



**2da Etapa Concesión Vial Sto. Domingo - Samana
6th Latin American Leadership Forum
Abril - 2008**

Disclaimer

La información y data contenida en esta presentación (en adelante esta “Información”) ha sido entregada solamente para la revisión y uso de los potenciales inversionistas que deseen participar en la financiación del proyecto. La revisión o uso de esta Información para cualquier otro propósito esta estrictamente prohibida.

Esta presentación contiene afirmaciones sobre eventos futuro o proyecciones en relación a la condición financiera, resultado de operaciones y negocios, y nuestras expectativas y creencias concerniendo a eventos futuros.

Tales afirmaciones incluyen el uso de palabras como, pero no limitados a, “espera”, “anticipa”, “cree”, “planea”, “entiende”, “estima”, “continua”, “puede”, “será”, “podrá”, “deberá”, “probablemente” y expresiones similares.

Estas afirmaciones sobre eventos futuros reflejan las expectativas y supuestos actuales de la administración en relación a futuros eventos y el desempeño operativo y financiero del proyecto y están basadas en información actualmente disponible. Sin embargo, dichas afirmaciones serán consideradas proyecciones cuya certeza estará sujeta a un número de riesgos, incertidumbres y supuestos que pueden causar que los resultados reales difieran materialmente de los proyectados.

Advertimos que **BTA** ha suscrito con **Citigroup** un contrato para la estructuración y financiación del proyecto.



Agenda



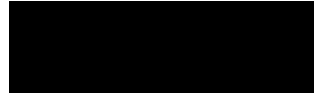
1 Vista General del Proyecto

2 Consideraciones de la Inversión

3 Principales Documentos del Proyecto y Aspectos Legales

4 Estudio de Tráfico Independiente

5 Conclusiones



Agenda



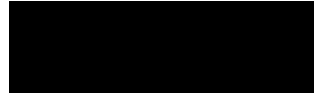
1 Vista General del Proyecto

2 Consideraciones de la Inversión

3 Principales Documentos del Proyecto y Aspectos Legales

4 Estudio de Tráfico Independiente

5 Conclusiones



Vista General del Proyecto



Visión General

- Boulevard Turístico del Atlántico (BTA) es el nombre de Proyecto asignado al circuito vial Nagua-Sánchez-Samaná-El Limón-Las Terrenas-Majagual, en la Península de Samaná.
- Incluido como alcance opcional en el Contrato de Concesión de la nueva carretera Santo Domingo-Samaná
- Es un perfecto complemento de la carretera Santo Domingo – Samaná.
- Infraestructura vial que sustente el desarrollo turístico de la zona norte del país.
- Las condiciones actuales de este circuito vial (Nagua - Samaná) requiere intervención para así mantener un nivel de confiabilidad y comodidad.

Datos Generales

- Costo Total de Construcción: US\$ 103 MM
- Longitud Total (Dos carriles): 123 Km
 - Rehabilitación: 99 Km
 - Carretera Nueva: 24 Km
- Una estación de Peajes nueva (18Km al Este de Nagua).



Vista General del Proyecto (Cont.)



● Estación de Peaje

— Boulevard Nagua – Samaná (rehabilitación + construcción)

— Autopista Sto. Domingo – Samaná



Vista General del Proyecto - Historial



Historial de la Concesión

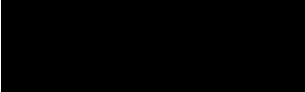
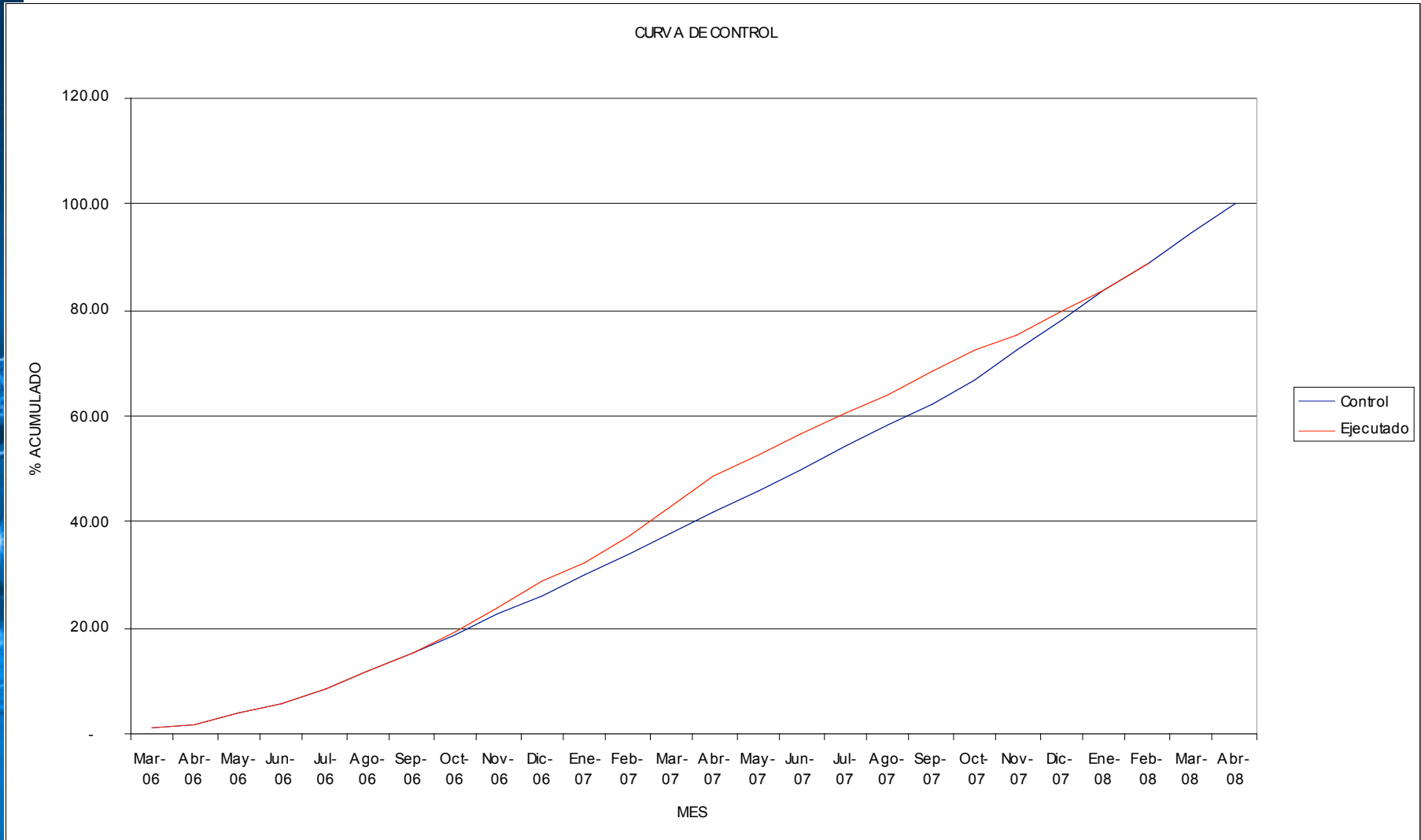
- Autopistas del Nordeste, C. por A. (AdN), esta construyendo la carretera que conecta Santo Domingo con el Cruce de Rincón de Molinillo (en la península de Samaná).
- La concesión fue otorgada en 1999 por la SEOPC mediante licitación Internacional.
- El Contrato de Concesión fue firmado en el 2001 y aprobado por Congreso en 2002.
- AdN colocó en Feb 2006 una emisión de bonos por USD\$162MM a 20 años al 9.39% en el mercado internacional 144A , actuando el Morgan Stanley como Underwriter.
- La construcción empezó en Marzo 06, tiene como fecha contractual de terminación el 30 de Mayo-08

Estatus AdN

- El proyecto de AdN esta aproximadamente 90% completo, (ver figura)
- AdN ha completado el trabajo realizado dentro del presupuesto aprobado.
- El Estado Dominicano ha honrado sus compromisos, realizando sus contribuciones a tiempo y a entregando los predios necesarios.
- Estos factores demuestran la capacidad de los Promotores para desarrollar el proyecto actual ya que el proyecto BTA es mas sencillo por naturaleza. También se demuestra al compromiso del Estado para la ejecución exitosa de esta concesión.



Estado de Avance Adn a Feb-08



Vista General del Proyecto – Historial (Cont.)

Historial del Boulevard Turístico del Atlántico

- El Contrato de Concesión contempla como alcance opcional incluir el tramo de carretera que conecta a Nagua con los distintos destinos finales en la península de Samaná.
- El Contrato de Concesión permite la asignación parcial o total del contrato.
- Después de un análisis de situación, los Promotores decidieron separar la concesión y se creó un vehículo nuevo para desarrollar este alcance opcional.
- El propósito de dicha separación es de **segregar riesgos de ambos proyectos**, tanto crediticios como de ejecución.
- En la actualidad se han iniciado los trabajos del proyecto.
- El Citigroup ha aprobado un crédito puente para iniciar la construcción del proyecto mientras que se realiza el crédito de largo plazo, que inicialmente se había pensado ir al mercado de valores de la RD, pero el mismo aún no está en la capacidad de absorber este tipo de inversiones.



Vista General del Proyecto – Beneficios del Proyecto



Beneficios del nuevo Boulevard Turístico del Atlántico

- La Península de Samaná tendrá la infraestructura vial requerida para el desarrollo.
- El nuevo aeropuerto Internacional El Catey tendrá una ruta de intercomunicación con todos los destinos finales en la Península en óptimas condiciones.
- Tiempo de viaje entre Santo Domingo y Las Terrenas será 1 Hora y 45 minutos.

Otros beneficios adicionales incluyen:

- Promueve los desarrollos de las áreas de influencia a través de la vía.
- Complementa la concesión vial de Santo Domingo – Cruce Rincón de Molinillos, permitiendo los usuarios llegar a su destino final en una carretera en excelente condiciones, con monitoreo y otros servicios de valor agregado.
- Facilita el transporte de bienes y servicios, mejorando la calidad de vida en la comunidad.

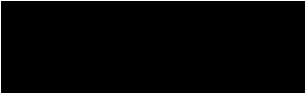
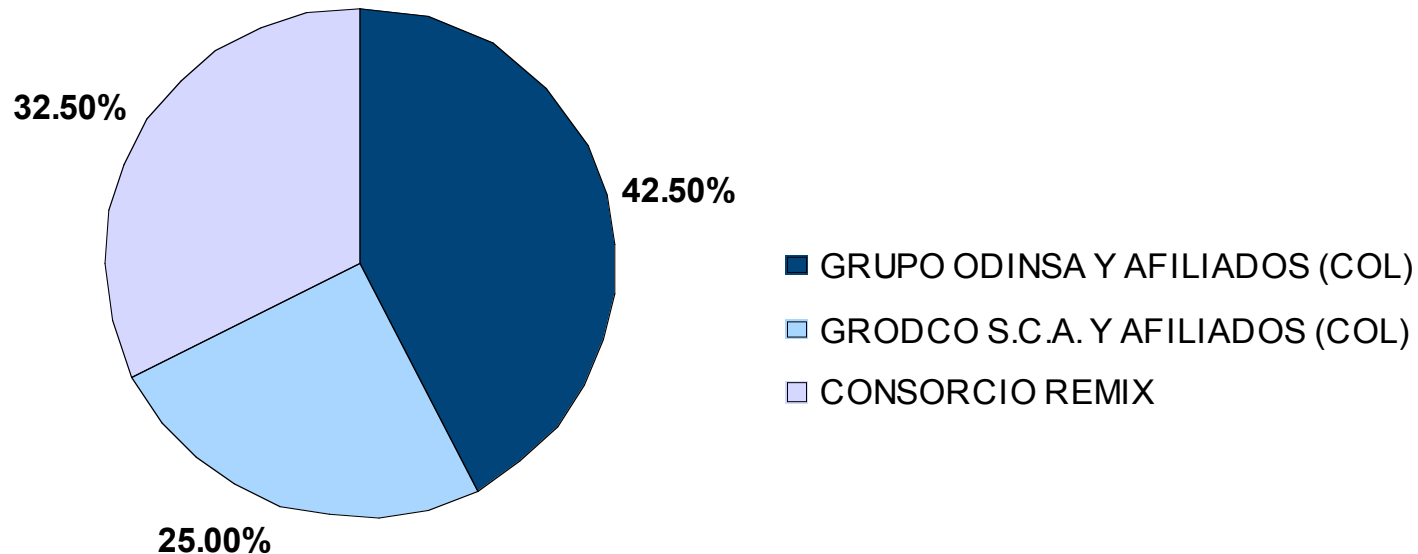


Vista General del Proyecto – Composición Accionaria



Los mismos Promotores de Autopistas del Nordeste, C. Por A. son propietarios de Boulevard Turístico del Atlántico, lo cual mantienen un conocimiento extenso de concesiones viales.

- Boulevard Turístico del Atlántico esta compuesto por dos grupos Colombianos (Grupo Odinsa y Grodco) y un constructor Dominicano (Consortio Remix)
- Los socios Colombianos son responsables de i) manejar el proyecto, ii) operar la concesión y iii) obtener el financiamiento.
- Los socios Dominicanos participan en el labor manual y el equipo local.
- Ambos grupos participan en la construcción de la carretera.



Agenda



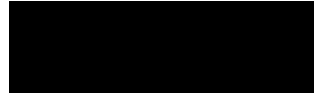
1 Vista General del Proyecto

2 Consideraciones de la Inversión

3 Principales Documentos del Proyecto y Aspectos Legales

4 Estudio de Tráfico Independiente

5 Conclusiones



Consideraciones de la Inversión

- **Transacción estructurada**

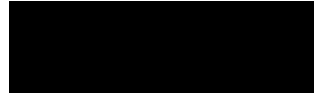
- La transacción ha sido estructurada bajo estándares internacionales ofreciendo la protección adecuada a los inversionistas a través de cuentas de reservas, garantías, pólizas de seguros, manejo de cuentas, etc.

- **Respaldo del IMG**

- El estado provee un Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) que cubre cualquier déficit de ingresos por peaje suficiente para pagar la operación y mantenimiento del proyecto, el servicio de la deuda y un retorno fijo a los inversionistas. Este IMG mitiga el riesgo comercial de la transacción.

- **Patrocinadores con experiencia probada**

- Los patrocinadores o *sponsors* del proyecto son los grupos colombianos, Grupo Odinsa S.A. y Grodco SCA. y la empresas dominicana, Consorcio Remix, los cuales mantienen un conocimiento extenso de desarrollo y construcción de concesiones viales y financiamiento de proyectos.



Consideraciones de la Inversión

- **Demanda creciente del área de influencia**
 - La península de Samaná ha sido catalogada como uno de los mejores polos turísticos del país y al cual se le esta invirtiendo los recursos necesarios (el nuevo Aeropuerto Int'l El Catey, Acueducto Noreste, y esta carretera) para catalizar el desarrollo del mismo. Hoy en día hay más de 1.880 habitaciones en construcción.
- **Riesgo de construcción mínimo**
 - El diseño del proyecto ha sido revisado por el Ingeniero Independiente el cual ha concluido que la naturaleza de los trabajos a realizar es de relativa simplicidad. Además, el contrato de construcción es del tipo “llave en mano” y a precio fijo, traspasando los riesgos de sobrecostos al contratista e incluye, asimismo, apropiadas garantías de finalización en tiempo y forma.
- **Coberturas de Seguros Adecuadas**
 - El proyecto cuenta con una estructura de pólizas de seguros de acorde a los más altos estándares internacionales (todo riesgo construcción, responsabilidad civil y lucro cesante) con compañías de alta solvencia internacional
- **Beneficios colaterales de la Garantía de MIGA a los Accionistas**
 - El proyecto están gestionando la garantía de Riesgo Político de MIGA (organismo del Banco Mundial que provee garantías a la inversión extranjera) para cubrir el equity y el crédito de largo plazo contra el riesgo político del proyecto, así como para el



Agenda



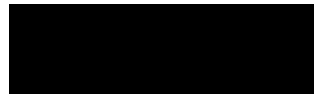
1 Vista General del Proyecto

2 Consideraciones de la Inversión

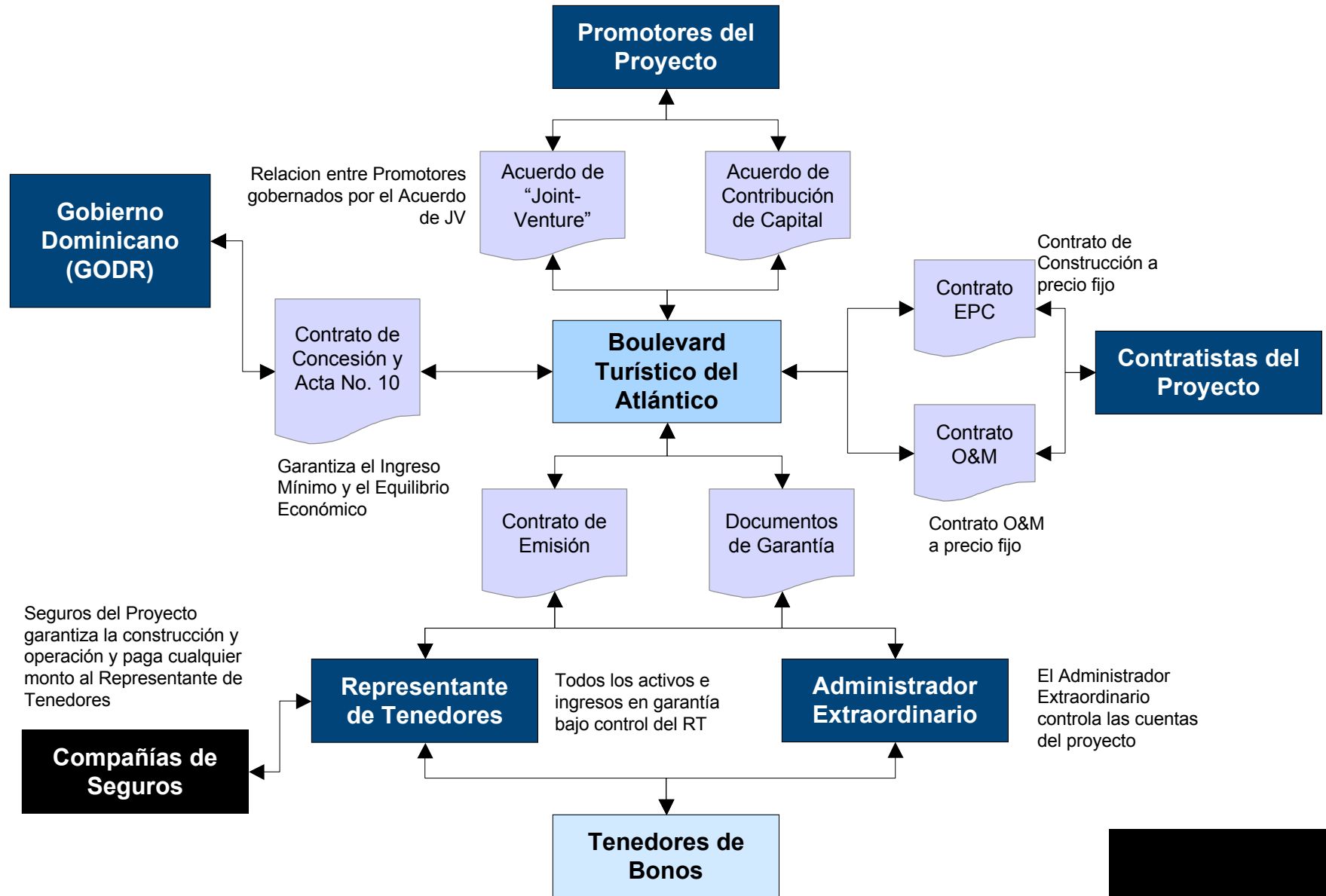
3 Principales Documentos del Proyecto y Aspectos Legales

4 Estudio de Tráfico Independiente

5 Conclusiones



Documentos Principales del Proyecto – Visión General



Documentos Principales del Proyecto – Contrato de Concesión

Ingreso Mínimo Garantizado:

Bajo el contrato, el Estado debe proveer un Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) a la Concesionaria.

- El Ingreso Garantizado Trimestral (IGT) es definido como un nivel específico de ingresos netos para cada trimestre durante la vida de la Concesión. El IGT asegura la habilidad de la Concesionaria de servir la deuda del Proyecto y proveer un retorno fijo al capital de los Promotores en dólares US.
- Como consecuencia, cuando el IMG es activado (es decir, cuando los ingresos de peajes están por debajo del Ingreso Garantizado Trimestral) los ingresos de la Concesionaria estarán conformados por:
 - 100% de los ingresos de peaje
 - Pagos del Estado bajo el IMG, por un monto acumulado igual al Ingreso Garantizado Trimestral
- La obligación del Gobierno de proveer el IMG será garantizada por:
 - Una cuenta colateral de efectivo por US\$6MM (*estimado*) a ser establecido mediante el aporte del material asfáltico (valorado en dicho monto) por el SEOPC durante la fase de construcción.
 - Una carta de Crédito Stand By renovable del Banco de Reservas el monto de la cual será estimada cada año basada en la diferencia entre el monto acumulado del Ingreso Garantizado Trimestral y el ingreso de peaje proyectado.
 - Una obligación contractual general departe del GODR para apoyar la MRG.
- A cambio del IMG, en casos donde el tráfico supere el IMG el Estado percibe beneficios de este superavit.



Agenda



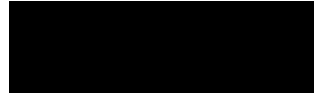
1 Vista General del Proyecto

2 Consideraciones de la Inversión

3 Principales Documentos del Proyecto y Aspectos Legales

4 Estudio de Tráfico Independiente

5 Conclusiones



Estudio Independiente de Tráfico



Consultores Independientes de Tráfico

- El Grupo Louis Berger (LBG), una firma de consultoría especializada en infraestructura, Ingeniería, Ciencia Ambiental, y desarrollo económico, basada en Washington DC, fue contratada para elaborar el Estudio de Tráfico e Ingresos Proyectados para el Proyecto.
- LBG tiene una experiencia extensa en proyectos similares y en la República Dominicana. Uno de sus trabajos más recientes en el país fue como Consultor Independiente de Tráfico para Autopistas del Nordeste, entre otras.
- Para realizar dicho reporte, LBG hizo conteos de tráfico en diversos puntos dentro de la Península de Samaná como también encuestas de Origen-Destino (OD) y Estudios de Preferencia. El tráfico proyectado para la carretera de Samaná está basada en varios factores. Entre ellos se incluye estimados con relación al crecimiento socio-económico de la región, el valor del tiempo para los usuarios, peaje, factores de multiplicación de peaje para los vehículos pesados, etc.
- Las proyecciones de LBG son presentadas en tres escenarios: más probable, optimista y conservador.



Estudio de Trafico Independiente (Cont.)



- LBG estima la proyección de trafico como la suma de tres componentes principales: Crecimiento de Trafico Normal, Trafico inducido y Crecimiento de Trafico Turístico.
 - **Crecimiento de Trafico Normal:** estimado como el trafico actual en las autopistas ajustado por el PIB y crecimiento de la población.
 - **Crecimiento de Trafico Inducido:** es el trafico generado en un futuro por la reducción en los costos de transporte causado por la autopista nueva incluyendo la nueva Autopista del Nordeste.
 - **Crecimiento de Trafico Turístico:** es el esperado trafico generado por la infraestructura turística siendo desarrollada actualmente en Samaná.

Supuestos Claves:

Factor	Most Likely	Optimistic	Conservative
Population Growth	1.5%	1.5%	1.25%
GDP Growth			
• 2005 – 2010	5.5%	6.5%	4%
• 2010 – 2030	4.0%	5%	3%
Elasticity Values			
• GDP	0.36	0.36	0.36
• Population	1.58	1.58	1.58
Samaná Hotel Room Growth			
• 2007 – 2017	22%	25%	15%
• 2017 – 2030	7%	10%	5%
Punta Cana/ Bavaro Hotel Room Growth			
• 2007 – 2010	9%	10%	7%
• 2010 – 2015	6%	8%	5%
• 2015 – 2030	5%	6%	3%
Tolls levels	Same for all scenarios see Exhibit 73		
Value of Time	Same for all scenarios see Exhibit 68		
Ramp Up	Year 1: 80% Year 2: 90% Year 3: 100%	Year 1: 90% Year 2: 100%	Year 1: 70% Year 2: 80% Year 3: 90% Year 4: 100%
Percentage of Tourist traffic from Punta Cana going to Samaná	25%	40%	10%

Note: All assumptions from 2010-2030 unless stated otherwise; Source: LBG

Volúmenes Diarios de Tráfico Existente

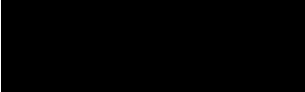
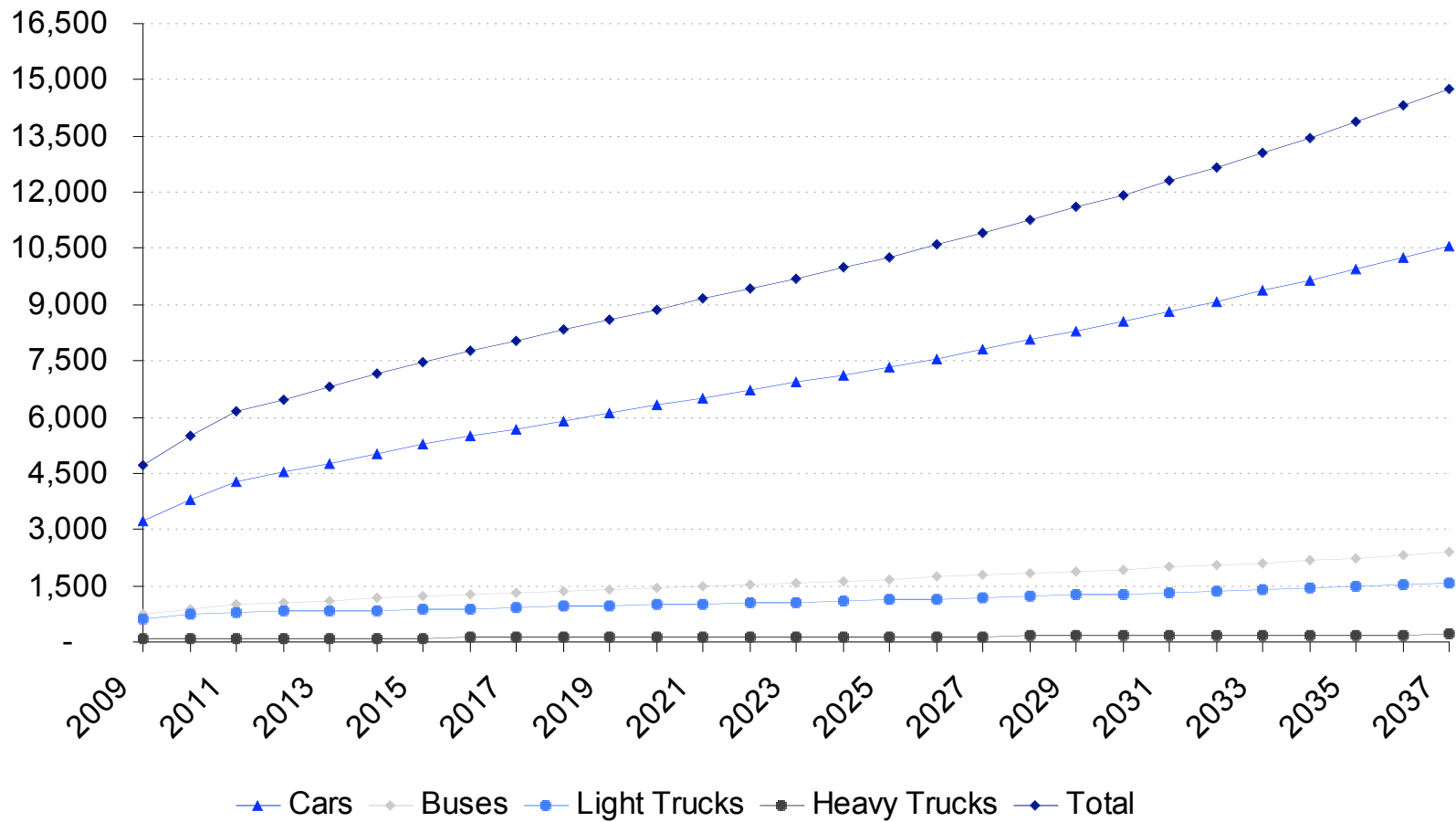
Estación	Entre Semana	Fin de Semana
Limon	1,171	1,120
Samaná	3,712	3,439
Las Galeras	1,591	1,718
Las Terrenas	1,271	1,028
Sánchez	3,316	2,872



Estudio de Trafico Independiente (Cont.)

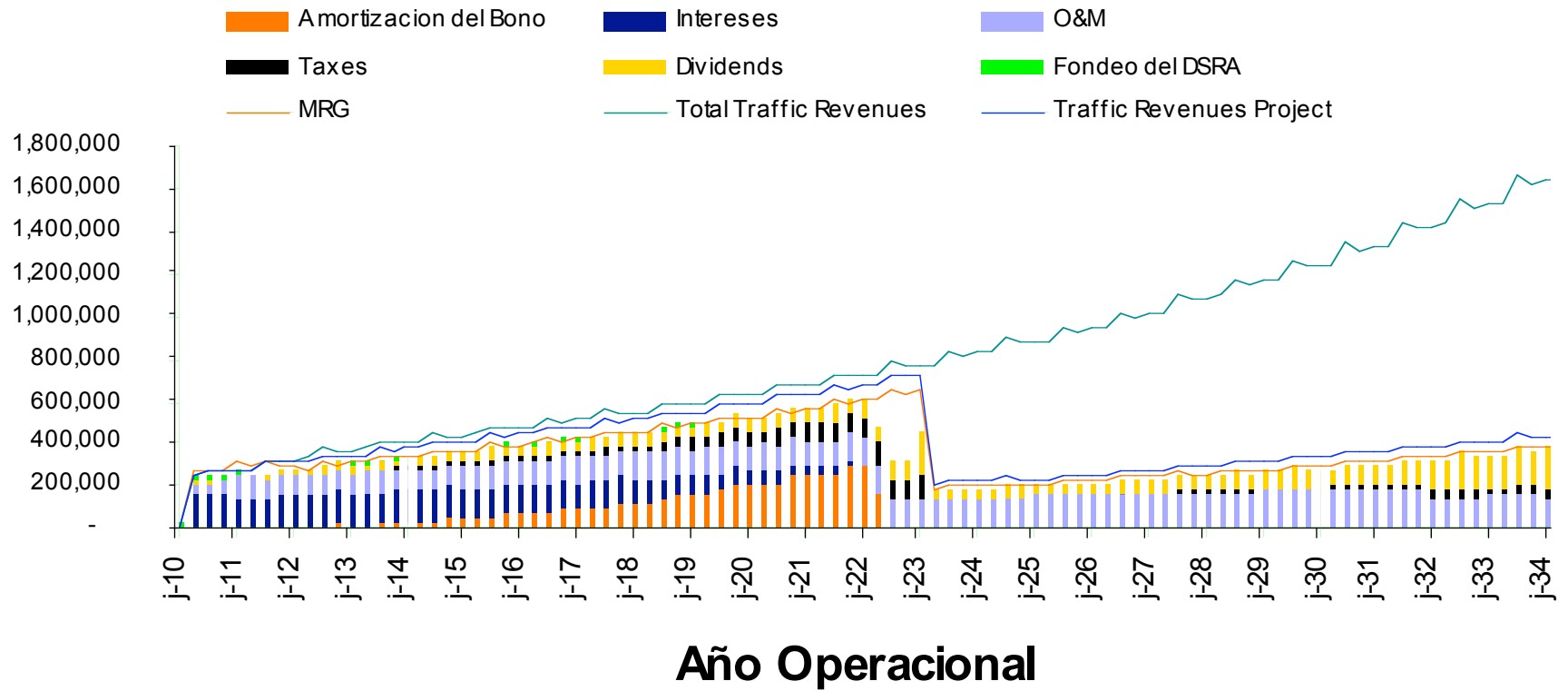


Average Daily Traffic at Toll Booth
 Louis Berger's Most Likely Scenario



Estados Financieros Proyectados – Escenario Base

Flujos del Proyecto



RD\$



Agenda



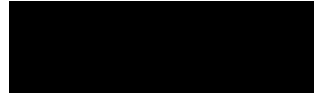
1 Vista General del Proyecto

2 Consideraciones de la Inversión

3 Principales Documentos del Proyecto y Aspectos Legales

4 Estudio de Tráfico Independiente

5 Conclusiones



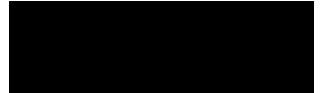
Conclusiones

Fortalezas Crediticias de la Transacción

- Transacción estructurada acorde a estándares internacionales
- Respaldo del IMG provisto por el estado
- Patrocinadores con experiencia probada local e internacionalmente
- Inexistencia de vías alternativas para mayor estabilidad en el flujo de tráfico
- Demanda creciente del área de influencia por el desarrollo del polo turístico
- Riesgo de construcción mínimo dada la naturaleza de los trabajos a realizar
- Coberturas de seguros adecuadas para prever riesgos catastróficos y demás
- Beneficios colaterales de la Garantía de MIGA a los Accionistas para mitigar el inherente riesgo político

Beneficios de la transacción para el entorno

- Desarrollo de la infraestructura necesaria para el desarrollo turístico de la Península de Samaná.
- El desarrollo de este proyecto tendrá un impacto directo positivo en el PIB de la zona de influencia.
- Reduce el tiempo de viaje entre Santo Domingo y Las Terrenas a 1 hora y 45 minutos, catalizando así el desarrollo de esta zona.





**2da Etapa Concesión Vial Sto. Domingo -
Samana
6th Latin American Leadership Forum
Abril - 2008**