y la dinámica de sectores como la construcción de vivienda y el financiero, como resultado de políticas implementadas por el gobierno.

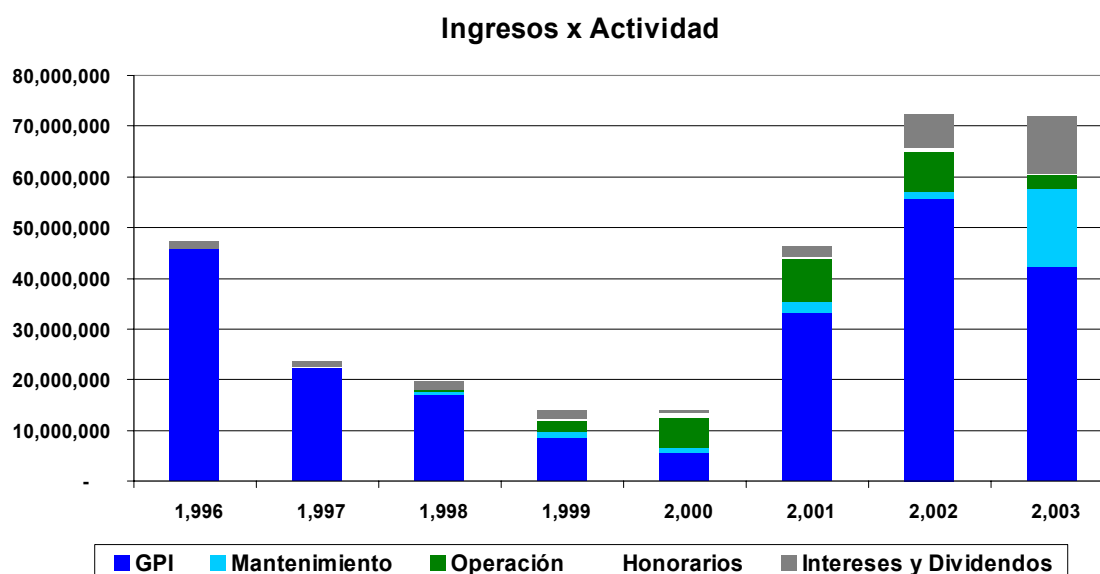
Así mismo la disminución muy importante en la tasa de desempleo al bajar al 12% y la variación en el índice de precios al consumidor, que se ubicó en 6,49%, con tendencia hacia el 6%, son consecuencia de los factores antes descritos y de la credibilidad que genera el Gobierno, en particular por el resultado de la política de seguridad democrática.

El sector de la construcción en el área de las obras civiles de infraestructura atravesó por un periodo de baja inversión en contratación de obras, exceptuando las relacionadas con el sistema Transmilenio de Bogotá; las perspectivas para el 2004 no son sensiblemente mejores, debido a la baja inversión en infraestructura que el Estado podrá realizar este año. La posibilidad de ejecutar obras de magnitud estará ligada a la inversión privada a través de concesiones o en la construcción de vivienda.

Respecto al marco institucional colombiano, es importante destacar la creación, mediante el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003, del Instituto Nacional de Concesiones –INCO-, cuyo objeto es el de planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de

infraestructura de transporte que se desarrollen con participación de capital privado y en especial las concesiones en los modos carreteros, fluvial, marítimo, férreo y portuario. De esta manera se centraliza en un Instituto la estructuración y seguimiento de los contratos de concesión de transporte.

2. EJECUCION DE CONTRATOS



2.1. Mantenimiento Periódico

Durante el 2003, GRUPO ODINSA S.A. ejecutó los primeros mantenimientos de la carpeta asfáltica en los proyectos de Santa Marta – Paraguachón y la Malla Vial del Meta. La ejecución de los mantenimientos comprendió la aplicación de 58.658 m³ de mezcla asfáltica y 14.692 m³ de parcheo. En los casos en los que se consideró necesario, se aplicaron aditivos para mejorar la adherencia y atender la situación de polaridad presentada por los materiales granulares con el asfalto.

Para la ejecución de los trabajos, GRUPO ODINSA contrató con varios grupos de accionistas las obras a su cargo.

El consorcio Carreteras del Meta 2003, conformado por Engico Ltda., Incoequipos S.A., Excarvar S.A., Paecia Ltda., MyZ Asociados Ltda., H.C.G. Ingeniero E.U., Cortes y Explanaciones S.A. y Duque Pérez y Cía. E.C.S. viene realizando las obras en los sectores Villavicencio- Granada, Cumaral – Veracruz y Variante del Guatiquía y finalizarán su trabajo al concluir el primer trimestre del 2004.

Construcciones El Cóndor S.A. ejecutó las obras de los tramos Villavicencio – Puerto López y Villavicencio – Cumaral habiéndolas concluido en enero del 2004.

El Consorcio Vías de Santa Marta conformado por Termotécnica Coindustrial S.A., Concreto S.A., Latinco S.A., Estyma S.A. y Eléctricas de Medellín Ltda., ejecuta los trabajos en el sector 9008 de la vía Santa Marta – Río Palomino y quienes concluirán el trabajo al finalizar el primer cuatrimestre del 2004.

El sector 9009, correspondiente a Río Palomino – Riohacha, está a cargo de Conca S.A. quien concluirá las obras a finales de marzo de 2004.

El sector 9010, Riohacha – Paraguachón, fue ejecutado por Grodco S.C.A. entre los meses de agosto y septiembre de 2003. Así mismo, esta firma ejecutó en el sector de sobrepeso, ubicado entre el Río Palomino y la Estación de peaje El Ebanal (Km. 56) un parcheo intensivo en aquellos puntos donde se presentaban huecos o piel de cocodrilo con el fin de mejorar el índice de estado de la vía, el cual fue medido por la interventoría al comienzo del 2004 encontrándose que cumple con los parámetros establecidos en el contrato de concesión.

2.2. Puentes e Intersecciones

Las obras ejecutadas por GRUPO ODINSA fueron el puente sobre la quebrada El Rosario, ubicado en el proyecto Armenia – Pereira – Manizales, en la doble calzada La Ye – La Trinidad, en la subida a Manizales, el cual fue construido por el consorcio constituido por Termotécnica Coindustrial S.A. HB Estructuras Metálicas S.A. y Eléctricas de Medellín Ltda., y concluido a finales de diciembre de 2003.

En el mes de octubre se dio inicio a las obras de la intersección Belmonte (El Pollo) por el consorcio conformado por los accionistas Duque Pérez y Cía., MyZ Asociados Ltda., Excavar S.A., Paecia Ltda., Alberto Gómez Montoya y Cía. Ltda., Ingevias Ltda., Engico Ltda., y HCG Ingeniero E.U. con un plazo para ejecutar la obra de 11 meses.

2.3. Vías Férreas

Respecto a la ejecución de trabajos en el proyecto de la Red Férrea del Atlántico, es importante anotar que a principios de 2003 GRUPO ODINSA S.A. vendió el 29% de su participación en el Consorcio Ferroatlántico a su subsidiaria ODINSA Proyectos e Inversiones S.A. El trabajo de rehabilitación de la vía férrea en el sector La Loma – San Rafael de Lebrija avanzó satisfactoriamente durante el año logrando recuperar el atraso que se tenía en relación con los compromisos adquiridos en el Acta de Acuerdo complementaria N° 7 suscrita entre Ferrovias y Fenoco, a pesar del bloqueo de la vía durante casi mes y medio realizada por los habitantes de Puerto Parra, quienes requerían, entre otras cosas, el suministro de un motor para el equipo que moviliza pasajeros y carga entre Barrancabermeja y Puerto Ebrio, y al robo continuado de carril que ascendió a 300 Km. del mismo. Las obras realizadas correspondieron al montaje de 93 Km. de vía, de los 229 Km. que tiene el tramo, se hizo segunda nivelación en 131 Km. y la tercera nivelación en 93 Km.

Se espera conectar los dos sectores de construcción al concluir el primer trimestre.

Por otra parte, se continuó con el mantenimiento del sector La Loma – Puerto Drummond permitiendo velocidades de los trenes de hasta 80 Km/h cargados. El valor total de la inversión en la rehabilitación y mantenimiento de la vía durante 2003 fue de \$126.574 MM.

Respecto a la oferta mercantil suscrita entre Ferroatlántico y Fenoco para la rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea, luego de una negociación entre las partes se llegó a un acuerdo sobre el ajuste de las condiciones económicas, definiendo que el tramo Santa Marta – La Dorada se hará por suma global y los tramos Bogotá – Belencito y Grecia – Bello se harán por precios unitarios aplicados a las cantidades reales de obra ejecutada.

2.4. Operación Vial

GRUPO ODINSA S.A. viene adelantando las labores de operación vial en los proyectos de la Malla Vial del Meta, Autopistas del Café y Santa Marta – Paraguachón, este ultimo a través de la Unión Temporal Operadora del Caribe con la firma Valorcon S.A.

Durante el 2003 pasaron por las estaciones operadas por GRUPO ODINSA un total de 12.973.598 vehículos, con un aumento frente al año anterior del 7.84%. En estas estaciones se recaudó por peaje la suma de \$70.211 MM. El programa “Vive Colombia, viaja por ella” continua dando excelentes resultados en las zonas turísticas, donde se presentan incrementos importantes de tráfico. La única excepción frente a estos incrementos se presenta en los peajes del proyecto Santa Marta – Paraguachón, donde la situación del comercio con Venezuela ha afectado negativamente los ingresos de esta concesión.

2.5. Proyectos Inmobiliarios

Proyecto LA PASTORITA

Una vez alcanzado el punto de equilibrio se inició a mediados del año la construcción de la primera etapa, compuesta por tres bloques con 44 apartamentos en total. La estructura y obras de urbanismo fueron ejecutadas con contratistas de la región y los acabados se contrataron con el Consorcio La Pastorita, conformado por MyZ Asociados Ltda. e Ingeniería Sanitaria Ltda. El primer bloque se entregó a finales de enero de 2004, el segundo y tercero se hará al finalizar el primer trimestre.

Proyecto PRIMAVERA

Durante el año se recibió de Conconcreto S.A. el pago del capital aportado y de los intereses generados en el negocio habiéndose obtenido una rentabilidad muy atractiva en la ejecución de este proyecto de 450 viviendas de interés social ubicado en el sector El Tintal en Bogota.

Proyecto HACIENDA POTRERITOS

En el año 2003 no cambiaron las condiciones que llevaron a la suspensión de la comercialización del proyecto; la propiedad fue entregada en arriendo a personas de solvencia y seriedad quienes la están explotando comercialmente.

3. INVERSIONES

3.1. Autopistas del Café S.A.

Durante el 2003 la situación financiera del proyecto y el interés de la nación por disminuir las contingencias futuras originadas en el Ingreso Mínimo Garantizado, llevaron a la dirección de la concesionaria a solicitar la convocatoria de tres tribunales de arbitramento para dirimir temas esenciales; el primero pretende la restitución del equilibrio económico por el incumplimiento del Estado en varios aspectos del contrato como son el desembolso del aporte estatal del año 2000 y la suspensión y no pago de los ingresos mínimos garantizados en las estaciones de Circasia y Pavas con posterioridad al 17 de junio de 2000, entre otros; el segundo tribunal busca la reestructuración del contrato de concesión ante la situación financiera en que se encuentra por la caída en los recaudos de peaje y el tercero tiene como pretensión la nulidad de la multa impuesta por el INVIAS a la concesionaria por no aportar, según su apreciación, el valor total del equity establecido para el periodo del 2002.

Durante el año se tuvieron varias reuniones con funcionarios del INVIAS y luego del INCO a través de una mesa de dialogo establecida por el Ministro de Transporte con la finalidad de encontrar solución a las pretensiones de la concesionaria y el gobierno; al finalizar el año la directora del INVIAS asumió la vocería en la mesa acompañada del nuevo director del INCO y se espera que al concluir el primer trimestre del 2004 se haya suscrito un otrosí al contrato de concesión donde se incorporen los acuerdos a que se llegue en la concertación.

Durante el año 2003, el Fideicomiso Fiducoldex Autopistas del Café recibió \$28.374 MM en ingresos por peajes, sus activos totales fueron de \$327.849 MM, de los cuales el principal es la inversión en el desarrollo de la construcción por \$284.558 MM. Respecto a los pasivos a 31 de Diciembre de 2003, estos eran \$246.308 MM, de los cuales \$50.000 MM eran pasivos financieros. El total de aportes de capital de riesgo al Fideicomiso era de \$75.914 MM, superior en \$3.467 MM al presentado en Diciembre de 2002.

3.2. Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. –FENOCO-

A partir del mes de Diciembre de 2003, se presentó la fusión de ACS con Grupo Dragados, creando la mayor firma de construcción de España y una de las mayores de Europa. Esto ha traído un cambio en el principal socio de FENOCO, lo cual podría generar mayores cambios en el futuro en esta concesión.

Cumpliendo con el objeto de la sociedad concesionaria, de rehabilitar, operar y mantener la infraestructura férrea, en el segundo semestre se dio inicio a la operación de trenes en el tramo Bogotá – Belencito para el transporte de cemento, acero y otros bienes producidos en Boyacá, con un servicio aceptable teniendo en cuenta el limitante del estado de los rieles que por su antigüedad y características pueden llevar al descarrilamiento de los trenes.

Respecto a la situación contractual y el adelanto de los procesos instaurados hace un tiempo en el Tribunal de Arbitramento en la Cámara de Comercio de París para resolver diferencias entre FENOCO y Drummond, es importante anotar que el Tribunal falló a favor de Fenoco en relación con la interpretación de la garantía de ingreso estipulada en el contrato de transporte suscrito, del tipo "Take or Pay". De esta manera Drummond debe cancelar la factura de la garantía de ingresos del 2001. Frente a las costas, el Tribunal condenó a Drummond a asumir las dos terceras partes de las costas que correspondieran a Fenoco.

En cuanto al segundo Tribunal, solicitado por Drummond, a finales de junio se produjo un laudo parcial que vinculó al proceso a Ferrovias y excluyó a Dragados, indicando que el tema puesto a su consideración es del ámbito del tribunal de arbitramento internacional. Adicionalmente el Tribunal aceptó la solicitud de Fenoco de incorporar el incumplimiento del plan de trenes por parte de Drummond y desestimó la solicitud de este último de efectuar arreglos urgentes en la vía por Fenoco; actualmente está en el proceso de acopio de las pruebas.

La Junta Directiva de Fenoco, luego de un análisis cuidadoso de la situación del contrato de concesión, decidió iniciar los trámites para convocar un tribunal de arbitramento, de común acuerdo con el INCO, para resolver los problemas que se han presentado durante el desarrollo del contrato.

Durante el año 2003 Drummond transportó cerca de 16 millones de toneladas, lo que le generó ingresos a la sociedad concesionaria Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. por un valor aproximado de US\$ 33 MM. Aunque la inversión en el desarrollo de las obras fue de US\$51 MM en la fiducia destinada a la rehabilitación se contaba con un saldo positivo de \$118.000 MM, valor que no fue posible retirar para cancelar las obras ejecutadas por las trabas impuestas por la Interventoría al aplicar su interpretación a los documentos contractuales. Por ultimo, a la sociedad se le aportó como capital de riesgo durante el 2003 para garantizar su funcionamiento y el cumplimiento de sus obligaciones, la suma de \$50.000 MM.

3.3. Hatovial S.A.

Los compromisos que se hicieron con los concedentes en el 2002 y que llevaron a la reactivación del proyecto con la firma del Otrosí N° 3 debieron refrendarse nuevamente el 27 de febrero de 2003 mediante el Otrosí N° 6 ya que para esa fecha los concedentes no contaban con las certificaciones de vigencias futuras y la concesionaria tomó la decisión de ampliar en 1 año la etapa de transición, obligando a los accionistas a capitalizar el pago de los bonos vencidos en una nueva emisión cerrada, a la tasa de la emisión inicial, lo que representó un valor de 23.407 millones de pesos para el pago del capital y los intereses con vencimiento a 5 años.

Así mismo en el año se ajustó el diseño en el sector del Noral teniendo en cuenta que el puente existente en ese sitio es patrimonio arquitectónico de la zona; también se entregaron las fichas prediales pero los concedentes no realizaron los avalúos prediales. Durante el periodo se concluyeron las obras de segunda calzada hasta el Km. 3.

Los concedentes en cumplimiento de lo pactado en el acuerdo a que se llegó a comienzos de enero del 2004, cancelaron el último día de febrero la totalidad de los bonos convertibles en acciones, con aportes provenientes de la cesión que hizo el INVIAS de las rentas del peaje Pandequeso y pignoradas al IDEA como garantía de pago por el crédito otorgado a los concedentes para la cancelación de los bonos. El otrosí N° 8 suscrito el 27 de febrero amplía el plazo de la etapa de transición hasta el 29 de febrero de 2008, busca que las entidades financieras que han entregado créditos al proyecto reestructuren la deuda, los concedentes asumen la operación y mantenimiento de la vía, a excepción de la administración y recaudo de las estaciones de peaje que continuará a cargo de la concesionaria, se autoriza a esta tramitar ante la Superintendencia de Puertos una reducción en el capital social de la sociedad, para lo cual se actualizará el valor del equity a la fecha de autorización con la tasa interna de retorno para el inversionista según el modelo financiero y se convertirá en un crédito que se cancelará con los ingresos de la concesión y tendrá la misma prelación de pago de los créditos que se renegocien con las entidades financieras, se actualizan los precios de construcción con la fórmula acordada entre las partes, y la concesionaria ejecutará obras cuando se presenten excedentes de caja, liquidando las cantidades realmente ejecutadas por los precios unitarios del contrato debidamente ajustados.

Los concedentes autorizaron el retiro del socio financiero de la sociedad atendiendo su solicitud, una vez la Superintendencia de Puertos acepte la disminución en el capital de la sociedad.

El acuerdo a que se llegó es importante por la liberación de recursos a los accionistas, por el compromiso de respaldo de los concedentes a los créditos con el sector financiero y con la conversión del capital de riesgo en crédito, permite un desarrollo progresivo lento pero sin riesgos para la sociedad concesionaria.

3.4. Autopistas del Nordeste C. por A. (REPÚBLICA DOMINICANA)

La Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones revisó durante casi 10 meses y aprobó el diseño del proyecto elaborado por Consultoría Colombiana S.A. quien en este periodo hizo ajustes al diseño entregado para optimizar el movimiento de tierras e investigó e incorporó fuentes de materiales que permitan un menor acarreo; en el diseño definitivo se pasó de 2 puentes que tenía el diseño de licitación entregado por el Estado Dominicano a 13 puentes, 2 intersecciones a desnivel, 2 intersecciones a nivel más la rehabilitación del puente existente sobre el Río Yuma. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales otorgó en junio la licencia ambiental al proyecto, hecho significativo teniendo en cuenta que la vía cruza por el Parque ambiental de Los Haitises.

En septiembre se llegó a un acuerdo sobre el presupuesto final del proyecto, pasando de USD\$125 MM establecido en la oferta a USD\$145,86 MM, habiéndose suscrito el acta de cierre técnico siguiendo el procedimiento acordado contractualmente.

El Estado Dominicano tiene el compromiso de aportar el 20% del valor del contrato; al inicio del 2003 hizo un desembolso de RD\$40 MM y se comprometió con un programa de desembolsos mensuales de RD\$50 MM hasta alcanzar la suma de RD\$570 MM el cual no ha podido cumplir, habiendo desembolsado al finalizar el año RD\$59 MM más; a comienzos del

2004 entregó RD\$100 MM. y se espera que continúe con desembolsos mensuales prometidos. Una vez se reciba la totalidad del aporte estatal se procederá al cierre financiero del proyecto.

Con base en el avance del proyecto GRUPO ODINSA y Grodco procedieron a hacer una invitación a firmas dominicanas para que presentaran oferta para el trabajo de construcción de los tramos de obra que les corresponde ejecutar; se recibieron varias propuestas y al concluir el periodo se negociaba con algunas empresas constructoras dominicanas la contratación de las mismas.

Se acordó entre la concesionaria y los constructores la minuta del contrato de construcción que aplicará en las relaciones para la ejecución de la obra.

3.5. Sociedad Concesionaria Metrodistrito S.A.

El 7 de mayo de 2003 el IDU adjudicó a la promesa de sociedad futura Sociedad Concesionaria Metrodistrito, integrada por Carlos Alberto Solarte, Concreto S.A., GRUPO ODINSA S.A., Mincivil S.A., Termotécnica Coindustrial S.A. y Consultoría Colombiana S.A. el contrato de concesión de obra y mantenimiento para la adecuación de la troncal NQS, sector norte, al sistema Transmilenio, tramo 2, comprendido entre la calle 92 y la calle 68, por un valor de \$182.873 MM y un plazo de ejecución de 82 meses.

El objeto del contrato cubre el diseño, construcción y mantenimiento de las obras viales, de espacio público y de paisajismo, redes de servicio público y las actividades de manejo ambiental y manejo de tráfico. El periodo de preconstrucción es de 4 meses, la construcción tiene un plazo de 16 meses y el mantenimiento contará con 5 años de seguimiento. El 15 de julio se suscribió el acta de inicio del contrato y la construcción de las obras se comenzó el 18 de noviembre, habiéndose requerido cambiar su programación ante la falta de entrega de los predios por el IDU. El cierre financiero, estructurado por Sumatoria y Corfinsura, se cumplió en octubre y contó con créditos otorgados por Bancolombia, Conavi, Corfinsura y Granahorrar.

3.6. Carreteras Nacionales del Meta S.A.

En la concesión durante 2003 se recibieron \$27.373 MM en peajes y aproximadamente \$5.450 MM por compensaciones de Ingreso Mínimo de Tráfico del año 2002. Actualmente el INCO le debe a la sociedad concesionaria un total de \$29.824 MM. Durante el 2003, la sociedad concesionaria repartió \$13.197 MM entre sus accionistas, cuenta con pasivos financieros por \$30.000 MM, y está en el proceso de análisis de otras alternativas de financiación que le den mayor flexibilidad a la sociedad.

3.7. Carretera Santa Marta – Paraguachón S.A.

A diferencia de otras concesiones donde participa GRUPO ODINSA S.A. y posiblemente del país en general, el tráfico de la concesión durante el año 2003 presentó una disminución del 4,76%, el cual se reflejó en un recaudo de \$13.326 MM frente a \$12.901 MM del año anterior. Lo anterior genera como consecuencia que la sociedad, aunque ha continuado los esfuerzos para disminuir los pasivos, los cuales se encuentran en \$18.703 MM en la

actualidad, continua dependiendo del pago de las compensaciones por Ingreso Mínimo de Trafico, ya que se presenta un porcentaje de cumplimiento del recaudo cercano al 43,22% del garantizado. El patrimonio de la sociedad a 31 de Diciembre de 2003 era de \$60.515 MM, superior en 13,94% el presentado en 2002. Es importante anotar que la sociedad, con el fin de optimizar sus recursos financieros decidió nombrar como beneficiarios del Fideicomiso BBVA Fiduciaria Concesión Santa Marta – Paraguachón a los accionistas de la sociedad en un porcentaje equivalente al 62% de los beneficios.

El Tribunal de arbitramento instaurado para resolver los temas de la estabilidad del Paso de Los Muchachitos, la estabilidad del sector en el Km 23 y Km. 29 del sector Santa Marta – Palomino por creciente del río Piedras, el deterioro estructural de las obras de drenaje por ser estas a cargo del INVIAS, los mayores costos por generación eléctrica en el peaje Alto Pino, ha surtido todos los pasos habiéndose solicitado la repetición del peritaje eléctrico y se está para el alegato de conclusiones por lo que el fallo se espera para finales de abril.

Desde diciembre de 2003 se analiza con el INCO y el INVIAS la posibilidad de extender el plazo de la concesión y de adicionar a la misma el sector Cienaga – Bosconia con la incorporación de las tres casetas de peaje que hay en ese sector, con la condición de cambiar el mecanismo de remuneración del contrato, de Ingreso Mínimo Garantizado a Ingreso Esperado Neto.

3.8. Empresa Multipropósito de Calarcá S.A. E.S.P.

Durante el primer año de la empresa se consolidaron los procesos administrativos y técnicos, se ejecutó el estudio sobre el Plan de Choque y se priorizaron las necesidades de mejora en las redes de acueducto y alcantarillado.

La empresa cuenta con 14.122 usuarios en acueducto, 16.013 en alcantarillado y 16.533 en el servicio de aseo; la cobertura de los tres servicios en el área urbana es del 100% y en la zona rural cubre el 45% en alcantarillado y 52% en aseo.

Los ingresos por servicios ascendieron a \$4.466 MM, habiéndose facturado 2.712.181 m3 por acueducto, se generaron y vendieron en bloque 13.933.739 Kwh. de energía producida en las tres plantas y se recolectó y dispuso en el Relleno Sanitario Villa Karina, de propiedad de la sociedad, 10.042 toneladas de residuos sólidos producidos en Calarcá, más 18.592 ton de residuos de Armenia, por contrato suscrito con el operador del servicio en esa ciudad.

La inversión acumulada comprometida para ejecución de las obras de mejora ascendió a \$4.217 MM y la real fue de \$3.576 MM.

Ante la necesidad en la zona de contar con un relleno regional que recibiera residuos de varios municipios del Quindío, entre ellos Armenia, se estudió la ampliación de la capacidad del relleno Villa Karina habiéndose adquirido un predio vecino y tramitado ante la CRQ la licencia ambiental de la ampliación, la cual se otorgará en el primer trimestre del 2004. Esta ampliación mejorará los ingresos de la sociedad en forma significativa.

4. NUEVOS PROYECTOS

La labor comercial se orientó durante el año al mercado interno habiendo participado en las licitaciones para los distintos tramos de Transmilenio abiertas por el IDU, en la licitación para el servicio de recaudo en el sistema Transmilenio y en la licitación para la concesión vial Bosa – Granada – Girardot. En el mercado externo se trabajó en proyectos de infraestructura estructurados bajo la modalidad de concesión o empresas explotadoras de un servicio público, en Guatemala, República Dominicana, Costa Rica y Nicaragua.

Se continuó trabajando con el Ministerio de Comercio Exterior y Proexport en el soporte de información para las negociaciones del sector servicios de ingeniería en el ALCA y en el estudio del mercado externo.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo nombró al Presidente de la compañía miembro del Consejo Asesor Empresarial para las negociaciones de los tratados multilaterales que está negociando el Estado Colombiano.

El GRUPO ODINSA ha orientado su gestión a aquellos proyectos en el país que puedan generar opciones válidas y continuará trabajando en la promoción de los que ha venido estudiando en el exterior.

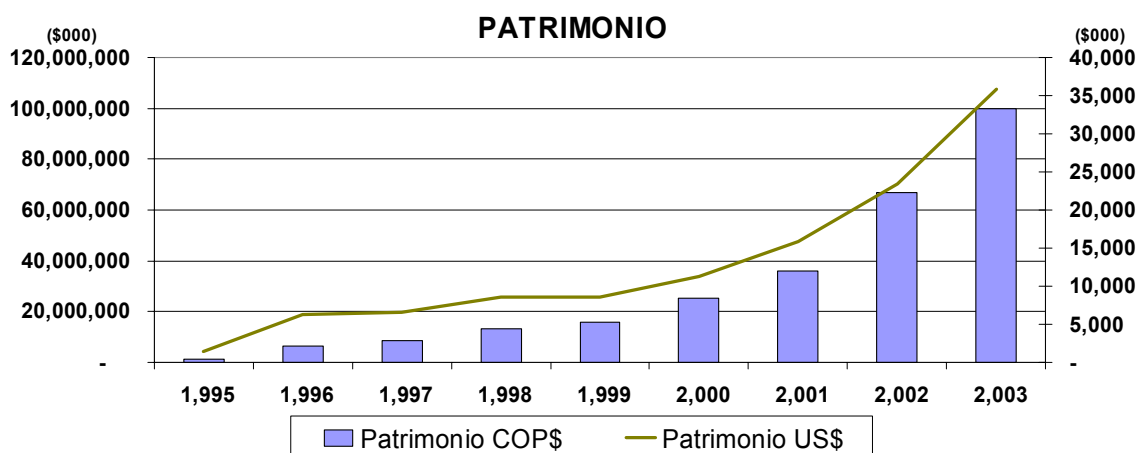
5. ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD Y SISTEMAS

Luego del proceso de actualización del sistema de gestión de la calidad al modelo ISO 9001:2000 se obtuvo el certificado de aprobación otorgado por BVQI Colombia Ltda. para "Diseño, construcción, mantenimiento y operación de proyectos de infraestructura en los campos de la ingeniería". El certificado tiene una vigencia de 3 años, hasta el 1º de diciembre de 2006.

El domicilio virtual **www.odinsa.com** está activo y permite a los accionistas e interesados en la compañía obtener información de la misma.

6. GESTIÓN FINANCIERA

Los resultados presentados durante el año 2003 consolidan la tendencia presentada en el último período, logrando un aumento en las utilidades del 22.41%. Es de anotar la importancia que tienen en los resultados las utilidades generadas en las subsidiarias ODINSA Proyectos e Inversiones S.A. y Carreteras Nacionales del Meta S.A., a través de las cuales GRUPO ODINSA obtuvo el 67% de sus utilidades. Adicionalmente es importante anotar el crecimiento presentado en el Patrimonio de los Accionistas, el cual aumentó 49.19% al pasar de \$66.922 MM a \$99.839 MM en el año 2003.



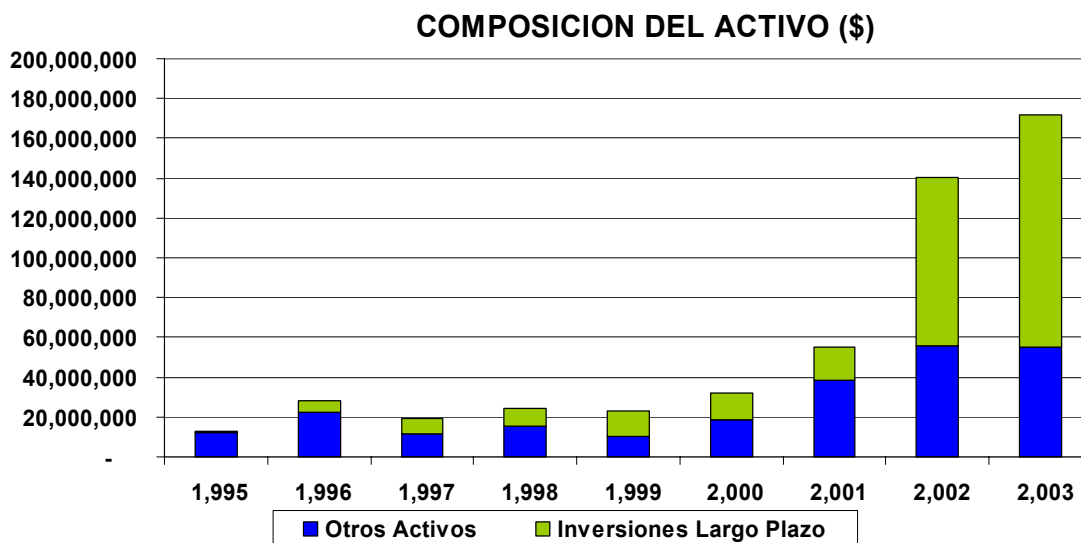
A continuación presentamos un cuidadoso análisis de los Estados Financieros, con el fin de exponer con el mayor detalle los efectos que tuvieron en los resultados financieros de la Empresa los principales eventos que sucedieron durante 2003.

6.1. PORTAFOLIO DE INVERSIONES

Como un ejemplo del proceso de crecimiento presentado en la sociedad, los Activos Totales aumentaron un 22.73%, para ubicarse en \$172.036 MM a 31 de Diciembre de 2003. Este crecimiento se explica en su totalidad por el aumento de las Inversiones de Largo Plazo, ya que los Activos Corrientes presentaron una disminución de \$2.255 MM.

Las principales inversiones realizadas durante el periodo son:

- Durante el año 2003 se suscribieron acciones en la sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO- por \$10.050 MM.
- Se realizaron aportes de capital de riesgo al Fideicomiso Fiducoldex – Autopistas del Café por la suma de \$1.567 MM, clasificados en la cuenta Deudores Varios a corto y largo plazo en el balance de GRUPO ODINSA S.A.
- Durante el periodo se suscribieron \$7.5 MM en acciones de la sociedad Metrodistrito S.A. y se realizaron préstamos a la sociedad por \$822 MM para garantizar su funcionamiento durante el periodo de preconstrucción.
- Se realizaron capitalizaciones en la sociedad ODINSA Holding Inc. –antes ICE Inc.- por \$210 MM, destinadas en su totalidad a cumplir compromisos adquiridos en la sociedad Autopistas del Nordeste C. por A., en Republica Dominicana.

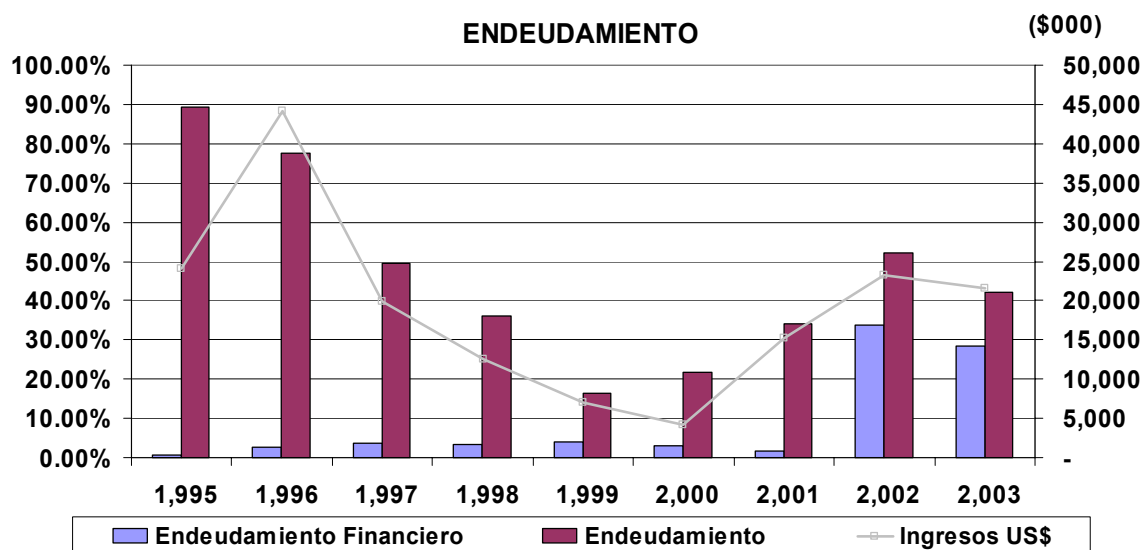


6.2. ENDEUDAMIENTO

La evolución del índice de endeudamiento total durante el período 1995-2003, demuestra que éste ha disminuido del 90% en 1995 a menos de la mitad, 42% en 2003. Frente al 2002, cuando el índice era del 52.2%, también se presenta una disminución. Respecto al resultado de 2003, se debe destacar un aumento en el endeudamiento financiero de corto plazo, el cual pasó de \$1.900 MM a \$3.485 MM, destinados a cumplir con las obligaciones de inversión en las sociedades proyecto y la finalización del proyecto Inmobiliario La Pastorita.

Respecto a la emisión de Bonos Ordinarios GRUPO ODINSA 2002, se deben destacar los siguientes puntos:

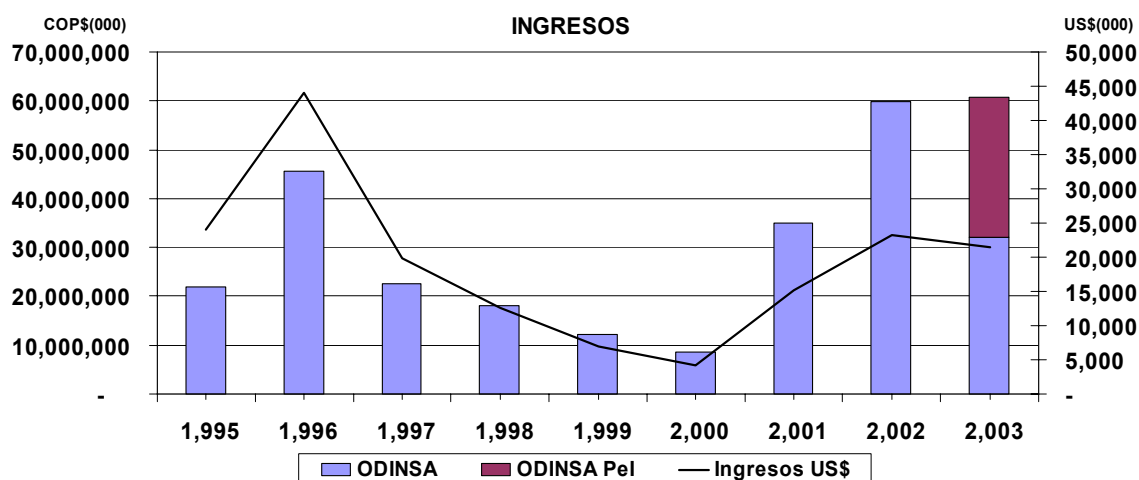
- Luego del proceso de revisión anual de calificación, Duff & Phelps Calificadora de Valores S.A. decidió mantener la calificación de AA+ a los Bonos emitidos por GRUPO ODINSA S. A.
- La liquidez de los bonos ha aumentado, presentándose en el último pago de intereses más de 30 tenedores de títulos, frente a 5 del momento de la emisión.
- La disminución de la inflación, medida a través del Índice de Precios al Consumidor, la cual pasó de 6.99% en el 2002 a 6.49% en el 2003 generó un ahorro importante en intereses para la sociedad.



El comportamiento del Fideicomiso Fiducomercio GRUPO ODINSA, fuente de pago y garantía de la emisión de bonos fue el siguiente durante el 2003:

- Se recibieron \$9.695 MM en Ingresos, compuestos así; \$8.279 MM por parte de la sociedad y \$1.416 MM como intereses sobre los excedentes acumulados.
- Se causaron \$6.017 MM en Egresos, de los cuales \$5.972 MM fueron intereses sobre los Bonos y \$145 MM en gastos de mantenimiento de la emisión.
- Como resultado, el saldo disponible en el Fideicomiso a 31 de Diciembre de 2003 era de \$18.534 MM, equivalentes al 46% del capital de los Bonos y \$3.678 MM más que el año anterior.

6.3. FACTURACION



La cesión realizada a principios de 2003 del 29% de la participación de GRUPO ODINSA S.A. en el Consorcio Ferroatlántico a la sociedad ODINSA Proyectos e Inversiones S.A. subsidiaria de GRUPO ODINSA S.A. generó una disminución en la facturación de GRUPO ODINSA S.A. De ésta manera la facturación de la sociedad en términos individuales fue de \$32.126 MM, y la facturación de la sociedad en términos consolidados con sus filiales fue de \$86.434.425 MM, mayor en 4.86% a la presentada en el año 2002.

A diferencia del año 2002, la principal fuente de facturación durante el 2003 fue el Consorcio Ferroatlántico, el cual compensó la disminución en la facturación presentada en el Proyecto Vial Armenia – Pereira – Manizales. Tal como se mencionó anteriormente, durante el año 2003 se presenta por primera vez la ejecución de los procesos de recapeo en los proyectos de la malla vial del Meta y Santa Marta – Paraguachón, los cuales generaron un monto importante de facturación.

En todo caso, no se pueden despreciar los ingresos obtenidos en los negocios de operación y mantenimiento rutinario vial, los cuales han venido aumentando durante los últimos cuatro años, y son fuente de estabilidad de la compañía en el largo plazo. Al respecto, durante el 2003 se consolida la actividad de operación en el Proyecto Santa Marta – Paraguachón.

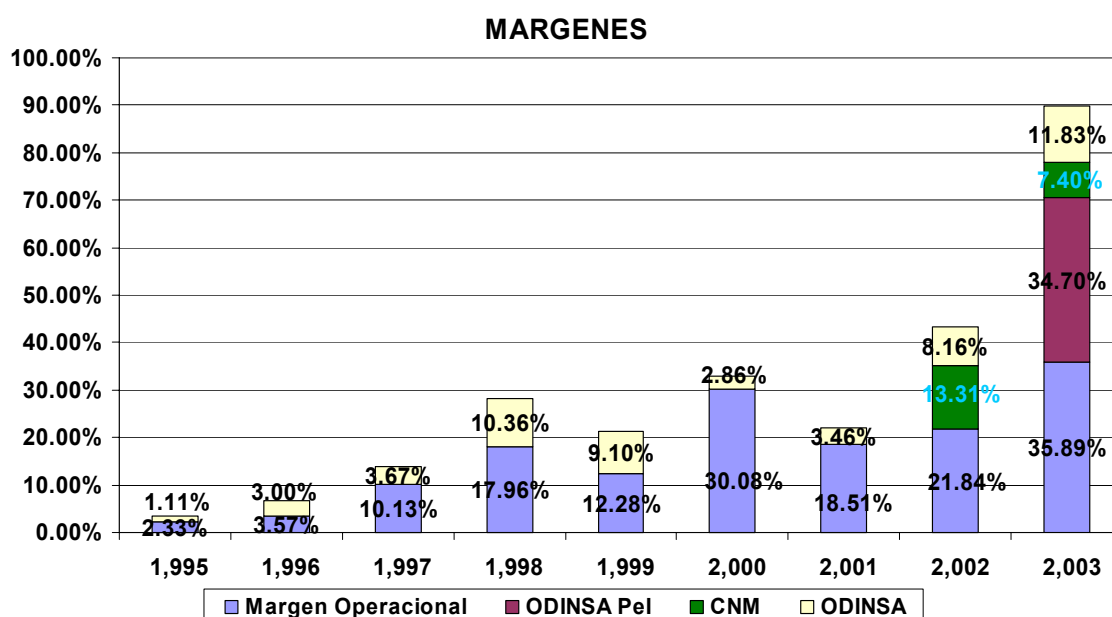
En el año 2003 la Utilidad Bruta obtenida por el volumen consolidado de facturación realizado, equivalente al 39.11% de los Ingresos Operacionales, el mayor presentado en la historia de la compañía y superior al 24.90% del 2002. Esto se explica por los mejores márgenes obtenidos en el desarrollo de los contratos.

Al igual que en el año anterior, el Margen Neto (Utilidad después de Impuestos sobre Ingresos Operacionales) fue superior al Margen Bruto debido a lo siguiente:

- Los Ingresos No Operacionales durante 2003 fueron de \$25.073 MM, superiores en \$4.398 MM a los presentados durante 2002, y se descomponen como se describe a continuación.
 - Atendiendo lo dispuesto en la Circular Conjunta No 009 de 1996 emitida por la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Valores las inversiones en las sociedades donde GRUPO ODINSA S.A. es propietario de mas del 50% del capital social –Carreteras Nacionales del Meta S.A., ODINSA Holding Inc., ODINSA Servicios Ltda. y ODINSA Proyectos e Inversiones S.A- deben ser contabilizadas siguiendo el método de participación, es decir llevando al estado de resultados la diferencia entre el valor patrimonial de la inversión y el costo de adquisición ajustado por inflación. Por lo anterior, durante 2003 se contabilizaron por el Método de Participación ingresos de \$21.838 MM, el 52% proveniente de la inversión en Carreteras Nacionales del Meta S.A., y el 48% restante de la sociedad ODINSA Proyectos e Inversiones S.A.
 - Adicionalmente durante el 2003 la sociedad recibió dividendos en efectivo de Carreteras Nacionales del Meta S.A. por \$1.990 MM.
 - Por Ingresos Financieros se recibieron en el periodo \$2.091 MM provenientes de los rendimientos generados con los excedentes del Fideicomiso Fiducomercio GRUPO ODINSA y de los Bonos Convertibles en Acciones Hatovial 1999 y 2003.

- De otra parte, los Gastos No Operacionales presentan una disminución frente al periodo anterior, pasando de \$8.211 MM a \$7.149 MM en el periodo actual. La descripción de los principales rubros se detalla a continuación.
 - La causación de los intereses de los Bonos Ordinarios GRUPO ODINSA 2002 por \$40.000 MM durante el año 2003 fue de \$5.912 MM.
 - Adicionalmente, se cancelaron \$1.031 MM en intereses de otros créditos.

6.4. RENTABILIDAD Y PATRIMONIO



Con las utilidades del año 2003 se puede apreciar que GRUPO ODINSA ha logrado consolidar los resultados de su estrategia de crecimiento. Para éste periodo, los indicadores de Rentabilidad y crecimiento Patrimonial son los mas positivos presentados desde la creación de la compañía. En el caso de la Utilidad Neta, por \$27.231 MM, es superior en un 22.41% a la obtenida en el periodo anterior.

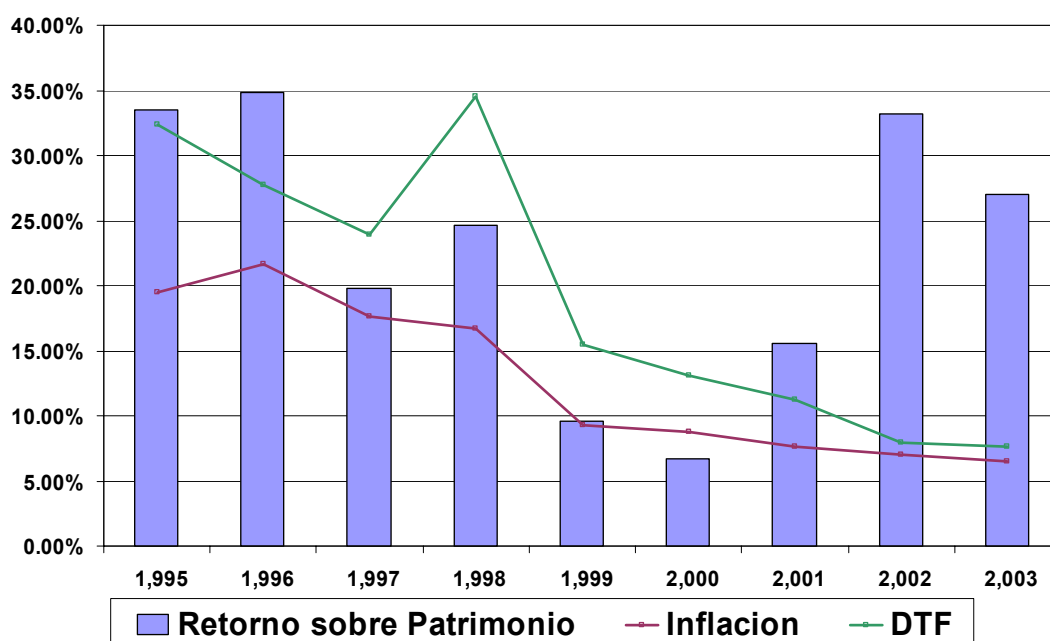
Tal como se evidenció en la presentación de la Facturación de la sociedad, en el 2003 más de la mitad de las ganancias se generaron en la utilidad no operacional.

Ahora bien, aunque en el 2003 se presentó una disminución de la rentabilidad sobre patrimonio, la tasa real continúa por encima del 18%.

Para terminar, no queremos finalizar el análisis de la gestión financiera, sin antes hacer un balance de la evolución de los principales indicadores durante los últimos cinco años. Por ejemplo;

- Durante el periodo 1999-2003 la facturación fue de \$176.240 MM y las utilidades de \$57.362 MM, obteniendo un margen acumulado del 32.55%.
- Los activos pasaron de \$24.414 MM en 1999 a \$172.037 MM en 2003, presentándose un incremento importante en el portafolio de inversiones de la sociedad.
- El patrimonio de los accionistas pasó de \$15.992 MM en 1999 a \$99.839 MM en 2003, mostrando una rentabilidad efectiva anual del 58%, muestra del valor generado a los accionistas en el periodo, el cual además es significativamente mayor a la rentabilidad obtenida durante el mismo período en otras inversiones.
- La rentabilidad sobre patrimonio pasó del 10% en 1999 al 27% en 2003.

RETORNO SOBRE PATRIMONIO



7. CONTINGENCIAS

7.1 A FAVOR DEL GRUPO ODINSA:

- **Acción con Nulidad y Restablecimiento del Derecho ejercida por la Promesa de Sociedad Aerovalle (de la cual hace parte GRUPO ODINSA) en contra de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia -UAEAC-**

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil mediante resolución 01474 de 2000 adjudicó al Consorcio Aerocali la licitación pública N° 046 de 1999, no obstante que la promesa de asociación conformada por GRUPO ODINSA S.A. formuló observaciones a la propuesta presentada por dicho consorcio, que ameritaba que la misma fuera calificada como "no elegible".

El 14 de junio de 2.000 se presentó la demanda de nulidad y restablecimiento del derecho de la referencia, con solicitud de suspensión provisional ante la sección tercera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Mediante auto del 26 de junio de 2.001, notificado por estado fijado el 21 de agosto del mismo año, se admitió la demanda, y se denegó la suspensión provisional de las Resoluciones N° 1474 y N° 1545 de 2.000. El 5 de junio de 2003 el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca expidió el auto de pruebas, y el 4 de agosto de 2003 el Tribunal envió al Tribunal Administrativo de Cundinamarca un despacho comisorio para realizar la diligencia de interrogatorio de parte que se designó para el 8 de abril de 2005. Finalmente, por medio de auto notificado el 15 de agosto de 2003, el proceso fue repartido al despacho del Dr. Álvaro Pío Guerrero por cambio de magistrado.

- **Demanda interpuesta contra el INPEC**

La cuantía de las pretensiones asciende hoy a \$18.521.043.033, conforme a la ampliación del peritazgo de diciembre de 2003. El trámite que sigue es el de la conciliación, al cual no hemos sido convocados aún. Los asesores estiman las perspectivas de éxito de modo favorable, sin embargo el monto de la condena dependerá no sólo del peritazgo sino de los criterios de equidad de la Justicia Contenciosa Administrativa.

- **Materia Fiscal**

A la fecha el Grupo ODINSA no tiene ninguna contingencia en materia tributaria.

7.2 EN CONTRA DEL GRUPO ODINSA:

- **Acción de reparación directa Blanca Gloria Madrid Álvarez y otros.**

Accidente de tránsito ocurrido el Septiembre 6 de 1995 en la vía Santa Marta – Riohacha, debido al volcamiento de una tractomula. Los lesionados en ejercicio de la acción de reparación directa demandaron al Instituto Nacional de Vías y a la Concesionaria de Santa Marta - Paraguachón. El ejecutor de las actividades en el sector de ocurrencia del accidente fue Construcciones El Cóndor S.A.

El proceso actualmente tiene sentencia en primera instancia, condenando a las demandadas a pagar los perjuicios morales que ascienden a 100 salarios mínimos legales vigentes a favor de la compañera de la víctima, y de 50 salarios mínimos legales vigentes para cada uno de siete (7) familiares que fueron parte del proceso. Actualmente se encuentra en trámite la segunda instancia ante el Consejo de Estado y posiblemente se puede producir sentencia definitiva dentro de un año. Aunque existe sentencia de primera instancia en contra, ante el Consejo de Estado se espera que las pruebas que se vienen practicando podrían modificar el resultado inicial.

- **Acción de reparación directa, Alejandro Meza Pontón**

Acción de reparación directa interpuesta por los familiares de Alejandro Meza Pontón contra el Instituto Nacional de Vías, debido a un accidente de tránsito ocurrido el 11 de mayo de

1998 en la vía Santa Marta – Riohacha, en el cual una tractomula se volcó por un hueco en la vía.

A la fecha, ni el Fideicomiso Fidugan Concesión Santa Marta – Riohacha – Paraguachón ni el GRUPO ODINSA S.A. han sido formalmente vinculados al proceso.

- **Acción de reparación directa de María Elina Noguera y otros (muerte de José Alirio Garzón.)**

Un motociclista se estrelló el 26 de marzo de 1997 contra unos escombros que estaban en la vía sin la señalización adecuada. Los familiares de José Alirio Garzón en ejercicio de la acción de reparación directa demandaron al Instituto Nacional de Vías, al Municipio de Acacias, y posteriormente hubo llamamiento en garantía de la Concesionaria Carreteras Nacionales del Meta. A la fecha GRUPO ODINSA S.A. no ha sido formalmente vinculado al proceso. Actualmente el proceso se encuentra en etapa probatoria. Dada la lentitud del Tribunal Administrativo del meta y la posibilidad de una segunda instancia ante el Consejo de Estado, consideramos que un fallo definitivo podría darse en unos dos (2) o tres (3) años. Según las pruebas recaudadas existen posibilidades de una sentencia absolutoria.

- **Acción ordinaria de mayor cuantía de Luis Antonio Martín Ávila contra ODINSA S.A, SISMEDICA LTDA y CARLOS ANDRES RESTREPO CELIS. JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA.**

Se ha tenido conocimiento de sobre la presentación de una demanda por daños sufridos en un vehículo automotor de servicio público, como consecuencia de un accidente en el que participó la ambulancia adquirida a GRUPO ODINSA y vendida a HATOVIAL S.A.. La demanda aún no ha sido notificada a los demandados. Teniendo en cuenta que para la fecha del accidente la custodia y posesión de la ambulancia era de SISMEDICA LTDA, esta empresa ha manifestado en forma expresa al GRUPO ODINSA que asumirá los costos que la misma conlleve.

8. LEY 603 DE 2000 – CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS SOBRE PROPIEDAD INTELECTUAL

La Administración verificó que el GRUPO ODINSA S.A. cumple con las normas sobre propiedad intelectual y derechos de autor.

9. AGRADECIMIENTOS

Expresamos nuestros sentimientos de gratitud al personal de la Empresa por su trabajo para el mejoramiento del GRUPO ODINSA, a nuestros proveedores por el cumplimiento de los compromisos que les encomendamos, lo que nos permitió atender con calidad y oportunidad los encargos que nos hicieran nuestros clientes. La Junta Directiva y la

Administración agradecen así mismo a los accionistas de la compañía por la confianza que a bien tuvieron darnos para el ejercicio de nuestra labor.

Nuestro compromiso con el mejoramiento continuo en los procesos y en la calidad del servicio ha sido y será el norte para alcanzar la excelencia en el GRUPO ODINSA S.A.