



## INDICE

---

CARTA DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO .....	3
IDENTIFICACION DE LA SOCIEDAD .....	4
UBICACIÓN GEOGRAFICA .....	9
PROPIEDAD DE LA EMPRESA .....	11
ACTIVIDADES DE LA EMPRESA .....	14
FACTORES DE RIESGO .....	15
PLANES DE INVERSION .....	20
ACTIVIDADES FINANCIERAS .....	20
RELACIONES COMERCIALES CON EMPRESAS RELACIONADAS .....	23
MARCAS Y PATENTES.....	23
INVESTIGACION Y DESARROLLO .....	24
INFORMACIÓN SOBRE HECHOS RELEVANTES.....	24
RESPONSABILIDAD SOCIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE .....	28
ESTADOS FINANCIEROS ANUALES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016 .....	29
ANÁLISIS RAZONADO SOCIEDAD DE LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	118
SUSCRIPCIÓN DE LA MEMORIA.....	125

## CARTA DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO

---

Señores Accionistas:

En nombre del Directorio de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., me es grato dirigirme a ustedes con el objeto de dar a conocer los resultados de la gestión del período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2016.

Durante el año 2016 Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. continuó con su programa de actividades habituales.

En cuanto a la construcción del puente Maipo, las obras se ejecutaron de acuerdo al programa definido alcanzando un avance del 64%.

En el mes de marzo firmamos un protocolo de acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas para la construcción del Nudo de Quilicura con una inversión aproximada de MUF17.000 que nos permite extender en 44 meses el plazo de concesión.

Se debe mencionar que la IMD (Intensidad media diaria) del año 2016 presentó un aumento de un 4,00% respecto al año anterior.

En cuanto a la explotación de la ruta, ésta se desarrolló normalmente tanto en lo relativo a las actividades de recaudación como lo referente a conservación y mantenimiento de las obras viales y equipos instalados en la ruta.

El resultado obtenido por la sociedad en el año 2016 fue de M\$ 51.323.759.

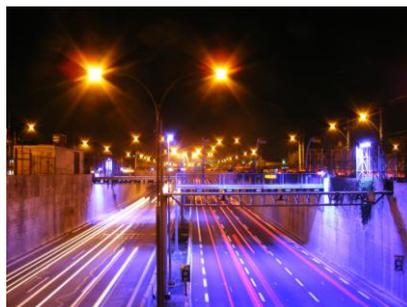
Mantener los estándares de servicio ha continuado siendo uno de nuestros ejes fundamentales, dándose en este mismo sentido un especial énfasis a la gestión de seguridad vial, a fin de otorgar un máximo de resguardo a quienes circulan a diario por nuestra autopista, así como también a nuestros trabajadores.

Cada uno de los logros alcanzados durante el ejercicio han sido el resultado del esfuerzo y el compromiso de todos quienes forman parte de la compañía. Es por ello que deseo manifestar mis agradecimientos al equipo humano que la conforma.

Asimismo, deseo expresar mi reconocimiento a nuestros proveedores y sus empleados, quienes con su dedicación han sido también fundamentales en el logro de las metas alcanzadas en el 2016.

**LUIS MIGUEL DE PABLO RUIZ**  
**PRESIDENTE**  
**SOC. CONCESIONARIA AUTOPISTA CENTRAL S.A.**

---



## IDENTIFICACION DE LA SOCIEDAD

---

Nombre : Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.  
Domicilio Social : Calle San José N° 1145, San Bernardo, Santiago de Chile  
Rut : 96.945.440-8  
Tipo de Entidad : Sociedad Anónima cerrada.  
Auditores Externos : Deloitte Auditores y Consultores Limitada.

Inscripción SVS : Inscripción en el registro de valores de la Superintendencia de Valores y Seguros N° 746.

## DIRECCIONES

---

Oficina Central : Rosario Norte 407 piso 13, Las Condes, Santiago.  
Teléfono : (56 - 2) 714 23 00

Oficina de Operaciones : Calle San José N° 1145, San Bernardo, Santiago de Chile  
Teléfono : (56 - 2) 2470 75 00

## DOCUMENTOS CONSTITUTIVOS

---

La Sociedad fue constituida, inicialmente, bajo la razón social de Sociedad Concesionaria Autopista Norte Sur S.A., el 22 de febrero de 2001, mediante escritura pública.

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., en adelante la "Sociedad" o la "compañía", 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 Nro.829 de 27 de julio de 2001.

Para efectos de tributación en Chile el rol único tributario (RUT) es el N° 96.945.440-8.

## **OBJETO SOCIAL**

---

El objeto de la Sociedad es la ejecución, reparación, conservación, mantención, explotación y operación de la obra pública fiscal denominada Concesión Sistema Norte Sur.

## **HISTORIA DE LA EMPRESA**

---

La Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., es una Sociedad Anónima Cerrada que tiene su domicilio social y las oficinas principales en la calle San José N° 1145, San Bernardo, Santiago de Chile, teléfono N° (56-2) 24707500.

La Sociedad fue constituida, inicialmente, bajo la razón social de Sociedad Concesionaria Autopista Norte Sur S.A., el 22 de febrero de 2001, mediante escritura pública.

La Concesión tendrá una duración de 360 meses, a partir de cumplidos los 180 días de la publicación en el diario oficial del decreto supremo de adjudicación del contrato de concesión y finaliza en julio del 2031.

Autopista Central formó parte del Primer Programa de Concesiones Urbanas, impulsado por el Ministerio de Obras Públicas en 1995. Autopista Central cruza la Región Metropolitana de Norte a Sur, a través de sus dos Ejes: Norte – Sur y General Velásquez.

En julio de 2001, fue puesta la Primera Piedra de esta mega obra, y en diciembre de 2004, comenzó su operación, transformándose en la primera autopista urbana concesionada de la Región Metropolitana. Con este último hito, Chile se ubicó como líder en Latinoamérica al comenzar a operar el inédito sistema de telepeaje en flujo libre. Cuatro meses después, el país se transformó en pionero a nivel mundial, al aplicar este sistema en forma interoperable.

El 8 de mayo de 2006, fueron inaugurados los últimos tramos pendientes del Eje General Velásquez, y con ello, Autopista Central quedó habilitada en toda su extensión.

## **Convenios Complementarios entre la Concesionaria y el MOP**

### Convenio Complementario N°1

El Convenio Complementario N°1 vigente y otros que puedan celebrarse a futuro entre el MOP y esta Sociedad Concesionaria, tienen su origen en lo dispuesto en la sección 1.12.2 Consideración de nuevas inversiones, 1.12.2.1 Nuevas inversiones exigidas por el Estado, de las Bases de Licitación de la Concesión Internacional del Sistema Norte-Sur.

Fecha de suscripción: 29 de mayo de 2003.

Las obras a considerar en estos convenios son aquellas que corresponden a nuevos proyectos a emplazar en el entorno del área en concesión, no previstos en la licitación, como también otros proyectos que, si bien fueron contemplados en las Bases, su financiamiento correspondía al MOP.

Los valores monetarios expresados en el Convenio Complementario N°1 corresponden a valores pro forma, es decir, a cantidades estimativas que se ajustarán a los precios reales que se determine en cada caso.

Durante la etapa de construcción, acorde con lo prescrito en el artículo 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas asumió la iniciativa de plantear a Autopista Central un conjunto de modificaciones a las obras y servicios del proyecto originalmente contratado, al igual que nuevas inversiones, con el objeto de

ampliar y mejorar los niveles de serviciabilidad y para optimizar la seguridad en el tránsito de larga distancia y local. Entre estas modificaciones, se incluyeron:

- a) modificaciones y mejoramientos de enlaces y atravesos.
- b) modificación de pasarelas.
- c) incorporación de colectores del Plan Maestro de Saneamiento de Aguas Lluvias de Santiago.
- d) costo de modificación de servicios secos.
- e) proyectos de ingeniería necesarios para la construcción de nuevas obras.
- f) modificación de servicios húmedos no contemplados en los proyectos referenciales.
- g) aspectos medioambientales contemplados en la RCA N0376/2000.

El plazo de ejecución total de los proyectos del Convenio Complementario N°1 vence el día 30 de noviembre de 2005.

En este Convenio también se han fijado las fechas definitivas de las Puestas en Servicio Provisorio de todos los tramos de la concesión. Un tramo es la unidad o división elemental de trabajo de la superficie concesionada.

El pago del IVA en cada caso sigue un procedimiento específico establecido en las Bases de Licitación del Sistema Norte Sur.

La compensación económica del MOP a esta Sociedad deberá materializarse mediante el pago de 8 cuotas anuales, definidas en el artículo 4.1 del Convenio Complementario N°1.

Respecto a regularización de otras compensaciones, tales como Compensación por Pérdidas de Ingresos de la Sociedad Concesionaria, derivada de los atrasos en la disponibilidad de la faja fiscal y el impacto económico por el aplazamiento en la fecha de Puesta en Servicio Provisoria de diversos tramos, el MOP compensará a la Sociedad Concesionaria con 4 pagos anuales, en los meses de Junio de 2003, Junio de 2006, Junio de 2007 y Junio de 2008 por un total de UF 754.038, definidas en el artículo 5.1 del Convenio Complementario N°1.

El Convenio Complementario N°1 fue aprobado por Decreto Supremo N°558 del MOP de fecha 30 de mayo de 2003 y publicado en el Diario Oficial con fecha 27 de agosto de 2003. El documento fue debidamente protocolizado ante el Notario Público José Musalem Saffie.

#### Convenio Complementario N°2

Corresponde a un cambio de fecha para modificar el plazo para optar al mecanismo de cobertura cambiaria definido en las Bases de Licitación, ya que este expiraba originalmente el último día hábil del mes de Junio de 2002, extendiendo este plazo al último día hábil del mes de Junio de 2004.

Fecha de suscripción: 10 de Diciembre de 2003.

#### Convenio Complementario N°3

El Convenio Complementario N° 3 y otros que puedan celebrarse a futuro entre el MOP y esta Sociedad Concesionaria, tienen su origen en lo dispuesto en la sección 1.12.2 Consideración de nuevas inversiones, 1.12.2.1 Nuevas inversiones exigidas por el Estado, de las Bases de Licitación de la Concesión Internacional del Sistema Norte-Sur.

Fecha de suscripción: 31 de Marzo de 2005.

Mediante las Resoluciones Exentas DGOP N°s 2379, 2458, respectivamente de fechas 9 de septiembre de 2004 y 21 de septiembre de 2004, el Director General de Obras Públicas autorizó la puesta en servicio de los tramos A, C2, D y E de la Obra Pública Concesionada denominada "Sistema Norte Sur". A su turno y mediante Resolución (Exenta) DGOP 3158 de fecha 30 de Noviembre el Director General de Obras Públicas autorizó la puesta en servicio del Tramo B1, de la obra pública antes individualizada.

No obstante, el inicio del cobro de los peajes correspondientes a los Tramos A, C2, D y E fueron postergados hasta el 30 de Noviembre de 2004, inclusive, mediante las Resoluciones (Exentas) DGOP Nros.2380 y 2459 de fecha 9 de septiembre de 2004 y 21 de septiembre de 2004 respectivamente.

Como consecuencia de dicha postergación de inicio de cobro de peaje, se generaron pérdidas de ingreso asociadas al período y en los tramos en los que se suspendió el cobro del peaje, las que serán compensadas por el MOP a través del convenio complementario N° 3, suscrito con fecha 31 de Marzo de 2005 aprobado por D.S. N°284 de fecha 29 de Abril de 2005, del cual se tomó razón por la Contraloría General de la República con fecha 6 de Junio de 2005 y publicado en el Diario Oficial con fecha 23 de Julio de 2005.

Asimismo, en dicho convenio se acuerda la aceleración de las obras correspondientes a los tramos B1, B2 y C1 a objeto de disponer en el menor plazo posible de la total liberación de las vías expresas correspondientes al eje Norte Sur. Los perjuicios derivados de dicha aceleración son igualmente compensados en virtud del convenio complementario antes individualizado.

El pago del IVA en cada caso sigue un procedimiento específico establecido en las Bases de Licitación del Sistema Norte Sur, con la sola excepción que el servicio de construcción de las obras objeto del presente Convenio Complementario será facturado mensualmente y el IVA correspondiente, pagado mensualmente.

La compensación económica del MOP a esta Sociedad deberá materializarse mediante el pago de cuotas anuales, definidas en el artículo 4 del Convenio Complementario N°3.

La compensación correspondiente a la totalidad del concepto de Pérdidas de Peaje, se incluyó bajo Ingresos de Explotación durante el año 2005. Adicionalmente, bajo el rubro de Construcción y Obras de Infraestructura, se incluyeron las respectivas compensaciones por aceleración de obras y costos de mayor permanencia.

#### Convenio Complementario N°4

Fecha de Publicación 26 de marzo de 2007.

Mediante Resolución DGOP (exenta) N° 3708, de fecha 30 de noviembre de 2005, corregida por Resolución DGOP (exenta) N° 2505, de fecha 28 de septiembre de 2006, el MOP solicitó a la concesionaria la Aceleración de las Obras correspondiente a los tramos F1, G y F2, con el objeto de disponer en el menor plazo posible la total liberación de la vía expresa del eje General Velásquez. Ello con la finalidad de ofrecer a los usuarios una conducción expedita y segura a lo largo del todo el Sistema Norte Sur y, en particular, del eje General Velásquez.

La citada Resolución DGOP (exenta) N° 3708, estableció un conjunto de otras obligaciones para la Sociedad Concesionaria que son reguladas en sus aspectos específicos, mediante el Convenio Complementario N° 4. Las modificaciones solicitadas alcanzan a un conjunto de obras y servicios del proyecto originalmente contratado, a objeto de mejorar los niveles de servicio de la Concesión. Entre estas modificaciones se incluyen los mejoramientos de enlaces y atravesos, modificación de pasarelas, calles locales, traslado de servicios

húmedos, incorporación de paraderos de buses, señalización y colectores de aguas lluvias adicionales, así como la ejecución de los respectivos proyectos de ingeniería. Además incorpora medida de mitigación ambiental adicional a las bases de Licitación.

Las compensaciones acordadas en el presente convenio consisten en la Compensación por Pérdida de Ingresos, y por compra y distribución Televías Adicionales (UF 200.000) establecida en las Bases de Licitación.

La compensación correspondiente al concepto de Pérdidas de Peaje por este convenio, se incluye bajo Ingresos de Explotación durante el año 2006.

El pago del IVA en cada caso sigue un procedimiento específico establecido en las Bases de Licitación del Sistema Norte Sur, con la sola excepción que el servicio de construcción de las obras objeto del presente Convenio Complementario será facturado mensualmente y el IVA correspondiente, pagado mensualmente.

#### Convenio Ad-Referéndum N°1

Fecha de Publicación 05 de marzo de 2014.

El Ministerio de Obras Públicas considera de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, con el objeto de actualizar los estándares de seguridad vial a la normativa vigente e implementar mejoramientos en las conectividades que interfieren con las concesiones viales, entregando así un mejor estándar de servicio a los usuarios. En este sentido, el Convenio Ad-Referéndum N°1 corresponde al acuerdo suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. con fecha 18 de Abril de 2013, conforme con el cual se acuerdan los términos y condiciones de modificación del Contrato de Concesión de Obra Pública Fiscal denominado Sistema Norte Sur, las cuales considera la ejecución, conservación y mantenimiento de: i) obras de mejoramiento de salida a Ruta 5 Sur en Enlace Vivaceta, y ii) obras de mejoramiento de la conexión de Avenida General Velásquez con Costanera Norte.

La construcción de las obras asociadas al Convenio Ad-Referéndum N°1 han resultado de un proceso de licitación abierta y competitiva. La medida de compensación por estas nuevas obras adicionales considera la emisión de Resoluciones por Valores Devengados por parte del Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo a la contabilización del avance de las obras asociadas. Estas obras contemplan una inversión total que alcanzaría UF 963.000 aproximadamente.

El 1 de julio de 2015 se habilitó el nuevo enlace de la calzada expresa poniente del eje Ruta 5 con las calles Balmaceda y Mapocho. Esta conexión permite disminuir el gran atochamiento vehicular que hoy se produce en dicho sector, otorgando un nuevo enlace con el centro de Santiago para quienes provienen del norte de la capital.

En cuanto a la conexión de Avenida General Velásquez con Costanera Norte, el 16 de septiembre de 2015 se habilitó la conexión desde el sur hacia el oriente lo que permite conectar ambas vía expresas, por donde transitan unos 8.000 vehículos. El cronograma contempla para el mes de Marzo 2016 la apertura de la conexión desde el oriente hacia el sur. Gracias a estas conexiones se mantendrán los flujos y las velocidades sin que los vehículos deban salir a las calles locales de las comunas de Renca y Quinta Normal.

#### Convenio Ad-Referéndum N°2 - 3

Fecha de Publicación 14 de octubre de 2014.

El Ministerio de Obras Públicas considera de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, con el objeto de otorgar un mayor estándar de servicio y seguridad de tránsito a los usuarios de la ruta, considerando el estado del actual Puente Maipo y su elevado flujo vehicular. En este sentido, el Convenio Ad-Referéndum N°2-3 corresponde al acuerdo suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. con fecha 4 de Diciembre de 2013, conforme con el cual se acuerdan los términos y condiciones de modificación del Contrato de Concesión de Obra Pública Fiscal denominado Sistema Norte Sur, las cuales considera: (i) estudios e ingeniería del nudo Quilicura, denominado "PID Nudo Quilicura", (ii) construcción, conservación, mantención, operación y explotación de dos nuevas estructuras, al poniente del actual Puente Maipo, y los accesos norte y sur de las mismas, obras denominadas "Nuevo Puente Maipo y sus Accesos", e (iii) instalación, habilitación técnica, conservación, mantención, operación y explotación de un nuevo pórtico.

La construcción de las obras asociadas al Nuevo Puente Maipo han resultado de un proceso de licitación abierta y competitiva, y a la fecha de cierre de ejercicio 2016 se alcanza un grado de avance cercano al 60% esperándose poner en explotación en el tercer trimestre del 2017. La medida de compensación por estas nuevas obras adicionales considera una fórmula de un incremento contenido en la tarifa de dos pórticos ubicados en el extremo sur de la ruta. En caso que el mencionado incremento no compense en su totalidad la inversión realizada, la fórmula también contempla la extensión por hasta 12 meses del plazo original de la Concesión. El Nuevo Puente Maipo tendrá una longitud de 1,7 kilómetros y su inversión total alcanzaría los UF 1.800.000 aproximadamente. A su vez, el Convenio Ad Referéndum N°2-3 considera servicios complementarios asociados a la Concesión, los cuales corresponden a estaciones de servicios cuya licitación fue adjudicada a Enex S.A en 2015.

#### Otros Acuerdos

Con fecha 28 de septiembre de 2015 se firmó con Ministerio de Obras Públicas un protocolo de acuerdo Marco por la ejecución de las Obras asociadas a Convenio Ad-Referéndum N°4 "Obras Vías Locales Sector San Bernardo y sus Accesos". El monto máximo de inversión asociado a Ingeniería y Construcción será de UF 23.738 asociado a desarrollo del "PID Vías Locales Sector San Bernardo y sus Accesos" y de UF 360.000 asociado a la ejecución de las obras denominadas "Vías Locales Sector San Bernardo y sus Accesos".

Con fecha 10 de marzo de 2016 se firmó con el Ministerio de Obras Públicas un protocolo de acuerdo marco relacionado a la ejecución de obras en el Nudo Quilicura. El monto estimado de inversión será de UF 14.107.917.-

---

## **UBICACIÓN GEOGRAFICA**

---

### **Conectividad Norte-Sur**

Eje Norte - Sur: Su longitud es de 39, 5 km y se extiende desde la ribera norte del Río Maipo por el sur, hasta la Circunvalación Américo Vespucio, por el norte, en el sector de Quilicura. Atraviesa 10 comunas de la ciudad de Santiago, con 18 conectividades nuevas y mejoradas.

Eje General Velásquez: Su longitud aproximada es de 21 km. y se extiende desde la Ruta 5 Sur (Las Acacias) por el sur, hasta su empalme con la Ruta 5 Norte. Atraviesa 9 comunas, con 17 estructuras nuevas y mejoradas.



## PROPIEDAD DE LA EMPRESA

El capital de la Sociedad está dividido en 58.0000.000 acciones nominativas y sin valor nominal, las cuales al 31 de diciembre de 2016, se encuentran enteramente suscritas y pagadas y equivalen a M\$76.694.957

### DISTRIBUCIÓN DE LA PROPIEDAD

El capital suscrito de la Sociedad se encuentra dividido en 58.000.000 de acciones nominativas y sin valor nominal, todas las acciones emitidas han sido totalmente pagadas.

Con fecha 1 de junio de 2015, Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. inscribió en su registro de accionistas la transferencia de un total de 14.500.000 acciones de la Sociedad efectuada por Inversora de Infraestructuras S.L. a Abertis Autopistas Chile S.A. (antes inversiones Nosedal S.A.) por ocasión de un aumento de capital acordado por esta última.

En virtud de la operación antes señalada la conformación accionarial queda según el siguiente detalle:

Nombre Accionistas	31.12.2016		31.12.2015	
	Acciones suscritas y pagadas	Porcentaje de Accionista participación %	Acciones suscritas y pagadas	Porcentaje de Accionista participación %
Abertis Autopistas Chile S.A.	29.000.000	50,00	29.000.000	50,00
Central Korbana Chile S.A.	29.000.000	50,00	29.000.000	50,00
<b>Total</b>	<b>58.000.000</b>	<b>100,00</b>	<b>58.000.000</b>	<b>100,00</b>

Con fecha 21 de enero de 2016, Abertis Infraestructuras S.A., Sociedad constituida bajo las leyes de España (en lo sucesivo Abertis), a través de Inversora de Infraestructuras S.L, sociedad participada en un 100% por Abertis, ha adquirido la totalidad de la participación adicional que Alberta Investment Corporation (AIMCo) ostentaba en la Sociedad Central Korbana S.ar.l, Sociedad constituida bajo las leyes de Luxemburgo. Conforme con lo anterior, Abertis ha adquirido indirectamente una participación equivalente al 50% en Autopista Central y como resultado de ello pasa a controlar a través de sus sociedades: i) Abertis Autopistas Chile S.A. y ii) Central Korbana Chile S.A. el 100% de la propiedad de Autopista Central S.A.

Con fecha 11 de octubre de 2016 se informa que Abertis Infraestructuras S.A., ha alcanzado un acuerdo con una subsidiaria del Fondo Soberano de Abu Dhabi ("ADIA"), a través del cual dicha entidad ingresará en el capital accionario de la sociedad Inversora de Infraestructura S.L. (Sociedad española, accionista mayoritaria de Abertis Autopistas Chile S.A.) y acabará ostentando un 20% de los derechos económicos de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. de forma indirecta. La transacción fue completada con fecha 26 de octubre de 2016.

## **REPRESENTANTE LEGAL**

---

CHRISTIAN BARRIENTOS RIVAS  
RUT: 10.381.242-9  
INGENIERO CIVIL

## **DIRECTORIO**

---

### **Presidente**

LUIS MIGUEL DE PABLO RUIZ  
RUT: 6.345.010-3  
INGENIERO CIVIL

### **Directores**

FRANCISCO J. ALJARO NAVARRO  
RUT: 0-E  
LICENCIADO C. EMPRESARIALES

LEONARDO LÓPEZ CAMPOS  
RUT: 13.434.270-6  
ABOGADO

CHRISTIAN ARBULÚ CABALLERO  
RUT: 11.689.323-1  
INGENIERO CIVIL

DANIEL VILANOVA ABAD  
RUT: 25.211.919-1  
ECONOMISTA

DANILO CONCHA VERGARA  
RUT: 14.383.607-K  
INGENIERO CIVIL

## **ADMINISTRACIÓN**

---

Las principales áreas de administración, finanzas y de explotación, son desempeñadas por Abertis Autopistas Chile S.A.

**Luis Miguel de Pablo Ruiz**  
DIRECTOR GENERAL  
RUT: 6.345.010-3  
INGENIERO CIVIL

**Danilo Concha Vergara**  
DIRECTOR DE CONTROL DE GESTIÓN Y  
ADMINISTRACIÓN  
RUT: 14.383.607-K  
INGENIERO CIVIL

**Daniel Vilanova Abad**  
DIRECTOR DE FINANCIERO  
RUT: 25.211.919-1  
ECONOMISTA

**Christian Arbulú Caballero**  
DIRECTOR DE EXPLOTACIÓN  
RUT: 11.689.323-1  
INGENIERO CIVIL

**Leonardo López Campos**  
GERENTE ASESORÍA JURÍDICA  
RUT: 13.434.270-6  
ABOGADO

**Christian Carvacho Cariz**  
DIRECTOR DE OBRAS  
RUT: 10.484.853-2  
INGENIERO CIVIL

**Mónica Allés de Olives**  
DIRECTORA DE RECURSOS HUMANO Y ORGANIZACIÓN  
RUT: 24.339.923-8  
ECONOMISTA / MAGISTER EN DIRECCIÓN ESTRATÉGICA  
DE RR.HH.

**Gabriela Contreras Peralta**  
GERENTE DE AUDITORIA  
RUT: 14.124.525-2  
CONTADOR AUDITOR

Las siguientes áreas son desempeñadas directamente por Autopista Central S.A.

**Christian Barrientos Rivas**  
GERENTE GENERAL  
RUT: 10.381.242-9  
INGENIERO CIVIL

**Victor Montenegro González**  
DIRECTOR OPERACIONES COMERCIALES Y ETC  
RUT: 9.761.533-0  
INGENIERO CIVIL

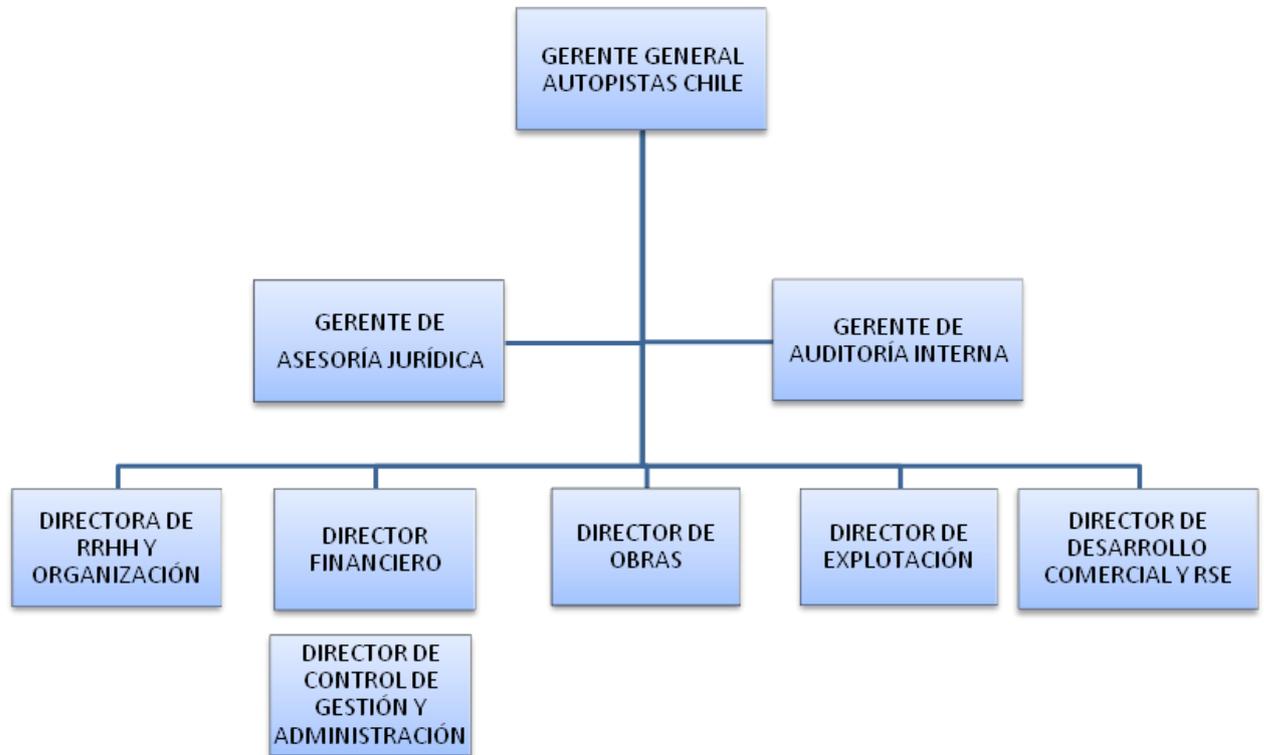
## **REMUNERACIONES AL DIRECTORIO Y/O ADMINISTRADORES**

---

Durante el año 2016, los miembros del Directorio no devengaron ni percibieron remuneraciones por el ejercicio de sus cargos. Los administradores en su calidad de ejecutivos principales de la sociedad han percibido rentas acordes al mercado por un monto de M\$ 439.802 y por concepto de finiquitos un monto de M\$ 270.478

## ORGANIGRAMA DE LA SOCIEDAD

---



Considerados dentro de los servicios de administración contratados en Abertis Autopistas S.A.

## ACTIVIDADES DE LA EMPRESA

---

Durante el ejercicio, la compañía realizó una activa gestión administrativa y operacional orientada al cumplimiento de sus obligaciones contractuales y legales.

## FACTORES DE RIESGO

---

Los principales factores de riesgo propios de la actividad que desarrolla la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. y que pudieran afectarla, son los siguientes:

### **Factores de Riesgo Financiero:**

La Administración analiza y gestiona los distintos elementos que pueden afectar los resultados de la Sociedad, bajo ese enfoque se han establecido los lineamientos de la gestión de riesgos a través de la política que tiene como objetivo identificar, evaluar y mitigar o minimizar los diversos riesgos financieros, el que incluye el riesgo de mercado, por tipo de cambio, de crédito, liquidez y otros.

La gestión del riesgo está administrada por el área financiera de la Compañía dando cumplimiento a políticas aprobadas por el Directorio y a los contratos financieros suscritos entre la Sociedad y MBIA, en virtud de la garantía brindada por este asegurador financiero.

### Riesgos del Negocio

Autopista Central S.A. opera en el mercado de las concesiones de autopistas urbanas de flujo libre, cuya operación se inició en Chile el 1 de diciembre de 2004. Su servicio es considerado de gran necesidad debido al sostenido crecimiento del parque automotriz, tanto de 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 ámbito de las obras viales. Además, el proyecto cuenta con el respaldo de su controlador, Abertis, quien ocupa una posición de liderazgo y experiencia en el área de las construcciones y concesiones en sus respectivos mercados, así como también, con el apoyo del MOP y del Gobierno, como impulsor del sistema de concesiones viales.

Los riesgos del negocio consideran principalmente los siguientes aspectos:

### Riesgo desempeño Económico

Los resultados de Autopista Central S.A. dependen significativamente de las condiciones económicas del país, los ingresos de la Sociedad provienen de los peajes que genera la operación de la autopista. Los niveles de tráfico y utilización de la misma están altamente correlacionados con la situación del entorno económico.

La inflación anual del IPC en 2016 llegó a 2,9%, descendiendo más rápido que lo inicialmente esperado.

A su vez, se estima un crecimiento del PIB de 1,5% anual para el 2016, por una expansión del cuarto trimestre menor que lo previsto. Ello, sumado a un ambiente de mayor incertidumbre y niveles de confianza que siguen pesimistas. No obstante lo anterior, la evolución del tráfico en 2016 ha sido superior al crecimiento del PIB.

### Riesgo de Crédito

Es la posibilidad que la Sociedad sufra pérdidas y disminuya el valor de sus activos como consecuencia que sus deudores o contraparte fallen en el cumplimiento oportuno o cumplan imperfectamente los términos acordados.

De acuerdo a lo anterior, los instrumentos financieros de la Sociedad que están expuestos al riesgo de crédito son:

- a) Inversiones Financieras
- b) Instrumentos Derivados
- c) Deudores Comerciales

En lo que respecta a las inversiones de los excedentes de caja, éstos se efectúan en instrumentos de bajo riesgo como a) instrumentos de renta fija emitidos por la Tesorería General de la República, el Banco Central de Chile o corporaciones AAA, b) Pactos de retrocompra emitidos por emisores señalados en "a" c) Fondos Mutuos, cuyos activos en los cuales el fondo invierte son instrumentos de renta fija emitidos por a). Todos los instrumentos financieros señalados sólo pueden ser contratados con bancos locales que tengan una clasificación como mínimo de AA+ otorgada por dos agencias de rating de reconocido prestigio o corredoras de bolsa autorizadas por MBIA (asegurador financiero de la Sociedad).

En relación a los instrumentos derivados, la Sociedad mantiene contratos Forwards con Banco Estado y un Cross Currency Swap asociado al financiamiento y contratado con el Instituto de Crédito Oficial de España (ICO), entidad pública empresarial, adscrita al Ministerio de Economía y Hacienda de España.

De acuerdo a lo anterior, la Sociedad estima no tener una exposición al riesgo de crédito relevante debido a que a la fecha de presentación de estos estados financieros los instrumentos financieros poseen una alta calidad crediticia, no presentan morosidad y por lo tanto no han sufrido deterioro.

Por otra parte y en relación a los Deudores Comerciales, la Sociedad afronta el riesgo de crédito que tiene directa relación con la capacidad individual de sus clientes de cumplir con sus compromisos contractuales, lo que se ve reflejado en las cuentas de Deudores Comerciales.

De acuerdo a recaudaciones por canales de pago, la Sociedad no tiene una exposición al riesgo de crédito concentrada por cuanto el 58% de la base de clientes cancela su cuenta a través de pagos automáticos y electrónicos, mientras que el 42% restante lo hace a través de ventanilla. Sin embargo, el riesgo de incobrabilidad está fuertemente correlacionado con la eficacia de los instrumentos que el marco jurídico ha dispuesto para garantizar el cobro del peaje en el sistema de concesiones de autopistas urbanas (Art.42 de la Ley de Concesiones y Art. 114 de la Ley de Tránsito).

La exposición bruta según estimaciones al riesgo de crédito se ha determinado a través de estudios que han desagregado a los usuarios de la vía en dos categorías, con contrato TAG e Infractor. Según estas clasificaciones y en base a la experiencia histórica, la provisión de incobrabilidad se estima como un porcentaje sobre la facturación de cada tipo de usuario. En el caso de usuarios con contrato tag, ese porcentaje asciende a 1,2% de la facturación a personas jurídicas, 3,7% de lo facturado a personas naturales y 70% de los facturado a motocicletas. En el caso de usuarios infractores, la provisión asciende a 55%, en tanto que aquellos infractores que registran historial de impagos recurrentes, la provisión es de 100% de la facturación.

En cuanto a los usuarios que transitan sin un dispositivo TAG y con un Pase Diario como medio de pago, no tienen riesgo de incobrabilidad, ya que dicho mecanismo corresponde básicamente a un sistema de prepago.

El área de Recaudación y Cobranzas es la encargada de realizar acciones de cobro sobre la cartera de clientes morosos mediante proveedores externos, las que se materializan a través de acciones como el envío de cartas remitidas al cliente, visitas a su domicilio y mensajes de texto vía celular.

Estas comunicaciones informan al usuario su deuda, la eventual inhabilitación del dispositivo TAG y los canales de pago disponibles. Una vez vencido el plazo, se inhabilita el dispositivo y el usuario se transforma en infractor de la concesionaria, con lo cual se activan las siguientes medidas:

- Cambio de tarifa de valor pórico peaje a cliente infractor.
- Infraccionamiento según el artículo 114 de la Ley de Tránsito, de carácter grave.
- Demanda judicial una vez agotadas todas las instancias de cobro prejudicial, según lo establecido por el Artículo 42 de la ley de Concesiones.

#### Riesgo de Liquidez

El riesgo de liquidez está relacionado con las necesidades de fondos para hacer frente a las obligaciones de pago.

La Sociedad administra el riesgo de liquidez mediante una adecuada gestión de los activos y pasivos, optimizando los excedentes de caja diarios y de esa manera asegurar el cumplimiento de los compromisos de deudas en el momento de su vencimiento.

En línea con lo anterior, la Sociedad mantiene cuentas exclusivas del Servicio de la Deuda en las que se fondean mensualmente la cuota correspondiente al cupón de pago más próximo de los Bonos en UF y en USD.

#### Riesgo de crédito

Por otra parte, la Sociedad cuenta con una política que identifica y limita los instrumentos financieros e instituciones en las cuales es posible invertir. De esta forma, la gestión del riesgo de liquidez se lleva a cabo invirtiendo los excedentes diarios de caja a plazos cortos (no superiores a 30 días) en instrumentos de renta fija, pactos de retroventa o fondos mutuos cuyo plazo remanente sea inferior a 3 años y además el emisor del instrumento financiero debe tener una clasificación de riesgo mínima exigida.

Un monto menor, que totaliza al cierre de estos estados financieros a diciembre de 2016 por M\$78.579 (M\$ 77.677 al 31 de diciembre de 2015) es mantenido en depósitos a plazo renovables.

En cuanto a las instituciones, sólo es posible invertir los excedentes de caja en bancos locales que tengan como mínimo una clasificación AA+ otorgada por dos agencias clasificadoras de riesgo chilenas de reconocido prestigio u otra institución financiera previa aprobación de nuestro asegurador financiero, MBIA.

#### Riesgos de mercado

- Riesgo de moneda

Con el objetivo de financiar la obra concesionada, la Sociedad emitió en Diciembre de 2003 un bono en dólares en Estados Unidos por US\$ 250.000.000, que equivale aproximadamente al 30% de los pasivos financieros totales. Con el objetivo de

minimizar la exposición a cambios adversos en dicha moneda, la Sociedad tiene contratado un Cross Currency Swap (CCS) con el Instituto de Crédito Oficial de España, con la finalidad de cubrir los flujos de caja convirtiendo de esta forma los flujos en dólares en flujos ciertos en UF.

El Cross Currency Swap contratado, clasifica como instrumento de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, todas las variaciones del tipo de cambio que afectan al Bono en USD son completamente compensados por el derivado y no generan efecto en el resultado del ejercicio.

Junto con lo anterior, la Sociedad ha establecido que la política para gestionar su riesgo de tipo de cambio de moneda extranjera frente a la moneda funcional por transacciones comerciales futuras y los activos y pasivos reconocidos, es a través contratos forwards. La Sociedad ha determinado que estos instrumentos financieros derivados sean clasificados como derivados de negociación.

Al cierre de estos estados financieros, la Sociedad mantiene contratado forwards en dólares americanos y coronas suecas con la finalidad de cubrir las exposiciones en dichas monedas originadas principalmente en los contratos de mantenimiento y operación de los sistemas electrónicos y por la adquisición de tags.

La Sociedad también enfrenta el riesgo de inflación ya que mantiene una deuda con los tenedores de un bono emitido en el mercado nacional en UF (Bono UF). Este riesgo es mitigado en cierta medida mediante las tarifas de peaje, que se reajustan anualmente según la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) más un 3,5% real, produciéndose un calce financiero (aunque con retraso de doce meses).

- Riesgo de tasa de interés

Este riesgo se refiere a la posibilidad de sufrir pérdidas ocasionadas por cambios adversos en las tasas de interés de mercado que puedan afectar el valor de los instrumentos, contratos u otras operaciones registradas en la Sociedad.

La Sociedad presenta una baja exposición al riesgo de tasa de interés, por cuanto el 100% de sus compromisos financieros, originados para financiar el proyecto (Bono USD y Bono UF) se encuentran a tasa fija. No obstante lo anterior, a contar de diciembre 2010, la Sociedad ha suscrito contratos de préstamos por cobrar con sus accionistas a tasa variable.

#### Otros riesgos

- Confiabilidad de la tecnología para el sistema de peaje

Dado que 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 Sociedad implementó un sistema de transponders y otro basado en reconocimiento óptico para registrar las transacciones en cada punto de cobro. Se establecieron 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.

La disponibilidad operacional para transacciones con TAG o transponder es de 99,99%, mientras que para el sistema de registro óptico es de 99,97%.

Para enfrentar los riesgos por aumento de fallas, debido al envejecimiento de los equipos, se llevan a cabo en forma permanente mediciones continuas del rendimiento de los equipos y detección automática de errores.

Desde el inicio de la operación en diciembre de 2004, no se han detectado inconvenientes de tipo tecnológico en el sistema de cobro, lo cual reduce el riesgo señalado.

- Estimaciones de tráfico

Las proyecciones de tráfico pueden no ajustarse a los resultados reales. El nivel de incertidumbre de dichas proyecciones aumenta por el hecho de que algunas autopistas urbanas del sistema, carecen de registros históricos de tráfico en las etapas previas a la concesión. Para minimizar estos riesgos, las proyecciones de tráfico fueron realizadas por consultores independientes con vasta experiencia internacional en el sector y de la confianza, tanto de inversores como de la banca internacional.

- Riesgo tarifario

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. Dichas Bases contemplan un mecanismo de actualización de tarifas de acuerdo a la variación experimentada por el IPC, más una reajustabilidad del 3,5% real anual. Este esquema de reajuste tarifario pretendía que las tarifas al inicio de la explotación de la concesión, fuesen más reducidas que las que hubiesen resultado caso de no existir la reajustabilidad del 3,5% real anual.

- Riesgo de reclamos y demandas

Para mitigar riesgos de reclamos y demandas a la Sociedad producto del contrato de construcción, se mantienen contratados seguros para defender, indemnizar y mantener libre a la empresa ante reclamos, demandas y en general de acciones en su contra.

- Riesgo de catástrofes y fuerza mayor

El riesgo de catástrofes y fuerza mayor está controlado mediante seguros que protegen a la infraestructura de la Sociedad ante eventos destructivos de la naturaleza, terrorismo, entre otros.

- Riesgo por infractores

Autopista Central S.A. cuenta con un moderno sistema de cobro de peaje en flujo libre, mediante el cual se permite el desplazamiento de los vehículos sin detenciones ocasionadas por barreras. En consecuencia, no existe ningún impedimento físico para el ingreso a la autopista de aquellos vehículos que no cuenten con un dispositivo TAG habilitado u otro sistema complementario de cobro de peaje, o que teniendo dicho dispositivo, el mismo se encuentre inhabilitado por morosidad de acuerdo a las condiciones contractuales. A fin de mitigar el riesgo consistente en el ingreso de vehículos en dichas condiciones, la Ley de Tránsito ha contemplado en forma específica la infracción al artículo 114 (ex 118 bis), que permite al Ministerio de Obras Públicas denunciar las infracciones correspondientes a los respectivos Juzgados de Policía Local para la posterior imposición de una multa, cuyo valor es equivalente al de una infracción grave.

## **PLANES DE INVERSION**

---

El Ministerio de Obras Públicas considera de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, con el objeto de otorgar un mayor estándar de servicio y seguridad de tránsito a los usuarios de la ruta, considerando el estado del actual Puente Maipo y su elevado flujo vehicular. En este sentido, el Convenio Ad-Referéndum N°2-3 corresponde al acuerdo suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. con fecha 4 de Diciembre de 2013, conforme con el cual se acuerdan los términos y condiciones de modificación del Contrato de Concesión de Obra Pública Fiscal denominado Sistema Norte Sur, las cuales considera: (i) estudios e ingeniería del nudo Quilicura, denominado "PID Nudo Quilicura", (ii) construcción, conservación, mantención, operación y explotación de dos nuevas estructuras, al poniente del actual Puente Maipo, y los accesos norte y sur de las mismas, obras denominadas "Nuevo Puente Maipo y sus Accesos", e (iii) instalación, habilitación técnica, conservación, mantención, operación y explotación de un nuevo pórtico.

## **ACTIVIDADES FINANCIERAS**

---

### **RESULTADOS**

---

Los ingresos de la concesionaria durante el año 2016 llegaron a M\$ 162.953.338, mientras que los costos de explotación fueron de M\$ 34.467.428

La utilidad del período, reflejada en los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2016 asciende al monto de M\$ 51.323.759.

### **POLÍTICAS DE DIVIDENDOS**

---

Al 31 de diciembre de 2016 se distribuyeron dividendos de \$258,62 pesos por acción a los accionistas Central Korbona Chile S.A y Abertis Autopistas Chile S.A. con cargo a utilidades acumuladas. Este dividendo fue pagado el día 21 de diciembre de 2016 por un total de M\$15.000.000 y su política de reparto se encuentra descrita en los estados financieros.

### **FINANCIAMIENTO A LARGO PLAZO**

---

Bono emitido en Chile por un total de UF 13.000.500 a una tasa de 5,30% anual y con vencimiento el 15 de diciembre de 2026, conforme al Contrato de Emisión de Bonos que consta en Escritura Pública de fecha 25 de Septiembre de 2003, modificado posteriormente por Escritura Pública de fecha 30 de octubre de 2003, ambas otorgadas en la Notaría de don Iván Torrealba Acevedo, suscrito entre la Sociedad, el Banco de Chile como Representante de los Futuros Tenedores de Bonos UF y el Banco BICE, como Administrador Extraordinario y Custodio, en adelante los "Bonos UF", y

Bono emitido en los Estados Unidos de América por un monto total de US\$ 250.000.000 a una tasa de 6,223% y con vencimiento al año 2026, conforme al contrato "Master Trust Indenture" de fecha 15 de diciembre de 2003 suscrito entre la Sociedad, Citibank, N.A., como el "U.S. Trustee" y el "U.S. Depositary for the U.S. Trustee", Citibank, N.A., Agencia

en Chile, como el "Chilean Depositary for the U.S. Trustee" y el "First Supplemental Indenture" de fecha 15 de diciembre de 2003, suscrito entre la Sociedad, Citibank, N.A., como "U.S. Trustee" y "U.S. Depositary for the U.S. Trustee", Citibank, N.A., Agencia en Chile, como "Chilean Depositary for the U.S. Trustee" y la Compañía de Seguros MBIA, en adelante los "Bonos US\$".

Ambos instrumentos financieros no derivados son valorizados a su costo amortizado utilizando el método de la tasa de interés efectiva. De esta forma, al cierre de estos Estados Financieros al 31 de diciembre de 2016, el Bono denominado en UF tiene un saldo de M\$282.584.360, tasa efectiva de 8,03% mientras que el Bono en US\$ tiene un saldo de M\$141.056.423, tasa efectiva de 8,91%.

#### Covenants por emisión de Bonos

La Sociedad mantiene diversos covenants en virtud de los contratos de financiamiento con MBIA Inc., dichos covenants pueden dividirse en dos tipos; operacionales y financieros. Dentro de los covenants operacionales se establecen obligaciones generales de mantener la operación mediante requerimientos de mantención, procesamiento y comunicación de información, los cuales se han cumplido periódicamente hasta la fecha. Respecto a los covenants financieros, existen covenants cumplidos a la fecha y que tienen relación con restricciones de pagos, con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones contraídas con los bonistas como primera prioridad, y covenants de medición anual relativos a servicios de la deuda que son comunicados a MBIA Inc, de acuerdo al contrato entre las partes. Para respaldar el cumplimiento de las obligaciones de deuda anteriormente mencionadas, la Sociedad ha prendado todos los activos y flujos de la concesión. Las prendas constituidas a favor de los bonistas han sido reveladas en la Nota 29.

La Sociedad posee un instrumento de cobertura del tipo Cross Currency Swap, cuyo objetivo es reducir la exposición a la variación de los flujos de efectivo futuros provocados por la variación del tipo de cambio que afecta al Bono denominado en dólares que posee la Sociedad.

En este tipo de coberturas la parte de la ganancia o pérdida del instrumento de cobertura que se haya determinado como cobertura eficaz se reconocerá directamente en el patrimonio neto, mientras que la parte ineficaz de la ganancia o pérdida del instrumento de cobertura se reconocerá en el resultado del período.

#### Antecedentes del Cross Currency Swap como instrumento de cobertura.

En Diciembre de 2003, la Sociedad emitió un Bono en Estados Unidos, por un valor nominal de US\$ 250.000.000. Este instrumento de Deuda tiene una maduración de 23 años, pagando sólo intereses en junio y diciembre desde 2004 hasta 2009 e intereses y capital desde 2010 hasta 2026. La aplicación anual de intereses es anual, de un 6,223%.

En Octubre de 2005, la Sociedad contrató este instrumento de cobertura con el Instituto de Crédito Oficial de España (ICO) con el fin de intercambiar los flujos en dólares, originados por el bono, por flujos ciertos en UF's. De esta forma, en el período de cobertura ICO se obliga a entregar el flujo en Dólares y la Sociedad se obliga a pagar por dichos dólares una cantidad fija de UF.

En consecuencia, la contratación del instrumento derivado hace que la Sociedad mantenga de manera implícita las siguientes posiciones:

- Pasivo en US\$ - Bono denominado en dólares, deuda original
- Activo en US\$ - Parte activa del Cross Currency Swap
- Pasivo en UF - Parte pasiva del Cross Currency Swap

La valoración del Cross Currency Swap es informada mensualmente por ICO, quien extrae la información de las curvas tanto en UF como en US\$ directamente de Reuters.

#### Jerarquía de valor razonable

El valor razonable de los instrumentos financieros reconocidos en el Estado de Situación Financiera Intermedio, ha sido determinado siguiendo la siguiente jerarquía, según los datos de entrada utilizados para realizar la valoración:

Nivel 1: Precios cotizados en mercados activos para instrumentos idénticos.

Nivel 2: Precios cotizados en mercados de activos o pasivos similares u otras técnicas de valoración para las cuales todos los inputs importantes se basen en datos de mercado que sean observables.

Nivel 3: Técnicas de valoración para las cuales todos los inputs relevantes no estén basados en datos de mercado que sean observables.

Al 31 de diciembre de 2016, el cálculo de valor razonable de la totalidad de los instrumentos financieros sujetos a valoración se ha determinado en base a Nivel 2 de la jerarquía presentada.

El Valor Razonable o Fair Value del instrumento de cobertura registrado al 31 de diciembre de 2016 en los estados financieros, es por un total de M\$35.895.584 contabilizando por separado tanto la parte activa como la parte pasiva.

Con fecha 12 de mayo de 2015, entre Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. y Banco de Chile se suscribió un "Acuerdo por Financiamiento" por un monto de UF 2.308.070. Estos fondos se destinarán a la construcción de las obras "Nuevo Puente de Maipo y sus Accesos" (Convenio Ad-Referéndum N°2-3) dispuestas por el Ministerio de Obras Públicas mediante decreto 380 de fecha 14 de agosto de 2014.

## **SEGUROS**

---

La dirección de la Sociedad estructuró y contrató un programa de seguros con amplias coberturas con empresas de primer nivel nacional e internacional, con la finalidad de cumplir con las Bases de Licitación, además de preservar a la empresa de las posibles consecuencias económicas en el caso de ocurrir algún tipo de siniestro.

## CONTRATOS DE LA SOCIEDAD

Los principales contratos de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. son:

CONTRATOS DE LA CONCESIONARIA	
PROVEEDOR	DESCRIPCIÓN/OBJETIVO
SACYR CHILE S.A.	Obras Vías Locales Sector San Bernardo y sus Accesos
CONSTRUCTORA TREBOL LTDA.	Obras Nuevo Puente Maipo y sus Accesos
LOUIS BERGER CHILE S.A.	Inspección Técnica de Obras Vías Locales Sector San Bernardo y sus Accesos
HERMAT PAISAJISMO LIMITADA	Servicio de Conservación y Mantenimiento del Paisajismo
SAP CHILE LIMITADA	Servicios Informáticos de Soporte, Consultoría, Capacitación y Licenciamiento de Bienes Informáticos
CONSTRUCTORA ALFREDO DA VENEZIA LTDA.	Mantenimiento Global y Barrido Mecanizado
INTEREXPORT S.A.	Sistema de Gestión de Tráfico
CONSTRUCTORA ASFALCURA S A	Intervención de Pavimentos
SERVICIOS DE CONTROL DE CREDITOS S.A.	Servicios de Cobranza
SERVICIOS INTEGRALES DE COBRANZAS	Servicios de Cobranza
QUITEL INGENIERIA LTDA.	Mantenimiento Electrico y Sistemas Electrónicos
GESTORA DE AUTOPISTAS S.A.	Asistencia a Vehículos
Q-FREE CHILE LTDA.	Suministro de Tag

## RELACIONES COMERCIALES CON EMPRESAS RELACIONADAS

Con fecha 30 de diciembre de 2016, celebra contrato entre Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. y Gestora de Autopistas S.A., sociedades pertenecientes a un mismo grupo empresarial, se celebró Contrato de Prestación de Servicios de Asistencia a Vehículos.

Con fecha 30 de diciembre de 2016, celebra contrato entre Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. y Abertis Autopistas Chile S.A., sociedades pertenecientes a un mismo grupo empresarial, se celebró un Contrato de Acuerdo de Sublicencia Know-How y un Contrato de Prestación de Servicios de Administración.

Con fecha 6 de diciembre de 2013, celebra contrato entre Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. y Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. por Prestación de Servicios de Facturación y Recaudación de Peajes, en virtud del cual, la segunda encargó a la primera, los servicios de facturación, recaudación, cobro y atención de clientes de los peajes del sistema Televía postpago que sean informados por aquella.

## MARCAS Y PATENTES

En 2013, el Instituto Nacional de Propiedad Industrial (INAPI) otorgó el registro de la marca comercial "Autopase", cuya aplicación identificará el uso del TAG para servicios distintos al cobro de peaje en Autopista Central. Dicha identificación de marca se mantuvo para el periodo 2016.

## INVESTIGACION Y DESARROLLO

La Sociedad no ha incurrido en gastos de investigación y desarrollo, conforme a lo definido en la Circular N° 981 de la Superintendencia de Valores y Seguros.

## INFORMACIÓN SOBRE HECHOS RELEVANTES

A continuación se detallan los hechos esenciales informados a la Superintendencia de Valores y Seguros del periodo 01 de enero 2016 al 31 de Diciembre de 2016:

- 1) Conforme a lo señalado en la Ley 18.045, Ley de Mercado de Valores y Norma de Carácter General N° 30 se informa la distribución de un dividendo de \$136,206897, pesos por acción, correspondiente a un total de \$7.900.000.000 a los accionistas Central Korbana Chile S.A y Abertis Autopista Chile S.A., conforme a lo acordado en junta de directorio celebrada el 16 de diciembre de 2015.
- 2) Con fecha 21 de enero de 2016 y conforme a lo establecido en el artículo 9 e inciso 2° del artículo 10 de la ley 18.045 y NCG N°30 se informa cambio de control de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.  
Abertis Infraestructuras S.A., Sociedad constituida bajo las leyes de España (en lo sucesivo Abertis), a través de Inversora de Infraestructuras S.L, sociedad participada en un 100% por Abertis, ha adquirido la totalidad de la participación que Alberta Investment Corporation (AIMCo) ostentaba en la sociedad Central Korbana S.ar.l, sociedad constituida bajo las leyes de Luxemburgo. Conforme con lo anterior, Abertis ha adquirido indirectamente una participación equivalente al 50% en Autopista Central y como resultado de ello pasa a controlar a través de sus sociedades: i) Abertis Autopistas Chile S.A. y ii) Central Korbana Chile S.A., el 100% de la propiedad de Autopista Central.
- 3) Con carta de fecha 28 de enero de 2016 y conforme a NCG N° 30 II 2.3.a) se hacer llegar copia certificada del acta de Junta Extraordinaria de Accionistas de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. celebrada con fecha 20 de enero de 2016.  
Al mismo tiempo, de acuerdo al Art. LMV y NCG N°30 II 2.3.C, informamos que ante la renuncia de los directores titulares señores Waldo Fortin Cabezas, Iván Diaz Molina y señora Tanya Covassin y sus respectivos suplentes señores Robert Mah, Ben Hawkins y Chris Powell, se ha procedido a la renovación del directorio de la Sociedad, quedando este conformado de la siguiente manera:

<b>Directores Titulares</b>	<b>Directores Suplentes</b>
Luis Miguel de Pablo Ruiz	Daniel Vilanova
Sebastian José Morales Mena	José Aljaro Navarro
Andrés Alfonso Barberis Martin	Josep Lluís Giménez Sevilla
Montserrat Tomás	Marta Casas
José Luis Viejo	Carlos García
Jordi Fernández	Gemma Magre

- 4) Como complemento de la carta emitida con fecha de 28 de enero de 2016 y conforme al Art. LMV y NCG N°30 II 2.3.C, se informa que en sesión de directorio de fecha 20 de enero de 2016 se procedió a la elección del director titular don Luis Miguel de Pablo Ruiz como presidente de la Sociedad Concesionaria Autopista Central.
  
- 5) Conforme a lo dispuesto en el artículo 63 de la Ley N° 18.046, de Sociedades Anónimas, comunicamos a usted que el Directorio de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. (en adelante también la "Sociedad"), en Sesión celebrada con fecha 15 de marzo de 2016, acordó convocar a Junta Ordinaria de Accionistas para el día 08 de abril de 2016, a las 10:00 horas, a celebrarse en calle San José N°1145, comuna de San Bernardo, Santiago, a objeto de someter las siguientes materias a la consideración de los señores accionistas:
  1. Aprobación de la Memoria, Balances y demás Estados Financieros auditados correspondientes al ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2015 y del informe de los auditores externos de la Compañía.
  2. Distribución de utilidades del ejercicio, reparto de dividendos y aprobación de la Política de Dividendos.
  3. Elección del directorio definitivo de la Sociedad.
  4. Nombramiento de auditores externos para el ejercicio 2016.
  5. Cuenta de las operaciones relacionadas a que se refiere el artículo 44 de la ley N° 18.046.
  6. Fijar medio de publicidad para próxima citación a Junta de Accionistas.
  7. Adoptar todos los demás acuerdos pertinentes y que sean de competencia de la Junta Ordinaria de Accionistas.

Asimismo informamos a Usted que atendido lo dispuesto en la NCG N°283, con esta misma fecha copia de memoria digitalizada correspondiente al ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2015.

- 6) Con carta de fecha 14 de abril de 2016 y conforme a NCG N° 30 II 2.3.a) se hacer llegar copia certificada del acta de Junta Extraordinaria de Accionistas de Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. celebrada con fecha 8 de abril de 2016.

El objeto de la junta es someter a acuerdo las siguientes materias:

1. Aprobación de la Memoria, Balances y demás Estados Financieros auditados correspondientes al ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 2015 y del informe de los auditores externos de la Compañía.
2. Distribución de utilidades del ejercicio, reparto de dividendos y aprobación de la Política de Dividendos. Analizada la materia y encontrándose cumplidos los requerimientos contemplados en los contratos financieros para el reparto de dividendos, loas accionistas acuerdan la siguiente política de dividendos:
  - Atendido que mediante sesión de directorio de fecha 16 de diciembre de 2015, el directorio acordó la distribución de un dividendo provisorio de CLP 7.900 millones, se acuerda aprobar dichos dividendos con cargo a las utilidades acumuladas.
  - Durante el año 2016, la sociedad eventualmente suscribiría con el Ministerio de Obras Publicas el Convenio Ad-Referendum N°5, por lo que podría necesitar financiar parte de los avances de construcción que se tuvieran que ejecutar los próximos meses. Por ello, el eventual reparto de dividendos en 2016 se procura sea el mayor

posible, pero limitado por lo anterior las utilidades del ejercicio 2016 y a las utilidades acumuladas hasta completar el FUT.

- Se deberán así mismo considerar en el reparto de dividendos las restricciones establecidas en los contratos de financiamiento para efectuar pagos restringidos.

### 3. Elección del directorio definitivo de la Sociedad.

<b>Directores Titulares</b>	<b>Directores Suplentes</b>
Luis Miguel de Pablo Ruiz	Daniel Vilanova
Sebastian José Morales Mena	José Aljaro Navarro
Andrés Alfonso Barberis Martin	Josep Lluís Giménez Sevilla
Montserrat Tomás	Marta Casas
José Luis Viejo	Carlos García
Jordi Fernández	Gemma Magre

### 4. Nombramiento de auditores externos para el ejercicio 2016.

Por unanimidad se acuerda designar como empresa auditora de la sociedad para el ejercicio 2016 a la firma auditores externa Deloitte.

5. Cuenta de las operaciones relacionadas a que se refiere el artículo 44 de la ley N° 18.046. De conformidad a lo dispuesto por el artículo 44 de la Ley N°18.046, la junta tomo conocimiento de la operaciones relacionadas efectuadas por la Sociedad a la fecha y las aprobó son observaciones, las cuales fueron efectuadas en términos de mercado.
6. Fijar medio de publicidad para próxima citación a Junta de Accionistas. La junta deberá acordar cual va ser el periódico en el que publicaran avisos de citación a Junta de Accionistas cuando corresponda.
7. Adoptar todos los demás acuerdos pertinentes y que sean de competencia de la Junta Ordinaria de Accionistas.

El presidente informo a la junta que durante el año 2015 no hubo oposiciones a acuerdos de Directorio de la Sociedad.

- 7) Con carta de fecha 4 de mayo de 2016 y conforme a NCG N° 30 y conforme a lo dispuesto en el artículo 68 de la ley 18.045 se informan los siguientes cambios en la administración:
  - A contar del 1 de mayo de 2016 Christian Carvacho ha dejado de cumplir funciones en el cargo de Gerente de Infraestructura, por su parte Elena Hurtado se desempeñara como Gerente de Operación.
  - A contar del 1 de mayo de 2016 Victor Montenegro asume el cargo de Director de Operación Comercial.
  - A contar del 1 de julio de 2016 Carolina Morales deja el cargo de Gerente Legal.
- 8) Con carta de fecha 11 de octubre de 2016 y conforme con lo establecido en el artículo 9 e inciso 2° del artículo 10 de la Ley 18.045 y Norma de Carácter General N° 30, del 10 de noviembre de 1989, se informa lo siguiente:

Abertis Infraestructuras S.A., sociedad constituida bajo las leyes de España, ha alcanzado un acuerdo con una subsidiaria del Fondo Soberano de Abu Dhabi ("ADIA"), por medio del cual dicha entidad ingresará en el capital accionario de la sociedad controladora de Autopista Central S.A., Inversora de Infraestructuras S.L., con un 20% de los derechos económicos de forma indirecta. El cierre de la transacción se encuentra sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones suspensivas.

- 9) Con carta de fecha 26 de octubre de 2016 y conforme con lo establecido en el artículo 9 e inciso 2° del artículo 10 de la Ley 18.045 y Norma de Carácter General N° 30, del 10 de noviembre de 1989, se informa lo siguiente:

Continuando con lo señalado con fecha 11 de octubre de 2016, informamos que con fecha de hoy, una subsidiaria del Fondo Soberano de Abu Dhabi ("ADIA") ha ingresado en el capital accionario de Inversora de Infraestructuras, S.L., sociedad filial de Abertis Infraestructuras, S.A. sociedad constituida bajo las leyes de España, sociedad controladora de Sociedad Concesionaria Autopista de Los Andes S.A., con un 20% de los derechos económicos de forma indirecta.

- 10) Con carta de fecha 30 de diciembre de 2016, dando cumplimiento a lo prescrito en el artículo 9° y en el inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045, en relación con la Norma de Carácter General N° 30 de vuestra Superintendencia, se informa lo siguiente:

1. Mediante instrumento privado otorgado con fecha 30 de diciembre de 2016, entre Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. y Gestora de Autopistas S.A., sociedades pertenecientes a un mismo grupo empresarial, se celebró Contrato de Prestación de Servicios de Asistencia a Vehículos.
2. Mediante instrumentos privados otorgados con fecha 30 de diciembre de 2016, entre Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. y Abertis Autopistas Chile S.A., sociedades pertenecientes a un mismo grupo empresarial, se celebró un Contrato de Acuerdo de Sublicencia Know-How y un Contrato de Prestación de Servicios de Administración

Dado que los contratos revestían carácter de acto celebrado con parte relacionada, su suscripción fue sometida a la aprobación del directorio de la Concesionaria, la cual fue concedida en sesión de directorio de fecha 29 de noviembre de 2016.

## RESPONSABILIDAD SOCIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE

A continuación se presenta la descomposición del Directorio y Gerencia General según lo informado en la norma de carácter general N° 386.

### a) Diversidad del Directorio

Fecha Nombramiento Directorio 10-08-2016  
Duración

TITULAR	SUPLENTE	GENERO		NACIONALIDAD	RANGO EDAD	ANTIGÜEDAD AÑOS	
		Titular/Suplente	Titular/Suplente			Titular/Suplente	Titular/Suplente
Luis Miguel de Pablo Ruiz	Sebastian Morales Mena	M	M	CHI / CHI	61-71/41-51	3 a 6	3 a 6
Jose Aljaro Navarro	Andrés Barberis Martin	M	M	ESP / CHI	41-51/41-51	3 a 6	3 a 6
Daniel Vilanova Abad	Marta Casas Caba	M	F	ESP / ESP	31-41/ 41-51	3 a 6	-3
Leonardo López Campos	Jose Luis Viejo Belón	M	M	CHI / ESP	31-41/ 41-51	-3	-3
Danilo Concha Vergara	Montserrat Tomás Gil	M	F	CHI / ESP	31-41/ 41-51	3 a 6	-3
Christian Arbulú Caballero	Gemma Magre Ros	M	F	CHI / ESP	41-51/41-51	-3	-3
Presidente	Luis Miguel de Pablo Ruiz	M		CHI	61-71		
Vicepresidente	Daniel Vilanova Abad	M		ESP	31-41		

### b) Diversidad Gerencia General

Christian Barrientos	M	CHI	41-51	6 a 9
----------------------	---	-----	-------	-------