



REPORTE DE RESULTADOS

2^{do} Trimestre del 2020

Junio 2020

ODINSA

Resultados Consolidados 2T2020

El 2T2020 muestra la resiliencia de Odinsa para enfrentar la situación económica y social causada por el COVID-19. Para esto, se ha puesto en marcha un plan empresarial que busca mitigar los posibles impactos producto de la pandemia y que ha sido desarrollado durante el trimestre en curso. Desde el momento que se decretó la contingencia y se declaró la cuarentena en el país se empezaron a desarrollar planes de choque a nivel de cada concesión y de Odinsa donde se busca garantizar la liquidez y estructura de capital de las concesiones, así como un excelente nivel de servicio, promoviendo las medidas de bioseguridad necesarias para salvaguardar la salud de todos los usuarios y colaboradores.

Gracias a estos planes y a pesar del impacto negativo en la economía colombiana y en la mayoría de sectores, Odinsa ha tenido la capacidad de amortiguar estos efectos debido a los siguientes aspectos: i) activos en diferentes etapas productivas (construcción, operación y mantenimiento), ii) diversificación geográfica (Colombia, Aruba, República Dominicana, Ecuador), y iii) activos financieros con ingreso mínimo garantizado, diferenciales de recaudo o ingresos por disponibilidad (donde no tenemos riesgo tráfico).

Asimismo, y buscando mantener indicadores financieros sólidos y flexibilidad, Odinsa ha optado por tomar medidas corporativas que ayuden a mitigar los impactos financieros con un plan de ahorro en Opex y Capex, a nivel del Holding y sus filiales que suma COP 530K millones.

En términos de ingresos, Odinsa a nivel consolidado, registró COP 151 mil millones en el trimestre, 25% menor con respecto a lo registrado durante el mismo periodo del año anterior. Si bien todas las concesiones viales que consolidan en Odinsa aportaron de manera positiva a la variación año/año, es importante aclarar que también hubo un aumento en el MPP proveniente de Pacífico 2, dada la utilidad contable por diferencia en cambio registrada en el segundo trimestre de 2020. En cuanto a las concesiones aeroportuarias, se presenta disminución del ingreso por método de participación patrimonial (MPP) proveniente de Quiport y OPAIN producto del cierre de los aeropuertos y la disminución de la utilidad neta.

Por segmento, los ingresos del negocio de concesiones viales alcanzaron COP 187 mil millones (+24% A/A), principalmente por los buenos resultados en Pacífico 2 y la consolidación del Túnel de Oriente. En el segmento de construcción, los ingresos sumaron COP 33 mil millones, con una variación del +8% A/A, principalmente por la reanudación de las obras en Pacífico 2 las cuales habían tenido una pausa causada por las medidas tomadas por el gobierno producto del COVID-19. Por último, en el negocio de aeropuertos, los ingresos registraron un aporte negativo de COP 67 mil millones, explicado por los cierres de ambos aeropuertos.

El Ebitda muestra una variación de -31% A/A, llegando a COP 92 mil millones. El segmento de concesiones viales tuvo una variación de +48% A/A, alcanzando COP 133 mil millones que se explica principalmente por los mejores resultados operacionales de Autopistas del Café, Autopistas del Nordeste y Boulevard Turístico del Atlántico, además de la consolidación de la operación del Túnel de Oriente. En cuanto al segmento de construcción, el aporte al Ebitda

fue de 27 mil millones (+41% A/A). En relación con el segmento de aeropuertos, el aporte de Ebitda fue COP -67 mil millones, en línea con el aporte a los ingresos consolidados.

Por otro lado, la deuda financiera consolidada de la compañía cerró el segundo trimestre en COP 2,8 billones, un incremento con respecto al mismo periodo del año anterior de 17% este incremento se genera principalmente por la devaluación y la consolidación de la deuda del Túnel de Oriente. Si se compara la deuda, eliminando el efecto contable por consolidación de la deuda de Túnel de Oriente (COP 380 mil millones) y el efecto de devaluación, la variación sería del -11% A/A, es decir COP - 270 mil millones. La estrategia de optimización de la deuda de la compañía se ve reflejada en una disminución del costo de ésta en USD de 170 puntos básicos con respecto al mismo periodo del año anterior. El costo de la deuda denominada en COP disminuyó cerca de 30 puntos básicos.

En cuanto a la deuda separada, el saldo al cierre de 2T2020 es COP 1.4 billones, es decir 12% menor comparada con 2T2019. Si se eliminara el efecto de tasa de cambio, la disminución en el saldo de la deuda hubiera sido de 22%. Asimismo, el costo en USD se optimizó en 335 puntos básicos y el costo en COP 23 puntos básicos con respecto al mismo periodo del año anterior.

De otro lado se destaca que, por cuarto año consecutivo, Odinsa recibe la ratificación de la calificación AA- con perspectiva estable por parte de Fitch Ratings, asignando positivas calificaciones de corto y largo plazo sobre los bonos ordinarios por COP 400.000 millones. Estas valoraciones respaldan la gestión y estrategia desarrollada por la compañía y se convierten en un sello de confianza para el mercado y los inversionistas, en especial, teniendo en cuenta los efectos generados por el COVID-19. A nivel de las concesiones,

Aportes por negocio 2T2020

COP millones	Concesiones viales	Construcción	Concesiones aeropuertos	Otras operaciones (*)	TOTAL
Ingreso total	187.621	33.622	-66.827	34.100	150.915
Ebitda	133.573	27.947	-66.827	19.099	91.990
Utilidad o pérdida en la matriz	50.590	21.760	-66.827	-20.092	-21.212
Margen Ebitda	71%	83%	100%	56%	61%
Margen neto	27%	65%	100%	-59%	-14%

Aportes por negocio 2T2019

COP millones	Concesiones viales	Construcción	Concesiones aeropuertos	Otras operaciones (*)	TOTAL
Ingreso total	150.975	31.163	26.019	20.517	199.920
Ebitda	90.295	19.865	26.007	6.397	132.827
Utilidad o pérdida en la matriz	34.036	17.177	26.007	-42.827	29.479
Margen Ebitda	60%	64%	100%	31%	66%
Margen neto	23%	55%	100%	-209%	15%

*Negocios directos de Marjoram, Odinsa Holding y Odinsa SA (Operación de Autopistas, Inmobiliarios, gasto corporativo, financiamiento a filiales en el exterior, carga financiera e impuestos. No se muestra la columna de eliminaciones entre negocios.

Concesiones viales en operación

AUTOPISTA DEL CAFÉ - AKF

Colombia

Plazo: 30 años (1997 - 2027)

Ingreso mínimo garantizado

Participación Odinsa: 60%

Esta concesión reporta un tráfico total de 1,50 millones de vehículos para el segundo trimestre de 2020, presentando una disminución de 49% A/A. Esta disminución es explicada principalmente por la coyuntura que conllevan las medidas de distanciamiento y restricciones de movilidad en el país, dado el COVID-19.

Pese a lo anterior, se destaca que los ingresos permanecieron estables, y tanto el Ebitda como la utilidad neta de la concesión son superiores A/A en 94% y 467%, respectivamente. Este debido a que está concesión es de primera generación y cuenta con ingreso mínimo garantizado. Dentro de estas variaciones se resalta el crecimiento del Ebitda, gracias a la optimización de gastos administrativos y Opex de la concesión.

COP millones	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Tráfico Total	1.495.917	2.905.920	-49%	4.559.797	5.995.444	-24%
Trafico Promedio Diario (TPD)	16.439	31.933	-49%	25.054	32.942	-24%
Ingresos	45.218	45.085	0%	93.024	91.451	2%
Ebitda	21.425	11.031	94%	44.876	30.138	49%
Utilidad Neta	14.627	2.581	467%	31.273	17.112	83%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehiculos por día.

AUTOPISTA DEL NORDESTE

República Dominicana

Plazo: 30 años (2008 - 2038)

Ingreso mínimo garantizado

Participación Odinsa: 67.5%

ADN presentó una disminución en tráfico vehicular A/A (39%) explicada principalmente por los impactos del COVID-19 en la región. Sin embargo, en términos de ingresos, Ebitda y utilidad neta se presenta un balance positivo en el 2T2020 comparativo con el año anterior dado que hubo variaciones positivas de 5%, 9% y 15% respectivamente. Esto se debe principalmente al reconocimiento de mayores intereses financieros (contables, asociados al activo financiero) y al plan de ahorro en Opex ejecutado durante el año. Es importante anotar que esta concesión cuenta con un ingreso mínimo garantizado por parte del gobierno de Republica Dominicana por lo cual no se ve afectado por las variaciones de tráfico.

USD miles	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Tráfico Total	757.750	1.244.795	-39%	1.934.562	2.441.888	-21%
Trafico Promedio Diario (TPD)	8.327	13.679	-39%	10.629	13.417	-21%
Ingresos	15,416	14,647	5%	29,759	29,148	2%
Ebitda	13,750	12,645	9%	25,921	25,333	2%
Utilidad Neta	6,584	5,750	15%	11,445	10,591	8%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehiculos por día.

BOULEVARD TURÍSTICO DEL ATLÁNTICO

República Dominicana

Plazo: 30 años (2008 – 2038)

Ingreso mínimo garantizado

Participación Odinsa: 67.5%

La tendencia de crecimiento en el tráfico en esta concesión se ve impactada por el COVID-19, que ha tenido repercusiones importantes sobre el turismo en la región mostrando una variación negativa de 48% año a año. Los ingresos tuvieron una leve disminución (3%) con respecto al mismo periodo del año anterior, explicado por menores ingresos financieros (contables, asociados al activo financiero). En términos de Ebitda, la recuperación es positiva A/A (13%) explicado principalmente por las medidas en el plan de ahorro de Opex.

La variación negativa A/A (72%) de la utilidad neta está explicada principalmente por la mayor causación de gastos financieros (entre éstos los intereses de deuda subordinada), y la causación del impuesto diferido en la concesión (contable y no requiere esfuerzos en la caja). Esta concesión cuenta con un ingreso mínimo garantizado por parte del gobierno de Republica Dominicana por lo cual no se ve afectado por las variaciones de tráfico.

USD miles	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Tráfico Total	285.481	551.399	-48%	771.743	1.003.547	-23%
Trafico Promedio Diario (TPD)	3.137	6.059	-48%	4.240	5.514	-24%
Ingresos	9,059	9,344	-3%	20,005	20,676	-3%
Ebitda	7,551	6,653	13%	16,560	15,712	5%
Utilidad Neta	0,898	3,191	-72%	3,703	6,680	-45%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehiculos por día.

CONCESIÓN TÚNEL ABURRA ORIENTE

Colombia

Vencimiento estimado: 2037 (en función del cumplimiento del VPIP¹)

Ingreso por recaudo de peajes y vigencias futuras

Participación Odinsa: 52,61%

Con respecto a 2T2020, la concesión tuvo una disminución de tráfico de 26%, acumulado al año. La disminución se explica principalmente por la coyuntura que conllevan las medidas de

¹ Valor presente de los ingresos por peajes

distanciamiento y restricciones de movilidad en el país, dado el COVID-19 y el cierre temporal de las operaciones aéreas en los aeropuertos nacionales.

En el 2T2020 se puede apreciar una disminución de ingresos (COP 43.000 millones) explicada principalmente por la actividad por construcción registrada en 2019 previo a la puesta en servicio de operación del túnel, por lo que la comparación de las cifras es imprecisa. En términos de Ebitda el balance es positivo (+ COP 2.400 millones) en línea con el plan de ahorro en Opex.

Con respecto a la utilidad neta, la disminución se explica principalmente por mayor causación del impuesto diferido. Sin embargo, es importante aclarar que esta causación no conlleva esfuerzo de caja para el proyecto a corto plazo.

COP millones	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Tráfico Total	528.955	1.944.863	-73%	2.800.677	3.784.949	-26%
Trafico Promedio Diario (TPD)	5.813	21.372	-73%	15.388	20.796	-26%
Ingresos	9.418	52.147	-82%	41.777	58.334	-28%
Ebitda	4.523	2.165	109%	20.167	3.585	463%
Utilidad Neta	-683	809	-184%	-7.044	1.206	-684%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehiculos por día.

GREEN CORRIDOR

Aruba

Contrato tipo DBFM (Design, Build, Finance & Maintain)

Retribución trimestral garantizada

Participación Odinsa: 100%

Valor techo de la oferta: USD 73 millones

Alcance: segunda calzada de 7km, rehabilitación y/o reconstrucción de 24 km de carreteras existentes, construcción de 5 km de vías nuevas y construcción de 13 km de ciclo rutas.

Capex: USD 58.0 millones

Duración de la Obra: 30 meses

Mantenimiento: 18 años

Forma de Pago: Una vez finalicen las obras, el estado hará pagos trimestrales durante 18 años. Los pagos equivalen a 130 millones de florines de enero de 2011 (USD 73 millones)

Comparando el 2T2020 con el mismo periodo del año anterior, se evidencia un incremento de USD 0,1 millones en los ingresos (+5%). Este incremento se evidencia en función del reconocimiento del GAP (*Gross Availability Payment*).

El Ebitda alcanzó un valor de USD 1.5 millones (+10% A/A) en línea con el incremento de los ingresos del proyecto.

La utilidad neta aumentó levemente (USD 197.000).

USD miles	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Ingresos	2,177	2,076	5%	4,786	3,977	20%
Ebitda	1,561	1,415	10%	3,313	2,580	28%
Utilidad Neta	0,398	0,201	98%	0,853	0,781	9%

Concesiones viales en construcción

CONCESIÓN LA PINTADA

Colombia

En construcción

Fecha terminación de construcción 2021

Plazo: 20 años (2043)

Valor Presente del Ingreso por Peajes (VPIP)

Participación Odinsa: 78.9%

A pesar de las medidas tomadas sobre el COVID19 que afectó el proceso de construcción los últimos días de marzo, se continuo con esta actividad para poner el proyecto en etapa 100% funcional. Adicionalmente, este año la concesión recibirá ingresos contractuales provenientes del gobierno (vigencias futuras) suficientes para cubrir el servicio de deuda tanto en COP como en USD.

Durante el 2T2020 el tráfico tuvo una disminución de 48% A/A. La misma se explica principalmente por la coyuntura que conllevan las medidas de distanciamiento y restricciones de movilidad en el país, dado el COVID-19.

Los ingresos decrecieron 27% A/A, como resultado de un cambio de ritmo en la construcción del proyecto, debido principalmente a la búsqueda en la optimización del capital de trabajo conforme se va avanzando en la puesta a punto de las unidades funcionales del proyecto. Sin embargo, el Ebitda presenta un incremento de 17% A/A. Esto se explica principalmente por mayores ingresos financieros, asociados al activo financiero que a su vez está en función del Capex invertido a la fecha y a la optimización por el plan de ahorro en Opex.

La utilidad neta aumentó en COP 12 mil millones, principalmente por una utilidad por diferencia en cambio registrada en 2T2020 por un valor de COP 50.000 millones. En el mismo periodo del año anterior se había registrado una pérdida por el mismo concepto por COP 3.000 millones. Cabe aclarar que la diferencia en cambio es un efecto contable para el proyecto. El flujo de caja de la deuda en dólares está naturalmente cubierto con el pago de las vigencias futuras, de acuerdo con el contrato de concesión. Este efecto positivo se contrarrestado por mayores gastos financieros e impuesto de renta.

COP millones	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Tráfico Total	328.242	629.729	-48%	918.465	1.270.492	-28%
Trafico Promedio Diario (TPD)	3.607	6.920	-48%	5.047	6.981	-28%
Ingresos	90.178	124.121	-27%	197.616	254.067	-22%
Ebitda	47.841	40.814	17%	101.711	78.613	29%
Utilidad Neta	28.757	16.227	77%	9.721	27.843	-65%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehiculos por día.

MALLA VIAL DEL META

Colombia

APP de iniciativa privada

Riesgo de demanda

Participación Odinsa: 51%

A la fecha, se sigue analizado, en conjunto con la ANI, las posibilidades del nuevo alcance del proyecto, de acuerdo con el pronunciamiento del tribunal de arbitramento. Asimismo, de acuerdo con el contrato de concesión, se sigue operando y haciendo mantenimiento a todo el corredor concesionado a la fecha, es decir, unidad funcional cero (UFO).

El tráfico promedio diario de la concesión alcanzó casi 9 mil vehículos, con un decrecimiento del 47% con respecto al primer trimestre de 2019. La disminución va en línea con la coyuntura que conllevan las medidas de distanciamiento y restricciones de movilidad en el país, dado el COVID-19. Los ingresos trimestrales disminuyeron 9%, principalmente por menor nivel de tráfico vehicular en la concesión. El Ebitda y la utilidad neta disminuyeron COP 2.000 millones aproximadamente.

COP millones	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Tráfico Total	849.801	1.590.139	-47%	2.552.061	3.323.989	-23%
Trafico Promedio Diario (TPD)	9.338	17.474	-47%	14.022	18.264	-24%
Ingresos	7.732	8.455	-9%	20.141	17.953	12%
Ebitda	-2.760	-742	272%	-2.631	-1.147	129%
Utilidad Neta	-3.044	-857	255%	-3.200	-1.580	103%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehículos por día.

Concesiones aeroportuarias

OPAIN

Colombia

Plazo: 20 años (2007 - 2027)

Regalía (% total ingresos): 46.2%

Participación Odinsa + GA: 65%

Durante el segundo trimestre de 2020 el tráfico de pasajeros decreció de manera significativa, tanto en pasajeros domésticos como en pasajeros internacionales. De nuevo, estos decrecimientos están explicados por el cierre de las fronteras aéreas para evitar la propagación de virus.

Los ingresos alcanzaron COP 16 mil millones para el trimestre (-94% A/A). Esta variación está impulsada por el decrecimiento de los ingresos regulados y no regulados (-97% y 88% A/A respectivamente), hecho que va en línea con la disminución del tráfico en el aeropuerto y que a su vez es transferido a nivel de Ebitda y utilidad neta.

	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Pasajeros:	29.918	8.411.970	-100%	7.508.812	16.491.487	-54%
Domésticos	4.099	5.609.699	-100%	5.143.028	10.857.727	-53%
Internacionales	25.819	2.802.271	-99%	2.365.784	5.633.760	-58%
Ingresos (COP millones) 2	15.966	285.702	-94%	266.813	548.837	-51%
Regulados	5.480	195.643	-97%	172.889	372.555	-54%
No Regulados	10.486	87.417	-88%	93.924	168.476	-44%
Ebitda (COP millones)	-45.852	96.740	-147%	24.847	179.194	-86%
Utilidad Neta (COP millones)	-107.048	25.962	-512%	-111.614	31.120	-459%

² Este ingreso incluye, regulados, no regulados, construcción, y otros conceptos operativos asociados a la concesión. Las cifras reportadas pueden sufrir variaciones con las presentadas anteriormente por diferencias en la temporalidad de presentación de resultados.

QUIPORT

Ecuador

Plazo: 35 años (2006 - 2041)

Regalía (% ingresos regulados): 11%

Participación Odinsa: 46.5%

Los pasajeros totales disminuyeron 97% con respecto al mismo periodo del año anterior, en igual medida tanto para los vuelos domésticos como para vuelos internacionales. La disminución de los ingresos, Ebitda y utilidad neta va en línea con la disminución de pasajeros tras el cierre del aeropuerto para tráfico internacional y nacional desde el 17 de marzo.

Es importante anotar que el aeropuerto volvió a empezar operaciones a partir del 1 de junio

	T2 2020	T2 2019	Var A/A	Jun 2020	Jun 2019	Var A/A
Pasajeros:	37.774	1.262.847	-97%	1.054.493	2.503.999	-58%
Domésticos	18.358	689.536	-97%	551.018	1.352.686	-59%
Internacionales	19.416	573.311	-97%	503.475	1.151.313	-56%
Ingresos (miles USD)	9.440	42.862	-78%	47.378	85.030	-44%
Regulados	5.369	29.737	-82%	32.338	59.676	-46%
No Regulados	1.942	11.297	-83%	11.250	21.728	-48%
Otros Ingresos (incentivos comerciales)	2.129	1.827	16%	3.791	3.625	5%
Ebitda (miles USD)	4.163	30.416	-86%	30.560	59.395	-49%
Utilidad Neta (miles USD)	-17.342	10.467	-266%	-12.133	26.462	-146%