



Su base de datos se encuentra ya en proceso de construcción a través de la "Campaña de Viajero Líder", mediante la cual se incentiva al usuario a completar un formulario con sus datos para efectos de recibir el transponder.

### Estrategia Comercial

Por requerimientos de la Concesión, Autopista Central deberá entregar 300.000 transponders libres de costo a sus usuarios, al igual que las otras tres autopistas urbanas concesionadas, las cuales deberán repartir un total de 600.000 transponders, totalizando una cantidad inicial de 900.000. Autopista Central repartirá los 300.000 transponders, priorizando entre los usuarios frecuentes que actualmente utilizan la autopista, basándose para ello en un estudio de mercado realizado por Steer Davies Gleeve (SDG). Autopista Central requerirá al momento de la entrega del transponder la firma de un contrato entre el usuario y Autopista Central. Con el propósito de incentivar el Pago Automático de Cuentas,

ya sea vía el sistema bancario, tarjetas de crédito y tarjetas de casas comerciales, Autopista Central liberará a los clientes que adhieran bajo estas modalidades de pago del depósito inicial, de abonos de futuros peajes ascendentes a \$20.000. Y además, efectuará un descuento inicial en la 1ª factura ascendente al 30%, con tope de \$5.000.

Encuestas llevadas a cabo en el estudio de mercado de SDG han permitido identificar los siguientes tipos de usuarios:

### Usuarios Frecuentes

Se buscará lograr maximizar la entrega de los 300.000 transponders entre este tipo de usuario. Se buscará incentivar el método automático de pago con cargo mensual a la cuenta corriente, a la tarjeta de crédito bancaria o tarjeta de crédito de tienda de departamento del usuario. Esta estrategia beneficia a Autopista Central por la certidumbre en el flujo de pago en una fecha determinada y permite ofrecer mejores descuentos por su uso para este tipo de usuarios.



### Usuarios Ocasionales

Aquellos usuarios que no viajan regularmente por la autopista porque no viven ni trabajan en el área de influencia de ésta. Para este tipo de usuario se ha ideado el pase diario, el cual permite al usuario dentro de un día circular libremente por Autopista Central. La máxima tarifa de un pase diario permitida por la Concesión es la equivalente a recorrer una distancia de 30 km. bajo un esquema de Tarifa Base Peak<sup>3</sup> más 50 km. bajo un escenario de Tarifa Fuera de Peak. La tarifa plana por el pase diario actualmente está contemplada en un precio de \$2.200. La compra de un pase diario podrá ser llevada a cabo en determinados puntos de venta, quedando registrado la patente del vehículo, de manera de poder ser reconocido por los pódicos dispuestos a lo largo de la autopista. Autopista Central tiene contemplado ofrecer diversas alternativas de pago para viajeros ocasionales en el futuro en la medida en que sean aprobadas por la DGOP.

(3) Para mayor detalle de las tarifas, ver sección "Ingresos por peajes, tarifas".

## INGRESOS POR PEAJES, TARIFAS

El grueso de los ingresos de Autopista Central provendrá del cobro de peaje por el uso de la autopista. El cobro se irá materializando en la medida que las secciones de la autopista en que se finalice la construcción, sean autorizadas por la DGOP para el cobro provisional por el uso del tramo específico. Para efectos de diseño de la estructura de cobro, Autopista Central se divide en 13 secciones, las cuales se detallan en la tabla a continuación:

### Ruta 5

Tramo	Componentes del segmento	Longitud por Segmento (km)
1 (5,9 Km)	1. Río Maipo – Lo Herrera 2. Lo Herrera – La Capilla	2,66 3,24
2 (5,63 Km)	1. La Capilla – Calera de Tango 2. Calera de Tango – Catemito 3. Catemito – Colón	1,25 2,05 2,33
3 (3,22 Km)	1. Colón – Lo Blanco 2. Lo Blanco – Las Acacias	1,52 1,70
4 (4,35 Km)	1. Las Acacias – Américo Vespucio	4,35
5 (6,53 Km)	1. Américo Vespucio – Departamental 2. Departamental – Carlos Valdovinos	3,78 2,75
6 (5,30 Km)	1. Carlos Valdovinos – Alameda 2. Alameda – Río Mapocho	3,55 1,75
7 (4,09 Km)	1. Río Mapocho – Jorge Hirmas 2. Jorge Hirmas – 14 de la Fama	2,10 1,99
8 (4,45 Km)	1. 14 de la Fama – General Velásquez 2. General Velásquez – A. Vespucio Norte	2,76 1,69

Autopista Central tendrá una estructura de tarifas de peaje que variará de acuerdo a los siguientes factores: nivel de congestión, la distancia que viaje cada usuario, y el tipo de vehículo que circule.

### General Velásquez

Tramo	Componentes del segmento	Longitud por Segmento (km)
9 (3.97 Km)	1. Route 5 Sur – Lo Espejo 2. Lo Espejo – Américo Vespucio	2.66 1.31
10 (4.93 Km)	1. Américo Vespucio – Lo Ovalle 2. Lo Ovalle – Carlos Valdovinos	2.13 2.80
11 (2.77 Km)	1. Carlos Valdovinos – Alameda	2.77
12 (4.06 Km)	1. Alameda – JJ Pérez / Mapocho 2. JJ Pérez / Mapocho – Río Mapocho	2.49 1.57
13 (4.93 Km)	1. Río Mapocho – Dorsal 2. Dorsal – Route 5 Norte	2.01 2.92

### Nivel de Congestión:

Las tarifas se asignarán por "bloques tarifarios" en la autopista. Por bloque tarifario se comprende un determinado tramo de la autopista, en cierta dirección en un cierto día a una cierta hora que determinan una tarifa específica para éste. Cada bloque tarifario tendrá una tarifa asignada para los escenarios i) sin congestión, ii) congestión alta y iii) saturación, los que serán determinados sobre la base de la información histórica de velocidades promedio sostenidas a diferentes

Las tarifas irán variando de acuerdo al nivel de congestión que hay en un determinado momento bajo condiciones normales de operación, lo que excluye escenarios de contingencia, tales como condiciones climáticas adversas, accidentes u otras situaciones imprevistas.

Las tarifas de indexarán sobre IPC y además, consideran un incremento real anual del 3,5% sobre inflación.

Las modificaciones tarifarias se realizarán en función de los instrumentos establecidos en BALI y aprobados por el DGOP, disponiéndose de un esquema comunicacional para tal efecto.

Las tarifas serán determinadas de acuerdo a los siguientes límites de velocidad:

Tarifas	Tarifa <sup>4</sup> (pesos \$)	Símbolo	Criterio
Tarifa Base fuera de Peak	\$20/km.	TBFP	VOP <sup>5</sup> ≥ 70 [km/Hr]
Tarifa Base de Peak	\$40/km.	TBP	50 [km/hr] ≤ VOP < 70 [km/hr]
Tarifa de Saturación	\$60/km.	TS	VOP < 50 [km/hr]

(4) Tarifas en pesos al 1° de Enero de 1997.

(5) VOP: Velocidad de Operación Promedio (bajo condiciones normales).

### Distancia:

Los kilómetros recorridos incidirán en el costo final de cada usuario, lo que queda registrado en los pórticos ubicados a lo largo de la autopista.

### Tipo de vehículo:

Se discriminará en base al tipo de vehículo que circule por la autopista, pudiendo ser éstos de tres tipos de categoría:

- Vehículos livianos
- Vehículos comerciales de tamaño medio (buses y camiones)
- Vehículos comerciales grandes (camiones con acoplado)

Asimismo, se cobrará una tarifa diferente dependiendo del tipo de vehículo que circule por la autopista y por qué eje de la autopista (Ruta 5 v/s General Velásquez). Es así como habrán diferentes tarifas para i) vehículos livianos ii) buses y camiones iii) camiones con acoplado. Si el vehículo transita por el eje Ruta 5 o por el eje General Velásquez, también habrá un factor diferente para los buses y camiones; y camiones con acoplado<sup>6</sup>.

(6) La tabla ha sido confeccionada para el escenario de Tarifa Base fuera de peak.

(7) Tarifas en pesos a Enero de 1997.

Tipo	Clasificación	Ruta 5 <sup>7</sup>	G. Velásquez
1	Vehículos livianos	\$20/km	\$20/km
2	Buses y Camiones.	\$40/km	\$30/km
3	Camiones con acoplado	\$60/km	\$40/km

La tabla siguiente, muestra las diferentes alternativas de tarifas existentes ante escenarios de congestión diferente:

Símbolo Tarifa	Categoría vehículo	Valor \$/km <sup>8</sup>	
		Ruta 5	G. Velásquez
TBFP	1	20	20
	2	40	30
	3	60	40
TBP	1	40	40
	2	80	60
	3	120	80
TS	1	60	60
	2	120	90
	3	180	120

(8) Tarifas en pesos a Enero de 1997.



## COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENCIÓN

Las labores de mantenimiento a ser llevadas a cabo a lo largo del periodo de concesión son de dos tipos: las periódicas y las de mantenimiento mayor.

### Mantenimiento periódico:

Dentro de estas mantenciones se llevan a cabo labores de mantenimiento tales como:

- Poda de árboles.
- Limpieza de la autopista.
- Limpieza y mantenimiento del alcantarillado.
- Mantenimiento y limpieza de señalética.
- Mantenimiento del alumbrado.

### Labores de Mantenimiento Esporádicas:

Corresponde a trabajos de mantenimiento a ser llevados a cabo una vez al año. Estas labores son de mayor envergadura y tienen por objeto la mantención de la autopista en óptimas condiciones. Entre estas destacan:

- Trabajos en la superficie de la autopista tales como reparaciones por desgaste y otras.
- Reemplazo de losa en algunas secciones.

### Labores de mantención extraordinarias:

Estas labores son de envergadura y pueden implicar cambios estructurales en la autopista tales como:

- Reparación o mejoras estructurales de túneles.
- Reparación o mejoras estructurales en puentes.
- Reparación o mejoras estructurales en vías segregadas para servicio.
- Vías expresas.



## RECURSOS HUMANOS Y ADMINISTRACIÓN

La administración de Autopista Central se encuentra conformada por profesionales de primera línea, expertos en las diferentes funciones que desempeñan. La plana ejecutiva de la Compañía está compuesta por los siguientes profesionales:



**Enrique Rey Monteagudo**  
Ingeniero Técnico, en Construcciones Civiles



**Johan Nilsson**  
Director Técnico, Master en Ingeniería Civil



**Olle Tronsen**  
Director, Licenciado en Administración de Empresas



**Fernando Alonso**  
Director Financiero, Licenciado en Derecho y Licenciado en Administración de Empresas



**Salahdin Yacoubi**  
Gerente de Sistema, Electrónicos Doctor en Instrumentación y medidas



**Christian Barrientos Rivas**  
Gerente de Recursos Humanos y Calidad, Ingeniero Civil de Industrias



**Mauricio Avendaño Guerra**  
Gerente Comercial y de Promoción, Ingeniero Civil Electricista, Master en Marketing y Gestión Comercial



**Carolina Morales Baier**  
Gerente Legal, Abogado

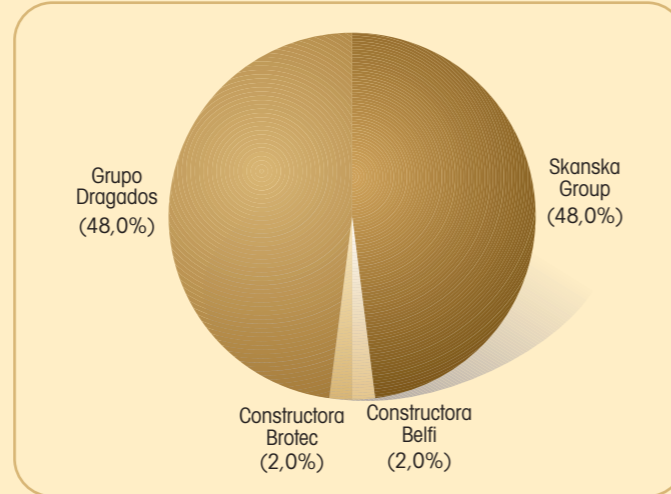
El presidente del directorio, Enrique Rey actúa como el Presidente Ejecutivo de Autopista Central.

Al 30 de octubre de 2003, Autopista Central contaba con una dotación de 120 personas, compuesta de la siguiente manera:

Ejecutivos principales y gerentes	8
Profesionales y técnicos	109
Administrativos	3
<b>Total</b>	<b>120</b>

## PROPIEDAD

La propiedad accionaria de Autopista Central, al 30 de junio de 2003 era la siguiente:



Autopista Central es controlada directa e indirectamente a través de un pacto de accionistas y de actuación conjunta por Grupo Dragados S.A y Skanska Projektutveckling Sverige AB, formando también parte de este pacto de accionistas las sociedades Inversiones Nocedal S.A. y Skanska BOT (Chile) S.A., ambas filiales de las primeras respectivamente. El pacto de accionistas regula:

- El número de directores a ser elegidos por dichos accionistas.
- Materias de decisión del directorio y los quórums necesarios.
- Procedimientos aplicables en caso de empates o "deadlocks" y resolución arbitral de conflictos.
- La transferencia de acciones, incluyendo cláusulas otorgando (a) una opción de compra a los otros accionistas en caso de incumplimientos de alguno de los accionistas, (b) primera opción de compra ("first refusal") a los accionistas mayoritarios, y (c) una opción de venta conjunta ("tag along") en favor de los accionistas minoritarios.

## GRUPO DRAGADOS S.A.

Grupo Dragados es una empresa española, con más de 60 años de experiencia en el sector de la construcción y 30 años en el mercado internacional, con operaciones en diversos países. Grupo Dragados y ACS (Actividades de Construcción y Servicios) se encuentran en proceso de fusión. Una vez sea efectiva la fusión, el nuevo grupo será número uno indiscutible de su sector en España y tercero en Europa. Recientemente se ubicó en el primer lugar del ranking de empresas constructoras relacionadas con el transporte, de acuerdo a la revista "Public Works Financing".

Sus áreas de negocio le permiten estar ampliamente presente en el sector de la Construcción:

### Construcción

Agrupada las actividades de construcción nacional, como internacional. Su labor está específicamente relacionada con labores de edificación y obras civiles.

### Concesiones

Esta área de negocios ofrece un servicio íntegro desde la preparación de la documentación para las licitaciones, la oferta, el proyecto, la presentación, la puesta en servicio y la gestión de los contratos de concesión de infraestructuras de transporte. Recientemente se ha puesto un especial énfasis en esta área por el desarrollo de tecnologías propias de mejoramiento de la seguridad vial de las autopistas e infraestructuras de transporte en las que se encuentran participando.

### Inmobiliaria

Participa en el sector inmobiliario a través del 20% de participación que mantiene en Inmobiliaria Urbis S.A.

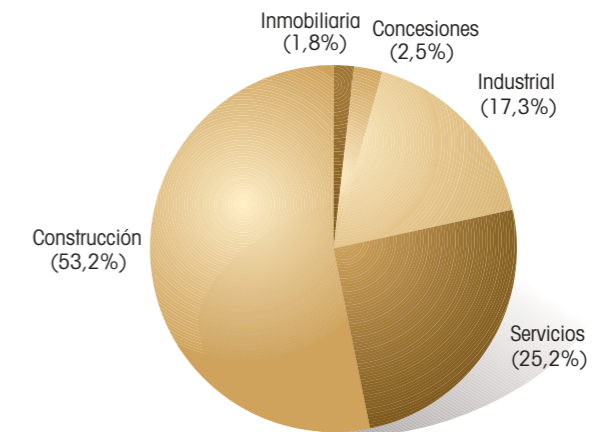
### Servicios

Abarca diversos servicios tales como gestión integral de residuos, tratamiento del agua, gestión de energías renovables, servicios portuarios y de logística, publicidad en grandes centros de transporte y servicios de limpieza de edificios. Actualmente se encuentran en proceso para ingresar al negocio de generación de energía eólica.

### Industrial

Abarca todas las actividades y servicios para la industria, proveyendo servicios de ingeniería, construcción de plantas y mantenimiento industrial.

Las Ventas del año 2002 del Grupo Dragados S.A. fue de 5.890 millones (aprox. US\$ 6.007 millones), los cuales se descomponen de la siguiente manera por área de negocio:



autopista central



## Descripción de Autopista Central

Grupo Dragados S.A. está presente en numerosos países a través de diversas obras de infraestructura, concesiones y otros. Un 20% de su facturación total del año 2002 provino de mercados internacionales. Asimismo, durante el 2002 redefinió su estrategia de negocios, primando su entrada en proyectos bajo esquemas de concesión, participando como socio, participando solamente en la ejecución de proyectos singulares en la medida de que cuente con la capacidad instalada necesaria en el país y una ventaja competitiva.

La presencia internacional del Grupo ha sido muy diversa tanto en áreas geográficas, como en actividades, desarrollando actividades tan emblemáticas como:

- La construcción y transporte a su lugar de emplazamiento del dique del Puerto de Mónaco.

- La limpieza y recogida de residuos de la zona sur de El Cairo.
- La gestión de una terminal portuaria en JingTang (China).
- La construcción de plataformas petrolíferas para el Mar del Norte y el Golfo de México.
- La ampliación de la refinería La Pampilla (Perú).
- La realización de subestaciones eléctricas y tendido de líneas en México y Brasil.

Grupo Dragados tiene una vasta experiencia en proyectos de infraestructura vial, destacándose su participación en los siguientes proyectos:

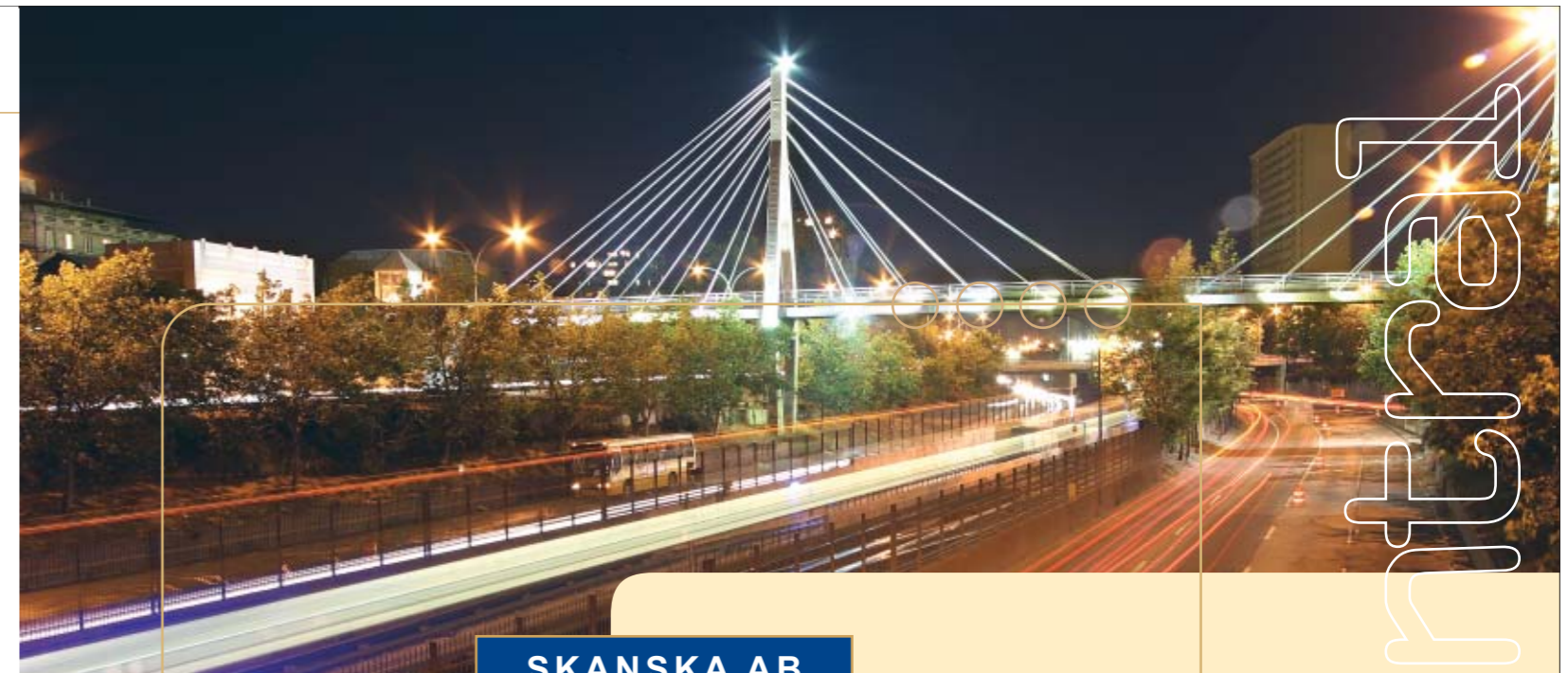
País	Proyecto	Inversión Total Proyecto	Participación de Dragados
España	Radial R2 & M50 de Madrid	346	50%
Portugal	Scut Beira Interior	650	25%
Colombia	Ferrocarriles del Atlántico	305	67%
Sudáfrica	Autopista Platinum Corridor	346	25%
Chile	Autopista Central	410	48%
Reino Unido	A13 Autopista Urbana de Londres	310	25%
Reino Unido	A1 Darrington-Dishforth	355	25%

NOTA: Cifras expresadas en Euros MM€

Cifras en millones de €	2002	2001
Total de Activos	5.481	5.213
Total de Pasivos	4.359	4.112
Patrimonio	1.122	1.101
Ventas	5.890	5.500
Resultado operacional	271	319
Utilidad Neta	220	241
EBITDA <sup>9</sup>	392.1	426
Número de empleados	59.327	51.536
Cap. Bursátil (MM€)	2.792	2.590

(9) EBITDA medido como Resultado Bruto de la Explotación.

Capitalización Bursátil al 30 de octubre de 2003: € 3.002 millones, (aprox. US\$ 3.122 millones).



### SKANSKA AB

Skanska AB es la séptima compañía de construcción en tamaño a nivel mundial y la tercera en Europa, ofreciendo adicionalmente servicios relacionados con la construcción y desarrollo de proyectos. Tiene una presencia global, con un especial énfasis en 11 "mercados locales" alrededor del mundo, figurando entre estos Suecia, Estados Unidos, Reino Unido, Finlandia, Noruega, Dinamarca, Polonia, República Checa, Hong Kong, India y algunos en Sudamérica. Sus áreas de negocio son:

#### Construcción y Servicios Relacionados:

Aproximadamente un 60% de las ventas de Skanska provienen de esta área de negocios, consistentes principalmente en obras civiles tales como la construcción de puentes, sistemas ferroviarios, túneles, autopistas, puertos y plantas generadoras de electricidad.

#### Desarrollo inmobiliario:

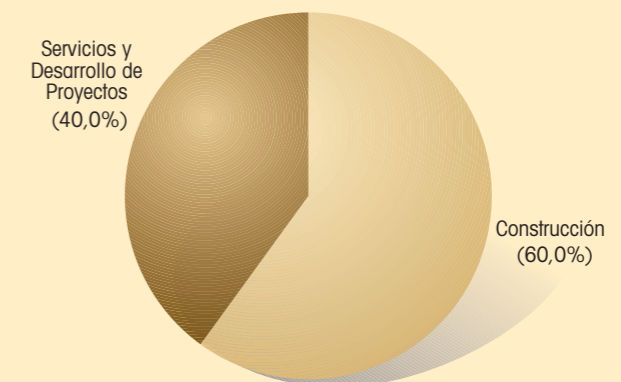
Skanska se encuentra desarrollando proyectos inmobiliarios residenciales en los países nórdicos, Polonia y República Checa. Esta área de negocios abarca desde la adquisición de los terrenos para la construcción, hasta la venta de los departamentos.

#### Desarrollo de proyectos:

En esta área de negocios participa como asesor o ejecutor de parte o la totalidad de las actividades comprendidas en el ciclo de desarrollo de proyectos. Skanska puede cumplir labores tales como la compra de terrenos, planificación del proyecto, labores de ingeniería previa construcción, servicios de leasing, construcción y posterior salida del proyecto.

#### BOT "Build, Operate and Transfer":

Skanska a través de esta área de negocios participa en todo proyecto de infraestructura que se encuentre siendo desarrollado por privados, aplicando su experiencia a lo largo de todo el proceso en las actividades de diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto en funcionamiento. Actualmente tiene operaciones en Brasil, Chile, Finlandia, Reino Unido y otros.





## Descripción de Autopista Central



Skanska tiene una amplia experiencia en proyectos de infraestructura a través de su área BOT, abarcando proyectos tan diversos como carreteras, prisiones, hospitales, colegios, puentes y generadoras de electricidad. La estrategia de negocios de Skanska para proyectos BOT es el desarrollo de proyectos de infraestructura que sean sostenibles financieramente por sí mismos, a los cuales ingresa en sociedad, formando consorcios.

Algunos de los proyectos en los cuales se encuentra actualmente participando son:

	País	Inversión Total Proyecto	Porcentaje Skanska
Prisión Bridgend	Reino Unido	82	9%
Autopista Nelostie	Finlandia	110	23%
Planta Generadora Breitener	Brasil	52	35%
Puerto en Maputo	Mozambique	25	33%
Hidroeléctrica Ponte de Pedra	Brasil	106	50%
Autopista Central	Chile	410	48%
Hospital King's College	Reino Unido	157	33%
Hospital Coventry & Rugby	Reino Unido	692	25%
Planta de tratamiento de aguas servidas LLC Nordvod	Rusia	128	14%
Autopista E-39	Noruega	178	50%
Hospital South Derby	Reino Unido	656	25%

NOTA: Cifras expresadas en Euros MM€

Magnitudes financieras consolidadas de Skanska AB:

Cifras en millones de €	2002	2001
Total de Activos	8.595	10.209
Obligaciones Financieras	986	747
Patrimonio	1.559	1.960
Ventas	15.966	18.089
Resultado operacional <sup>(10)</sup>	107	252
Utilidad Neta	-92	2.4
Número de empleados	76.000	79.372
Cap. Bursátil (MM€)	2.375	2.804

Capitalización Bursátil al 30 de octubre de 2003: € 2.975 millones, (aprox. US\$ 3.094 millones).

(10) Antes de ítemes que afecten la comparabilidad.

## MBIA

**M**BIA Insurance Corporation (MBIA) es la compañía aseguradora monoliner más grande del mundo, en términos del tamaño de la cartera asegurada.

Su negocio consiste en la emisión de pólizas de seguro que garantizan el pago oportuno de capital e intereses a inversionistas en títulos de deuda. Estas pólizas son vendidas tanto en el mercado primario como en el secundario, respaldando emisiones de entidades tanto financieras públicas como privadas. La póliza de seguro emitida garantiza en forma incondicional e irrevocable los pagos contraídos por un tercero de acuerdo al calendario de pagos vigente al momento de haberse emitido la póliza de seguro.

MBIA tiene clasificación de riesgo AAA, otorgada por tres agencias clasificadoras de riesgo (Fitch; S&P y Moody's). El rating AAA constituye el principal beneficio de la póliza de seguro, al permitirle al emisor de las obligaciones de crédito obtener importantes ahorros en el costo de financiamiento en el mercado, siendo el mejor ejemplo las operaciones de

financiamiento de alta complejidad y los emisores no muy conocidos en el mercado de capitales.

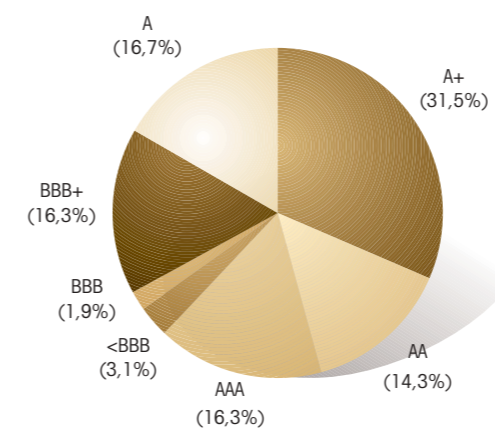
MBIA emite pólizas de seguro para bonos municipales, bonos securitizados, emisiones respaldadas por proyectos públicos o privados, emisiones soberanas de entidades con alto rating y emisiones respaldadas por proyectos de infraestructura, entre otros.

### Cartera diversificada

Al 30 de junio de 2003 MBIA mantenía una cartera de US\$ 514.000 millones. MBIA administra una cartera diseñada de manera de lograr diversificar el riesgo basándose para ello en una serie de criterios tales como procedencia de ingresos, tamaño de la póliza emitida, tipo de activo que respalda la emisión, concentración de industria, estructura del instrumento financiero asegurado (estructura del bono) y área geográfica.

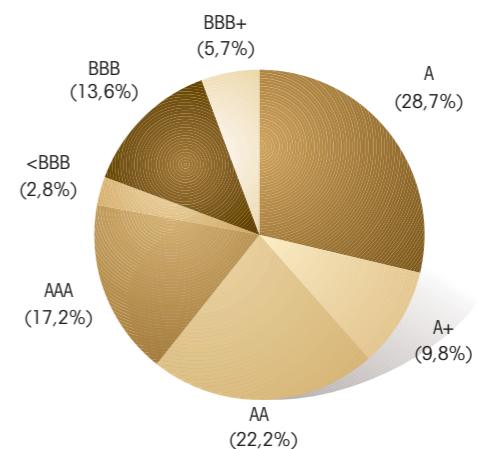
La evolución en términos de rating de los instrumentos cuyos pagos se han asegurado se detalla a continuación:

31 de Diciembre 1998  
70% de la cartera clasificación de riesgo A o superior



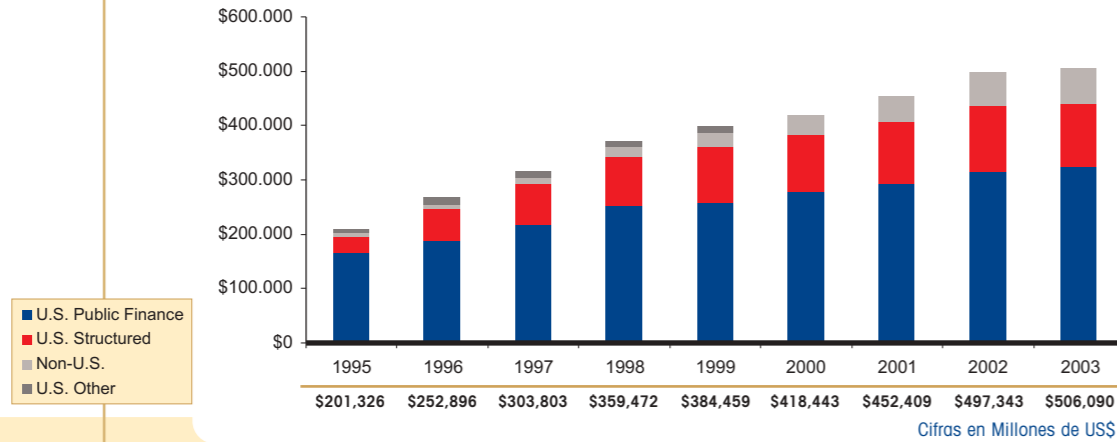
Valor cartera: US\$ 359.000 millones

30 de Junio 2003  
77,8% de la cartera clasificación de riesgo A o superior



Valor cartera: US\$ 514.000 millones

A marzo 2003, el mayor componente de la cartera asegurada correspondía a emisiones crediticias del sector público estadounidense, con un 64% aproximadamente. Las emisiones de financiamiento estructurado representan un 23,3% y las emisiones aseguradas fuera de Estados Unidos representan un 13%, las que han ido creciendo a través del tiempo. El siguiente gráfico detalla la evolución a través del tiempo de la cartera de pólizas de seguro.



A septiembre de 2003, el porcentaje de su cartera correspondiente a proyectos de carreteras representaba un 2,0%. Este porcentaje se componía de 52 proyectos, de los cuales 78% ya estaba en etapa de operación avanzada (al menos 5 años de vida) y el 22% restante tenía menos de 5 años de existencia. De estos proyectos, el 73% se desarrollan en Estados Unidos, mientras que el otro 27% en mercados internacionales.

### Presencia

Los países donde MBIA presenta una mayor exposición son Reino Unido, Alemania, Australia, Japón y Canadá entre otros. La siguiente tabla muestra los 10 países donde MBIA tiene mayor exposición:

País	Rating	Exposición Neta (Millones de US\$)	Porcentaje del Valor Presente Neto	
			Internacional	Total
Reino Unido	AAA/Aaa	7.086	10,8%	1,4%
Alemania	AAA/Aaa	6.544	9,9%	1,3%
Australia	AAA/Aaa	3.859	5,9%	0,8%
Japón	AA-/Aa1	2.064	3,1%	0,4%
Canadá	AAA/Aaa	1.658	2,5%	0,3%
España	AA+/Aaa	1.160	1,8%	0,2%
Holanda	AAA/Aaa	982	1,5%	0,2%
Francia	AAA/Aaa	978	1,5%	0,2%
México	BBB-/Baa2	964	1,5%	0,2%
Portugal	AA/Aa2	931	1,4%	0,2%
<b>Total</b>		<b>26.226</b>	<b>39,9%</b>	<b>5,2%</b>

Datos a marzo 2003.



MBIA ha participado de una serie de transacciones en Chile. La siguiente tabla detalla los proyectos en que ha participado:

Fecha de cierre	Emisor	Monto Bruto (Millones de US\$)
Octubre 1998	Banco Santander-Chile	200,0
Noviembre 1998	Ruta 5 - Tramo Talca-Chillan	157,7
Diciembre 1998	Aeropuerto de Santiago	213,0
Marzo 2001	Chilquinta Energía Finance Company	320,0
Agosto 2001	Santiago-Talca	421,0

### Administración del riesgo

MBIA establece su política de emisión de pólizas de seguro de acuerdo a ciertos criterios tales como la capacidad y calidad de los flujos de caja del activo, proyecto u otro que respalda la emisión crediticia, el desempeño histórico, estudio de proyecciones de flujos de acuerdo a estudios de ingenieros independientes, etc.

### Pérdidas y Provisiones Históricas

MBIA tiene una conservadora política de pérdidas y provisiones históricas, la que a junio de 2003 presenta un historial mínimo de pérdidas:

- De US\$ 1.583.000 millones de dólares asegurados, sólo un 0,03% correspondía a pérdidas reconocidas por MBIA, equivalente a US\$ 429 millones.
- De los US\$ 429 millones reconocidos de pérdidas sólo corresponden a pérdidas ya pagadas US\$ 236 millones, siendo los restantes US\$ 192 millones provisiones en caso de pérdida identificadas con un cliente pero que aún no han sido pagadas.
- Adicionalmente MBIA mantiene a la misma fecha US\$ 291 millones de provisión por pérdidas no identificadas a ninguna póliza específica, provisión que se construye a partir de ciertos índices históricos y sirve como provisión para descontar pérdidas sin que se afecten los resultados de la Compañía.

# Estados Financieros

A continuación, se presentan los Estados Financieros para Autopista Central, expresados en miles de pesos del 30 de junio de 2003. (Las cifras fueron actualizadas sobre la base de la variación del IPC):

Balance:

	INDIVIDUAL			
	31-Dic-01	30-Jun-02	31-Dic-02	30-Jun-03
Total Activos Circulantes	10.023.501	7.085.989	9.153.591	10.835.547
Total Activos Fijos	28.081.663	67.363.871	105.559.837	149.623.843
Total Otros Activos	12.345.014	11.957.274	35.604.264	41.136.536
<b>Total Activos</b>	<b>50.450.178</b>	<b>86.407.134</b>	<b>150.317.692</b>	<b>201.595.926</b>
Total Pasivos Circulantes	25.568.302	61.442.603	87.781.322	139.073.770
Total Pasivos a Largo Plazo	783.216	868.649	569.364	555.150
Total Pasivo Exigible	26.351.518	62.311.252	88.350.686	139.628.920
Interés Minoritario	0	0	0	0
Total Patrimonio	24.098.660	24.095.882	61.967.006	61.967.006
<b>Total Pasivos y Patrimonio</b>	<b>50.450.178</b>	<b>86.407.134</b>	<b>150.317.692</b>	<b>201.595.926</b>

Cifras en  
Miles de  
Pesos.



# Financiamiento del Proyecto

La estructura del financiamiento del proyecto cuenta con el sólido respaldo de sus accionistas, quienes han aportado US\$ 87 millones como capital y US\$ 110 millones para la compra de los derechos de la Concesión al MOP.

Fuentes* (Millones de US\$)	Usos* (Millones de US\$)		
Emisión de Bonos	552	Costos de Construcción	447
Capital	87	Deuda Senior (Ppal.+Intereses)	120
Deuda Subordinada	121	Costos Operacionales	234
Ingreso Financiero	3	Caja	42
Ingresos por Cobro Peajes	159	IVA, Capital de trabajo y otros	24
IVA	24	Otros	79
<b>Total</b>	<b>946</b>	<b>Total</b>	<b>946</b>

(\*) Cifras correspondientes al modelo de fecha 13 de Noviembre de 2003, sujetas a revisión.

Los accionistas han aportado fondos adicionales a través de diferentes formas:

- US\$ 84 millones como capital de contingencia, equivalente a 2 años de servicio de deuda luego del proceso de capitalización. Este capital de contingencia será liberado sólo una vez que el ratio de cobertura de servicio de deuda sea al menos igual a 1,30x durante dos años transcurridos, y que se proyecte mayor o igual un año hacia adelante. Adicionalmente, este capital de contingencia no podrá ser liberado sino hasta que se alcance la fase de Terminación de las obras.

- US\$ 14 millones para el fondeo de la cuenta de reserva de Operación y Mantenimiento.

- US\$ 121 millones en forma de deuda subordinada.

- US\$ 32 millones a través de letras de crédito.

La totalidad de fondos comprometidos por los accionistas asciende al 51% de las fuentes de fondos para la Concesión.



# Consideraciones de **INVERSIÓN**

## Eje Norte-Sur actualmente de gran congestión con tráfico cautivo

Autopista Central es el principal eje que cruza la ciudad de Santiago de Norte a Sur. El estudio de tráfico llevado a cabo por Steer Davies Gleave concluye que el eje Norte-Sur, donde se emplazará Autopista Central, será la ruta preferida debido al ahorro de tiempo obtenido.

## Garantía financiera de MBIA

La emisión del financiamiento a través de Bonos Senior estará garantizada irrevocable e incondicionalmente por una póliza de seguro provista por MBIA, agencia aseguradora con categoría de riesgo AAA.

## Proyecto con Sólidos flujos de caja

El proyecto muestra sólidos flujos de caja que permiten mantener un alto servicio de deuda e intereses. Adicionalmente al esperado aumento en el tráfico que circulará por la autopista, está también el aumento real que se llevará a cabo en las tarifas cobradas por el uso de la autopista, equivalente a un 3,5% anual sobre inflación.

## Potencial de crecimiento

En la medida que el país continúe creciendo: i) los ingresos irán aumentando, mejorando la disposición a pagar por un servicio de transporte que ahorre tiempo; ii) Las zonas residenciales de la periferia norte y sur de Santiago, ambas de ingresos medios,

demandarán mejores accesos al centro de Santiago, estando dispuestos a pagar por ello iii) La congestión vehicular de las vías alternativas continúe aumentando, la demanda por acceder a una alternativa libre de congestión aumentará debido a los notorios beneficios que traerá a sus usuarios.

## Gran experiencia y solidez financiera de los Sponsors del proyecto:

Dragados, Skanska y sus socios locales tienen una larga experiencia en el desarrollo, financiamiento y construcción de proyectos de infraestructura. Dragados es consistentemente rankeado entre los líderes en desarrollo de proyectos de transporte mundial de acuerdo a la revista "Public Works Financing". Skanska es la firma constructora más grande de Suecia, la tercera en tamaño en Europa y la sexta a nivel mundial con un gran desempeño y experiencia en el desarrollo de proyectos de infraestructura en el mundo bajo el esquema de concesión.

## Importante compromiso de los Sponsors

Dragados, Skanska, Brotec y Belfi planean invertir un total de US\$ 208 millones como capital del proyecto (entre capital aportado y deuda subordinada). Adicionalmente, comprometerán US\$ 84 millones a través de garantías de los Sponsors y US\$ 14 millones como capital de contingencia. Los Sponsors tuvieron que desembolsar una suma de US\$ 110 millones para comprar los derechos de la Concesión al MOP.



## Baja Competencia

El área de influencia donde Autopista Central está siendo construida está densamente urbanizada, siendo de carácter prohibitivo llevar a cabo las expropiaciones pertinentes para poder emplazar una vía alternativa de las mismas características (flujo libre, tres pistas, etc.)

## Mecanismo de cobertura provisto por el MOP

Este mecanismo provisto por el MOP permite que la Concesionaria se cubra ante devaluaciones de la moneda nacional contra el dólar por más o menos un 10%.

## Proceso de Expropiación bajo responsabilidad del MOP

La responsabilidad del proceso de expropiación no recae en la Concesionaria, sino en el MOP, quien debe proveer de los terrenos para comenzar las obras. A la fecha, la mayor parte de las expropiaciones necesarias en los tramos norte y sur de ambos ejes de la autopista se encuentran entregados a la Concesionaria.

## Mínima exposición de MBIA en el mercado nacional

La mínima exposición de MBIA en el mercado Chileno ofrece un atractivo en términos de

diversificación si se compara con otros monoliners presentes en el país a través de gran cantidad de proyectos de infraestructura. Actualmente MBIA está presente en el país en el tramo Talca-Chillán de la Ruta 5 Sur y el Aeropuerto entre otros.

## Bonos no rescatables

Los bonos no son rescatables salvo en la eventualidad de que se produzca una acción expropiatoria en contra de la Concesión, o una pérdida total o parcial de la Concesión.

## Atractivo calce y duración del instrumento para las Compañías locales de Seguros de Vida

Los bonos tienen un duración de aproximadamente 11 años y un calendario de pagos en el cual un 52% de las amortizaciones son en el octavo tramo y un 25% de ellas en el noveno tramo, lo que representa un gran atractivo para el calce de las Compañías locales de Seguros de Vida.

