

memoria anual 2001



autopista  central

SANTIAGO - CHILE



memoria anual 2001





ÍNDICE

CARTA DEL PRESIDENTE	5
IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD	8
Identificación Básica	
Documentos Constitutivos	
Direcciones	
PROPIEDAD Y CONTROL DE LA ENTIDAD	9
Propiedad	
Controladores	
Cambios en la Propiedad	
ADMINISTRACIÓN Y PERSONAL	10
Descripción de la Organización	
Directorio	
Administración	
Personal	
REMUNERACIONES DE LOS DIRECTORES Y EJECUTIVOS PRINCIPALES	13
ACTIVIDADES Y NEGOCIOS DE LA ENTIDAD	13
Perspectiva de la Economía Chilena y las Oportunidades del Sector Infraestructura	
Información Histórica	
Descripción del Sector donde la Sociedad Participa	
Descripción de Actividades y Negocios de la Entidad	
Investigación y Desarrollo	
FACTORES DE RIESGO	25
POLÍTICA DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO	28
GESTIÓN	29
Gestión Técnica	
Gestión de Sistemas Electrónicos	
Gestión Administrativa y de Operaciones	
Gestión Financiera	
Gestión Comercial	
Gestión Legal	
Gestión de Calidad y Medioambiente	
INFORMACIÓN SOBRE FILIALES Y COLIGADAS	36
UTILIDAD DISTRIBUIBLE Y POLÍTICA DE DIVIDENDOS	36
TRANSACCIONES DE ACCIONES	36
HECHOS RELEVANTES	37
ESTADOS FINANCIEROS	39
SUSCRIPCIÓN DE LA MEMORIA	77
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	78



Me es grato dirigirme a ustedes para elevar a vuestra consideración la Memoria Anual de la Sociedad, correspondiente al año 2001. En ella se da cuenta de las principales actividades desarrolladas en el curso del pasado ejercicio.

La gestión de la Sociedad Concesionaria se enmarca necesariamente dentro de la realidad económica de Chile, por lo que considero de sumo interés destacar lo que ha sido su desempeño, así como las expectativas futuras del país.

Chile es ampliamente reconocido como el país con la economía más abierta y estable de Latinoamérica, con un sistema económico basado en el libre mercado, donde la inversión privada ha sido el motor central del crecimiento, en tanto que el sector público juega un rol de apoyo, estableciendo reglas de juego estables y manteniendo el equilibrio macroeconómico.

El éxito del país ha sido el resultado de las reformas iniciadas en la década de los 80 – apertura externa, reformas al mercado laboral y de capitales, privatización de empresas públicas, reformas al sistema de pensiones y de salud –, las que se profundizaron a lo largo de los 90. Los resultados de estos cambios fueron apreciables, traduciéndose en un crecimiento de la economía a tasa promedio anual del 7,7 %, entre 1985 y 1997.

Las crisis internacionales de los últimos años y la desaceleración del crecimiento mundial han incidido negativamente en el de América Latina, y afectado el desempeño de la economía chilena, aunque en mucho menor grado.

Chile enfrenta el nuevo escenario internacional con bases macroeconómicas sólidas. Si bien en los últimos cuatro años el crecimiento promedio fue del 2,7%, se espera, una vez que la economía mundial se recupere, sea capaz de retornar a un ritmo de crecimiento de largo plazo a tasas en torno, o superiores, al 5%, sobre la base de que el país siga generando oportunidades para la inversión privada e incrementando su productividad.



Durante la pasada década, Chile comenzó a fomentar la incorporación de inversión privada, para resolver el creciente déficit en la calidad de su infraestructura pública, tanto vial como de transporte en general: aeropuertos y terminales portuarios.

De esta manera, el Gobierno decidió poner en marcha un ambicioso programa de concesiones, destinado a mejorar la infraestructura vial del país, con la implementación de soluciones tecnológicas de alta complejidad, lo que está permitiendo a Chile incorporarse a los países de vanguardia, en la materia.

Cabe señalar que dentro del sistema de concesiones viales, se han iniciado o están en período de explotación, una serie de importantes concesiones interurbanas. Las urbanas – Santiago y Gran Santiago – se encuentran licitadas y parte de ellas en etapa de construcción, entre las que se encuentra el Sistema Norte-Sur, del que es responsable Autopista Central.

La apertura de las ofertas por la última concesión contemplada en el plan gubernamental, durante el año 2001, marcó el fin del proceso diseñado por el Gobierno de Chile para la licitación de autopistas urbanas, primeras en Latinoamérica en incorporar la tecnología de peaje “free flow”.

De las concesiones urbanas licitadas, el Sistema Norte-Sur es el más importante en términos de montos de inversión y de impacto en la ciudad de Santiago, lo que implica un mayor compromiso, dado que el éxito de Autopista Central determinará en gran medida el del Sistema, en su totalidad.

Sin embargo, el marco regulatorio vigente se encuentra superado por la nueva tecnología “free flow”. Se requiere la modificación de instrumentos legales que garanticen el cobro adecuado de los peajes, de modo que el ingreso a la autopista concesionada sin un medio de pago habilitado, sea considerado como una infracción legal.

En relación a ello, el Presidente de la República, Don Ricardo Lagos, en la ceremonia celebrada en julio de 2001 con motivo del comienzo de las obras, declaró “... vamos a enviar las modificaciones

legales pertinentes, de manera que podamos garantizar los cobros adecuados del punto de vista de los peajes y que de no hacerlo implicarían que serán considerados como infracción legal.”
También enfatizó que *“... la necesidad de garantizar los cobros es un elemento indispensable para poder cerrar adecuadamente la consolidación de estos sistemas.”*

Durante el presente año, se ha desarrollado, con éxito, un intenso trabajo para poner en marcha las obras y dar a conocer el proyecto a los ciudadanos de Santiago mediante la implantación de un servicio de atención a clientes, utilizando modernos sistemas de telefonía e internet, entre otros, asumiendo desde el inicio nuestra misión: “Somos una empresa concesionaria que pone a disposición de sus clientes una autopista de peaje con altos estándares de calidad, seguridad y servicio, permitiendo un desplazamiento sin reducción de velocidad y contribuyendo de esta manera al mejoramiento de la infraestructura vial y del medio ambiente en la ciudad de Santiago.”

Deseo agradecer la excelente labor desarrollada por todo el equipo de Autopista Central, que ha demostrado su profesionalismo y dedicación, a Constructora Norte Sur y a todas las empresas que han confiado y colaborado con nosotros en este primer año de existencia, y muy particularmente a entidades bancarias, consultores y asesores.

Asimismo, hacer llegar un sincero reconocimiento a la labor desarrollada por las autoridades del Ministerio de Obras Públicas, en todos sus estamentos, y a la colaboración brindada por Carabineros de Chile.



Enrique Rey Monteagudo
Presidente
Autopista Central

IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD



Identificación Básica

Razón Social:	Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.
Nombre de Fantasía:	Autopista Central
Domicilio Legal:	Alcántara 200, Of. 501, Las Condes, Santiago.
R.U.T.:	96.945.440-8
Tipo de Sociedad:	Sociedad Anónima Cerrada, inscrita en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros con el N° 746.
Audidores Externos:	PriceWaterhouseCoopers.

Documentos Constitutivos

La Sociedad se constituyó por escritura pública otorgada con fecha 22 de febrero de 2001, ante el Notario Público de Santiago, señor José Musalem Saffie. Un extracto de la escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, a Fs. 5646 con el N° 4564 del año 2001 y se publicó en el Diario Oficial N° 36.900 del día 28 de febrero de 2001. El plazo de duración es, como mínimo, el plazo de duración de la concesión señalado en la sección 1.7.6 de las Bases de Licitación del Sistema Norte-Sur, más dos años.

Direcciones

Domicilio Of. Central:	Alcántara 200, Of. 501, Las Condes, Santiago.
Domicilio Of. Faena:	Panamericana Norte 5364, Conchalí, Santiago.
Teléfono:	(56 – 2) 228 98 40
Fax:	(56 – 2) 228 98 69
Correo Electrónico:	autopista@autopistacentral.cl
Sitio web:	www.autopistacentral.cl

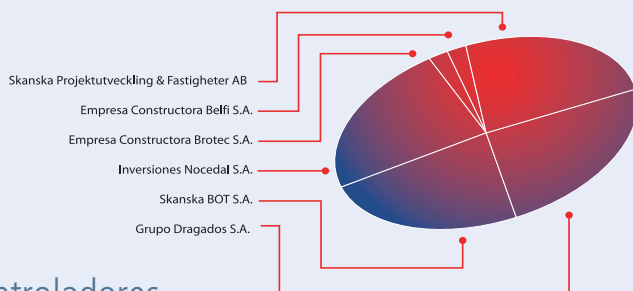


PROPIEDAD Y CONTROL DE LA ENTIDAD

Propiedad

Al 31 de diciembre de 2001, la propiedad de la Empresa estaba constituida de la siguiente manera:

Accionista	RUT	Acciones Suscritas y Pagadas	Acciones no Pagadas	Participación %
Grupo Dragados S.A.	59.023.200-9	5.508.000	8.690.400	24,48%
Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB	59.086.850-7	5.508.000	8.690.400	24,48%
Inversiones Nosedal S.A.	96.814.430-8	5.292.000	8.349.600	23,52%
Skanska BOT S.A.	96.931.460-6	5.292.000	8.349.600	23,52%
Empresa Constructora Belfi S.A.	93.562.000-9	450.000	710.000	2,0%
Empresa Constructora Brotec S.A.	93.706.000-9	450.000	710.000	2,0%
Total		22.500.000	35.500.000	100,00%



Controladores

La Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. es controlada directa e indirectamente, mediante un pacto de actuación conjunta debidamente inscrito en los registros sociales, por los accionistas Grupo Dragados S.A. y Skanska Projektutveckling & Fastigheter, como miembros de un sólo controlador. Son además parte del referido pacto, los accionistas Inversiones Nosedal S.A. y Skanska BOT S.A., entidades controladas, respectivamente, por Grupo Dragados S.A. y Grupo Skanska.

Cambios en la propiedad

Con fecha 3 de julio de 2001, en conformidad a las normas, se notificó a Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. el traspaso de 13.641.600 acciones de propiedad del accionista Grupo Dragados S.A. a Inversiones Nosedal S.A., empresa controlada por Grupo Dragados S.A. El total de acciones transferidas representa el 23,52% del capital accionario.

De igual forma, con fecha 9 de octubre de 2001 se notificó a Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. el traspaso de 13.641.600 acciones suscritas de propiedad del accionista Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB a Skanska BOT S.A., empresa controlada por Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB. El total de acciones transferidas representa el 23,52% del capital accionario.

ADMINISTRACIÓN Y PERSONAL



Descripción de la Organización

La Empresa cuenta con una Presidencia y está organizada en siete Direcciones y Gerencias:

- Dirección Técnica
- Dirección Administrativa y de Operaciones
- Dirección Financiera
- Gerencia de Sistemas Electrónicos
- Gerencia de Calidad
- Gerencia Comercial y de Promoción
- Gerencia Legal

Directorio

El Directorio de Autopista Central está compuesto por cinco miembros Titulares y sus respectivos Suplentes, cuya duración en el cargo es de tres años. Los integrantes del Directorio de la Sociedad son los siguientes:

Directores Titulares

Presidente

Enrique Rey Monteagudo
RUT N° 14.748.444-5
Ingeniero Técnico en Construcciones Civiles

Vicepresidente

José Alberto Trujillo
Master en Administración de Negocios (MBA)

Director

José A. Estrada Fernández
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director

Bert-Ove Johansson
Licenciado en Ciencias Económicas

Director

Enrique Elgueta Gálmez
RUT N° 4.553.840-0
Constructor Civil



Directores Suplentes

Antonio de la Llama Campillo
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Alf Andersson
Contador

Bernardo Díaz Porgueres
RUT N° 14.708.540-0
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Agne Sandberg
Abogado

Patricio Browne Covarrubias
RUT N° 5.065.899-6
Ingeniero Civil

Aquellos Directores donde no se indica número de RUT, son extranjeros que no tienen residencia en Chile y carecen de cédula nacional de identidad.



Administración

La Sociedad es administrada por el equipo de ejecutivos que se indica a continuación:

Presidente

Enrique Rey Monteagudo

RUT N° 14.748.444-5
Ingeniero Técnico en Construcciones Civiles
Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica
de Obras Públicas de Madrid, España

Director Técnico

Johan Nilsson
RUT N° 14.747.158-0
Master en Ingeniería Civil
Lund Institute of Technology, Suecia

Director Administrativo y de Operaciones

Antonino Castellucci
RUT N° 14.746.924-1
Contador Público
Universidad de Morón, Argentina

Director Financiero

Jan R. Jönsson
RUT N° 14.751.477-8
Master en Ciencias Económicas
Lunds University, Suecia

Gerente de Sistemas Electrónicos

Salahdin Yacoubi
RUT N° 48.079.748-5
Doctor en Instrumentación y Medidas
University of Bordeaux, Francia

Gerente de Calidad

Christian Barrientos Rivas
RUT N° 10.381.242-9
Ingeniero Civil de Industrias
Pontificia Universidad Católica de Chile
Master en Administración de Negocios (MBA)
University of Southern California, Estados Unidos

Gerente Comercial y de Promoción

Mauricio Avendaño Guerra
RUT N° 7.063.215-2
Ingeniero Civil Electricista
Universidad de Chile
Master en Marketing y Gestión Comercial
Escuela Superior de Estudios en Marketing de Madrid, España

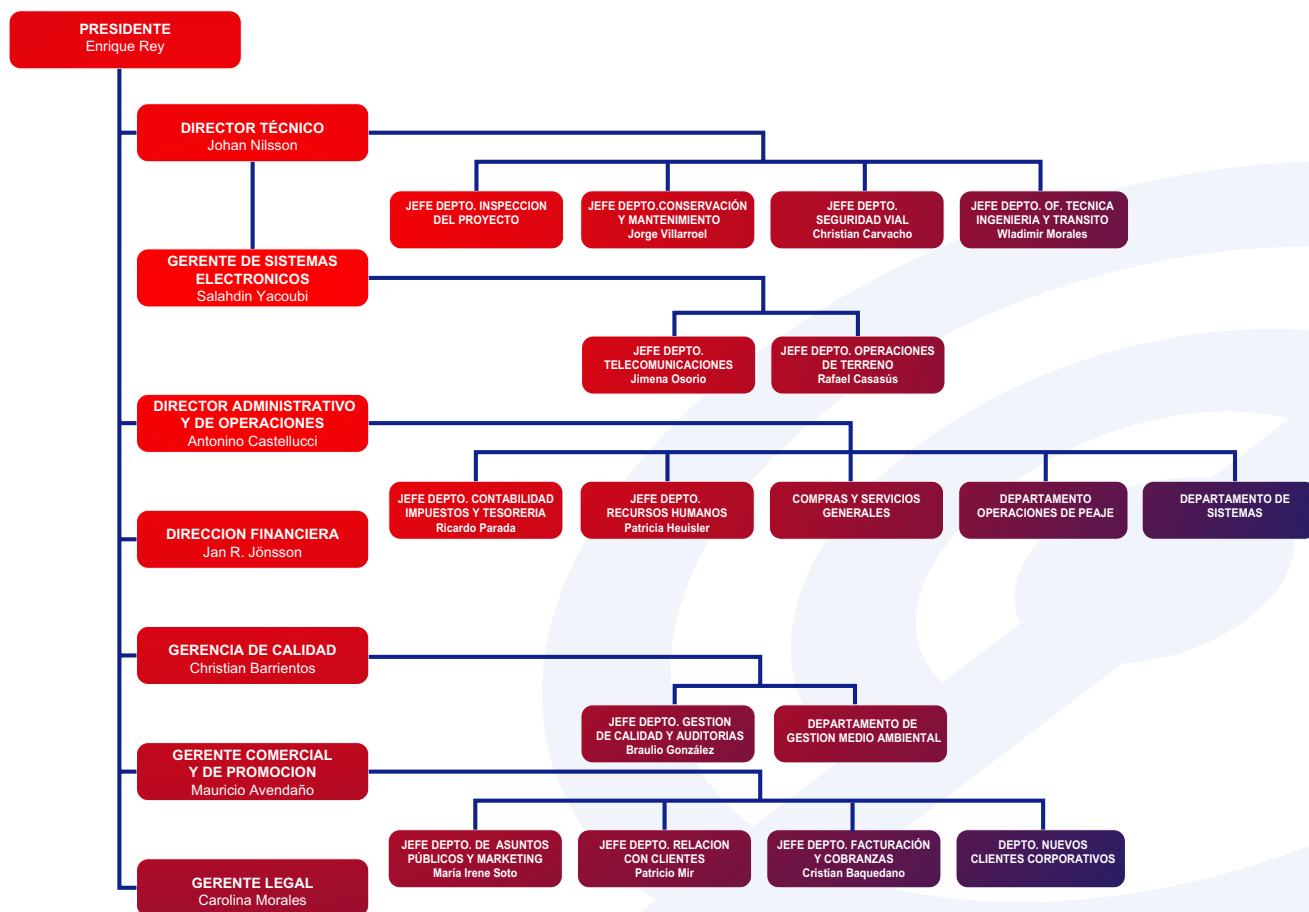
Gerente Legal

Carolina Morales Baier
RUT N° 11.347.757-1
Abogado
Universidad Diego Portales, Chile

Personal

La organización contaba al 31 de diciembre de 2001 con una dotación total de 63 personas, compuesta de la siguiente manera:

Ejecutivos principales y gerentes	8
Profesionales y técnicos	51
Trabajadores	4
Total	63





REMUNERACIONES

DE LOS DIRECTORES Y EJECUTIVOS PRINCIPALES

En concordancia con lo oportunamente acordado por los accionistas, los Directores de la Sociedad no son remunerados por la misma y no reciben remuneración alguna por el ejercicio de funciones o empleos, distintos del ejercicio de su cargo o por concepto de gastos de representación, viáticos o regalías.

Por otra parte, y en relación a los ejecutivos principales y gerentes de la Sociedad, ésta pagó durante el ejercicio 2001 la cantidad de \$843.925.634, a través de contratación directa y de contratos de suministro de servicios.



ACTIVIDADES Y NEGOCIOS

DE LA ENTIDAD

Perspectiva de la Economía Chilena y las Oportunidades del Sector Infraestructura

La década de los 80 fue difícil para América Latina. La crisis de la deuda, que se desató a partir de los aumentos pronunciados en la tasa de interés estadounidense y las dificultades encontradas por México en agosto de 1982 en el servicio de su deuda externa, obligó a la mayoría de los países de la región a introducir programas de reducción del gasto y a alterar su modelo de desarrollo, disminuyendo su dependencia del financiamiento externo y privilegiando el rol de las políticas económicas y de las instituciones para crear condiciones más propicias para el crecimiento sostenido. Chile, que ya había iniciado reformas pro-mercado a partir de mediados de los 70, también sufrió los efectos de la crisis de la deuda y, como respuesta, a partir de 1984 profundizó las reformas. Los resultados fueron espectaculares, creciendo a una tasa promedio del 7,7% en el período 1985-1997.

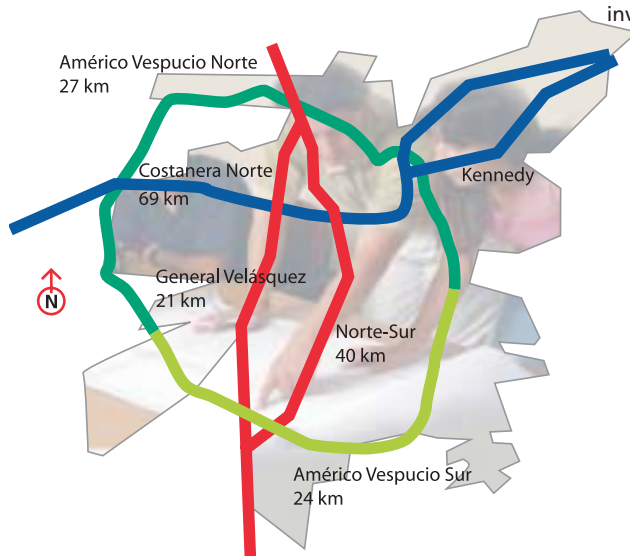
La crisis asiática, la seguidilla de crisis internacionales que la han sucedido y ahora la pronunciada desaceleración del crecimiento mundial, han vuelto a afectar negativamente el crecimiento de América Latina. Los países más afectados han sido Argentina, México y Brasil. Pero Chile no ha salido inmune. Así en los últimos cuatro años, 1998-2001, el crecimiento promedio anual fue de un 2,7%. Después de experimentar una caída de producto en 1999, seguida por una recuperación en el año 2000, que perdió fuerzas el año pasado cuando el crecimiento estuvo levemente por debajo del 3%.

Chile tiene una economía muy abierta, por lo que sus perspectivas de crecimiento están muy asociadas a la evolución de la economía mundial. Una vez que tome más fuerza la recuperación de la economía mundial, Chile debiera ser capaz de aumentar su crecimiento. La nueva realidad internacional encuentra a una economía chilena con bases macroeconómicas sólidas (un bajo déficit fiscal y en cuenta corriente, una inflación baja y controlada, un sistema financiero sano, una baja deuda externa de corto plazo, una sólida posición de reservas internacionales y una economía con pocas distorsiones), y una política fiscal anticíclica que le permite tener déficit en períodos malos y superávit en períodos buenos.

Una vez que la economía mundial se recupere avanzado el año 2002, con las políticas actuales Chile debiera ser capaz de alcanzar tasas de crecimiento en torno al 5% al año, gracias a las mejoras en la productividad que se pueden lograr con la introducción de las nuevas tecnologías de la comunicación y la información. Pero una tasa de 5% en Chile se considera pobre y se buscan oportunidades para poder tener otra década con tasas de crecimiento en torno al 6%. Para lograr esto último, hay que identificar espacios para mejorar el marco de políticas microeconómicas que afectan la inversión y las oportunidades para aumentar la productividad. Aquí las oportunidades están en las reformas del Estado, las regulaciones y la gestión de los servicios sociales. En cuanto a la reforma del Estado, hay mucho todavía pendiente en acciones encaminadas a reducir el costo de transacciones para la actividad privada. En el área de regulación de actividades productivas, es necesario reevaluar normas existentes para privilegiar el rol de promoción de la competencia, el empleo y el crecimiento.

Chile ha sido pionero entre los países en desarrollo en introducir reformas que en su momento fueron revolucionarias: apertura externa, privatizaciones, eliminación drástica de subsidios, sistemas de pensiones y educación superior. Estas reformas le permitieron a Chile crear las condiciones para un crecimiento sostenido. Gracias a los resultados positivos en cuanto a crecimiento y reducción de la pobreza, su modelo de desarrollo ha logrado un alto grado de apoyo en la población.

En la década de los 90, Chile comenzó a incursionar en introducir iniciativa privada para enfrentar un escollo importante a su crecimiento y a la mejora del bienestar de su población, cual era la deficiente calidad de su infraestructura. Aquí Chile hizo nuevamente importantes innovaciones. A principios de los años 90 existían algunas experiencias en el mundo sobre concesiones y construcción privada de obras de infraestructura pública. Sin embargo estas experiencias eran más bien aisladas y no formaban parte integral de un programa amplio de concesiones privadas. Es en los primeros años de esa década cuando el gobierno de Chile, enfrentado a la necesidad de solucionar el creciente déficit de inversión en infraestructura pública, tanto vial como de transporte en general, decide implementar un amplio y ambicioso programa de concesiones privadas, las cuales serían operadas bajo el mecanismo de "build-operate-and-transfer", es decir, el privado construye, opera la obra y luego la transfiere al Estado al término de un período previamente establecido. Durante ese período, el concesionario recibe los flujos correspondientes a los pagos por el uso de esta obra, financiando con ello la inversión desarrollada inicialmente.



Como parte de este proceso, en 1991 se promulga la ley que permite la entrada en operación de este mecanismo. El sistema de concesiones ha resultado en una serie de obras no sólo viales interurbanas, sino también de terminales aéreas y portuarios. Recientemente también se han comenzado a desarrollar nuevos proyectos de concesiones, al darse inicio a los trabajos de las primeras autopistas urbanas.

Al fin del día, es el alto crecimiento económico, las necesidades de inversión en infraestructura, la preparación de un marco regulatorio transparente, el respeto a los derechos de propiedad y la amplia aceptación en las autoridades políticas y la población en general de los sistemas de peajes, lo que ha hecho rentable invertir en estos proyectos, permitiéndole a Chile dar un gran salto en la mejora de su infraestructura.

Información Histórica

Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 4153, del 14 de septiembre de 2000, publicado en el Diario Oficial N° 36.853, del día 4 de enero de 2001, se adjudicó el Contrato de Concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Sistema Norte - Sur", al Consorcio licitante denominado "Autopista Norte - Sur S.A.", formado por las empresas: Grupo Dragados S.A., Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB, Empresa Constructora Brottec S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A., quienes constituyeron la "Sociedad Concesionaria Autopista Norte - Sur S.A." Dicho contrato se perfeccionó con la publicación en el Diario Oficial del decreto de adjudicación en la fecha señalada anteriormente, mediante la constitución de la Sociedad Concesionaria, por escritura pública de 22 de febrero de 2001. El decreto de adjudicación se suscribió y protocolizó en la Notaría de Santiago de don José Musalem Saffie, Repertorio N° 2517/2001 del 19 de marzo de 2001. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazos legales, dando integro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del DFL MOP N° 164 de 1991.

Por Resolución D.G.O.P. N° 1739 (Exenta), de fecha 27 de junio de 2001, se autorizó a la Sociedad Concesionaria a cambiar su nombre o razón social por "Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A." En virtud de tal autorización, se procedió con fecha 30 de julio de 2001 a reducir a escritura pública el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad Concesionaria, la que se encuentra protocolizada bajo el Repertorio N° 8385-2001 en la Notaría de Santiago de don José Musalem Saffie, y en la que se procedió a insertar la Resolución D.G.O.P. antes individualizada, dando cumplimiento de esta forma a los acuerdos tomados por los accionistas en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada con fecha 27 de junio de 2001. En ella se acordó sustituir el nombre de la Sociedad por el de "Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.", tomando en consideración aspectos representativos de su operación, tales como fluidez, núcleo y convergencia, entre otros, sujetando dicho acuerdo a la posterior autorización del MOP. Un extracto de dicha escritura pública se inscribió a fojas 20117 con el N° 11156 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 2001, se publicó en el Diario Oficial del 9 de agosto de 2001 y se anotó al margen de la inscripción citada en el párrafo precedente.



Descripción del Sector donde la Sociedad Participa

El área de influencia directa de la concesión involucra a 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.

La concesión enfrenta condiciones de mercado favorables:

- Se localiza en la ciudad de Santiago, la cual concentra más del 35% de la población del país.
- El PIB del área contribuye con casi cerca del 40% al PIB Nacional.
- Los vehículos diarios que utilizan el corredor Norte Sur representan sobre un 35% del total de vehículos de Santiago.
- La tasa de motorización presenta una variación en la última década de un 8% anual promedio en el área del proyecto.
- 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, importantes esfuerzos se están realizando por parte de 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.

Mediante un proceso de modelación, que ha contemplado las variables de ingreso per cápita, Producto Interno Bruto nacional y del área de influencia del proyecto, entre otras, se ha estimado que las transacciones promedio diarias al cabo del año 2006 serán 835.000. Por otra parte, a partir de los datos de frecuencia de viajes y tránsito, se ha estimado el número potencial de clientes de la concesión, alcanzando a 560.000. Del mismo modo, se ha estimado el viaje promedio de los clientes en 11 km.

En suma, la Compañía estima que al año 2006, año de estabilización del proyecto, el 80% de las transacciones serán a través del uso de transponders, generando 360.000 cuentas con tag, de las cuales 60.000 serán aportadas por la influencia de las otras concesiones urbanas. También, se estima que al año 2006 existirán aproximadamente 200.000 cuentas adicionales que harán uso de medios de cobro alternativos, representando el 20% de las transacciones totales.

La competencia a la que la Concesionaria se verá enfrentada provendrá del sistema de transporte público y las calles de uso público que constituirán una alternativa de menor calidad, a disposición de los potenciales usuarios.



Marco regulatorio específico

El marco regulatorio específico está compuesto por los siguientes instrumentos:

- Bases de Licitación Concesión Internacional Sistema Norte-Sur y sus circulares aclaratorias, que fija las condiciones de diseño, construcción de la obra y de explotación de la concesión.
- Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 4153 del 14 de septiembre de 2000, mediante el cual se otorga la adjudicación de la concesión.
- Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Obras Públicas N° 850 de 1997, Ley de Caminos.
- Decreto Supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones N° 121, de 1982, que dispone se impartan normas sobre la señalización vial.
- Decreto Supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones N° 150, de 2000, Manual de Señalización de Tránsito.
- Estudio de Impacto Ambiental del Sistema Norte-Sur, de noviembre de 1999. Ministerio de Obras Públicas.
- Resolución Exenta N° 376 "Calificación Ambiental del Proyecto Sistema Norte-Sur" de la Comisión Regional del Medio Ambiente Región Metropolitana, del 12 de diciembre de 2000.

Descripción de Actividades y Negocios de la Entidad

La Concesión del Sistema Norte-Sur es un proyecto vial urbano licitado por el Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP) en el año 2000, por un plazo de 30 años. El proyecto involucra inversiones en obras por un monto aproximado de US\$ 450 millones. Por su extensión e influencia en la ciudad, este proyecto es el más importante entre cuatro concesiones urbanas definidas para Santiago y será el primero en operar bajo la modalidad de peaje electrónico "free-flow" en América del Sur y el tercero a nivel mundial, contando además con un esquema de interoperatividad con el resto de las concesiones urbanas.

El Sistema Norte Sur tiene una extensión de aproximadamente 60 km. Forma parte de la red vial estructurante de la ciudad de Santiago y está constituido globalmente por dos ejes:

- Eje Norte - Sur: se extiende de sur a norte de la ciudad, desde la ribera norte del río Maipo por el sur, hasta la Circunvalación Américo Vespucio por el norte en el sector de Quilicura, atravesando 11 comunas de la ciudad de Santiago. Su longitud total es de 39,5 km.
- Eje General Velásquez: se extiende también de sur a norte de la ciudad, desde la Ruta 5 Sur, coincidente con calle Las Acacias por el sur, hasta su empalme con la Ruta 5 Norte frente al Cerro Renca, atravesando 9 comunas, con una longitud total aproximada de 21,0 km.



El proyecto está orientado, en general, a contribuir al mejoramiento del Sistema de Transporte Urbano de la Región Metropolitana, generando beneficios tales como disminución de tiempo de viaje al trasladarse en el interior de la ciudad, descongestión vehicular y descontaminación del aire, todo esto con los consiguientes efectos en el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Los objetivos del proyecto son los siguientes:

- Proporcionar un servicio de autopista utilizando un sistema inteligente de administración de tráfico, tal que el usuario disponga de pistas de alta velocidad, elementos de seguridad vial que posibilitarán una gestión más confortable y expedita, señalización dinámica que le advertirá instantáneamente sobre las condiciones de tránsito y mecanismos de atención de emergencias para vehículos con desperfectos u otras situaciones.



- Aumentar la conectividad Oriente - Poniente de la ciudad, eliminando el efecto barrera que actualmente presenta el Eje Norte Sur.
- Permitir la segregación de los flujos entre distancias medias de los movimientos locales, posibilitando así elevar el nivel de servicio de las calzadas expresas.
- Habilitar elementos para la gestión peatonal (veredas y pasarelas peatonales), evitando interferencias con los flujos vehiculares de las vías expresas y una adecuada comunicación entre ambos costados del eje vial con facilidades racionalizadas para los paraderos de buses.
- Generar un mejoramiento del sistema de transporte urbano, posibilitando importantes ahorros de tiempo en el desplazamiento, mejora en la seguridad vial, descontaminación, descongestión vehicular y economía de los usuarios.

El Sistema funciona como eje integrador entre nuevos condominios al norte y sur, desarrollos industriales al norte y poniente, y con el área central, donde se concentra la mayor actividad administrativa, financiera y comercial de la ciudad.

El área de influencia del proyecto abarca 14 comunas que albergan a aproximadamente 1,8 millones de personas, en 440 mil hogares.

El eje Norte-Sur constituye la única alternativa para atravesar la ciudad en esa dirección en forma continua, debido a la existencia de un número limitado de puentes existentes sobre el río Mapocho, el cual cruza la ciudad de oriente a poniente.

El sistema de cobro electrónico aplicará tecnología de avanzada para poner en marcha un sistema "free-flow", es decir, no requiere detención de los vehículos para registrar cada transacción.

a) Objeto social de Autopista Central

La sociedad tiene por objeto la ejecución, reparación, conservación, mantención, explotación y operación de la obra pública fiscal denominada Concesión Sistema Norte-Sur, mediante el Sistema de Concesiones, así como la prestación y explotación de los servicios que se convengan en el Contrato de Concesión destinados a desarrollar dicha obra y demás actividades necesarias para la correcta ejecución del proyecto.

La Sociedad fue inscrita con fecha 6 de septiembre de 2001 en el Registro de Valores bajo el N° 746, por lo que está bajo la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

El capital inicial de la Sociedad, requerido por las Bases de Licitación, es de ciento cincuenta y ocho mil millones de pesos, dividido en ciento cincuenta y ocho millones de acciones ordinarias, nominativas y sin valor nominal y de igual valor cada una.

b) Productos, negocios y actividades

La Sociedad, por encontrarse en etapa pre-operativa, al 31 de diciembre de 2001 no realizaba actividades comerciales.





c) Proveedores y clientes

En el ejercicio 2001, los principales proveedores de Autopista Central fueron los siguientes:

Proveedor	\$ Chilenos	Concepto del suministro
Constructora Norte Sur S.A.	14.346.595.614	Construcción de la obra
Chilectra S.A.	616.304.588	Cambios servicios secos
Grupo Dragados S.A.	603.700.374	Suministro de servicios
Skanska P & F	492.116.680	Suministro de servicios
Ing. Y Construcción ICAFAL S.A.	228.418.910	Mantenimiento autopista
Grupo Estratégico de Negocios de Alberto Wilensky	169.262.282	Implementación plan de marketing
Steer Davies Gleave Chile	77.222.875	Consultor de tránsito
Travel Security	74.611.567	Servicios de transporte
Consultoría de Ing. de Proyectos y Estudios	74.000.000	Consultor técnico
Synapsis S.A.	73.920.241	Servicios comerciales
Celedón & Asociados	65.807.313	Asesoría en imagen corporativa
Automotora Mitsui Ltda.	65.346.060	Vehículos y camionetas
F. Ghisolfo y Cía. Consultores Ltda.	55.339.682	Consultor técnico
Servicios Computacionales Ruiz Ltda.	31.531.821	Equipos computacionales
Royalk Santiago Hotel S.A.	22.728.887	Hotel Radisson
Cristian Authievre Auda	20.449.401	Impresos, papelería
Dungenes S.A.	19.802.800	Diseño página web
Proveedores Integrales Prisa S.A.	16.664.089	Materiales de oficina
Pricewaterhouse & Coopers	15.478.983	Auditoría y asesoramiento tributario

Autopista Central S.A. ha suscrito con sus accionistas, Grupo Dragados S.A. y Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB, contratos de suministro de servicios para las áreas de sistemas electrónicos de percepción de peajes, para su área técnica, área financiera y área de administración y operaciones, poniendo estos últimos a disposición de la primera, empleados de su dependencia, con la finalidad de que éstos se desempeñen en funciones en la Sociedad, aportando de esa manera la experiencia, conocimiento y recursos técnicos que le permitan a la Sociedad desarrollar el proyecto denominado "Sistema Norte-Sur".

La Sociedad, por encontrarse en etapa pre-operativa, no posee ingresos ni relaciones económicas con clientes.

d) Propiedades

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad Concesionaria es dueña del bien inmueble ubicado en Carretera Panamericana Sur, esquina San José, que corresponde al Lote 131 del plano de loteo respectivo, actual Buenos Aires N° 720, de la comuna de San Bernardo. No existen respecto del mismo hipotecas u otros gravámenes.

e) Equipos

Los equipos que dispone la Sociedad en la etapa pre-operativa son los necesarios para desarrollar adecuadamente las actividades de supervisión del contrato de construcción de la obra, prestación de servicios anexos en la ruta y actividades administrativas. Los equipos más importantes son los siguientes:

Tipo	Cantidad	Estado	Tenencia
Vehículos	9	Muy bueno	Compra
CPUs con monitor	63	Muy bueno	Compra
Impresoras	19	Muy bueno	Compra
Notebook	3	Muy bueno	Compra
Servidores	2	Muy bueno	Compra

f) Seguros

A efectos de dar cumplimiento a las Bases de la Licitación, como así también preservar a la Empresa de las posibles consecuencias económicas por la ocurrencia de diversos tipos de siniestros, la Dirección de la Sociedad ha estructurado y contratado un programa de seguros con amplias coberturas, a través de empresas de primer nivel nacional e internacional.

Este programa de seguros está contratado con la compañía Royal & Sunalliance – Chile, con reaseguros en el exterior a través de la sociedad Generali Global perteneciente al Grupo Assicurazione Generali con sede en Italia.

La vigencia de este programa es por 72 meses contados desde el día 3 de julio de 2001, fecha correspondiente al inicio de la concesión.

Básicamente este programa contempla la cobertura de:

- Todo Riesgo de Construcción (TRC): cubre los daños ocasionados a la obra producidos por hechos catastróficos, sabotaje, terrorismo, defectos de diseño y/o calidad de los materiales.
- Todo Riesgo en Propiedades Pre-existentes y Obras Anexadas a la Concesión: cubre los daños ocasionados a los bienes cedidos a la Sociedad por parte del MOP al inicio de la Concesión, como así también a las obras terminadas durante la ejecución del contrato y que, una vez aprobadas por el MOP, pasan a la Sociedad Concesionaria como bienes necesarios para la explotación.
- Pérdida Consecuencial – “Business Interruption”: cubre las posibles consecuencias que pudieran tener para la Sociedad las pérdidas y/o daños a sus bienes, cuya reparación y/o reconstrucción pudiera implicar demoras en la finalización de las obras y, por consiguiente, retrasos en la percepción de sus ingresos futuros.
- Responsabilidad Civil: esta cobertura está referida a la responsabilidad que deba asumir por los daños que, con motivo del accionar de la Sociedad en el cumplimiento de su objeto, pudiera ocasionar a terceros y/o a sus bienes.
- Activos fijos de la Sociedad:
 - Inmuebles: se ha contratado la cobertura de riesgo de incendio y de hechos catastróficos relacionados al Edificio Corporativo, ubicado en la Comuna de San Bernardo. Esta cobertura es anual.
 - Vehículos: las camionetas y vehículos de la Sociedad poseen cobertura de “todo riesgo” (daños, responsabilidad civil, robo, hurto, etc.) con pólizas con vigencia anual.



- Equipos computacionales: estos equipos están cubiertos de posibles daños o pérdidas, producidas por incendio, rayo, explosión, imprevistos cambios de voltaje, robo, efectos de agua, humedad, etc. Las pólizas son anuales.

g) Contratos

Contrato de Construcción

Este Contrato tiene por objeto la realización de parte del Contratista del diseño, suministro, rehabilitación, mantenimiento, conservación y construcción de todas las obras civiles necesarias para la correcta y adecuada explotación por parte de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., de la Obra Pública denominada "Proyecto Norte-Sur".

Ingeniero Independiente

Autopista Central contrató como Ingeniero Independiente a la empresa norteamericana URS Corporation y a la consultora chilena CADE IDEPE. Ambas empresas han efectuado una evaluación técnica de la concesión en su inicio y realizan visitas periódicas a la obra verificando el estado de avance de las mismas (semanalmente CADE IDEPE y trimestralmente URS Corporation).

Contratos con Carey y Morales Noguera Valdivieso & Besa

Estos dos contratos tienen por objeto asesorar a la Gerencia Legal en todas aquellas materias que les sean solicitadas, informando, respecto de ellas. La asesoría incluye materias corporativas y contractuales, análisis legal de las Bases de Licitación, asistencia en la formalización de aportes de los socios extranjeros a la Sociedad, asistencia en la negociaciones con el Gobierno para implementar las modificaciones legales y, en general, todos los temas legales vinculados al funcionamiento de la Sociedad, sean éstos societarios, bancarios, financieros, de infraestructura, regulatorios, de adquisiciones, fusiones, tributarios, litigiosos, laborales, de propiedad intelectual, tecnológicos o de informática.

Contrato con Crisis ICC

Este Contrato ha sido celebrado entre Sociedad Concesionaria Autopista Norte Sur S.A. (actualmente Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.) y Celedón y Asociados Consultores de Comunicación S.A. El objeto de este contrato es la prestación de servicios de identidad corporativa, marketing y comunicación.

Contrato con Grupo Estratégico de Negocios de Alberto Wilensky.

Este contrato tiene por objeto la implementación del plan de marketing, promoción y posicionamiento del proyecto Autopista Central.

Contrato con Synapsis

Este es un contrato celebrado entre Sociedad Concesionaria Autopista Norte Sur S.A. (actualmente Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.) y Synapsis S.A. El objeto del mismo es la prestación de servicios de atención de línea telefónica 800 y servicios informáticos. Los servicios suministrados corresponden a los de atención telefónica de clientes y procesamiento y mantenimiento del sistema de atención de clientes.

Contrato con Icafal

Este Contrato tiene por objeto la ejecución de todas las obras de conservación y mantenimiento rutinario correspondientes a los ejes viales Norte-Sur y General Velásquez, en conformidad con lo señalado en las Bases de Licitación.

Contrato de Prestación de Servicios de Consultoría con F. Ghisolfo y Cía., Ingeniería de Consulta Limitada. Este contrato tiene por objeto la prestación de los servicios profesionales del contratista para la realización de: 1) proceso de licitación de servicios de multiducto para empresas de servicio público, tales como telecomunicaciones, electricidad, gas y cualquier otra que determine el estudio; 2) catastro, macrolocalización, ingeniería conceptual y bases de licitación de áreas para estaciones de servicio de combustibles; 3) términos de referencia, contratación y supervisión de corredora de propiedades; 4) inventario, prefactibilidad y bases de licitación de mobiliario urbano; 5) pre-localización e identificación de otros servicios complementarios, términos de referencia para la contratación de los estudios de demanda y su revisión.

h) Marcas y patentes

Al cierre del ejercicio 2001, se encontraba en trámite de aprobación la inscripción y registro de la marca comercial "Autopista Central" en las distintas clases correspondientes.

Por otra parte, se encontraba registrado el nombre del sitio web "www.autopistacentral.cl"

i) Actividades financieras

Las actividades de inversión financiera de la Sociedad se han orientado a la inversión de fondos en dólares y moneda nacional, en instrumentos de renta fija, dentro de los cuales tienen mayor relevancia los Pactos de Instrumentos Financieros y los Fondos Mutuos a corto plazo, para los fondos en moneda nacional.

La inversión en moneda extranjera se ha orientado en su totalidad a depósitos a plazo a menos de 35 días.

Durante el ejercicio 2001, los ingresos financieros que ha obtenido la Sociedad alcanzan la suma de M\$ 424.715 y las diferencias de cambio por las inversiones en dólares es de M\$ 1.662.623.



Investigación y Desarrollo

Durante el ejercicio se han desarrollado estudios técnicos y de mercado que permiten orientar de una mejor forma los planes de negocio y de introducción de los medios de pago.

El personal de la Concesionaria evalúa constantemente la aptitud técnica-económica de nuevas tecnologías que ofrece el mercado para establecer la conveniencia, oportunidad y condiciones de la adopción o incorporación a la Compañía.

Como una forma de fomentar las iniciativas propuestas por los trabajadores de una manera continua, la Compañía ha implementado un esquema de Talleres de Calidad mediante los cuales se obtienen las ideas y los proyectos surgidos del personal en beneficio de ésta y de los usuarios. Los resultados obtenidos se traducen en planes pilotos y proyectos que permiten incorporar a los distintos procesos de la empresa valiosos aportes.



FACTORES DE RIESGO

Autopista Central opera en el mercado de las concesiones de autopistas urbanas, mercado aún no explotado en Chile; no obstante su servicio ya es considerado como de gran necesidad debido al sostenido crecimiento del parque automotriz, tanto en la Región Metropolitana como a nivel nacional. Este escenario favorece la situación de la empresa en términos de análisis de riesgo, debido al constante aumento de las necesidades en el área de las obras viales.

Los riesgos del negocio consideran principalmente los siguientes aspectos:

- a) Dependencia del proyecto respecto del desempeño económico de Chile. La mayor parte de los ingresos de la Concesionaria provendrán de los peajes que genere la operación de la autopista. Los niveles de tráfico y utilización de la misma están altamente correlacionados con la situación del entorno económico. En consecuencia, los resultados de Autopista Central dependerán significativamente de las condiciones económicas del país.
- b) Modificaciones al marco regulatorio. El marco regulatorio vigente se encuentra superado por la nueva tecnología "free flow", con la que operará la concesión del Sistema Norte-Sur. En consecuencia, se requiere la modificación de instrumentos legales que garanticen el cobro adecuado de los peajes, de modo que el ingreso a la autopista concesionada sin un medio de pago habilitado, sea considerado como una infracción legal. Si bien las modificaciones legales pertinentes se encuentran elaboradas (proyecto que modifica la Ley N° 18.257 de procedimiento ante los Juzgados de Policía Local y la Ley de Tránsito N° 18.290), las mismas aún no han sido enviadas por el Ejecutivo al Congreso.
- c) Confiabilidad de la tecnología que se utilizará para el Sistema de Peaje. La recaudación de peajes podría verse afectada por la integridad del sistema de cobro y la eficacia del proceso de registro de transacciones de los vehículos que ingresen a la autopista. La Concesionaria implementará un sistema de transponders y otro basado en imágenes de video para registrar las transacciones en cada punto de cobro. Autopista Central ha establecido las especificaciones detalladas del Sistema Central, incluyendo la modelación de las reglas de



negocio, implementando la línea de base funcional y una metodología de gestión del proyecto, que le permite llevar un acabado control del diseño, desarrollo de los sistemas y el control de la producción de los equipos. Adicionalmente, para la fase de producción, la Concesionaria implementará medidas de seguridad, las que incluirán un sistema de circuito cerrado de televisión para monitorear las estaciones de peaje, a objeto de apoyar las acciones en contra de los evasores, las que además consideran resguardos legales amparados en el Art. 42 de la Ley de Concesiones.

d) Las proyecciones de tráfico, como tales, tienen el riesgo de que no se ajusten a los resultados reales en la medida que éstos se generen. El nivel de incertidumbre de las proyecciones también se ve afectado por el hecho de que el sistema de las autopistas urbanas, por ser un sistema nuevo, se basa en supuestos y factores que carecen de historia. Para minimizar estos riesgos, las proyecciones de tráfico se han realizado con la asistencia de consultores independientes, con vasta experiencia internacional en el sector, de la confianza tanto de los inversores como de la banca internacional.

e) El riesgo tarifario está controlado, por cuanto el sistema de tarifas de peajes y los montos de las mismas, fueron establecidas en las Bases de Licitación Internacional del Sistema Norte – Sur. La concesión adjudicada a Autopista Central ha sido otorgada en el marco del concurso público internacional al que llamó el Ministerio de Obras Públicas. Las Bases de Licitación contemplan los mecanismos adecuados de actualización y reajustabilidad de tarifas.

f) Cambios de Servicios Secos. La obligación de la Sociedad Concesionaria corresponde a la coordinación con las compañías de servicios para que éstas efectúen los traslados de sus instalaciones y posibilitar la ejecución de las obras del Sistema Norte Sur. Esta labor ha sido desarrollada oportunamente, no obstante tanto el desarrollo de proyectos como los presupuestos de construcción y ejecución de las obras presentan las dificultades propias de una obra de esta envergadura.

g) Entrega de la Faja Fiscal. El MOP no logró entregar la totalidad de los lotes que conforman la faja fiscal para el período 2001, lo que ha impedido ejecutar la obra conforme a su programación original.

h) Para mitigar el riesgo de reclamos y demandas a la Concesionaria producto del contrato de construcción, el mismo considera seguros para defender, indemnizar y mantener libre a la Empresa ante cualquier reclamo, demanda y en general de acciones en su contra.

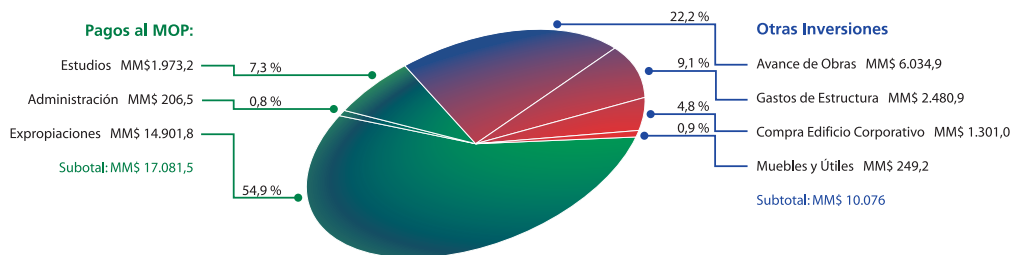
i) El proyecto cuenta con el respaldo de sus socios, quienes ocupan una posición de liderazgo y experiencia en el área de las construcciones y concesiones en sus respectivos mercados.

j) La Concesionaria cuenta con una plataforma comercial especializada, la que posee los recursos necesarios para atender de manera eficiente los requerimientos de los clientes.

k) Los riesgos catastróficos están cubiertos con amplias coberturas por medio de las pólizas pertinentes descritas en el capítulo Descripción de Actividades y Negocios de la Entidad, letra f), de la presente Memoria.

Para el desarrollo de las actividades requeridas en esta etapa – Etapa de Construcción –, Autopista Central realizó inversiones durante el año 2001, actualizadas al 31 de diciembre de 2001, por un total de MM\$27.147,5, según se especifica a continuación (todas las cifras surgen de los Estados Financieros de la Sociedad):

INVERSIONES DURANTE EL AÑO 2001



Estas inversiones han sido financiadas con los recursos disponibles a partir de los MM\$ 22.627,8 de capital propio y un préstamo de corto plazo de Citibank N.A., por MM\$ 21.764,5. Este último permitirá financiar temporalmente los costos del proyecto hasta la emisión de deuda de largo plazo.

Por el préstamo señalado en el párrafo precedente, la Sociedad ha comprometido el pago de los siguientes intereses y comisiones:

- Los intereses a tasa LIBOR anual, más margen aplicable
- Comisión de Compromiso.
- Comisión de Estructuración.

Para el financiamiento de largo plazo, la Compañía está realizando gestiones para emitir bonos en el mercado local en UF y en el mercado internacional en dólares.

La Compañía puede realizar inversiones o captación de financiamiento, sin limitaciones en cuanto al tipo de instrumento o forma de inversión, conforme a los Estatutos Sociales.



Para efectos de construcción, el proyecto ha sido sectorizado por tramos y éstos denominados por letras desde la A hasta la G, según el siguiente detalle:

Eje Norte - Sur:

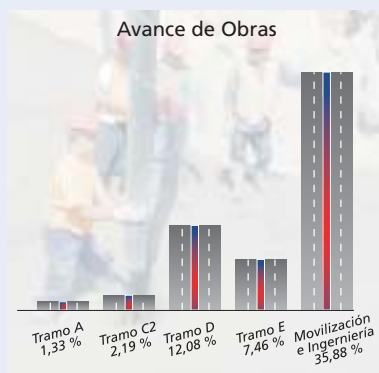
▪ A:	Río Maipo - Las Acacias	14,75 km
▪ B1:	Las Acacias - Carlos Valdovinos	10,88 km
▪ B2:	Carlos Valdovinos - Río Mapocho	5,30 km
▪ C1:	Río Mapocho - Domingo Santa María	2,85 km
▪ C2:	Domingo Santa María - Américo Vespucio Norte	5,69 km

Eje General Velásquez:

▪ D:	Ruta 5 Sur - Carlos Valdovinos	8,90 km
▪ F1:	Carlos Valdovinos – Av. 5 de Abril	2,27 km
▪ G:	Av. 5 de Abril – Av. Ecuador	0,85 km
▪ F2:	Av. Ecuador – Río Mapocho	3,71 km
▪ E:	Río Mapocho – Ruta 5 Norte	4,93 km

La construcción de la obra ha sido contratada a Constructora Norte Sur S.A., conformada por las empresas Grupo Dragados S.A., SADE Skanska S.A., SADE Skanska Chile S.A., Constructora SADE Ltda., Empresa Constructora Belfi S.A. y Empresa Constructora Brotect S.A.

Durante el año 2001, se han iniciado obras en los tramos A y C2 del eje Norte – Sur y de los tramos D y E del eje General Velásquez, los que presentaron el siguiente avance al cierre del ejercicio:



El avance total de la obra al cierre del ejercicio 2001 era de un 2,89 %.

Gestión de Sistemas Electrónicos

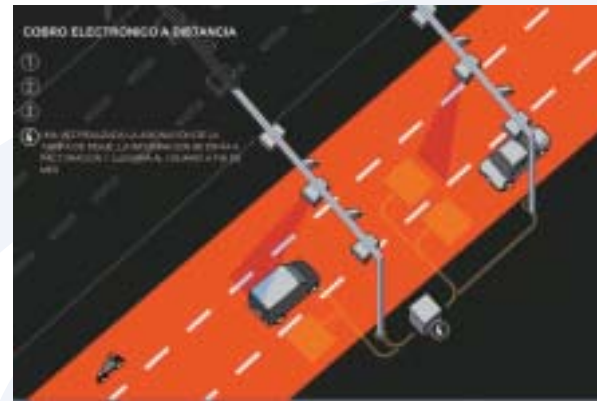
La Compañía ha establecido las especificaciones detalladas del Sistema Central (Sistema de Operación de Peaje y Sistema de Servicio al Cliente), incluida una modelación de las reglas de negocio, que constituyen la base para el desarrollo de las especificaciones técnicas y fabricación del Sistema de Cobro.

Ha sido establecida la Línea de Base Funcional que permite implementar un control del diseño del sistema en función del cumplimiento de las obligaciones contractuales y de las reglas de negocio. Permite además el control de cambios y el control de pruebas de verificación de diseño a lo largo del proyecto.

Autopista Central definió para su aplicación, una metodología de gestión del proyecto que establece los procedimientos para el control del diseño y desarrollo de los sistemas, el control de la producción de equipos, las revisiones y auditorías para todo el diseño, el desarrollo y las pruebas de hardware y software del Sistema de Cobro.

La metodología establece además los procedimientos para:

- Control y desarrollo de todos los componentes del Sistema de Gestión de Tráfico, Sistema de Gestión de Cobro y Sistema de Telecomunicaciones.
- Preparación y control de las actividades de terreno, incluyendo las interfaces de sistemas, la obra civil e instalación.
- Preparación de las pruebas de recepción, con especificaciones de estrategia, procedimientos y validación de desempeño para pruebas de fábrica, pruebas de terreno y pruebas durante la marcha blanca, aplicadas al primer punto de cobro.
- Control de instalación de todos los sistemas en el primer punto de cobro y del primer sector de puesta en servicio.
- Control de fabricación y recepción de 300.000 tags.



a) Programa de trabajos en terreno

Quedó constituido el grupo para la coordinación permanente entre Constructora Norte Sur y Autopista Central, cuyo objetivo es coordinar trabajos y resolver problemas relativos a especificaciones, planos, construcción e instalación, en áreas en que deben interactuar estas empresas.

b) Relaciones con el MOP

En función de las obligaciones contractuales con el MOP, se ha entregado el cronograma de Sistema Electrónico de Cobro y la Ingeniería de Diseño del Sistema de Gestión de Cobro, los cuales se encontraban al 31 de diciembre en fase de segunda revisión por parte de dicho organismo.

Gestión Administrativa y de Operaciones

Con la constitución de la Sociedad se han implementado, desde el punto de vista contable y financiero, los distintos sistemas de información para asegurar la preparación y elaboración de los estados financieros, como así también de los informes gerenciales necesarios para el adecuado seguimiento del proyecto.

Se contrataron los servicios del Pricewaterhouse & Coopers como auditores externos de los estados financieros, no sólo por el prestigio que posee dicha firma, sino además por el conocimiento adquirido en el sistema de concesiones viales en Chile.

Dando cumplimiento a las Bases de la Licitación, la Sociedad ha obtenido la inscripción en la Superintendencia de Valores y Seguros con fecha 6 de septiembre de 2001, lo cual implica que como sociedad cerrada, ésta estará sometida a los controles habituales de la sociedades denominadas "abiertas".

Autopista Central ha dado cumplimiento a la presentación de las pólizas de seguros solicitadas por el MOP en tiempo y forma, como asimismo, la presentación de las garantías de fiel cumplimiento del contrato para la Etapa de Construcción, mediante la entrega de boletas bancarias por valor de UF 684.000.

Al cierre del ejercicio, la Sociedad ha cumplido rigurosamente con todos los pagos exigidos por las Bases de Licitación que debiera efectuarle al MOP, los cuales ascienden a la cifra de UF 1.056.400 al cierre del ejercicio.

En el área de los Recursos Humanos, la Dirección de la Empresa decidió transmitir claramente a su personal el estilo y la cultura de esta nueva Empresa, para lo cual se redactaron y pusieron en vigencia diversos procedimientos internos, tales como:

- Misión y Visión de la Empresa
- Política de RRHH
- Programa de formación
- Evaluación y análisis de desempeño
- Beneficios al personal

Asimismo, en noviembre se efectuó la primer Encuesta de Clima Interno a efectos de conocer las percepciones del personal sobre el ambiente de trabajo. El valor de satisfacción general alcanzado fue del 77,7%, siendo



muy positivamente valorados la estabilidad laboral, la identificación con la Empresa y las posibilidades de desarrollo profesional.

En el ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 2001, y en relación a temas fiscales, la Sociedad ha dado cumplimiento a todas sus obligaciones tributarias y previsionales, no siendo pasible de ningún tipo de sanción y/o multa por parte de los organismos de control por ningún tipo de incumplimientos, ya fuera éste formal o económico.

En el área de Operaciones, se ha trabajado en equipos interdisciplinarios, como así también con asesores externos, en la elaboración de las especificaciones funcionales del sistema de percepción de peaje, básicamente, en lo relacionado a la gestión contable y financiera del mismo. Módulos del sistema tales como "validación de transacciones", "tarificación", "facturación y cobranzas" y "auditorías", han sido revisados y diseñados a efectos de obtener el máximo de confiabilidad en el momento de su implementación.

Gestión Financiera

Autopista Central, durante 2001, en los aspectos relacionados con la gestión financiera, ha centrado su labor en la gestión de la documentación necesaria y en el desarrollo de un modelo financiero de la Compañía, para la emisión de bonos en el mercado local y extranjero.

Adicionalmente, la Empresa ha preparado un Plan de Financiamiento de Largo Plazo, el cual contempla la presentación del proyecto a las agencias calificadoras de riesgo y compañías de seguros durante el segundo trimestre del año 2002, con miras a concretar la emisión de bonos durante el segundo semestre del mismo año.

Por otro lado, la Dirección realizó actividades de auditoría interna de la Concesionaria y el desarrollo y control del presupuesto global.

Gestión Comercial

a) Actividades relevantes

En el período 2001, Autopista Central entregó al MOP el documento "Ingeniería de Diseño", en conformidad con lo establecido en las Bases de Licitación, el cual está constituido por el Plan de Negocio y las Especificaciones Funcionales del Sistema de Cobro.



La Compañía dio inicio al servicio de atención telefónica a clientes en junio de 2001, Fonocentral, el cual durante la etapa de construcción del proyecto, apoyará la gestión de provisión de información a la comunidad.

En diciembre se puso en servicio el sitio web de la compañía, www.autopistacentral.cl, diseñado para que los usuarios puedan conocer y hacer consultas del proyecto y su evolución.

La Empresa inició los estudios y preparación de las bases de licitación para el desarrollo de Estaciones de Servicios de Combustibles en la traza.

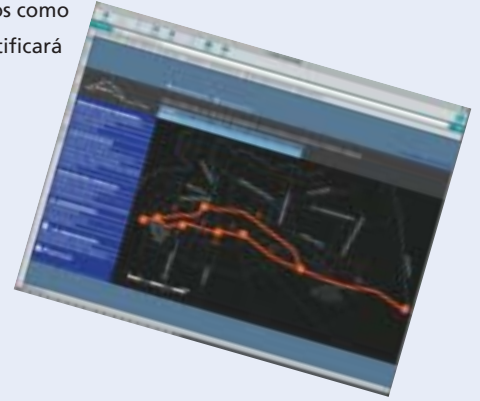
En conformidad con lo establecido en las Bases de Licitación, Autopista Central entregó al MOP, siendo aprobado por éste, el Plan de Promoción del Proyecto. Dicho plan cubre los aspectos relativos a la evolución del proyecto, información sobre el cobro electrónico de tarifas, estrategias de acercamiento a la comunidad y beneficios de la autopista.

Considerando los conceptos de centro del país y la ciudad de Santiago asociados a otros como unión, núcleo, convergencia y fluidez, entre otros, se cambió la marca y logo que identificará a la Concesionaria, denominándose "Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A."

b) Servicio al cliente

Con el objetivo de dotar de las herramientas para lograr una adecuada atención de clientes, a lo largo del año 2001 se implementaron los siguientes mecanismos:

- Libros de Sugerencias y Reclamos, en conformidad con lo establecido en las Bases de Licitación.
- Atención presencial y escrita para aquellos casos que requieren de una atención más personalizada.
- Servicio de atención telefónica de Autopista Central, Fonocentral, apoyado por un sistema computacional de gestión de atención de clientes.
- Sitio web, www.autopistacentral.cl, diseñado para que los usuarios y la comunidad en general puedan conocer y realizar consultas por este medio, en relación al proyecto y sus obras asociadas.



Los medios de contacto con clientes y la comunidad señalados previamente, implicaron en conjunto, 1.416 atenciones, entre el inicio de la concesión (julio de 2001) y el cierre del ejercicio 2001.

c) Acercamiento a la comunidad

Autopista Central ha establecido desde su creación la idea de generar un plan de acercamiento con los sectores de la comunidad próximos a la zona de concesión.

El objetivo del plan se ha centrado en generar lazos con la comunidad en torno a la educación como elemento diferenciador de la industria, consistente con la visión de servicio de excelencia que la Compañía otorga en su quehacer a sus clientes. En esta línea se han realizado las siguientes actividades:

- Durante el año 2001, se entregaron becas de estudio a niños de entre 10 y 15 años en situación irregular, acogidos por la institución de beneficencia Hogar de Cristo.
- Autopista Central fue el auspiciador oficial del Primer Congreso de Ingeniería Vial "Divial 2001", que congregó a un selecto grupo, en el ámbito nacional, de profesionales y técnicos en la materia.
- En el mes de diciembre, Autopista Central inició una Campaña de Limpieza, donde se puso un especial énfasis al acercamiento con los niños, mediante la entrega de información y bolsas de basura que incentivaban a mantener un entorno limpio.



d) Promoción y comunicación

Durante el 2001, Autopista Central ha realizado, entre otras, las siguientes actividades de promoción y comunicación, las que han contando con una amplia cobertura noticiosa:

- Volantes repartidos a los vecinos a las zonas de ejecución de obras con información acerca del proyecto.
- Lanzamiento de la obra y colocación de la Primera Piedra, con la presencia de Su Excelencia el Presidente de la República Ricardo Lagos E. y autoridades.
- Campaña radial de lanzamiento del proyecto.
- Lanzamiento del sitio web de la empresa, con la presencia del Ministro de Obras Públicas, autoridades y empresarios.
- Lanzamiento de la campaña "Ayúdenos a Limpiar" dirigida a los automovilistas que ingresan y salen de la ciudad, a objeto de eliminar basura de la traza.
- Se promocionó el proyecto entre todos los alcaldes de las 14 comunas aledañas a la concesión.



La Empresa ha sido referenciada reiteradamente en forma positiva en diversos artículos de prensa escrita, radial y televisiva.

Gestión Legal

Durante el ejercicio 2001, la gestión legal de la Empresa tuvo como objetivos fundamentales la implementación de los principales contratos relacionados con la ejecución de las obras materia de la concesión, como asimismo resolver los problemas inherentes a su desarrollo, nuevas obras e inversiones. Asimismo, se puso en marcha el proceso de modificaciones legales y reglamentarias que permitirán garantizar adecuadamente la estructura legal y administrativa de la concesión. Para estos efectos, entre otras, se abordaron las siguientes materias más relevantes:

a) Convenio Complementario del Contrato de Concesión

Se encuentra en proceso de acuerdo con el MOP un Convenio Complementario del Contrato de Concesión, propuesto por dicho Ministerio, el cual tendría por objeto establecer los términos y condiciones de nuevas obras e inversiones solicitadas a la Concesionaria.

b) Modificaciones legales

Fue promulgado y publicado el Decreto Supremo mediante el cual se modificó el Manual de Señalización, incorporando una nueva señal de carácter restrictivo, relativa a la prohibición de transitar por vías concesionadas sin Tag o medio habilitado.



Asimismo, los proyectos de modificaciones de la Ley de Tránsito y Ley de Procedimiento ante Juzgados de Policía Local, que permitirán establecer la tipificación de una infracción del tránsito por concepto de no pago de peaje de los sistemas de cobro electrónico, como asimismo sus sanciones y procedimientos, se encuentran en análisis por parte del MOP.

c) Contrato de Construcción

Autopista Central ha trabajado en la elaboración de dicho contrato, el cual tiene por objeto regular las relaciones jurídicas entre la Concesionaria y la Sociedad Constructora, la cual ejecutará las obras de construcción materia de la concesión.

Gestión de Calidad y Medioambiente

Autopista Central ha establecido como uno de sus objetivos estratégicos, la implementación de un sistema de gestión de calidad y de gestión medioambiental, y certificarlos bajo las normas ISO 9000 e ISO 14000, respectivamente.

En concordancia con dichos objetivos, se definió un cronograma para establecer las etapas, acciones y plazos para controlar el avance del proyecto. Las principales etapas de desarrollo de ambos sistemas son las siguientes:

1. Capacitación de los empleados
2. Desarrollo del sistema
3. Control de implementación – auditorías
4. Auditorías de certificación



a) Gestión de Calidad

El proceso de implementación se inició en mayo del año 2001, con la producción de los primeros documentos y procedimientos del Sistema de Calidad. Al 31 de diciembre de 2001, la elaboración de documentos del Sistema tenía un 79% de avance. Se espera terminar con la etapa de elaboración dentro del primer trimestre de 2002.

A su vez, se organizaron jornadas de capacitación y talleres prácticos para todos los integrantes de la Empresa, de manera de lograr un adecuado conocimiento y compromiso con la calidad, el mejoramiento continuo y trabajo en equipo, todos ellos conceptos fundamentales para construir una “cultura de la calidad” al interior de la organización.

En octubre de 2001 se dio inicio a la etapa de auditorías internas de calidad. El objetivo de este proceso era controlar el grado de implantación del Sistema. En esta primera etapa, se realizaron auditorías a todos los procesos que se encontraban documentados en el período. Una segunda etapa de auditorías de calidad se iniciará en marzo de 2002.

Se planea realizar la auditoría de certificación hacia el último trimestre de 2002.

b) Gestión Medioambiental

La gestión medioambiental durante el año 2001, se centró en controlar el cumplimiento de las medidas medioambientales en la ejecución de las obras, comprometidas en las Bases de Licitación, Estudio de Impacto Ambiental del proyecto y la Resolución de Calificación Ambiental. En concordancia con ello, la Concesionaria presentó al MOP el Plan de Gestión Ambiental durante la etapa de construcción, el cual considera, entre otros:

- Descripción y especificación de los objetivos del Plan y de las medidas que Autopista Central adoptará durante la etapa de construcción para implementar las medidas y exigencias establecidas en las Bases de Licitación, el Estudio de impacto Ambiental y la Resolución de Calificación Ambiental.
- Las medidas de mitigación, reparación, compensación y plan de seguimiento ambiental que se adoptarán.
- Descripción de los contenidos y procedimientos asociados a la elaboración, entrega y corrección de los Informes Ambientales trimestrales e Informe Final de Gestión Ambiental de la etapa de construcción del proyecto.

Se elaboró en el período el plan de implantación del Sistema de Gestión Medioambiental, para su posterior certificación ISO 14000. El mismo contempla una etapa de capacitación a todo el personal de la Empresa a desarrollarse en el primer semestre de 2002, la elaboración de los documentos y procedimientos del Sistema, y el inicio del proceso de auditorías medioambientales a partir del segundo semestre del mismo año.

INFORMACIÓN



SOBRE FILIALES Y COLIGADAS

Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. no cuenta con filiales, coligadas o inversiones en otras sociedades.

UTILIDAD DISTRIBUIBLE Y POLÍTICA DE DIVIDENDOS



Al 31 de diciembre de 2001, la Sociedad no registra utilidades por encontrarse en etapa pre-operativa y por lo tanto no ha acordado repartos de dividendos.

TRANSACCIONES DE ACCIONES



Ver lo señalado en la sección "Cambios en la Propiedad" del capítulo Propiedad y Control de la Entidad de esta Memoria.

HECHOS RELEVANTES

- a) Con fecha 3 de julio de 2001, la Sociedad inició la construcción en el área concesionada.
- b) Con fecha 4 de julio de 2001, se procedió a inscribir en el Registro de accionistas de la Sociedad a un nuevo accionista, Inversiones Nocedal S.A., el que adquirió 13.641.600 acciones mediante compra efectuada al accionista Grupo Dragados S.A. a un valor de \$1.000 cada una, lo cual representa un 23,52% de participación.
- c) Con fecha 13 de julio de 2001, los accionistas suscribieron y pagaron un total de 10.000.000 acciones por un total de \$ 10.127.776.222. Los aportes individuales fueron los siguientes:

	\$	Acciones
Grupo Dragados S.A	2.479.279.619	2.448.000
Inversiones Nocedal S.A.	2.382.052.968	2.352.000
Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB	4.861.332.587	4.800.000
Empresa Constructora Belfi S.A.	202.555.524	200.000
Empresa Constructora Brotec S.A.	202.555.524	200.000
Totales	10.127.776.222	10.000.000

- d) En escritura pública de fecha 31 de julio de 2001, otorgada ante el Notario Público Don José Musalem Saffie se procedió a cambiar el nombre de la Sociedad por el Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., cambio que fue acordado en Junta General Extraordinaria de Accionistas de fecha 27 de junio de 2001 y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas en su resolución exenta D.G.O.P. N° 829 del 27 de julio de 2001.
- e) Con fecha 31 de agosto de 2001 se celebró un contrato de crédito por US\$ 70.000.000 con Citibank N.A. para financiar temporalmente costos del proyecto.
- f) Con fecha 9 de octubre de 2001, se procedió a inscribir en el Registro de Accionistas de la Sociedad a un nuevo accionista, Skanska BOT Chile S.A., el que adquirió 13.641.600 acciones mediante compra efectuada al Accionista Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB, lo cual representa un 23,52% de participación.
- g) Con fecha 27 de diciembre de 2001, la Sociedad adquirió, mediante compraventa a Inmobiliaria Manso de Velasco Ltda., la propiedad del inmueble ubicado en la comuna de San Bernardo, carretera Panamericana Sur, esquina San José, correspondiente al Lote 131 del Plano respectivo, actual Buenos Aires número 720. Esta propiedad será destinada a edificio corporativo de la Sociedad.



ESTADOS FINANCIEROS

SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA CENTRAL

(Empresa en etapa de desarrollo)



PricewaterhouseCoopers
RUT: 81.513.400-1
Santiago de Chile
Av. Andrés Bello 2711
Torre Costanera - Pisos 2, 3, 4 y 5
Las Condes
Teléfono [56] (2) 940 0000

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Santiago, 22 de febrero de 2002

Señores Accionistas y Directores
Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.
(Empresa en etapa de desarrollo)

Hemos efectuado una auditoría al balance general de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. al 31 de diciembre de 2001 y al correspondiente estado de flujos de efectivo por el período comprendido entre el 22 de febrero y el 31 de diciembre de 2001. La preparación de dichos estados financieros (que incluyen sus correspondientes notas), es responsabilidad de la administración de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos estados financieros, con base en la auditoría que efectuamos. El análisis razonado y los hechos relevantes adjuntos no forman parte integrante de estos estados financieros; por lo tanto, este informe no se extiende a los mismos.

Nuestra auditoría fue efectuada de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros estén exentos de errores significativos. Una auditoría comprende el examen, a base de pruebas, de evidencias que respaldan los importes y las informaciones revelados en los estados financieros. Una auditoría comprende, también, una evaluación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas hechas por la administración de la Sociedad, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que nuestra auditoría constituye una base razonable para fundamentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. al 31 de diciembre de 2001 y los flujos de efectivo por el período comprendido entre el 22 de febrero y el 31 de diciembre de 2001, de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile.



Guido Licci P.
RUT: 9.473.234-4



BALANCE GENERAL

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

ACTIVOS	M\$
ACTIVO CIRCULANTE	
Disponible	574.599
Deudores varios	895.907
Impuestos por recuperar	3.007.752
Otros activos circulantes	5.147.414
Total activo circulante	9.625.672
ACTIVO FIJO	
Construcción y obras de infraestructura	26.717.858
Maquinarias y equipos	102.619
Otros activos fijos	195.780
Depreciación acumulada	-49.145
Total activo fijo	26.967.112
OTROS ACTIVOS	
Documentos y cuentas por cobrar a empresas relacionadas largo plazo	10.411.232
Impuestos diferidos a largo plazo	47.701
Otros	1.396.112
Total otros activos	11.855.045
TOTAL ACTIVOS	48.447.829

PASIVOS Y PATRIMONIO	M\$
PASIVO CIRCULANTE	
Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo	21.764.465
Cuentas por pagar	748.553
Documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas	1.826.512
Provisiones	30.081
Retenciones	159.033
Impuesto a la renta	24.862
Total pasivo circulante	24.553.506
PASIVO A LARGO PLAZO	
Provisión largo plazo	10.902
Otros pasivos a largo plazo	741.228
Total pasivo largo plazo	752.130
PATRIMONIO	
Capital pagado	23.142.193
Total patrimonio	23.142.193
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO	48.447.829

Las Notas adjuntas N°s 1 a 24 forman parte integral de estos estados financieros interinos.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Por el período comprendido entre el 22 de febrero y el 31 de diciembre de 2001

	M\$
FLUJO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	
Colocación de acciones de pago	23.142.193
Obtención de préstamos	21.608.070
Flujo originado por actividades de financiamiento	44.750.263
FLUJOS ORIGINADOS POR ACTIVIDADES DE INVERSION	
Incorporación de activos fijos (menos)	(28.840.635)
Otras desembolsos de inversión (menos)	(10.693.029)
Flujo utilizado en actividades de inversión	(39.533.664)
Flujo neto total	5.216.599
EFFECTO INFLACION SOBRE EL EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE	505.414
VARIACION DEL EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE	
DURANTE EL PERIODO	5.722.013
SALDO INICIAL DEL EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE	-
SALDO FINAL DEL EFECTIVO Y EFECTIVO EQUIVALENTE	5.722.013

Las Notas adjuntas N°s 1 a 24 forman parte integral de estos estados financieros interinos.

NOTAS

1. Inscripción en el Registro de Valores

a) Constitución de la Sociedad y Objeto Social

La sociedad fue constituida como sociedad anónima cerrada por escritura pública de fecha 22 de Febrero de 2001.

El objeto de la sociedad es el diseño, construcción, conservación, explotación y operación por concesión de la obra pública denominada Sistema Norte Sur.

En escritura pública de fecha 31 de Julio de 2001, otorgada ante el Notario Público Don José Musalem Saffie se procedió a cambiar el nombre de la Sociedad por el de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., cambio que fue acordado en Junta General Extraordinaria de Accionistas de fecha 27 de Junio de 2001 y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas en su resolución exenta DGOP N° 829 de 27 de Julio de 2001.

b) Inscripción en el Registro de Valores

De acuerdo con los estatutos de la Sociedad y las bases de licitación del proyecto de concesión, la Sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Valores y Seguros bajo el N 746 de la Superintendencia de Valores y Seguros.

2. Criterios Contables Aplicados

a) Período contable

Los estados financieros que se adjuntan y a los cuales se refieren las presentes notas, corresponden al período comprendido entre el 22 de febrero y el 31 de Diciembre de 2001.

b) Bases de preparación

Los estados financieros al 31 de Diciembre de 2001 han sido preparados de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile y normas e instrucciones específicas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros. En caso de existir discrepancias, primarán las normas impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros sobre las primeras.

c) Corrección monetaria

Los estados financieros han sido ajustados para reconocer los efectos de la variación en el poder adquisitivo de la moneda ocurrida en el respectivo período. Para estos efectos se han aplicado las disposiciones que establecen que los activos y pasivos no monetarios al cierre del período y el patrimonio inicial y sus variaciones, deben actualizarse con efecto en resultados. El índice aplicado fue el Índice de Precios al Consumidor, que aplicado con desfase de un mes experimentó una variación de 2,9% para el período.

d) Bases de conversión

Al cierre del período, los activos y pasivos en moneda extranjera y unidades de fomento han sido expresados en moneda corriente de acuerdo a las siguientes paridades:

	\$ por Unidad
Unidad de fomento (UF)	16.262,66
Dólar estadounidense(US\$)	654,79
Euro	578,18

e) Depósitos a plazo

Las inversiones en depósitos a plazo incluyen el capital más reajustes e intereses devengados al cierre del período.

f) Otros activos circulantes

Se presenta bajo este rubro, títulos adquiridos con compromiso de retroventa, que han sido registrados a su valor de compra más reajustes e intereses devengados al cierre del período.

g) Activo fijo

Los bienes del activo fijo se presentan a su costo de adquisición corregido monetariamente.

De acuerdo a lo señalado en el Boletín Técnico N° 67 del Colegio de Contadores de Chile A.G., bajo Construcciones y obras de infraestructura (activo fijo en concesión) se incluyen todos aquellos costos relacionados con la construcción de la obra pública denominada Sistema Norte Sur. Además, por la aplicación del Boletín Técnico N° 67 del Colegio de Contadores de Chile A.G., los ingresos y los gastos financieros generados durante el período de construcción son considerados como un menor o mayor costo del proyecto respectivamente, así como todo otro concepto que se reflejaba en el

Estado de Déficit Acumulado durante el período de desarrollo, es incorporado como menor o mayor activo fijo durante el período de construcción.

h) Depreciación activo fijo

De acuerdo a lo señalado por el Boletín Técnico N° 67 del Colegio de Contadores de Chile A.G., la depreciación de Construcciones y Obras de Infraestructura (Activo Fijo en Concesión) se registrará al momento de comenzar su explotación, de acuerdo al flujo vehicular que se genere durante el período de explotación, hasta el término de la concesión.

Los otros bienes del activo fijo se deprecian en forma lineal en base a los años de vida útil remanente de los bienes.

i) Provisión de vacaciones del personal

De acuerdo a lo establecido en el Boletín Técnico N° 47 emitido por el Colegio de Contadores de Chile A.G., la Sociedad reconoce el costo por las vacaciones del personal sobre base devengada.

j) Impuesto a la renta e impuestos diferidos

La Sociedad ha reconocido sus obligaciones tributarias en base a las disposiciones legales vigentes.

Los efectos de impuestos diferidos originados por las diferencias entre el balance financiero y el balance tributario, se registran por todas las diferencias temporarias, considerando la tasa de impuesto que estará vigente a la fecha estimada de reverso, conforme a lo establecido en el Boletín Técnico N° 60 del Colegio de Contadores de Chile A.G.

k) Indemnización por años de servicio

La Sociedad ha registrado el pago de indemnizaciones por años de servicio, la cual ha sido provisionada de acuerdo al método del valor corriente, considerando el tope establecido en la ley y el período del contrato de concesión.

l) Etapa de desarrollo

En virtud de lo establecido en la Circular N° 981 de la Superintendencia de Valores y Seguros, de fecha 28 de Diciembre de 1990, la Sociedad debe presentar Estado de Déficit Acumulado durante el periodo de desarrollo. Sin embargo, la Sociedad se acogió a lo dispuesto en el Boletín Técnico N° 67 del Colegio de Contadores de Chile A.G.

m) Estado de flujos de efectivo

Para los efectos de la preparación del estado de flujos de efectivo, se ha considerado como efectivo equivalente todas aquellas inversiones financieras de corto plazo que se efectúan como parte de la administración habitual de los excedentes de caja, incluyendo los instrumentos adquiridos bajo pactos, existiendo la intención de efectuar dicha conversión en un plazo no superior a 90 días.

La Sociedad no presenta 'Flujo originado por actividades de la operación', por encontrarse en etapa de desarrollo al 31 de Diciembre de 2001.

3. Saldos y Transacciones con entidades relacionadas

Los saldos y transacciones con entidades relacionadas se detallan en cuadro adjunto.

Las condiciones de cobro por las operaciones del largo plazo con Constructora Norte Sur S.A. se reajustan a través de la variación de la Unidad de Fomento, sin la aplicación de intereses y su vencimiento se establece en el contrato de construcción.

Las condiciones de pago por las operaciones con entidades relacionadas contemplan la aplicación de reajustes, sin intereses y su vencimiento es en el corto plazo.

Documentos y Cuentas por Cobrar

RUT	SOCIEDAD	CORTO PLAZO		LARGO PLAZO	
		31/12/2001	31/12/2000	31/12/2001	31/12/2000
		M\$	M\$	M\$	M\$
96945830-6	CONSTRUCTORA NORTE SUR	0	0	10.411.232	0
TOTALES		0	0	10.411.232	0

Documentos y Cuentas por Pagar

RUT	Sociedad	Corto Plazo		Largo Plazo	
		31/12/2001	31/12/2000	31/12/2001	31/12/2000
		M\$	M\$	M\$	M\$
59086850-7	Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB	45.723	0	0	0
59023200-9	Grupo Dragados S.A.	39.480	0	0	0
96945830-6	Constructora Norte Sur S.A.	1.541.369	0	0	0
66666666-6	Dragados Concesiones	59.285	0	0	0
66666666-6	Skanska Bot AB	140.655	0	0	0
TOTALES		1.826.512	0	0	0

Transacciones

Sociedad	RUT	Naturaleza de la Relación	Descripción de la Transacción	31/12/2001		31/12/2000	
				Monto	Efectos En Resultados (Cargo/abono)	Monto	Efectos En Resultados (Cargo/abono)
				M\$	M\$	M\$	M\$
Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB	59086850-7	Accionista Accionista	Servicios de Administración	417.048	0	0	0
			Recuperación de Gastos	47.254	0	0	0
Grupo Dragados S.A.	59023200-9	Accionista Accionista	Servicios de Administración	440.194	0	0	0
			Asesoría Técnica	134.471	0	0	0
Dragados Concesiones	66666666-6	Relacionada	Recuperación Gastos	74.481	0	0	0
Constructora Norte Sur S.A.	96945830-6	Relacionada Relacionada	Anticipo Construcción de Obra	10.499.429	0	0	0
			Retenciones por Avance Obra	218.795	0	0	0
Skanska Bot AB	66666666-6	Relacionada	Asesoría Técnica	140.655	0	0	0
Constructora Belfi Brotec Ltda.	77606930-2	Relacionada	Servicios Construcción	3.256.902	0	0	0

4. Impuestos diferidos e impuestos a la renta

a) Información General

La Sociedad no ha provisionado Impuesto a la Renta de Primera Categoría por existir pérdidas tributarias ascendentes a M\$ 1.688.202. Al 31 de Diciembre de 2001 se constituyó una provisión ascendente a M\$ 28.587 por concepto de Impuesto Unico Artículo N° 21 de la Ley de la Renta. Dicho monto se presenta bajo Impuesto a la renta del pasivo circulante, neto de Pagos Provisionales Mensuales por M\$ 3.725.

b) Impuestos diferidos

Los impuestos diferidos contabilizados conforme al criterio descrito en Nota 2 j), se detallan en cuadros adjuntos.

Impuestos Diferidos

Conceptos	31/12/2001				31/12/2000			
	Impuesto Diferido Activo		Impuesto Diferido Pasivo		Impuesto Diferido Activo		Impuesto Diferido Pasivo	
	Corto Plazo	Largo Plazo	Corto Plazo	Largo Plazo	Corto Plazo	Largo Plazo	Corto Plazo	Largo Plazo
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
	DIFERENCIAS TEMPORARIAS							
Costos Diferidos	0	0	0	239.293	0	0	0	0
Pérdida Tributaria	0	286.994	0	0	0	0	0	0
TOTALES	0	286.994	0	239.293	0	0	0	0

Impuestos a la renta

Item	31/12/2001	31/12/2000
	M\$	M\$
Efecto por activos o pasivos por impuesto diferido del ejercicio	-239.293	0
Beneficio tributario por pérdidas tributarias	286.994	0
Otros cargos o abonos en la cuenta	-28.587	0
TOTALES	19.114	0

5. Otros activos circulantes

Se presenta bajo este rubro, títulos adquiridos con compromiso de retroventa, valorizados de acuerdo a lo señalado en Nota 2 f), y se detallan en Nota 6.

6. Información sobre operaciones de compromiso de compra, compromisos de venta, venta con compromiso de recompra y compra con compromiso de retroventa de títulos o valores mobiliarios

El detalle de las operaciones con compromiso de retroventa al 31 de Diciembre de 2001, se detallan en cuadro adjunto.

Cod.	Fechas Inicio	Término	Contraparte	Moneda Origen	Valor Suscripc.	Tasa	Valor Final	Identificación de Instrumentos	Valor Mercado
CRV	27-12-2001	02-01-2002	Salomon Smith Barney	Uf	2.929.775	0.51	2.932.763	DPF	2.932.265
CRV	27-12-2001	02-01-2002	Salomon Smith Barney	Uf	201.263	0.51	201.469	DPR	201.434
CRV	27-12-2001	02-01-2002	Salomon Smith Barney	Uf	18.962	0.51	18.981	CERO	18.978
CRV	18-12-2001	03-01-2002	Salomon Smith Barney	Uf	1.915.837	0.51	1.921.048	DPR	1.920.397
CRV	18-12-2001	03-01-2002	Salomon Smith Barney	Uf	74.163	0.51	74.365	CERO	74.340

7. Activos Fijos

De acuerdo a lo descrito en la Nota 2 g) la composición de esta cuenta al 31 de Diciembre de 2001 es la siguiente:

Saldos al	31/12/2001 M\$
ACTIVO FIJO	
Construcción y Obras de Infraestructura (1)	26.717.858
Maquinarias y Equipos	102.619
Otros activos fijos	195.780
Total activos fijos	27.016.257
DEPRECIACIÓN DEL PERIODO	
Construcción y Obras de Infraestructura	--
Maquinarias y Equipos	(15.629)
Otros activos fijos	(33.516)
Total depreciación del período	(49.145)
TOTAL ACTIVO FIJO NETO	26.967.112

(1) Bajo Construcciones y Obras de Infraestructura se incluyen los siguientes conceptos:

	M\$
Obra construida	5.588.490
Mantenimiento	260.682
Seguros	113.608
Expropiaciones	14.901.801
Pago al MOP por Estudios Vialidad Complementaria y Compensaciones	1.973.205
Pago al MOP por Administración y Control Contrato Concesión	206.590
Otros Gastos	114.882
Edificio	1.370.492
Activación Superávit del período (Boletín Técnico N 67):	
Ingresos Financieros	(424.715)
Gastos Financieros	381.893
Remuneraciones	1.458.881
Asesores	770.263
Estudios	1.302.904
Servicios Varios	64.822
Gastos Generales	675.939
Otros Gastos Impuesto a la Renta	(19.114)
Diferencia de Cambios	(2.198.219)
Corrección Monetaria	175.454
TOTAL	26.717.858

8. Otros (Activos)

Al 31 de Diciembre de 2001 la Sociedad presenta dentro de otros activos de largo plazo, seguros pagados por anticipado por Póliza Todo Riesgo de Obra y Responsabilidad Civil de Obra por un monto ascendente a M\$ 1.382.450.

Adicionalmente, se incluyen garantías de arriendos por un monto ascendente a M\$ 13.662.

9. Obligaciones con bancos e instituciones financieras a corto plazo

- a) Al 31 de Diciembre de 2001 la Sociedad presenta créditos con bancos que se describen en cuadro anexo.

- b) Con fecha 31 de Agosto de 2001 se celebró contrato de crédito entre la Sociedad y Citibank N.A., por el cual se otorgó un crédito por un monto total ascendente a US\$ 70.000.000.-

Este crédito financiará temporalmente los costos del proyecto hasta la emisión de bonos.

Los desembolsos podrán efectuarse por el deudor hasta por el monto total del crédito, conforme a cualquiera de los siguientes tramos:

- i) Tramo a Plazo: El capital adeudado en virtud de los desembolsos efectuados con cargo a este tramo, a plazo, será pagado al cumplirse 12 meses contados desde la fecha del respectivo desembolso.
- ii) Tramo a la vista: El vencimiento de los desembolsos efectuados con arreglo a este tramo será a la vista.

La Sociedad ha solicitado los días 31 de agosto, 26 de septiembre y 13 de diciembre de 2001, US\$ 10.000.000, US\$ 5.000.000 y US\$ 18.000.000, respectivamente a cuenta del crédito, utilizando el tramo ii).

La Sociedad pagará los siguientes intereses y comisiones:

- Los intereses a Tasa LIBO anual más margen aplicable
- Comisión de Compromiso.
- Comisión de Estructuración.

RUT	Banco O Institución Financiera	Tipos De Monedas E Índice De Reajuste												Totales	
		Dolares		Euros		Yenes		Otras Monedas Extranjeras		Uf		\$ No Reajustables			
		31/12/ 2001	31/12/ /2000	31/12/ /2001	31/12/ 2000	31/12/ 2001	31/12/ 2000	31/12/ 2001	31/12/ 2000	31/12/ 2001	31/12/ 2000	31/12/ 2001	31/12/ 2000	31/12/ 2001	31/12/ 2000
Corto Plazo															
99999999-9	CITIBANK N.A.	21.764.465	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21.764.465	0
	TOTALES	21.764.465	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21.764.465	0
	Monto capital adeudado	21.608.070	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21.608.070	0
	Tasa int prom anual	3.15													
	Porcentaje obligaciones moneda extranjera (%)													100,00	
	Porcentaje obligaciones moneda nacional (%)													0,00	

10. Provisiones y Castigos

El saldo de las provisiones al 31 de Diciembre de 2001 corresponde a la provisión de vacaciones, registrada de acuerdo a lo señalado en Nota 2 i).

Durante el periodo finalizado el 31 de Diciembre de 2001 no se han realizado castigos.

11. Indemnizaciones al personal por años de servicio

Al 31 de Diciembre de 2001, bajo el rubro Provisiones largo plazo se presentan M\$ 10.902 correspondientes a la provisión de indemnización por años de servicios, registrada de acuerdo al criterio establecido en Nota 2 k).

12. Otros pasivos a largo plazo

Al 31 de Diciembre de 2001 la Sociedad mantiene pasivos de largo plazo con Royal Sun Alliance por US\$ 980.933,95 (M\$ 642.306) y UF 5.029,50 (M\$ 81.793) correspondientes a Póliza Todo Riesgo de Obra y UF 422,07(M\$ 6.864) correspondientes a Responsabilidad Civil de Obra.

Adicionalmente, se incluyen retenciones por mantención de obra por M\$ 10.265.

13. Cambios en el patrimonio

a) El movimiento del patrimonio durante el período se presenta en cuadro adjunto.

De acuerdo con lo dispuesto por el Artículo N 10 de la Ley 18.046 sobre sociedades anónimas, al 31 de Diciembre de 2001 se ha incorporado al capital pagado el monto proporcional correspondiente a su revalorización.

b) Distribución de accionistas

El capital suscrito de la Sociedad asciende a M\$ 58.000.000 (históricos) y se encuentra dividido en 58.000.000 de acciones nominativas y sin valor nominal, de las cuales se han pagado M\$ 23.142.193 equivalentes a 22.500.000 acciones distribuidos según el siguiente detalle:

Accionista	Acciones suscritas y pagadas	Porcentaje de participación %
Grupo Dragados S.A.	5.508.000	24.48
Inversiones Nosedal S.A.	5.292.000	23.52
Skanska Projektutveckling & Fastigheter AB	5.508.000	24.48
Skanska BOT (CHILE)S.A.	5.292.000	23.52
Empresa Constructora BELFI S.A.	452.000	2.00
Empresa Constructora BROTEC S.A.	452.000	2.00
TOTAL	22.500.000	100.00

Cambios en el patrimonio

Rubros	Capital Pagado M\$	Reserva Revaloriz Capital	Sobreprecio en Venta de Acciones	Otras Reservas	31/12/2001 Reservas Futuros Dividendos	Resultados Acumulados	Dividendos Provisorios	Déficit Periodo de Desarrollo	Resultado del Ejercicio
Saldo Inicial	12.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Distribución resultado ejerc. anterior	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendo definitivo ejerc. anterior	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aumento del capital con emisión de acciones de pago	10.127.776	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitalización reservas y/o utilidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déficit acumulado período de desarrollo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Revalorización capital propio	514.417	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado del ejercicio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos provisorios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Final	23.142.193	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldos Actualizados	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Rubros	Capital Pagado M\$	Reserva Revaloriz Capital	Sobreprecio en Venta de Acciones	Otras Reservas	31/12/2000 Reservas Futuros Dividendos	Resultados Acumulados	Dividendos Provisorios	Déficit Periodo de Desarrollo	Resultado del Ejercicio
Saldo Inicial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Distribución resultado ejerc. anterior	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendo definitivo ejerc. anterior	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aumento del capital con emisión de acciones de pago	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitalización reservas y/o utilidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déficit acumulado período de desarrollo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Revalorización capital propio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado del ejercicio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos provisorios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Final	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldos Actualizados	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Número de Acciones

Serie	Nº Acciones Suscritas	Nº Acciones Pagadas	Nº Acciones con Derecho a Voto
UNICA	58.000.000	22.500.000	22.500.000

Capital (monto - M\$)

Serie	Capital Suscrito	Capital Pagado
UNICA	23.142.193	23.142.193

14. Corrección Monetaria

La aplicación del mecanismo de corrección monetaria originó al 31 de Diciembre de 2001 un cargo neto al rubro Construcciones y Obras de Infraestructura por un monto ascendente a M\$ 175.454, según se detalla en cuadro adjunto.

Corrección monetaria

	Índice de Reajustabilidad	31/12/2001 M\$	31/12/2000 M\$
ACTIVOS (CARGOS) / ABONOS			
ACTIVO FIJO	IPC	113.949	0
OTROS ACTIVOS LARGO PLAZO	UF	2.354	0
IMPUESTOS POR RECUPERAR	UTM	41.349	0
DOCUMENTOS Y CUENTAS POR COBRAR			
ENTIDADES RELACIONADAS LARGO PLAZO	UF	191.814	0
TOTAL (CARGOS) ABONOS		349.466	0
PASIVOS (CARGOS) / ABONOS			
PATRIMONIO	IPC	514.417	0
PASIVOS NO MONETARIOS	IPC	10.503	0
TOTAL (CARGOS) ABONOS		524.920	0
(PÉRDIDA) UTILIDAD POR CORRECCION MONETARIA		-175.454	0

15. Diferencias de Cambio

Las partidas en moneda extranjera originaron un abono neto al rubro Construcción y Obras de infraestructura por un monto ascendente a M\$ 2.198.219 según se detalla en cuadro adjunto.

Diferencias de Cambio

Rubro	Moneda	Monto	
		31/12/2001 M\$	31/12/2000 M\$
ACTIVOS (CARGOS) / ABONOS			
DISPONIBLE	US\$	-21.894	0
DEPOSITOS A PLAZO	US\$	1.662.623	0
TOTAL (CARGOS) ABONOS		1.640.729	0
PASIVOS (CARGOS) / ABONOS			
OBLIGACIONES CON BANCOS	US\$	-557.490	0
TOTAL (CARGOS) ABONOS		-557.490	0
(Pérdida) Utilidad por diferencia de cambio		2.198.219	0

16. Estado de Flujo de Efectivo

De acuerdo a las disposiciones de la circular N° 1312 de la Superintendencia de Valores y Seguros, las actividades de financiamiento o inversión que comprometen flujos futuros de efectivo se detallan en Notas N° 7 y 9.

El inicio de la construcción es el 3 de Julio de 2001 y el término de la construcción total, planificado para el mes de Junio de 2005 hace que al 31 de Diciembre de 2001 quede por invertir UF 20.333.668, cifra que comprende los pagos de los avances futuros de obra pública fiscal denominada Sistema Norte Sur y los costos propios de la Sociedad ya sea por concepto de funcionamiento o por otros costos indirectos normales de la etapa de construcción, remuneraciones, asesorías técnicas, gastos legales etc.).

En el flujo originado por actividades de Inversión, código 5.41.13.65 'Otros desembolsos de inversión' al 31 de Diciembre de 2001, se presenta M\$ 10.693.029 correspondientes al anticipo de construcción.

17. Contingencias y Restricciones

a) Garantías Directas

Al 31 de Diciembre de 2001, la Sociedad mantiene con el M.O.P. y en conformidad a lo señalado en las Bases de Licitación numerales 1.8.1 y 1.8.1.1. 10 boletas de garantías bancarias emitidas por el Banco Santander, pagaderas a la vista, emitidas a nombre del Director General de Obras Públicas por un valor total ascendente a UF 684.000.

b) Juicios u otras acciones legales

A la fecha del 31 de Diciembre de 2001, existen los siguientes juicios interpuestos en contra de Autopista Central:

Recurso de Protección Rol N° 5985-2001 interpuesto por doña Olga Haydee Escobar Alcaíno y otro en contra de Ministerio de Obras Públicas y Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.. Este recurso de protección, al 31 de Diciembre se encuentra en acuerdo ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago. Actualmente este recurso fue rechazado en definitiva por la Corte Suprema.

Recurso de Protección Rol N° 425-2001 interpuesto por Raúl Aguilera Parada en contra de Ministerio de Obras Públicas y Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.. Este recurso de protección, al 31 de Diciembre se encuentra pendiente de informe por el Ministerio de Obras Públicas y de la vista de la causa , en la Ilustrísima Corte de Apelaciones de San Miguel.

c) Otras contingencias

La Sociedad cumple con todas las disposiciones establecidas por el Decreto Supremo N° 900 Ley de Concesiones de Obras Públicas, de fecha 31 de Octubre de 1996, así como con su Reglamento (Decreto Ley N° 956 de fecha 6 de Octubre de 1997).

d) Restricciones

Al 31 de Diciembre de 2001 la Sociedad no tiene restricciones.

18. Cauciones obtenidas de terceros

a) Garantías Recibidas

Al 31 de Diciembre de 2001 la Sociedad Constructora Norte Sur S.A. ha entregado documentos privados en los que sus accionistas se constituyen en fiadores, de acuerdo al monto de su participación accionaria, del 5.5 % del precio del contrato de construcción, el que fuera entregado a la empresa constructora por concepto de anticipo correspondiente en conformidad con el contrato vigente entre las partes.

19. Moneda Nacional y Extranjera

Los activos y pasivos en moneda nacional, extranjera y unidades de fomento, se presentan en los estados financieros al tipo de cambio mencionado en Nota 2 d) y se detallan en cuadro adjunto.

Activos

Rubro	Moneda	Monto	
		31/12/2001 M\$	31/12/2000 M\$
Activos Circulantes			
Disponible	US\$	574.599	0
Deudores Varios	UF	895.907	0
Impuestos por Recuperar	UTM	3.007.752	0
Otros Activos Circulantes	\$ No Reajutable	5.147.414	0
Activos Fijos			
Construcción y Obras de Infraestructura	IPC	26.717.858	0
Maquinarias y Equipos	IPC	102.619	0
Otros Activos Fijos	IPC	195.780	0
Depreciación	IPC	-49.145	0
Otros Activos			
Dctos. y Ctas. por Cobrar			
EERR Largo Plazo	UF	10.411.232	0
Impuesto Diferido a Largo Plazo	IPC	47.701	0
Otros	UF	1.396.112	0
Total Activos			
	US\$	574.599	0
	UF	12.703.251	0
	UTM	3.007.752	0
	\$ No Reajutable	5.147.414	0
	IPC	27.014.813	0

Pasivos Circulantes

Rubro	Moneda	Hasta 90 Días				90 Días a 1 Año			
		31/12/2001		31/12/2000		31/12/2001		31/12/2000	
		Monto M\$	Tasa Int. Prom. Anual	Monto M\$	Tasa Int. Prom. Anual	Monto M\$	Tasa Int. Prom. Anual	Monto M\$	Tasa Int. Prom. Anual
Obligaciones con Bancos	US\$	21.764.465	2.55% + 0.6%	0	0	0	0	0	0
Cuentas por Pagar	US\$	24.648	0	0	0	366.848	0	0	0
Cuentas por Pagar	UF	281.471	0	0	0	0	0	0	0
Cuentas por Pagar	\$No Reajutable	74.400	0	0	0	0	0	0	0
Cuentas por Pagar	EURO	1.186	0	0	0	0	0	0	0
Dctos. y Ctas. por Pagar EERR	UF	1.541.369	0	0	0	0	0	0	0
Dctos. y Ctas. por Pagar EERR	US\$	154.025	0	0	0	0	0	0	0
Dctos. y Ctas. por Pagar EERR	\$No Reajutable	77.606	0	0	0	0	0	0	0
Dctos. y Ctas. por Pagar EERR	EURO	53.512	0	0	0	0	0	0	0
Provisiones	\$No Reajutable	0	0	0	0	30.081	0	0	0
Retenciones	\$No Reajutable	159.033	0	0	0	0	0	0	0
Imppto. a la Renta	\$No Reajutable	0	0	0	0	24.862	0	0	0
TOTAL PASIVOS CIRCULANTES									
	US\$	21.943.138	0			366.848	0		
	UF	1.822.840	0			0	0		
	\$No Reajutable	311.039	0			54.943	0		
	EURO	54.698	0			0	0		

Pasivos largo plazo período actual 31/12/2001

Rubro	Moneda	1 a 3 Años		3 a 5 Años		5 a 10 Años		Más de 10 Años	
		Tasa Int.		Tasa Int.		Tasa Int.		Tasa Int.	
		Monto M\$	Prom. Anual	Monto M\$	Prom. Anual	Monto M\$	Prom. Anual	Monto M\$	Prom. Anual
Provisiones Largo Plazo	IPC	10.902	0	0	0	0	0	0	0
Otros Pasivos a Largo Plazo	UF	98.922	0	0	0	0	0	0	0
Otros Pasivos a Largo Plazo	US\$	387.299	0	255.007	0	0	0	0	0
TOTAL PASIVOS A LARGO PLAZO									
	IPC	10.902		0		0		0	
	UF	98.922		0		0		0	
	US\$	387.299		255.007		0		0	

20. Sanciones

a) De la Superintendencia de Valores y Seguros

La Sociedad, sus Directores y Administradores no han sido objeto de sanción alguna al 31 de Diciembre de 2001.

b) De otras entidades administrativas

No existen sanciones en contra de la Sociedad, Directores y Administradores, impartidas por otras autoridades administrativas al 31 de Diciembre de 2001.

21. Hechos Posteriores

a) Con fecha 4 de Febrero de 2002, se procedió a restituir a la Constructora Norte Sur, los fondos de reparo correspondientes a los estados de pagos N° 1-2-3 equivalentes a UF 7.592,06. Los que serán reemplazados por fianzas que los accionistas de dicha Sociedad entregaron.

b) Con fecha 4 de Febrero de 2002, el Inspector Fiscal a través de Ord N° 824, informó que el monto a cancelar por el MOP por concepto de IVA de construcción entre los meses de Marzo a Noviembre de 2001, alcanza a la suma de M\$ 4.243.966.

c) Con fecha 8 de Febrero de 2002, se procedió a restituir a la Constructora Norte Sur, los fondos de reparo correspondientes a los estados de pagos N° 4-5 equivalentes a UF 5.864,80. Los que serán reemplazados por fianzas que los accionistas de dicha Sociedad entregaron.

d) Con fecha 21 de Febrero de 2002 Citibank ha entregado a la Sociedad, la cantidad de US\$ 5.000.000 a cuenta del crédito otorgado el 29 de Agosto de 2001.

e) Entre el 31 de Diciembre de 2001 y la fecha de emisión de los presentes estados financieros (22 de Febrero de 2002) no han ocurrido otros hechos de caracter financiero o de otra índole que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los presentes estados financieros.

22. Medio Ambiente

Al 31 de Diciembre de 2001 la Sociedad ha dado cumplimiento a las exigencias de las Bases de Licitación, referidas a Aspectos Medioambientales.

Los desembolsos por este concepto hasta el 31 de Diciembre de 2001 ascienden a M\$ 27.797.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1.12.1.2.2 de las Bases de Licitación, en el plazo de los próximos 6 meses, la Sociedad realizará el pago de 285.000 Unidades de Fomento al MOP monto que incluye entre otros Items, Estudios de Impacto Ambiental.

Adicionalmente, se ha suscrito contrato con Proambiente S.A. por un precio total de 3.004,44 Unidades de Fomento para realizar el Plan de Inspección Ambiental(PIA), implementando y

desarrollando todas las actividades incluidas en las bases técnicas de licitación del PIA durante los siguientes 30 meses.

23. Características del Contrato de Concesión

1. Forman parte del contrato de concesión, las Bases de Licitación, sus circulares aclaratorias, el decreto de adjudicación, y las disposiciones pertinentes de los siguientes cuerpos legales que se resumen a continuación:
 - El Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El DFL MOP N° 850 de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
2. La concesión tendrá un plazo de duración de 360 meses según lo señalado en el artículo 1.7.6 de las Bases de Licitación. Este plazo se contará desde el inicio del plazo de la concesión, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación.
3. El Concesionario construirá, explotará y conservará las obras que se indican en las Bases de Licitación, situadas en el Eje-Norte-Sur, que se extiende de sur a norte de la ciudad, desde la ribera norte del río Maipo por el sur, hasta la Circunvalación Américo Vespucio por el norte en el sector de Quilicura, siendo su longitud total aproximada de 39,5 km.; y en el Eje General Velásquez, que se extiende, a su vez, de sur a norte de la ciudad, desde la Ruta 5 Sur (Ochagavía), coincidente con calle Las Acacias por el sur, hasta su empalme con la Ruta 5 Norte, siendo su longitud total aproximada de 21 Km.

Las obras a ejecutar se encuentran establecidas en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación y comprenden lo siguiente:

Cláusulas de las Bases de Licitación	
A) Obras Nuevas	2.3.1
1. Vías expresas	2.3.1.1
2. Calles de servicio	2.3.1.2
3. Puentes	2.3.1.3
4. Estructuras	2.3.1.4
5. Pasarelas peatonales	2.3.1.5
6. Obras de seguridad vial	2.3.1.6
7. Obras de semaforización	2.3.1.7
8. Obras de paisajismo	2.3.1.8
9. Obras de iluminación	2.3.1.9
10. Obras de transición	2.3.1.10
11. Obras de saneamiento	2.3.1.11
B) Mejoramiento de Infraestructura preexistente	2.3.2
1. Mantenimiento de estructuras existentes	2.3.2.1
2. Mantenimiento de pasarelas existentes	2.3.2.2
3. Reemplazo de pasarelas existentes	2.3.2.3
4. Mantenimiento general del sistema de drenaje y saneamiento	2.3.2.4
5. Mantenimiento y reemplazo de postes y luminarias existentes	2.3.2.5
6. Modificación de semáforos existentes	2.3.2.6
C) Cierres perimetrales	2.3.3
D) Despeje y limpieza de la faja	2.3.4
1. Depósito de bienes fiscales	2.3.4.1
E) Servicios especiales obligatorios	2.3.5
1. Servicios de control y gestión de tráfico	2.3.5.1
2. Areas de atención de emergencias	2.3.5.1.1
3. Citófonos de emergencia	2.3.5.1.2
4. Señalización variable	2.3.5.1.3
5. Cámaras de video	2.3.5.1.4
6. Sala de control de tráfico	2.3.5.1.5

Para la construcción de las obras deberá utilizar los Proyectos Referenciales de Ingeniería Definitiva, entregados por el MOP, y aceptados por el concesionario en su Oferta Técnica, sin necesidad de que éstos sean aprobados por el Inspector Fiscal. Requerirán de la aprobación del Inspector Fiscal los Proyectos de Ingeniería de Detalle que el concesionario debe elaborar, respecto de los Proyectos Referenciales, entregados por el MOP a nivel de Anteproyecto y que el concesionario aceptó en su Oferta Técnica.

El concesionario sólo podrá proponer al Inspector Fiscal modificaciones a los Proyectos Referenciales, en los términos previstos en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación. En todo caso, toda modificación deberá someterse a la aprobación del Inspector Fiscal.

El concesionario es el responsable del Proyecto de Ingeniería Definitivo, el cual determina el total de las obras requeridas en el contrato de concesión. En consecuencia, las mayores o menores obras que haya que realizar para cumplir con los requisitos y estándares definidos en las Bases de Licitación, como resultado de la Ingeniería Definitiva, serán de su absoluto cargo o beneficio, sin que pueda el concesionario alegar indemnizaciones o compensaciones por este concepto.

4. El concesionario deberá proyectar y ejecutar a su entero costo y sin derecho a indemnización alguna las obras de ampliación de capacidad de las vías expresas del eje General Velásquez correspondientes a los Sectores Sur (Las Acacias - Carlos Valdovinos) y Norte (Río Mapocho - Ruta 5 Norte), de acuerdo a los estándares establecidos en el Proyecto Referencial y en las Bases de Licitación. Las obras de ampliación de capacidad se realizarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.2.18 de las Bases de Licitación. En todo caso, el concesionario deberá dejar construidas y habilitadas al uso público las terceras pistas expresas de la totalidad del eje General Velásquez a más tardar a los 120 meses contados desde el inicio del plazo de la concesión señalado en el artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación.
5. El MOP entregará a la Sociedad Concesionaria la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre. Dicha entrega se hará, mediante la anotación que realice el Inspector Fiscal en el Libro de Obras de Construcción a que alude el artículo 1.9.2.3 de las Bases de Licitación.

La Sociedad concesionaria tendrá la responsabilidad de efectuar la mantención y conservación de esta infraestructura a partir de la fecha de entrega de la misma, de acuerdo con los estándares exigidos en las Bases de Licitación.

La infraestructura preexistente que se entregará al concesionario corresponde a los ejes Norte - Sur y General Velásquez, los que respectivamente se entienden para efectos de la presente concesión, como una sola vía compuesta de sucesivos tramos, definidos e identificados por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) e indicados de sur a norte en las siguientes tablas:

- Infraestructura que se entrega al Concesionario, Eje Norte - Sur:

Código	Nombre de la vía	Tramo de entrega	Fecha
MIS	Carretera Panamericana Sur	Río Maipo - Av. José J. Prieto	Inicio del plazo de la concesión
M2S	Av. José J. Prieto - C. Valdovinos	Carretera Panamericana Sur	Inicio del plazo de la concesión
Sin código	Av.Norte-Sur (Av Pdte. J. Alessandri R.)	C. Valdovinos - Costanera Norte Río Mapocho	Inicio del plazo de la concesión
M6N	Carretera Panamericana Norte	F. Vivaceta - Av. Jorge Hirmas	Inicio del plazo de la concesión
MIN	Ruta 5	Av. J. Hirmas - Av. A. Vespucio	Concesión

- Infraestructura que se entrega al concesionario, Eje General Velásquez:

Código	Nombre de la vía	Tramo de entrega	Fecha
MIS	Carretera Panamericana Sur	Av. José J.Prieto - C.Valdovinos	Inicio del plazo de la concesión
MIP	General Velásquez	C.Valdovinos - Ecuador	Inicio del plazo de la concesión
MIP	Apóstol Santiago	Ecuador - San Pablo	Inicio del plazo de la concesión
MIP	Coronel Robles	San Pablo - Mapocho	Inicio del plazo de la concesión
MIP	Walker Martínez	Mapocho - Río Mapocho	Inicio del plazo de la concesión
Sin código	Acceso Norte	Puente Gral. Velázquez Carretera Panamericana Norte Ruta 5	Inicio del plazo de la concesión

6. De acuerdo con el artículo 1.13 de las Bases de Licitación y a la oferta presentada por el Grupo Licitante Adjudicatario se adoptó un sistema abierto de cobro de tarifas, tanto en el eje Norte-Sur como en el eje General Velásquez, basado en la tecnología de Comunicaciones Corto Alcance o DSRC (Dedicatet Short Range Communication), Punto de Cobro Electrónico - Vehículo, de acuerdo al estándar desarrollado por el Comité Técnico TC278 del Comité Europeo de Normalización (CEN) para los niveles OSI 1,2 y 7, según lo definido en los artículos 1.15.3.2 y 2.2.3.2.5 de las Bases de Licitación.

El concesionario ha propuesto inicialmente que los puntos de cobro se ubiquen en:

Eje Norte - Sur (Sentido Sur - Norte)

	UBICACION Aproximada (*)		SECTOR (**)	TRAMO (**)
PA2	Kilómetro 5		1	Lo Herrera - La Capilla
PA3	Kilómetro 8,5		2	Calera de Tango - Catemito
PA4	Kilómetro 12,7		3	Colón - Lo Blanco
PA6	Kilómetro 18		4	Las Acacias - A. Vespucio
PA7	Kilómetro 26,2		5	Departamental - C. Valdovinos
PA8	Kilómetro 27,3		6	C. Valdovinos - Alameda
PA11	Kilómetro 34,6		7	Jorge Hirmas - 14 de la Fama
PA12	Kilómetro 40,2		8	G.Velásquez-A.Vespucio Norte
PA1	Kilómetro 0,58		1	Río Maipo - Lo Herrera
PA3	Kilómetro 8,5		2	Calera de Tango - Catemito
PA5	Kilómetro 15		3	Lo Blanco - Las Acacias
PA6	Kilómetro 18		4	Las Acacias - A. Vespucio
PA7	Kilómetro 26,2		5	Departamental - C. Valdovinos
PA9	Kilómetro 31,4		6	Alameda - Río Mapocho
PA10	Kilómetro 32,5		7	Río Mapocho - Jorge Hirmas
PA12	Kilómetro 40,2		8	G. Velásquez - A. Vespucio Norte

Eje General Velásquez (Sentido Sur - Norte)

PA14	Kilómetro 0,7		9	Ruta 5 Sur - Lo Espejo
PA15	Kilómetro 5,7		10	Américo Vespucio - Lo Ovalle
PA16	Kilómetro 10,7		11	Carlos Valdovinos - Alameda
PA17	Kilómetro 12,4		12	Alameda-J. J.Pérez/Mapocho
PA19	Kilómetro 19,5		13	Dorsal - Ruta 5 Norte

Eje General Velásquez (Sentido Norte - Sur)

PA13	Kilómetro	2,3	9	Ruta 5 Sur - Lo Espejo
PA15	Kilómetro	5,7	10	Américo Vespucio - Lo Ovalle
PA16	Kilómetro	10,7	11	Carlos Valdovinos - Alameda
PA17	Kilómetro	12,4	12	Alameda - J.J. Pérez/Mapocho
PA18	Kilómetro	17,1	13	Río Mapocho - Dorsal

(*) Punto de referencia (Km. 0,0) para el eje Norte-Sur corresponde a la cantonera norte del puente sobre el río Maipo. Para el eje G. Velásquez, el Km. 0,0 corresponde a la calle Las Acacias en su extremo sur.

(**) Corresponden a los sectores y tramos afectos al cobro de peaje según Tablas N° 14 y N° 15 del artículo 1.14 de las Bases de Licitación.

Durante el período de concesión, el concesionario podrá modificar tanto la ubicación como la cantidad de los puntos de cobro, previa autorización del Inspector Fiscal.

El concesionario sólo podrá cobrar peajes en las vías expresas de los ejes viales componentes del Sistema Norte-Sur, de acuerdo a lo indicado en 1.9.2.7, 1.10.1 y 1.14.

La Sociedad concesionaria está facultada para cobrar a todos los vehículos que circulen por la obra concesionada una tarifa única. En caso que opte por este sistema, la tarifa única que podrá cobrar será la que corresponda al tipo de vehículo 1 de la tabla que se indica a continuación, contabilizándose los ingresos con esta única tarifa para todo tipo de vehículos. No obstante lo anterior el Concesionario podrá optar por el cobro de tarifas diferenciadas por tipo de vehículos de acuerdo a la siguiente tabla:

Tipo Clasificación

- 1 Motos y motonetas
Autos y camionetas
Autos y camionetas con remolque
- 2 Buses y camiones
- 3 Camiones con remolque

El Concesionario, de acuerdo al artículo 1.14.1 de las Bases de Licitación, tendrá derecho a cobrar tres tipos de tarifas máximas, que se indican a continuación:

TBFP : Tarifa máxima base en período fuera de punta en \$/Km.

TBP : Tarifa máxima base en período punta en \$/Km.

TS : Tarifa máxima en período punta aplicable en condiciones de congestión de la vía en \$/km.

Para la determinación de las tarifas máximas por tipo de vehículo, se deberá multiplicar las tarifas máximas indicadas anteriormente por el factor correspondiente de la Tabla siguiente:

Tipo	Tipo de vehículo	Factor Eje Norte-Sur	Factor Eje G. Velásquez
1	Motos y motonetas		
	Autos y camionetas	1,0	1,0
	Autos y camionetas con remolque		
2	Buses y camiones	2,0	1,5 3
	Camiones con remolques	3,0	2,0

Las Tarifas Máximas (expresadas en pesos del 01.01.97) serán:

TBFP	:	20 \$/Km.
TBP	:	40 \$/Km.
TS	:	60 \$/Km.

Los Peajes Máximos por punto de cobro deberán ser calculados de conformidad con el artículo 1.14.5 de las Bases de Licitación.

Estas tarifas serán reajustadas según las fórmulas de ajuste tarifario de acuerdo a lo estipulado en el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación.

7. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 letra c) y h) del DL N° 825, de 1974, se imputará un 80% de los ingresos totales de explotación para pagar el precio del servicio de construcción y el 20% restante para pagar el precio del servicio de conservación, reparación y explotación, según lo establecido en el artículo 1.12.3 de las Bases de Licitación.
8. El grupo licitante adjudicatario deberá pagar al Estado, de conformidad con lo señalado en el artículo 1.12.1.1 de las Bases de Licitación, y lo ofrecido en su Oferta Económica, la suma de UF 3.952.500 (tres millones novecientos cincuenta y dos mil quinientas unidades de fomento) por concepto de Bienes o Derechos Utilizados en la Concesión. Dicho pago deberá efectuarse mediante Vale Vista a nombre del DGOP, antes de la constitución de la sociedad prometida en su Oferta Técnica señalada en 1.5.5 letra A), N° 4 de las Bases de Licitación. El no pago de esta cantidad implicará que el Adjudicatario no pueda constituir legalmente la

Sociedad Concesionaria aplicándose lo señalado en el inciso segundo del artículo 9° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Además el MOP podrá hacer efectiva la Boleta que garantiza el pago por Bienes o Derechos Utilizados en la Concesión acompañada en la Oferta Económica, igualmente el MOP hará efectiva esta garantía cuando el Adjudicatario no renueve dentro del plazo que determine el DGOP dicha boleta. Este pago no podrá ser imputado a la Sociedad Concesionaria ni incluirse dentro del capital de la misma ni registrarse en su contabilidad durante todo el plazo de la concesión, de acuerdo con lo señalado en 1.7.2 de las Bases de Licitación.

9. De conformidad con lo señalado en el artículo 1.12.1.2 de las Bases de Licitación el concesionario deberá realizar los siguientes pagos al Estado:

- Pago anual al MOP por concepto de administración, inspección y control del Contrato de Concesión. El Concesionario deberá pagar durante la etapa de construcción definida en el artículo 1.9.2 de las Bases de Licitación, la suma de UF 25.800 (veinticinco mil ochocientas unidades de fomento) al año, o la proporción que corresponda, a razón de UF 2.150 (dos mil ciento cincuenta unidades de fomento) al mes. Durante la etapa de explotación la suma a pagar por este concepto será de UF 5.460 (cinco mil cuatrocientas sesenta unidades de fomento) al año o la proporción que corresponda, a razón de UF 455 (cuatrocientas cincuenta y cinco unidades de fomento) al mes. Estas cantidades serán pagadas el último día hábil del mes de enero de cada año, para todo el año calendario.

La suma de UF 490.000 (cuatrocientos noventa mil unidades de fomento) que será pagada al MOP en cuatro cuotas iguales de UF 122.500 (ciento veintidós mil quinientas unidades de fomento) cada una, en el plazo de 3, 6, 9 y 12 meses, respectivamente, contados todos desde el inicio del plazo de la concesión establecido en el artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación. Dicha cantidad será pagada al MOP por los siguientes conceptos:

- UF 380.000 (trescientas ochenta mil unidades de fomento) por concepto de pago de los estudios para el diseño de los proyectos referenciales de ingeniería, de los Estudios de Impacto Ambiental, Estudios de Demanda y otros gastos asociados al Proyecto.
- UF 50.000 (cincuenta mil unidades de fomento) por complementación, mejoramiento y modificaciones de la vialidad complementaria que efectúe el MOP como consecuencia del estándar de las nuevas obras en el sistema vial concesionado.

- UF 60.000 (sesenta mil unidades de fomento) por compensaciones territoriales a personas desplazadas o reubicadas por el emplazamiento del proyecto.
10. Las obligaciones y los derechos del Concesionario son los establecidos en los cuerpos legales citados precedentemente, y en toda la normativa legal vigente, en las Bases de Licitación, en sus circulares aclaratorias y en la Oferta Técnica y Económica presentada por el Grupo Licitante Adjudicatario de la concesión, en la forma aprobada por el MOP.

Sin perjuicio de lo anterior, a título ejemplar, se indican las siguientes:

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

- a) Constituir legalmente la sociedad concesionaria prometida en la Oferta Técnica, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.7.3 de las Bases de Licitación, dentro del plazo fatal de 60 días corridos contados desde la publicación en el Diario Oficial del presente Decreto Supremo de Adjudicación del contrato de concesión. Asimismo, dentro del plazo de 75 días contados desde la misma fecha, el adjudicatario deberá suscribir ante Notario tres transcripciones del presente Decreto Supremo de Adjudicación, en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo Notario uno de sus ejemplares, según lo exigido en el artículo 1.7.4 de las Bases de Licitación.
- b) Al otorgarse la escritura de constitución de la sociedad concesionaria se deberá suscribir íntegramente el capital de la sociedad, que no podrá ser inferior a la suma de \$ 58.000.000.000 (cincuenta y ocho mil millones de pesos) y pagarse al menos la suma de \$ 12.500.000.000 (doce mil quinientos millones de pesos). El saldo del capital deberá pagarse, en dinero, en el plazo de 18 meses contados desde la fecha de la escritura pública de constitución de la sociedad concesionaria, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.7.3 de las Bases de Licitación.
- c) En el plazo de 60 días contados desde su constitución, la Sociedad Concesionaria deberá haber solicitado su inscripción en el Registro de la Superintendencia de Valores y Seguros, lo que se acreditará con el correspondiente certificado. Concluido el proceso de inscripción en dicho Registro y a más tardar dentro de los cinco días siguientes, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, un certificado en el que conste haberse practicado dicha inscripción, todo ello conforme a lo señalado en el artículo 1.7.3 de las Bases de Licitación.

- d) Construir, conservar y explotar las obras a que se encuentre obligada la Sociedad Concesionaria, en virtud de los documentos que forman parte del contrato de concesión, en la forma, modo y plazos señalados en dichos documentos.
- e) Efectuar el cobro de tarifas de acuerdo a lo indicado en el numeral ocho precedente, de este decreto.
- f) El Concesionario deberá contratar el seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y el seguro por catástrofe de acuerdo a lo señalado en 1.8.15 y 1.8.16 de las Bases de Licitación.

DERECHOS DEL CONCESIONARIO

- a) Explotar las obras a contar de la autorización de Puesta en Servicio Provisoria de las mismas, hasta el término de la concesión, todo ello de conformidad a lo señalado en el artículo 1.10 de las Bases de Licitación.
- b) Cobrar las tarifas a todos los usuarios de la concesión de acuerdo a lo establecido en los artículos 1.13, 1.14 y 1.15 de las Bases de Licitación. El sistema de reajuste de las tarifas y el sistema de cobro podrán ser objeto de revisión por solicitud del concesionario de conformidad con lo previsto en el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación.
- c) Explotar los servicios complementarios indicados en el artículo 1.10.9.2 de las Bases de Licitación, de acuerdo al procedimiento indicado en dicho artículo.

GARANTIA DE CONSTRUCCION

- a) Dentro de los 30 días previos al inicio de la construcción de las obras, el Concesionario deberá entregar la Garantía de Construcción, la cual deberá estar constituida por diez boletas de garantías bancarias, de igual monto, pagaderas a la vista, emitidas por un Banco con oficina en Santiago de Chile, a nombre del Director General de Obras Públicas, por un valor total de UF 684.000 (seiscientos ochenta y cuatro mil unidades de fomento), cuyo plazo de vigencia de cada una de ellas será de 48 meses, contados desde la fecha de su entrega.
- b) La Garantía de Seriedad de la Oferta, será devuelta dentro de los 15 días posteriores a la revisión por el MOP de la Garantía de Construcción, siempre y cuando el concesionario haya cumplido con todas las formalidades exigidas en las Bases de Licitación.

- c) Una vez que haya sido acreditada la ejecución del 30% de la obra mediante la correspondiente declaración de avance prevista en el artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, la garantía de construcción deberá ser reemplazada por diez boletas de garantía bancaria, de igual monto, por un valor total de UF 550.000 (quinientas cincuenta mil unidades de fomento) y cuyo plazo de vigencia de cada una de ellas será el que resulte de la diferencia entre 36 meses contados desde el inicio de la construcción de las obras y el tiempo transcurrido hasta la correspondiente declaración de avance, más 3 meses.
- d) Una vez que haya sido acreditada la ejecución del 50% de la obra mediante la correspondiente declaración de avance prevista en el artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, la garantía de construcción deberá ser reemplazada por diez boletas de garantía bancaria, de igual monto, por un valor total de UF 400.000 (cuatrocientas mil unidades de fomento) y cuyo plazo de vigencia de cada una de ellas será el que resulte de la diferencia entre 36 meses contados desde el inicio de construcción de las obras y el tiempo transcurrido hasta la correspondiente declaración de avance, más 3 meses.
- e) Una vez que se haya ejecutado el 70% de la obra, lo que será acreditado a través de la respectiva declaración de avance prevista en el artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, la garantía aludida en el párrafo inmediatamente anterior deberá ser reemplazada por diez boletas de garantía bancaria, de igual monto, por un valor total de UF 230.000 (doscientas treinta mil unidades de fomento) y cuyo plazo de vigencia de cada una de ellas será el que resulte de la diferencia entre 36 meses contados desde el inicio de construcción de las obras y el tiempo transcurrido hasta la correspondiente declaración de avance, más 3 meses.
- f) Todas las boletas de garantía de construcción deberán ser pagaderas a la vista y permanecer vigentes durante todo el período de construcción de la obra, más 3 meses, sin perjuicio que el concesionario hubiere entregado la boleta de garantía bancaria de explotación, según lo indicado en el artículo 1.8.1.2 de las Bases de Licitación.
- g) La garantía de construcción de la obra será devuelta a la Sociedad Concesionaria una vez terminadas la totalidad de las obras y materializada la recepción definitiva de la obra, siempre que se haya entregado la totalidad de la garantía de explotación a conformidad del MOP y de acuerdo a lo señalado en el Reglamento de la Ley de Concesiones. Cumplido todo lo anterior, el MOP devolverá la garantía de construcción en un plazo máximo de 30 días.

GARANTIA DE EXPLOTACIÓN

Las garantías que deberá entregar el Concesionario por la explotación de las obras, se indican a continuación:

Dentro de los 30 días previos a la puesta en servicio provisorio de cada sector de la obra señalado en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, el concesionario entregará al MOP la garantía de explotación del mismo. La garantía de explotación de cada sector deberá estar constituida por diez boletas de garantía bancaria, de igual monto, emitidas por un Banco con oficina en Santiago, a nombre del Director General de Obras Públicas. El valor total de las boletas de garantía de explotación para cada sector de los Ejes Norte - Sur y General Velásquez, se indica en las siguientes Tablas:

Valor total de las Boletas de Garantía de Explotación de los sectores Eje Norte - Sur:

Sector	Número	Valor total boletas de garantía UF
Río Maipo - Las Acacias	1	57.000
Las Acacias - Río Mapocho	2	66.000
Río Mapocho - A. Vespucio Norte	3	45.000

Valor total de las Boletas de Garantía de Explotación de los sectores Eje General Velásquez:

Sector	Número	Valor total boletas de garantía UF
Ruta 5 Sur - Carlos Valdovinos	1	24.000
Carlos Valdovinos - Río Mapocho	2	90.000
Río Mapocho - Ruta 5 Norte	3	34.000

Cada boleta de garantía deberá tener un plazo de vigencia igual al período de explotación, más 12 meses. No obstante, el concesionario podrá optar por entregar boletas de garantía cuya vigencia sea menor, con un plazo no inferior a 5 años y renovarlas 90 días antes de su término de vigencia, siempre que ello sea aceptado por el DGOP y cada documento sea entregado antes del vencimiento del anterior. Para ello, el concesionario deberá solicitar por escrito al DGOP la autorización requerida. Dentro de los 30 días posteriores a la fecha de recepción en la Oficina de Partes de la DGOP de dicha solicitud, el DGOP comunicará por escrito su decisión de rechazo o

aceptación. En este último caso el plazo de las últimas boletas de garantía será lo que reste del período de explotación, más 12 meses.

Dentro de los 30 días previos a la Puesta en Servicio Provisorio de toda la concesión, el concesionario podrá reemplazar las boletas de garantía de explotación de los distintos tramos por diez boletas de garantía bancaria, de igual monto, que corresponderán a un valor total de UF 316.000 (trescientas dieciséis mil unidades de fomento), las que tendrán una vigencia igual al período de explotación restante, más 12 meses. No obstante, el concesionario podrá optar por entregar boletas de garantía cuya vigencia sea menor, con un plazo no inferior a 5 años y renovarlas 90 días antes de su término de vigencia, siempre que ello sea aceptado por el DGOP y cada documento sea entregado antes del vencimiento del anterior. En este último caso el plazo de la última boleta de garantía será lo que reste del período de explotación, más 12 meses.

El MOP no otorgará la autorización de puesta en servicio provisoria de los sectores indicados en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, si no se da cumplimiento a la obligación de entregar la garantía de explotación.

Adicionalmente, cuando falten 24 meses para la extinción del Contrato, el concesionario deberá entregar diez boletas de garantía bancaria, de igual monto, emitidas por un banco con oficina en Santiago de Chile, a nombre del Director General de Obras Públicas, por un valor equivalente a UF 316.000 (trescientas dieciséis mil unidades de fomento). Esta garantía adicional tendrá una vigencia de 3 años.

Todas las boletas de garantía de explotación deberán ser pagaderas a la vista.

Las boletas de garantía bancarias serán devueltas en el plazo de 15 días, contados desde que el Inspector Fiscal de la explotación certifique que el concesionario ha cumplido con todas las obligaciones contraídas con el MOP.

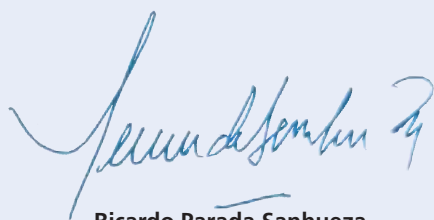
11. La Sociedad Concesionaria y el MOP realizarán los pagos establecidos en el contrato en los plazos señalados en las Bases de Licitación. En el caso de que se produzcan retrasos, dichos pagos devengarán un interés real diario de 0,0198%, todo ello de conformidad con el artículo 1.12.4 de las Bases de Licitación. Sin perjuicio de ello, el retraso de los pagos que la Sociedad Concesionaria tenga que realizar al Estado dará derecho al cobro, por parte del MOP, de la

correspondiente boleta de garantía conforme a lo previsto en 1.8.1 letra j) de las Bases de Licitación.

12. Las multas que procedan se aplicarán conforme a lo estipulado en las Bases de Licitación, circulares aclaratorias, en el D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas y en el D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
13. La Dirección General de Obras Públicas será el servicio del Ministerio de Obras Públicas que fiscalizará el contrato de concesión en sus diversos aspectos.

24. Impuestos por Recuperar

Al 31 de Diciembre de 2001 los impuestos por recuperar corresponden al IVA crédito fiscal asociado al anticipo de construcción, obras y otros servicios realizados por un monto ascendente a M\$ 3.007.752.



Ricardo Parada Sanhueza
JEFE CONTABILIDAD Y FINANZAS



Antonino Castellucci di Vito
DIRECTOR ADMINISTRACIÓN Y OPERACIONES



María Carolina Morales Baier
SHIEF EXECUTIVE OFFICER

ANÁLISIS RAZONADO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Al 31 de Diciembre de 2001.

1. Valorización de Activos y Pasivos

Los Activos y Pasivo se presentan de acuerdo a principios de contabilidad generalmente aceptados en Chile y a normas e instrucciones impartidas por la Superintendencia de Valores y Seguros.

En relación a las principales partidas del activo es necesario mencionar lo siguiente:

ACTIVO CIRCULANTE

Al 31 de Diciembre de 2001 el principal saldo de este rubro corresponde a inversión en títulos adquiridos con compromiso de retroventa, por un valor ascendente a M\$5.147.414 dichos instrumentos fueron valorizados al valor de compra más los reajustes e intereses devengados a la fecha de cierre de los estados financieros.

Además, se incluye cuenta por cobrar al MOP por M\$ 3.007.752 correspondiente a Desembolsos realizados por la Sociedad por cuenta del MOP referentes traslados de servicios húmedos y secos.

ACTIVO FIJO

Los activos fijos suman un total de M\$ 26.967.112 y corresponden principalmente a actividades en el rubro Construcción y Obras de Infraestructura de la obra pública denominada Sistema Norte Sur por M\$26.717.858, Maquinarias y Equipos por M\$102.619 y Otros Activos Fijos por M\$195.780. La depreciación acumulada al 31 de Diciembre de 2001 asciende a M\$ 49.145.

OTROS ACTIVOS

Este rubro está compuesto principalmente por una cuenta por cobrar de largo plazo a Constructora Norte Sur S.A. por un monto ascendente M\$10.411.232, correspondiente al anticipo de contrato de construcción.

PASIVOS CIRCULANTES

Obligaciones tributarias.

La principal partida de este rubro la constituye Obligaciones con Bancos correspondiente a crédito en dólares del Citibank N.A. por M\$ 21.764.465 el que incluye los intereses devengados a la fecha de cierre. Las Cuentas por pagar por un total de M\$ 748.553 correspondientes a proveedores. Adicionalmente, se incluyen Documentos y cuentas por pagar a empresas relacionadas por M\$ 1.826.512 correspondientes a servicios de administración y provisiones por obra realizada y asesorías prestadas.

PASIVO LARGO PLAZO

La principal partida la constituyen Otros pasivos por un total de M\$ 741.228 correspondientes a Seguros por Pagar.

PATRIMONIO

El saldo de esta cuenta refleja el capital pagado de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. al 31 de Diciembre de 2001 por M\$ 23.142.193. Se ha incorporado el monto proporcional correspondiente a su revalorización.

2. Análisis del Balance General

Los principales rubros de Activos y Pasivos al 31 de Diciembre de 2001 son los siguientes:

	M\$	%
Activos		
Activo Circulante	9.625.672	19.87
Activo Fijo	26.967.112	55.66
Otros Activos	11.855.045	24.47
TOTAL ACTIVOS	48.447.829	100.00
Pasivos		
Pasivo Circulante	24.553.506	50.68
Pasivo a Largo Plazo	752.130	1.55
Patrimonio	23.142.193	47.77
TOTAL PASIVOS	48.447.829	100.00

Los principales indicadores financieros relativos al Balance, al 31 de Diciembre de 2001 son:

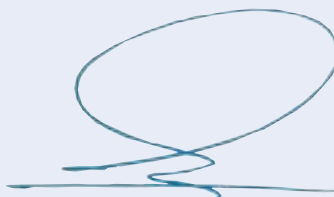
Liquidez Corriente	:	0.39
Razón Acida	:	0.39
Razón Endeudamiento	:	1.06
Capital de Trabajo M\$:	(14.927.834)
Deuda Corto Plazo/Deuda Total	:	0.97
Razón Patrimonio/Activo Total	:	0.48
Total Activos M\$:	48.447.829
Ingresos Financieros	:	424.715

3. Análisis del Estado de Déficit Acumulado

En virtud de lo establecido en la Circular N° 981 de la Superintendencia de Valores y Seguros, de fecha 28 de Diciembre de 1990, la Sociedad debe presentar Estado de déficit acumulado durante el período de desarrollo. Sin embargo, la Sociedad se acogió a lo dispuesto en el Boletín Técnico N° 67 del Colegio de Contadores de Chile A.G.

SUSCRIPCIÓN DE LA MEMORIA

La presente Memoria Anual es suscrita por los Directores de Sociedad Concesionaria
Autopista Central S.A.:



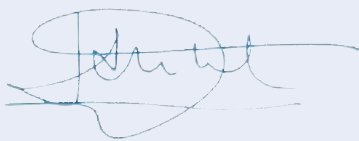
Enrique Rey Monteagudo

PRESIDENTE



José Alberto Trujillo

VICEPRESIDENTE



José Antonio Estrada Fernández

DIRECTOR



Enrique Elgueta Gálmez

DIRECTOR



DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

DECLARACIÓN JURADA

Los abajo firmantes, en su calidad de Directores y gerente general de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., respectivamente, domiciliados para estos efectos en Alcántara 200 Piso 5° oficina 501 declaramos bajo juramento que toda la información incorporada en la memoria anual es veraz.

NOMBRE Y CARNET DE IDENTIDAD

Directores

Enrique Rey Monteagudo
Presidente
RUT 48.077.011-0

José Alberto Trujillo
Vice Presidente

José Antonio Estrada
Director

Enrique Elgueta Gálmez
Director
C.N.I. N° 4.553.840-0

Gerente General

María Carolina Morales Baier
C.N.I. N° 11.347.757-1

Santiago, 27 de Febrero de 2002.
#124785 v1 -

FIRMA