



# Indice

Autopista Central

## ANTECEDENTES DE AUTOPISTA CENTRAL S.A. Y DE LA EMISION

3

Características de la Emisión

4

Descripción de Autopista Central

8

Estados Financieros

32

Financiamiento del Proyecto

33

Consideraciones de Inversión

34

## DOCUMENTOS LEGALES DE LA EMISION DE BONOS SERIE A

37

Certificado de Inscripción de la Emisión

38

Prospecto de Emisión de Bonos

40

Contrato de Emisión de Bonos

66

Modificación al Contrato de Emisión de Bonos

154

Certificados de Clasificación de Riesgo

163

Noviembre 2003

I Parte

Emisión de Bonos



Antecedentes

de Autopista Central S.A. y de la Emisión



SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA CENTRAL S.A.

- Características de la Emisión
- Descripción de Autopista Central
- Estados Financieros
- Financiamiento del Proyecto
- Consideraciones de Inversión

# Características de la EMISIÓN

## RESUMEN DE LOS PRINCIPALES TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA EMISIÓN

### Emisor

Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.  
("Autopista Central" o "el Emisor")

### Monto Nominal Total de la Emisión

Emisión de bonos Serie A por hasta un monto  
máximo de UF 13.000.500

### Uso de los Fondos

Los fondos provenientes de la colocación de  
los Bonos Series A, se destinarán al pago de:

- Endeudamiento por Crédito Puente
- Préstamos Subordinados del Patrocinador
- Las comisiones, primas, impuestos y otros  
gastos relacionados con la emisión y  
colocación de los Bonos U.F.
- Costos de construcción, mantenimiento y  
operación del proyecto.

### Clasificación de Riesgo

#### Feller – Rate

AAA Serie A, compuesta de la Subserie A-1 y  
Subserie A-2

### Humphreys

AAA Serie A, compuesta de la Subserie A-1 y  
Subserie A-2

### Series

Una serie: denominada Serie A, por monto fijo  
compuesta de dos subseries, Subserie A-1 y  
Subserie A-2

### Monto de la Serie

Monto máximo de UF 13.000.500.

Subserie A-1: por un monto de UF 13.000.000

Subserie A-2: por un monto de UF 500.

### Cortes

Bonos Subserie A-1: Monto Nominal de  
UF 10.000

Bonos Subserie A-2: Monto Nominal de  
UF 500

### Póliza de Seguro Bonos UF

La Emisión de Bonos se encuentra respaldada  
por una Póliza de Seguro Financiera de Bonos  
UF emitida por MBIA Insurance Corporation  
(MBIA), la cual es de carácter incondicional  
e irrevocable sin incluir prepago, aunque ante  
el evento de aceleración, la obligación del  
Asegurador respecto de los cupones de los  
bonos originalmente pactada, no se extingue.



### Garantías

El pago de los bonos cuenta con las siguientes  
garantías a favor de los Tenedores de Bonos:

- Prenda especial de obra pública fiscal de  
segundo grado sobre la concesión, la cual  
incluye el derecho de concesión de obra  
pública establecida en el contrato de  
concesión; todo pago comprometido por el  
Fisco al Emisor, a excepción de los  
relacionados con los Convenios  
Complementarios; todo otro ingreso del  
Emisor; indemnizaciones a que tuviera  
derecho el Emisor por expropiación.
- Prenda legal sobre la totalidad del producto  
neto de la colocación de los bonos UF,  
incluyendo las inversiones permitidas del  
producto de la colocación.
- Prenda comercial, compartida con el  
asegurador sobre los ingresos depositados  
en cuentas especiales.

### Reajustabilidad

Unidad de Fomento

### Plazo

23 años

### Período de Gracia para el Capital

7 años

### Número de Cupones

46 cupones



### Causal de Vencimiento Anticipado

El plazo de vencimiento de los Bonos expirará  
y la obligación de pagar los Bonos se hará  
exigible en forma íntegra e inmediata de ocurrir  
los siguientes eventos:

- El Emisor sea declarado en quiebra por  
sentencia ejecutoriada dictada por un tribunal  
competente
- El Emisor haya incurrido en un incumplimiento  
grave de sus obligaciones bajo el Contrato  
de Concesión
- Un incumplimiento por parte del Asegurador  
ante su obligación de efectuar pagos a los  
Tenedores de Bonos UF, en conformidad a  
la Póliza de Seguro y que no fuese subsanado  
dentro de un plazo de 60 días a contar del  
incumplimiento.
- De ser enviada por parte del Asegurador un  
aviso escrito al Emisor y al Representante  
de los Tenedores de Bonos, en que se señale  
que ha ocurrido un incumplimiento o causal  
de incumplimiento bajo el Contrato de Seguro  
y Reembolso; o que las primas, comisiones  
y otras pagaderas al Asegurador en relación  
con la emisión de la Póliza de Seguro y  
Reembolso han sido aceleradas.
- Si luego de la aceleración del capital de los  
Bonos US\$ u otra Deuda Adicional Preferente  
adeudado; cualquier tenedor de dicha deuda  
ha iniciado procedimientos de ejecución de  
la Prenda de Concesión y/o de las prendas  
sobre Dinero.

### Rescate Anticipado

Los Bonos podrán ser rescatados a valor par,  
en forma total o parcial a opción del Emisor,  
en el evento que:

- Ocurra una Acción Expropiatoria con respecto  
al Proyecto
- Debido a un siniestro se produzca la pérdida  
total o parcial del proyecto.

### Condiciones para el cierre

- La venta de todos los Bonos UF de la Subserie A -1 a ser emitidos y colocados, se efectuará en la Bolsa de Comercio de Santiago a través del sistema de Remate Holandés (el "Remate") en un solo día (la "Fecha del Remate"), dentro de los dieciocho meses siguientes a la fecha de inscripción de la presente emisión de Bonos UF en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros. La entrega de los Bonos UF de la Subserie A -1 vendidos en la Fecha del Remate sólo será realizada por el Agente Colocador contra el pago de una cantidad igual o superior al Precio Total de Compra Mínimo (en los términos del N°7.3(e) del Contrato de Emisión de Bonos UF el primer Día Hábil Bancario siguiente a la Fecha del Remate (la "Fecha de Cierre"). La venta del Bono UF de la Subserie A -2 tendrá lugar en la Fecha de Cierre mediante una venta directa a su comprador.
- La Póliza de Seguro de los Bonos UF será otorgada por el Asegurador y entregada al Banco Pagador en la Fecha de Cierre, una vez que se hayan cumplido con los términos y condiciones establecidos en el N°7.4(b) y 7.4(c) de la Cláusula Séptima de Contrato de Emisión de Bonos.
- En la Fecha de Cierre, una vez que el Agente Colocador haya recibido (i) los Bonos UF debidamente suscritos y autenticados de parte de, o por instrucciones del Asegurador o su agente, y (ii) confirmación del Banco

Pagador de que ha recibido la Póliza de Seguro de los Bonos UF, el Agente Colocador entregará los Bonos UF suscritos y autenticados en conformidad con lo anterior; en el entendido que el Agente Colocador sólo entregará los Bonos UF de la Subserie A -1 contra recepción, en la Fecha de Cierre, del pago de una cantidad igual o superior al Precio Total de Compra Mínimo. Con respecto al Bono UF de la Subserie A -2, el Agente Colocador lo entregará a su comprador contra la recepción, en la Fecha de Cierre, del precio de compra pagadero en dicha fecha.

- Si en la Fecha de Cierre el Agente Colocador no recibiere por concepto del precio de compra de los Bonos UF de la Subserie A -1, una cantidad igual o superior al Precio Total de Compra Mínimo, (i) ni el Emisor ni el Agente Colocador transferirán ningún Bono UF autenticado a ninguno de sus compradores, y (ii) el Emisor y el Agente Colocador entregarán tales Bonos UF al Banco Pagador para su cancelación de acuerdo con lo estipulado en el N°7.3(g) del Contrato de Emisión de Bonos.
- Los Bonos UF de la Subserie A-1 que no sean colocados en la Fecha del Remate, serán marcados con la palabra "nulo" por el Banco Pagador; no serán colocados posteriormente y serán entregados al Asegurador. El Banco Pagador deberá, prontamente, entregar al Emisor un certificado confirmando dicha cancelación.



### Fecha Inicio Devengo de Intereses

A contar del 15 de Diciembre de 2003.

### Tasas de Interés de la Emisión

Los Bonos Serie A devengarán un interés del 5,30% anual vencido, base 360 días, calculado sobre el valor nominal del capital insoluto expresado en Unidades de Fomento, cuya tasa se calculará en forma compuesta, semestralmente.

### Período de Intereses

Semestral

### Amortizaciones

Semestrales a contar de 15 de Junio de 2010.

### Fecha Vencimiento

15 de Diciembre de 2026

### Agente Colocador

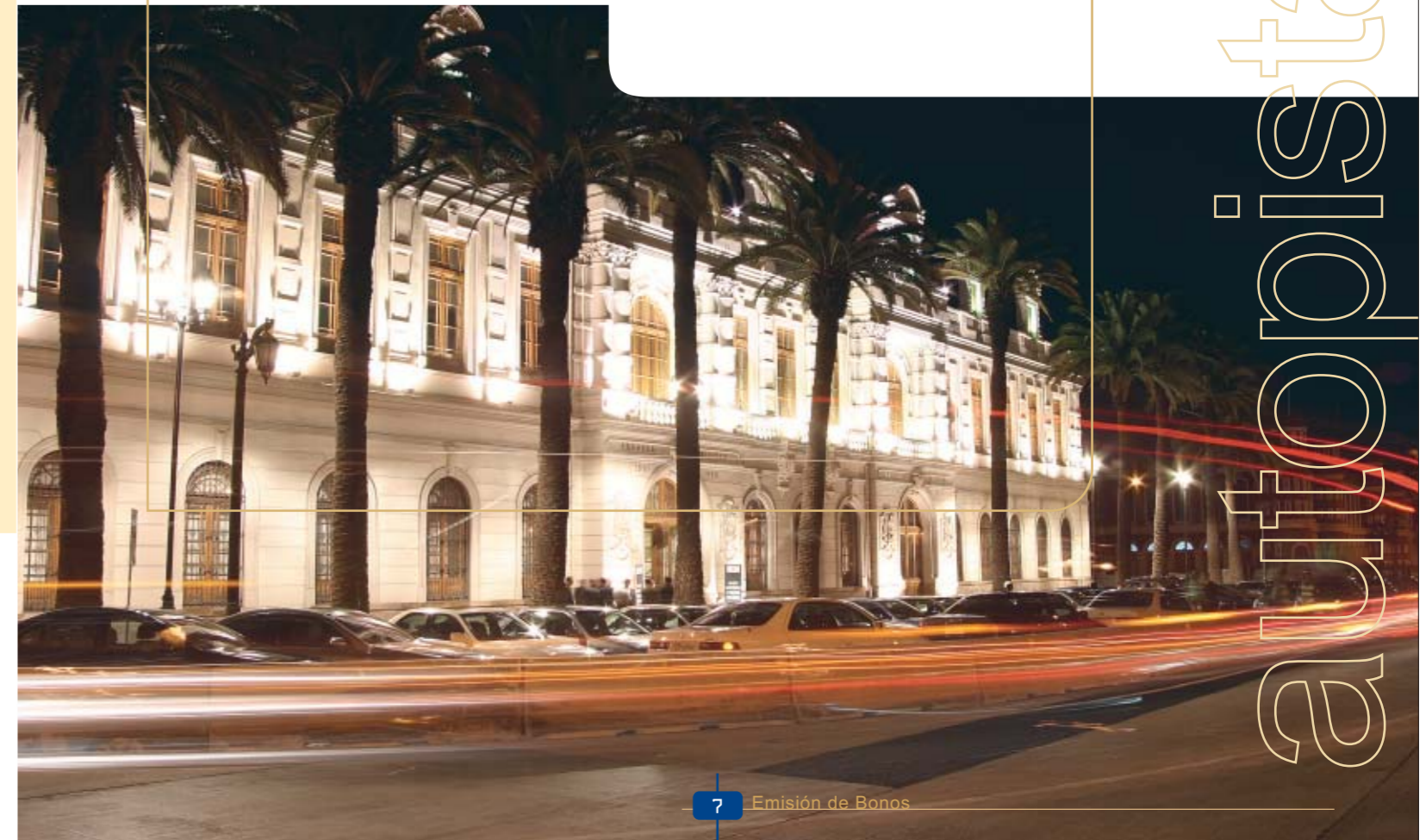
Citigroup (Chile) S.A., Corredores de Bolsa

### Banco Representante de los Tenedores de Bonos

Banco de Chile

### Administrador Extraordinario

Banco BICE



# Descripción de Autopista Central



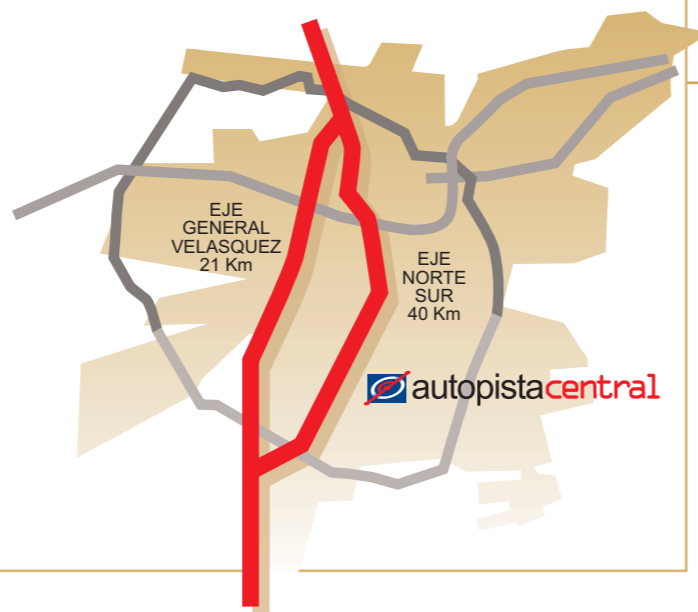
Autopista Central contará con 60 kms. de autopista de alta velocidad, 80 kms. de vías segregadas de servicio de baja velocidad, 76 pasos sobre y bajo nivel, rampas de salida y entrada, además de otras facilidades anexas tales como pasarelas y áreas verdes.

## RESEÑA HISTÓRICA

Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. es una sociedad anónima cerrada constituida por escritura pública de fecha 22 de Febrero de 2001 cuyo objeto es el diseño, la construcción, mantenimiento, explotación y operación de la obra pública fiscal correspondiente a la "Concesión Internacional Sistema Norte-Sur", así como la prestación de servicios complementarios aprobados por la Autoridad de Gobierno competente.

El Consorcio se encuentra conformado por:

Accionista	Acciones pagadas	Participación %
Grupo Dragados S.A.	14.500.000	25,00%
Skanska Projektutveckling Sverige AB	14.198.400	24,48%
Inversiones Nosedal S.A.	13.340.000	23,00%
Skanska BOT (Chile) S.A.	13.641.600	23,52%
Empresa Constructora Belfi S.A.	1.160.000	2,00%
Empresa Constructora Brotec S.A.	1.160.000	2,00%
Total	58.000.000	100%



Autopista Central es una de las cuatro autopistas urbanas actualmente en construcción, la cuales fueron licitadas por el MOP con miras a la implementación y puesta en marcha del plan de Transporte Urbano de Santiago. Una vez terminada la construcción<sup>(1)</sup> de estas cuatro autopistas, Santiago contará con una red de transporte moderna, compatible y que funcionará sobre la base del cobro de peajes a sus usuarios mediante la tecnología de "flujo libre". De las cuatro autopistas actualmente en construcción Autopista Central, Américo Vespucio Norte, Américo Vespucio Sur y Costanera Norte, Autopista Central constituirá la de mayor importancia, pues permitirá la conexión de las zonas residenciales e industriales ubicadas en la periferia norte y sur de Santiago con el centro de la ciudad.

(1) Autopista Central, Américo Vespucio Norte, Américo Vespucio Sur y Costanera Norte.

## ANTECEDENTES GENERALES DE AUTOPISTA CENTRAL

Autopista Central se emplaza a través de dos ejes urbanos que cruzan Santiago de norte a sur:

### Eje Norte Sur o Ruta 5:

Es la continuación de la Ruta 5 Panamericana que recorre Chile de Norte a Sur. Está siendo ampliado y mejorado como parte de la Concesión y consistirá en 39,47 kms. de autopista de alta velocidad, el cual comenzará desde la ribera norte del Río Maipo por el sur, hasta el cruce con el anillo de Américo Vespucio en Quilicura por el norte, pasando cerca del centro de Santiago. La tabla a continuación muestra los tramos de construcción de Eje Norte Sur:

Tramo de Construcción	Longitud
A Río Maipo - Las Acacias	14.75 kms
B1 Las Acacias - Carlos Valdovinos	10.88 kms
B2 Carlos Valdovinos - Río Mapocho	5.30 kms
C1 Río Mapocho - Domingo Santa María	2.85 kms
C2 Domingo Santa María - Américo Vespucio Norte	5.69 kms

### Eje General Velásquez:

Se emplaza de forma paralela al oeste de la Ruta 5. Eje General Velásquez verá mejorada su continuidad, capacidad y estándares de calidad como parte de los trabajos en curso. General Velásquez sirve una zona de carácter principalmente industrial. Este eje tendrá 20,66 kms. de autopista de alta velocidad, el cual comenzará desde Ruta 5 Sur (Ochagavía) a la altura de calle Las Acacias por el sur hasta la Ruta 5 Norte por el norte. La tabla a continuación muestra los tramos de construcción del Eje General Velásquez:

Tramo de Construcción	Longitud
D Ruta 5 Sur- Carlos Valdovinos	8.90 kms
F1 Carlos Valdovinos - Av. 5 de Abril	2.27 kms
G Av. 5 de Abril - Av. Ecuador	0.85 kms
F2 Av. Ecuador - Río Mapocho	3.71 kms
E Río Mapocho - Ruta 5 Norte	4.93 kms



El área directa de influencia de la autopista involucra las comunas de Quilicura, Conchalí, Independencia, Recoleta, Quinta Normal, Santiago, Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, Cerrillos, Lo Espejo, San Miguel, La Cisterna, El Bosque y San Bernardo.

El proyecto enfrenta condiciones de mercado muy favorables, que se ven reflejadas en:

- El proyecto se emplaza en la ciudad de Santiago, la cual concentra más del 32% de la población del país.
- El Producto Interno Bruto (PIB) del área constituye casi el 40% del PIB Nacional.
- Los vehículos que actualmente utilizan el eje Norte-Sur representan sobre un 35% del total de vehículos de Santiago.

La red vial de la ciudad ha experimentado mejoras parciales que no acompañan el crecimiento de los viajes, lo cual se traduce en períodos de congestión que en forma creciente reducen el nivel de servicio del sistema actual de transporte privado.

A su vez, se están realizando importantes esfuerzos por parte de los inversionistas privados para densificar áreas urbanas en el entorno del centro de Santiago, con el fin de evitar la expansión de la ciudad más allá de las áreas definidas actualmente.



## SISTEMA DE COBRO DE PEAJE ELECTRÓNICO (SISTEMA ETC)



Autopista Central, implementará un moderno sistema de cobro de peaje electrónico, de "flujo libre", con el cual no será necesario recaudar peajes mediante plazas de peajes ni que los usuarios de la autopista cuenten con efectivo. Los usuarios de Autopista Central no necesitarán disminuir su velocidad durante el trayecto debido a que los peajes se cobrarán de forma electrónica. Desde 1999, esta tecnología ha sido implementada con éxito en otras autopistas del mundo, tales como Melbourne CityLink en Melbourne, Australia y Highway 407 en Toronto, Canadá. Sistemas similares al de "flujo libre" son usadas en Singapur, Noruega, Portugal y Estados Unidos.

### El sistema de cobro de peaje electrónico consta de los siguientes componentes:



#### Pórticos y equipamiento electrónico:

Las transacciones serán registradas por 28 pórticos situados en puntos que maximicen la recaudación por el uso de la autopista. Los pórticos tienen por función la detección, clasificación de los vehículos que circulan por la autopista y la captura de imágenes de los vehículos en caso de ser necesario.

#### Centro de Operaciones:

Es el componente vital del sistema de cobro electrónico pues tiene por misión procesar las transacciones. Adicionalmente, debe:

- Mantener un centro de servicio al cliente en el que se ofrezca mantenimiento de los transponder, cuentas abiertas, manejo de sugerencias y reclamos, recolección de los fondos recaudados por peaje y cambio de baterías en transponder.
- Soporte y administración del sistema de tráfico propio de una autopista urbana moderna, incluyendo la detección oportuna de accidentes de tráfico, el manejo de los teléfonos de emergencia, etc.
- La realización de evaluaciones de desempeño en la autopista con respecto a velocidad, tráfico, flujo vehicular y zonas de congestión.

#### Sistema de comunicación:

Permite la comunicación de cada uno de los pórticos con la central de Operaciones, así

como también la comunicación entre ellos, logrando una redundancia en las comunicaciones. Esta redundancia, permite tener continuidad de comunicación cuando una o más conexiones se encuentran caídas.

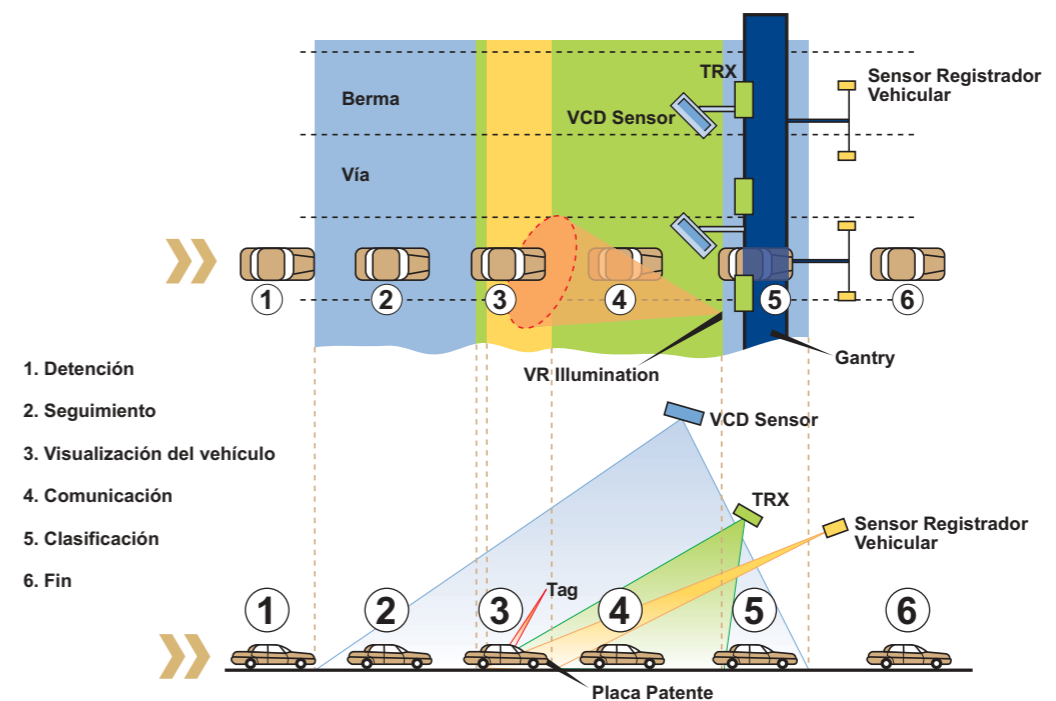
#### "Transponders" para usuarios frecuentes:

El transponder permite que el pórtico se comunique con el vehículo, reconociendo al usuario, y cargue electrónicamente la cuenta del usuario por el uso de la autopista. El transponder lo tendrán instalados en el parabrisas de los vehículos de usuarios frecuentes de la autopista. Los transponders serán provistos por Autopista Central o cualquiera de las otras tres concesionarias de autopistas urbanas.

Autopista Central aportará 300.000 dispositivos de un total de 900.000.

#### "Pase Diario" para usuarios no frecuentes:

Los usuarios no frecuentes de la autopista podrán adquirir un pase diario de prepago mediante el registro de su patente con cualquiera de las concesionarias de autopistas urbanas. El control de los usuarios no frecuentes que opten por el pase diario serán controlados a través de tecnología de video -imagen.





## FISCALIZACIÓN DE INFRACTORES

### Infraestructores del sistema

Si un usuario de la autopista no porta un transponder ni ha adquirido un pase diario, éste se considerará un infractor del sistema, el cual será registrado y seguido mediante las cámaras montadas en los pórticos. El registro del infractor será mediante la imagen de la patente del vehículo.

El sistema de cobro electrónico de peaje a ser implementado en Autopista Central no requerirá de plazas de peajes ni otros medios de recaudación, con el consiguiente incentivo a intentar usar la autopista en forma gratuita.

Autopista Central impedirá el uso de la autopista por infractores apoyándose en un sólido marco legal y técnico, lo que se traducirá en la aplicación de severas penas por infracción y uso del servicio indebido, lo que se reforzará con una campaña educativa y publicitaria que ayude a incentivar el pago y desincentivar las infracciones.

La ley Chilena y las Bases de Licitación establecen el derecho de cobrar los pagos adeudados por infractores, los que ascenderán al máximo entre el equivalente a 40 veces el monto no pagado en peajes, indexado a la fecha del cobro, o dos unidades tributarias mensuales (UTM), aproximadamente \$60.000.

El infractor deberá responder adicionalmente por todos los pagos, comisiones y honorarios relacionados con abogados. Recientemente, esta regulación fue reforzada con el objeto de desincentivar aún más el uso indebido de autopistas de peaje concesionadas.

En diciembre del 2002, un nuevo articulado fue adherido a la ley de Tránsito, sancionando el uso de autopistas de "flujo libre" por vehículos sin el correspondiente transponder o pase diario. La infracción de tránsito, considerada grave, se genera una vez que se ha ingresado a la autopista de flujo libre haciendo caso omiso de la señalización que avisa el ingreso a la autopista de flujo libre y la necesidad de contar con un transponder o pase diario.

Quienes resulten infractores deberán pagar una multa de \$30.600, la cual deberá ser cancelada por el dueño del vehículo infractor en el Juzgado de Policía Local.

Durante el año 2002, se autorizó al procesamiento de la infracción y su posterior envío a la dirección del dueño del vehículo, inscrito en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados. Asimismo, la ley permitió el uso de fotografías, videos, como evidencia que fuesen provenientes de sistemas electrónicos de cobro aprobados por el Ministerio, para la generación de infracciones al tránsito.

Finalmente, un registro de Infracciones fue implementado por ley. Este registro, permite la fiscalización de los infractores una vez que estos vayan a renovar el permiso de circulación del vehículo infractor. De no ser pagadas las infracciones acumuladas, el permiso de circulación no le será entregado.

Esta fiscalización ocurre una vez al año.

Autopista Central se ha basado en este marco legal para diseñar un plan de recaudación del dinero adeudado por los infractores:

- El primero consiste en requerir el pago directamente del infractor, abriendo una cuenta para posteriores pagos.
- Si el infractor no paga en el primer paso, entonces se procede a encargar a una firma externa el cobro de las infracciones que siguen pendientes.
- Si la firma externa contratada para el cobro de las infracciones no logra llevar a cabo el cobro exitosamente, entonces se procede a lograr la recaudaciones pendientes a través de la Justicia.



## CONSTRUCCIÓN

La fase de construcción de Autopista Central comenzó el 27 de Julio del 2001. Al 1 de Octubre del 2003, 44,49% de las obras de la autopista estaban terminadas. El porcentaje de las obras finalizado por tramo, y la fecha estimada de término de las obras se puede apreciar en la tabla a continuación:

### Ruta 5

Tramo de la Construcción	Longitud	% del Tramo Construido	Fecha esperada de Término de Trabajos
A Río Maipo - Las Acacias	14.75 kms	91,06%	Marzo-Junio 2004
B1 Las Acacias - Carlos Valdovinos	10.88 kms	38,5%	Diciembre 2004
B2 Carlos Valdovinos - Río Mapocho	5.30 kms	24,54%	Diciembre 2004
C1 Río Mapocho - Domingo Santa María	2.85 kms	0,16%	Diciembre 2004
C2 Domingo Santa María - Américo Vespucio Norte	5.69 kms	86,88%	Marzo-Junio 2004

### General Velásquez

Tramo de la Construcción	Longitud	% del Tramo Construido	Fecha esperada de Término de Trabajos
D Ruta 5 Sur- Carlos Valdovinos	8.90 kms	96,33%	Marzo-Junio 2004
F1 Carlos Valdovinos - Av. 5 de Abril	2.27 kms	0,00%	Diciembre 2005
G Av. 5 de Abril - Av. Ecuador	0.85 kms	0,00%	Diciembre 2005
F2 Av. Ecuador - Río Mapocho	3.71 kms	3,01%	Diciembre 2005
E Río Mapocho - Ruta 5 Norte	4.93 kms	97,67%	Marzo-Junio 2004

Se puede cobrar la tarifa para el periodo de marcha blanca, una vez que se reciba en forma provisional por parte de la Dirección General de Obras Públicas, las secciones que se hayan finalizado.

Se espera iniciar el cobro del periodo de marcha blanca para las secciones A,C2, D y E entre marzo y Junio de 2004 y en todos los tramos a fines del año 2005.

En este escenario, a partir del 1° de Julio del 2006, Autopista Central estará autorizada para cobrar si procediese, tarifa de punta y a contar del 1° de Enero del 2007 estará facultada a operar con la estructura tarifaria completa. (Tarifa Base fuera de Peak, Tarifa Base de Peak y Tarifa de Saturación)<sup>2</sup>.

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



## EXPROPIACIONES

Para efectos de llevar a cabo la construcción de la autopista, han debido ser llevadas a cabo numerosas expropiaciones en los terrenos donde se emplazará la nueva autopista y algunos aledaños a ésta. No corresponde a Autopista Central sino al MOP: tanto la expropiación como la entrega de los terrenos a la Concesionaria.

El proceso de expropiación ha sido más lento de lo esperado, no cumpliendo con los plazos predeterminados en un comienzo. Esto ha provocado el atraso de las obras de construcción en algunas secciones con respecto a lo acordado en el Contrato de Concesión. Producto de esto, Autopista Central

firmó un Convenio Complementario con el MOP, en el que se definen nuevos plazos acordes con el proceso de expropiación y el MOP se compromete a compensar a la Concesionaria por cualquier pérdida de ingresos, producto del atraso en el proceso de expropiación bajo su responsabilidad.

Al 1 de octubre del 2003, 78,2% de los terrenos necesarios para la construcción de la autopista habían sido expropiados, quedando pendiente 160 lotes a ser expropiados. La tabla a continuación detalla el porcentaje actualmente expropiado de los terrenos necesarios para la construcción por tramo:

### Ruta 5

Tramo de Construcción	Longitud	% de Terrenos Expropiados y Entregados
A Río Maipo - Las Acacias	14.75 kms	96,63%
B1 Las Acacias - Carlos Valdovinos	10.88 kms	56,76%
B2 Carlos Valdovinos - Río Mapocho	5.30 kms	56,76%
C1 Río Mapocho - Domingo Santa María	2.85 kms	0,00%
C2 Domingo Santa María - Américo Vespucio Norte	5.69 kms	64,29%

### General Velásquez

Tramo de Construcción	Longitud	% de Terrenos Expropiados y Entregados
D Ruta 5 Sur- Carlos Valdovinos	8.90 kms	100,00%
F1 Carlos Valdovinos - Av. 5 de Abril	2.27 kms	18,84%
G Av. 5 de Abril - Av. Ecuador	0.85 kms	93,42%
F2 Av. Ecuador - Río Mapocho	3.71 kms	67,63%
E Río Mapocho - Ruta 5 Norte	4.93 kms	100,00%

## ESTRATEGIA DE COMERCIALIZACIÓN

### Promoción en el uso de la Autopista:

Autopista Central ha mantenido una continua campaña de comunicación con el objeto de crear conciencia del proyecto en construcción, los beneficios que traerá para la ciudad y sus usuarios, la forma en que operará el sistema de cobro electrónico de peaje y el estado de avance de las obras. La Campaña se ha basado en una serie de estrategias para transmitir lo anterior:

- Mailing directo a individuos a partir de bases de datos, miembros de asociaciones profesionales como taxistas y compañías de transporte, etc.
- Reparto de volantes explicativos en estaciones de servicio y semáforos en la zona de construcción de la nueva autopista.

- Publicidad en medios masivos, tales como prensa, radio y televisión.
- Estrategias de promoción segmentada por tipos de usuarios.
- Letreros a lo largo de la construcción en proceso.

Adicionalmente a las oficinas comerciales con que cuenta Autopista Central, se instalarán puestos en estaciones de servicio y mall, de manera de distribuir formularios de suscripción y dar a conocer las diferentes alternativas y planes de pago posibles. Personal de Autopista Central estará preparado para responder dudas con respecto al proyecto, cómo entregar el transponder, etc.



### Estrategia comunicacional con los clientes:

El Centro de Operaciones tendrá un contacto directo con los usuarios de la autopista a través del envío de las facturas mensuales por el uso del servicio. En el envío de la factura se podrá adjuntar información de Autopista Central. Dado que el Centro de Operaciones será quien maneje las cuentas de los usuarios frecuentes, como la de los usuarios no frecuentes, son de vital importancia tener feedback con respecto al nivel de servicios que están obteniendo por el uso de la autopista.

### Desarrollo de una estrategia de marketing:

El hecho de que Autopista Central sea la primera autopista en contar con un sistema de cobro electrónico, requiere de una estrategia de marketing totalmente diferente a la de la implementada en autopistas con plazas de

peajes tradicionales. En una autopista con sistema de cobro electrónico que permite el flujo libre de vehículos, cada usuario se transforma en un cliente, al cual se le enviará mensualmente una factura de cobro por el uso del servicio, se debe atender potenciales dudas, reclamos y otras exigencias que demanda un cliente ante una compañía prestadora de servicios.

Autopista Central basará su estrategia de marketing sobre la información que vaya adquiriendo de sus usuarios a lo largo del tiempo. Gracias al sistema de cobro electrónico, Autopista Central podrá llevar un registro exacto de la frecuencia de uso de sus clientes a través del registro de patentes a través de los pórticos, logrando diferenciar los usuarios frecuentes, versus los no frecuentes.

En suma se logrará un alto grado de conocimiento del cliente.

