



Humphreys

CLASIFICADORA DE RIESGO

Reseña Anual

Analista

Gonzalo Neculmán

Tel. 56 – 2 – 433 52 14

ratings@humphreys.cl

Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A.

Junio 2010

Isidora Goyenechea 3621 – Piso16°
Las Condes, Santiago – Chile
Fono 433 52 00 – Fax 433 52 01
www.humphreys.cl

Categoría de Riesgo y Contacto

Tipo de Instrumento	Categoría
Línea de Bonos	A
Tendencia	Estable
EEFF base	31 de marzo 2010

Características Bonos Colocados en Chile

Identificación	Serie	Valor Nominal Inicial (UF)	Tasa Interés Anual (%)	Período Capitalización	Valor Par (UF)	Fecha Vencimiento
1ª emisión	A1-A2	5.800.500	4,85	Semestral	5.800.500	15-06-2025
2ª emisión	B1-B2	6.000.500	3,20	Semestral	6.595.179	15-12-2030

Inscripción de la Línea de Bonos en el Registro de Valores N° 382 con fecha 22 de septiembre de 2004.

Estado de Resultados Individual

Cifras en Miles de \$ de Dic -09	2005	2006	2007	2008	2009
Ingreso Operacional	39.159.485	42.972.892	44.615.358	48.145.365	53.933.565
Costo Explotación	-17.592.199	-19.024.655	-20.020.175	-22.456.091	-23.354.799
Gasto Admin. y Venta	-1.926.096	-1.939.275	-1.535.753	-1.723.775	-1.882.056
Resultado Operacional	19.641.190	22.008.963	23.059.430	23.965.498	28.696.710
Ebitda	25.399.925	28.478.035	28.936.284	30.284.050	35.327.052
Utilidad Neta	35.359.504	13.034.516	13.680.271	13.537.222	19.417.161

Balance General Individual

Cifras en Miles de \$ de Dic -09	2005	2006	2007	2008	2009
Activo Circulante	66.431.890	139.517.143	65.739.322	63.291.938	54.352.152
Activo Fijo	427.967.819	461.578.701	477.177.328	484.477.465	493.368.759
Otros Activos	120.588.223	146.361.166	159.350.489	174.504.711	192.647.530
Total Activos	614.987.932	747.457.010	702.267.139	722.274.114	740.368.441
Pasivo Circulante	11.206.498	12.591.326	6.757.561	12.748.626	12.718.529
Pasivo Largo Plazo	440.240.300	558.327.650	560.795.066	561.258.143	560.017.716
Patrimonio	163.541.134	176.538.033	134.714.511	148.267.344	167.632.196
Total Pasivos	614.987.932	747.457.010	702.267.139	722.274.114	740.368.441

Balance General Individual		
Cifras en Miles de \$	Mar-09	Mar-10
de Mar-10		
Activos Corrientes	48.137.954	43.516.629
Activos No Corrientes	856.543.138	882.460.074
Total de Activos	904.681.092	925.976.703
Total de Pasivo	904.681.092	925.976.703
Pasivos Corrientes	19.173.476	24.345.155
Pasivos No Corrientes	776.872.726	788.365.080
Patrimonio Neto Total	127.808.366	137.611.623
Total de Patrimonio Neto y Pasivos	904.681.092	925.976.703

Estado de Resultados Individual		
Cifras en Miles de \$	Mar-09	Mar-10
de Mar-10		
Total Ingresos Por Actividades Ordinarias	13.172.976	18.811.061
Gastos por beneficios a los empleados	-316.533	-387.732
Otros gastos, por naturaleza	-11.534.648	-16.426.653
Ingresos financieros	17.894.727	18.991.862
Costos financieros	-11.626.486	-11.674.540
Ganancia (pérdida)	5.218.650	8.144.271

Opinión

Fundamento de la Clasificación

Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A. tiene a su cargo la concesión vial denominada “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Santiago Talca y Acceso Sur a Santiago” (**Autopista del Maipo**), la que tiene una longitud de aproximadamente 237 kilómetros, que comprenden 190 Km. de la Ruta 5 Sur, el acceso Sur a Santiago y el By - Pass Rancagua.

La clasificación de los títulos de deuda emitidos por **Autopista del Maipo** se sustenta en las características propias de la concesión y en las características de la estructura financiera de los bonos. Si bien los títulos de deuda cuentan con la garantía irrevocable de MBIA Insurance Corporation, la misma no ha sido considerada en atención a la deteriorada capacidad de pago del garante (clasificada en *Categoría B3* en Escala Global).

La clasificación de los títulos de deuda de la sociedad en “Categoría A” se fundamenta principalmente en la existencia de mecanismos legales que acotan una eventual caída en los flujos de caja del emisor. En este contexto, se destacan los Ingresos Mínimos Garantizados por el MOP (IMG) y el Mecanismo de Distribución de

Ingresos (MDI), medidas ambas que mitigan el riesgo de tráfico de la concesión. Asimismo, se reconoce el hecho que el consumidor local se ha habituado al pago de peaje.

El mecanismo de distribución de ingresos permite subir tarifas para enfrentar períodos de menores flujos. La concesionaria tiene la opción de incrementarlas hasta un máximo de 5% anual (acumulables durante el período de la concesión) en caso de que los tráficos no hayan crecido en el mismo porcentaje anterior. El total de incremento de tarifas no puede superar el 25% durante el plazo original de la concesión. Si la extensión de la concesión supera los 100 meses, existe la opción de incrementarla en un 25% adicional.

En forma complementaria, la clasificación considera los términos de la estructura de financiamiento, la que condiciona los retiros de los socios al cumplimiento de ciertos indicadores que favorecen la liquidez de la sociedad.

En opinión de la clasificadora, los daños ocurridos en la traza y en el tráfico de la autopista producto del terremoto del 27 de febrero del año en curso se encuentran debidamente cubiertos por los seguros contratados por la sociedad concesionaria. Además, a la fecha la autopista se encuentra 100% operativa en sus plazas de peaje. En relación a lo anterior, se estima un bajo impacto financiero producto de evento descrito.

La tendencia de la clasificación se estima como *“Estable”*, ya que existe una alta probabilidad que no presente variaciones a futuro, producto que no se estiman cambios relevantes en la estructura de la concesión, ni en los riesgos y fortalezas estructurales de la sociedad.

Definición de Categorías de Riesgo

Categoría A

Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con una buena capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es susceptible de deteriorarse levemente ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía.

Hechos Recientes

De acuerdo con la última información disponible, durante los tres primeros meses de 2010 la empresa generó ingresos por actividades ordinarias que ascendieron a \$ 18.811 millones, lo que representa un incremento real de 42,8% respecto al mismo trimestre del año anterior. En el mismo período, los otros gastos por naturaleza alcanzaron un monto de \$ 16.426 millones, lo que significó un aumento de 42,4% respecto a aquellos meses del 2009. A marzo de 2010, los gastos por beneficios a los empleados sumaron \$ 387 millones, lo que representó un aumento real de 22,5% respecto de igual período de 2009.

La ganancia ascendió a \$ 8.144 millones, implicando un aumento real de 56,1% (a marzo de 2009 esta cifra ascendió a \$ 5.218 millones).

El 1° de abril de 2010 la concesionaria inauguró la obra de Acceso Sur Santiago la cual había entrando parcialmente en operación desde abril de 2008, el evento significó un aumento del 204% en el flujo de tráfico que pasa por dicho tramo, entre las dos fechas antes mencionadas

El terremoto ocurrido el 27 de febrero del año en curso afectó la traza de la autopista en forma parcial. A la fecha de emisión del presente informe la concesionaria está operando en prácticamente todas sus plazas de peaje, restando solo que entre en operación el peaje lateral de Champa. Los daños ocurridos, según información de la sociedad concesionaria, ascenderían a cerca de US\$ 50 millones, lo cuales se encuentran debidamente cubiertos por seguros para la infraestructura y seguros por la paralización del servicio (lucro cesante). A la fecha de publicación de este informe ya se han adelantado negociaciones con la aseguradora y el MOP, que contemplarían un anticipo durante este año, sobre los costos totales de los daños ocurridos..

En diciembre de 2009 se firmó una promesa de venta entre (Cintra Infraestructuras S.A.U.) y la empresa Interconexión Eléctrica S.A. E.S.P. (ISA) para la venta del 60% de la participación en la propiedad de Cintra Infraestructuras S.A.U. en Cintra Chile. Adicionalmente el comprador tiene una opción de compra y Cintra Infraestructuras S.A.U. una de venta por el 40% restante, a los dos años siguientes de hecha efectiva la venta.

Antecedentes Generales

Características de la concesión

La concesión vial, denominada “Concesión Internacional Ruta Tramo Santiago Talca y Acceso Sur a Santiago” (Autopista del Maipo), tiene una longitud aproximada de 237 kilómetros que comprenden 190 Km. de la Ruta 5 Sur, el acceso Sur a Santiago y el By - Pass Rancagua.

Actualmente no existe una ruta alternativa (que sustituya) para Autopista del Maipo, situándose con una zona de influencia en torno al 50% de la población nacional.

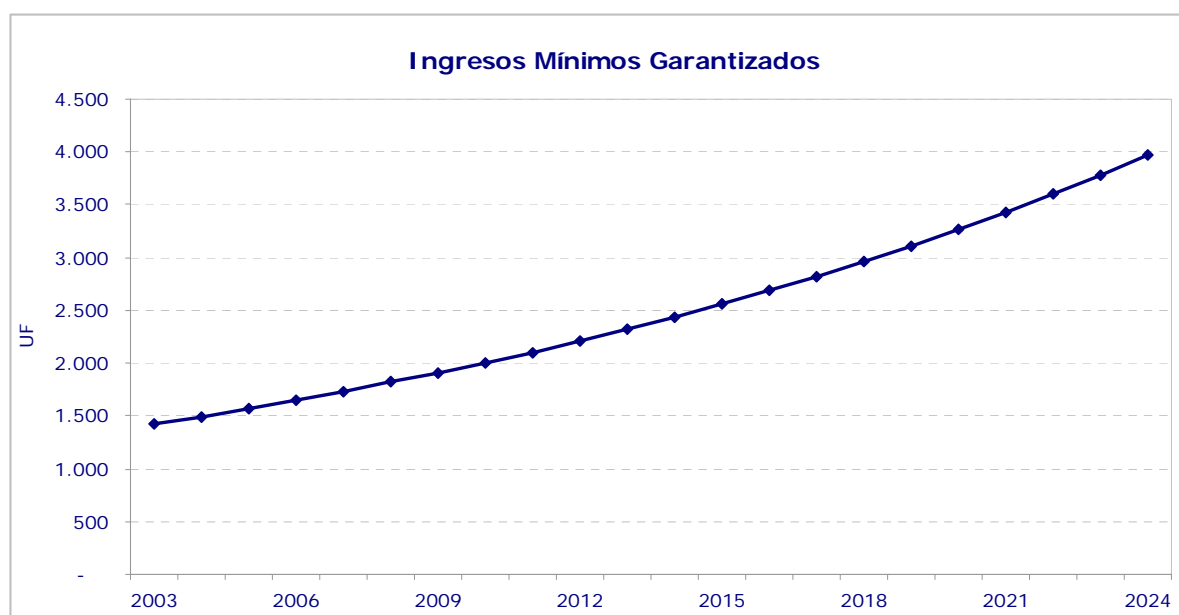
El plazo de la concesión era inicialmente por un período de 300 meses (25 años) contado desde el 12 de septiembre de 1999. Sin embargo, debido a la firma del convenio complementario N° 4, la concesión pasó a tener un plazo de término variable de manera que la concesión termina cuando el valor presente de los ingresos, netos de costos en la extensión del plazo, descontados al 9,5% real alcancen el Ingreso Total Garantizado de UF 30,4 millones.

Además, la concesión cuenta con un sistema de cobro de peajes adoptado por derecho de paso, compuesto por tres plazas de peajes troncales y 38 plazas de peajes laterales.

Las tarifas se reajustan anualmente el 1° de enero de cada año según la variación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC). En virtud del Convenio Complementario N° 4 (MDI) también se pueden realizar alzas de tarifas anuales de hasta 5%, en caso de escenarios de bajo crecimiento de tráfico, con un tope de 25% hasta el plazo original de concesión más 100 meses, según el mecanismo establecido en dicho convenio. Si el período de extensión de la concesión supera los 100 meses, existe la opción de incrementar un 25% adicional. La concesionaria podrá realizar alzas de tarifas por premio de seguridad vial de hasta 5% en virtud de la disminución anual de accidentes y fallecidos. No obstante, es importante tener en cuenta que este es un incremento real, ya que no se contabiliza dentro del Ingreso Total Garantizado.

Ingresos mínimos garantizados

El mecanismo de ingresos mínimos garantizados consiste en que el Estado de Chile garantiza un monto mínimo de ingresos por peajes –medidos en base anual– a la concesionaria para todo el período de la concesión (hasta 2024). El monto a pagar es la diferencia que se produce entre los ingresos reales de la concesionaria y el ingreso mínimo establecido en las bases de la licitación.



A la fecha, dado el nivel de tráfico que ha presentado la autopista, no se han producido los eventos que generan la aplicación del mecanismo de ingresos mínimos garantizados.

Mecanismo de distribución de ingresos

Este mecanismo transforma el período de la concesión desde un plazo fijo a uno variable en función de un monto de Ingresos Totales Garantizados (ITG) equivalente, en valor presente descontado al 9,5% real, a UF 30,4 millones. Esto implica que el plazo de la concesión termina cuando se alcanza el monto garantizado. La

existencia de este mecanismo mitiga el riesgo de tráfico de la concesión, ya que asegura un monto total de ingresos mediante la extensión del plazo original (el plazo de la concesión originalmente pactado era hasta septiembre de 2024).

Además, este mecanismo permite subir tarifas para enfrentar periodos de menores flujos. La concesionaria tiene la opción de incrementarlas hasta un máximo de 5% anual (acumulables durante el período de la concesión) en caso de que los tráficos no hayan crecido en el mismo porcentaje anterior. El total de incremento de tarifas no puede superar el 25% durante el plazo original de la concesión. Si la extensión de la concesión supera los 100 meses, existe la opción de incrementarla en un 25% adicional.

Convenios complementarios

[Convenio Complementario N° 1](#)

Con fecha 22 de julio de 1999, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, donde se anticipan las fechas y plazos de inicio del sector San Fernando – Talca.

[Convenio Complementario N° 2](#)

Con fecha 6 de octubre de 2000 la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, que estableció nuevos proyectos y fechas de cumplimiento de las obras correspondientes al acceso sur a Santiago y el By Pass Rancagua.

El 18 de diciembre de 2000 se modificó el contrato de concesión estableciéndose un mecanismo de cobertura cambiaria a favor de la concesionaria para el pago de su deuda en dólares a cambio de obras adicionales.

El 19 de mayo de 2005, la concesionaria puso término al mecanismo de cobertura cambiaria con el MOP y realizó la contratación de una cobertura cambiaria que elimina todo el riesgo para la deuda en moneda extranjera durante su vigencia.

[Convenio Complementario N° 3](#)

Con fecha 29 de junio de 2001 la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, en el cual se establece la anticipación de la habilitación parcial de las obras del sector Tramo San Fernando – Talca.

[Convenio Complementario N° 4 \(MDI\)](#)

Con fecha 8 de noviembre de 2003 la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, el que asegura un total de entradas a lo largo de la vida de la concesión convirtiendo su régimen de fijo a variable hasta alcanzar ingresos garantizados en UF 30,4 millones (a valor presente), a cambio de que la sociedad concesionaria realice inversiones por un monto máximo de UF 2.443.471.

Convenio Complementario N° 5

Con fecha 2 de septiembre de 2004 se realizó este convenio complementario que regula la forma de pago a la concesionaria por la indemnización dictaminada por la comisión arbitral por el retraso en la apertura de peajes.

El fallo consideró:

- 1.- Contabilizar en la cuenta MDI (Mecanismo de Distribución de Ingresos) la suma de UF 76.402,44 por el retraso en la apertura de peajes laterales.
- 2.- Contabilizar en la cuenta MDI el importe de UF 2.384,23 por el retraso en la puesta en servicio en el cobro de tarifa de la Plaza de peajes del Acceso Sur Rancagua.
- 3.- Pago de parte del MOP a la Concesionaria la suma de UF 1.000,70.

Convenio Complementario N° 6

Con fecha 14 de junio de 2006 se suscribe este convenio que regula el pago por indemnización del MOP a la sociedad concesionaria en relación con los mayores costos de construcción por UF 1,6 millones y los intereses respectivos.

Adicionalmente y mediante distintas resoluciones, se establecieron órdenes ejecutorias para distintas obras y extensiones en los plazos de construcción.

Convenio Complementario N° 7

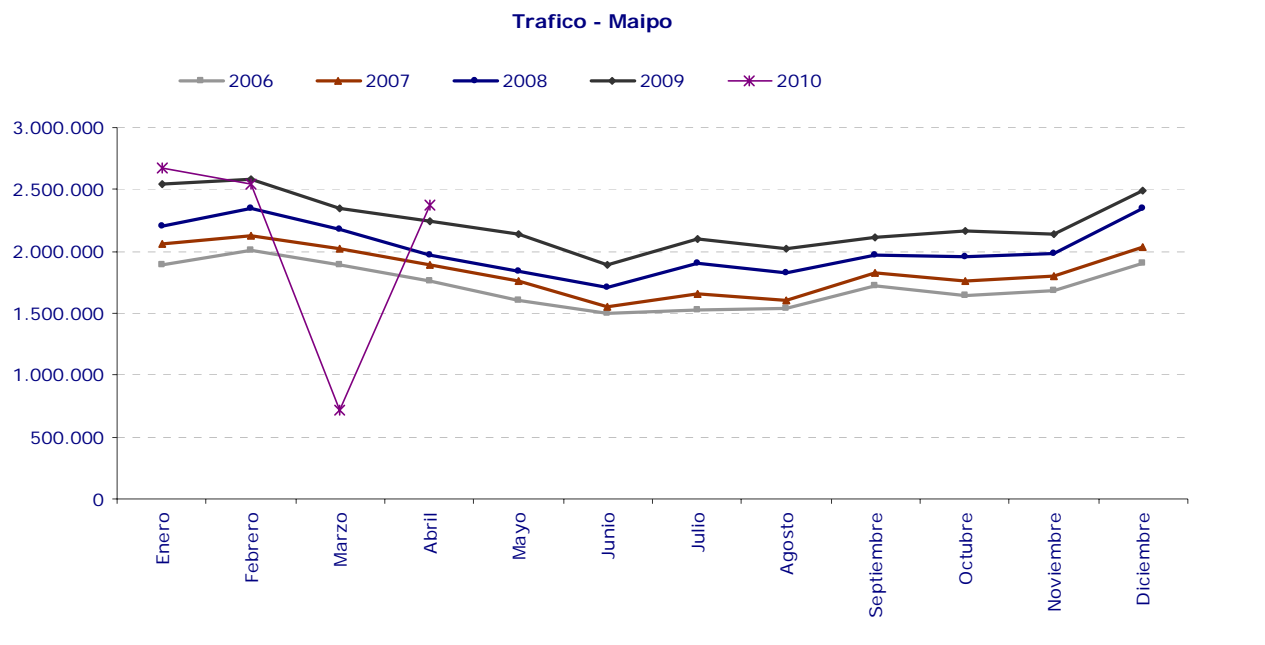
Con fecha primero de abril de 2008 se suscribió este convenio complementario, en donde la sociedad concesionaria se comprometió a la ejecución, realización y mantención de obras por UF 1,439 millones los que están siendo compensados por el MOP. Adicionalmente, se establecieron condiciones para la autorización del cobro de tarifas en la Plaza de Peajes Troncal del Acceso Sur a Santiago, a partir del 8 de abril de 2008.

Características del flujo vehicular¹

Inicialmente se estimó que los vehículos livianos representarían en torno al 75% del total del flujo vehicular, porcentaje que se incrementaría levemente a lo largo del tiempo, alcanzando aproximadamente el 80% al final de la concesión. Por su parte, respecto de los buses / camiones de dos ejes y vehículos pesados, la expectativa era que representarían cerca del 13% y 12%, respectivamente.

¹ Según las proyecciones de *Humphreys* de acuerdo a un caso base.

A continuación se presenta gráficamente el comportamiento real del tráfico agregado, entre los años 2006 y 2008:



Adicionalmente, se observa que después del terremoto si bien el flujo de vehículos livianos desaceleró su crecimiento respecto a meses anteriores, las obras de reconstrucción realizadas en la zona han impulsado aumentos importantes en el tráfico pesado (incluye buses y camiones). Es así como no sólo lo anterior no sólo ha mitigado el efecto negativo del descenso de flujo vehicular liviano, sino que a su vez ha significado incrementos totales en el tráfico observado entre abril de 2009 y 2010 de 19,03%.

Patrocinadores

Cintra Chile Ltda.

Cintra Chile, principal accionista de Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A., es filial de (Cintra Infraestructuras S.A.U.), sociedad a través de la cual Ferrovial (con 68% de la propiedad) canaliza su inversión en el mercado de las autopistas de peaje.

Grupo Ferrovial cuenta con una trayectoria cercana a 40 años, que la han convertido en uno de los principales promotores privados de infraestructura de transporte en el mundo (43 países) a través de su filial Cintra. Registró ventas netas anuales durante 2008 de, aproximadamente 750 millones de euros en mercados de autopistas de peaje (España, Portugal, Irlanda, Italia, Grecia, Chile, Canadá y Estados Unidos), provenientes de la gestión de aeropuertos (Australia, Reino Unido, Italia, Estados Unidos, Hungría y Chile) y la promoción y explotación de estacionamientos (principalmente en España).

Por su parte, Cintra Chile es la mayor operadora de concesiones de autopistas en Chile, con una amplia y probada experiencia en el rubro. Actualmente opera cinco concesiones en el sur de Chile, que en total suman 905 km. con una inversión cercana a US\$ 1.674 millones.

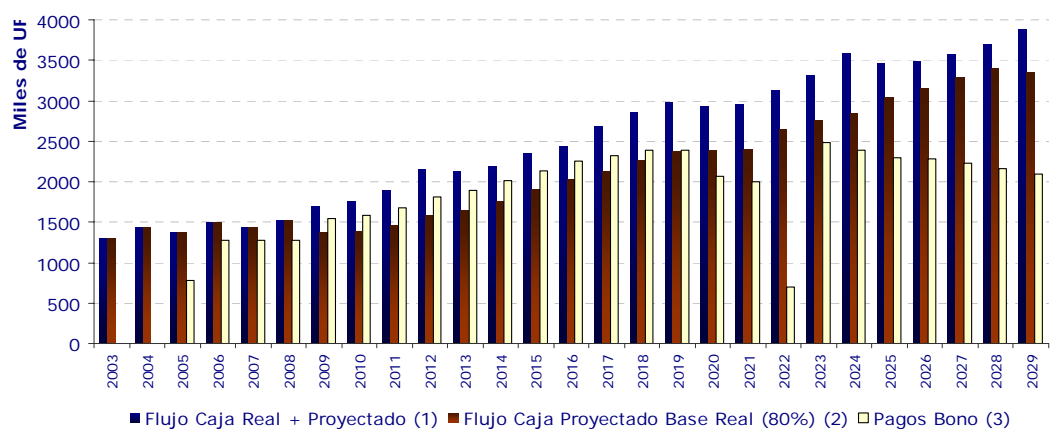
A diciembre de 2009 se firmó una promesa de venta entre Cintra Infraestructuras S.A.U. y la empresa Interconexión Eléctrica S.A. E.S.P (ISA), para la venta del 60% de la propiedad de Cintra Chile, adicionalmente el comprador tiene una opción de compra y Cintra Infraestructuras S.A.U. tiene una opción de venta por el 40% restante a los 2 años siguientes se ser efectiva la venta inicial.

Análisis Financiero

Proyecciones de Ebitda y pago de bonos

De acuerdo a las estimaciones efectuadas por **Humphreys**, se observa que el EBITDA proyectado alcanza para cubrir los pagos de la deuda de la sociedad concesionaria en los periodos siguientes. Sin embargo, se observa una estrechez, al sensibilizar en 20% el EBITDA (esta es una de las sensibilizaciones efectuadas por la clasificadora). Desde 2019 se observa una mayor holgura, de acuerdo a las proyecciones.

Flujos de Caja Vrs Pago de Deuda



(1) Ebitda proyectado por **Humphreys** usando como base la información histórica a diciembre de 2009.

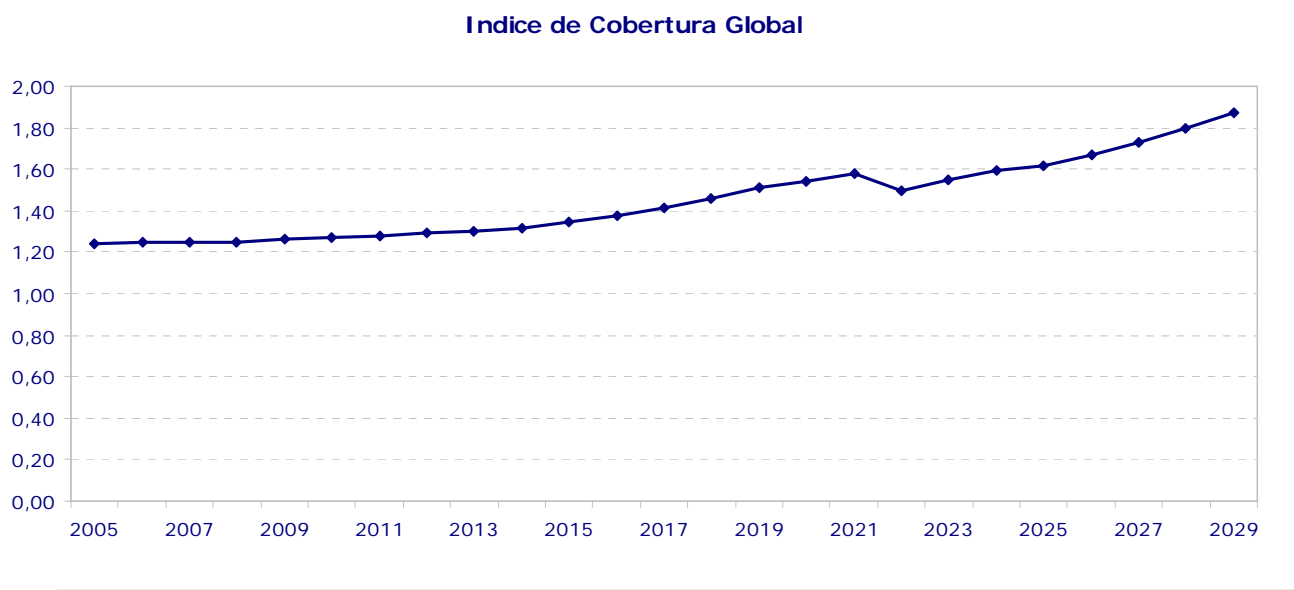
(2) Ebitda proyectado por **Humphreys** castigado en un 20%.

(3) Pago de los bonos.

Índice de cobertura global

El indicador de cobertura global se calcula con el valor presente del EBITDA, real y proyectado en el periodo, descontado a la tasa del bono, sobre el saldo insoluto de la deuda con el público que mantiene la sociedad concesionaria. Así, se presume que si el indicador muestra una relación mayor a uno, los flujos de caja de la concesión, sin considerar pago a los accionistas, son suficientes en relación con el monto de la deuda.

En el caso de **Autopista del Maipo**, el indicador se mantiene sobre uno durante todo el periodo analizado, y con una tendencia al alza, producto de la disminución del saldo insoluto de la deuda con el transcurso de los años. La evolución y proyección del indicador de cobertura global² se muestra a continuación:

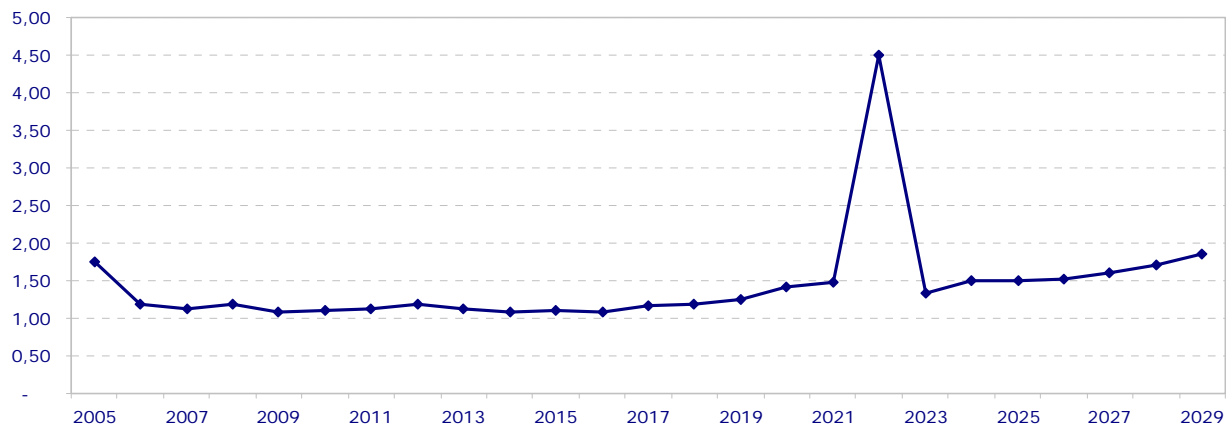


Por su parte, la razón de cobertura de servicio de la deuda³ (RCSD) muestra cuán holgada se encuentra la sociedad en cada periodo para el pago de la deuda con el EBITDA generado. La evolución y proyección de este indicador se muestra en el gráfico que sigue:

² Para los años 2006, 2007, 2008 y 2010 se usan los datos reales para el cálculo del indicador; desde 2009 en adelante se proyecta sobre la base de supuestos utilizados por **Humphreys**.

³ Un indicador sobre uno muestra que en el periodo se genera suficiente EBITDA para servir la deuda.

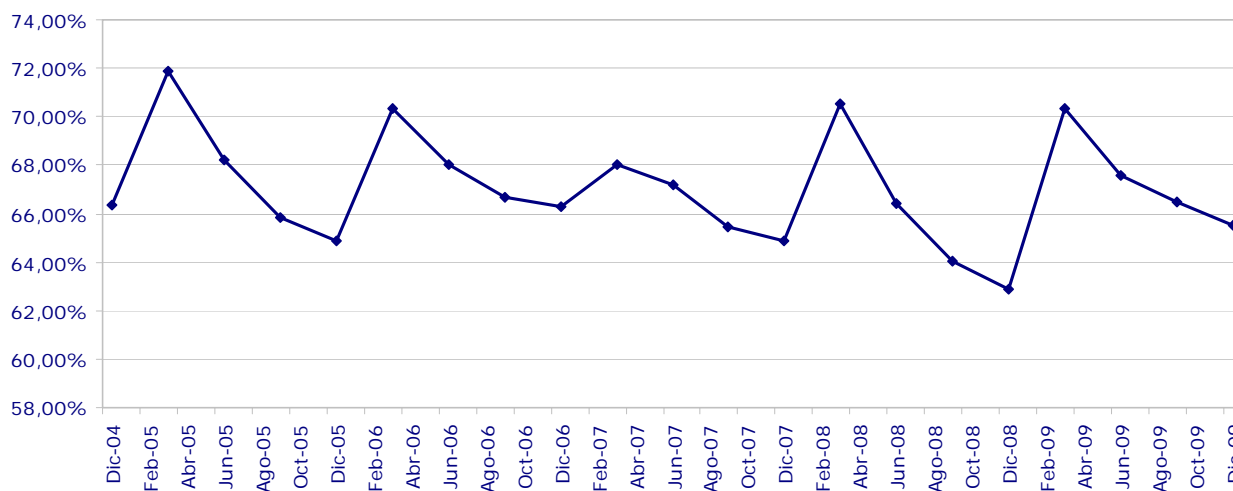
Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda



EBITDA

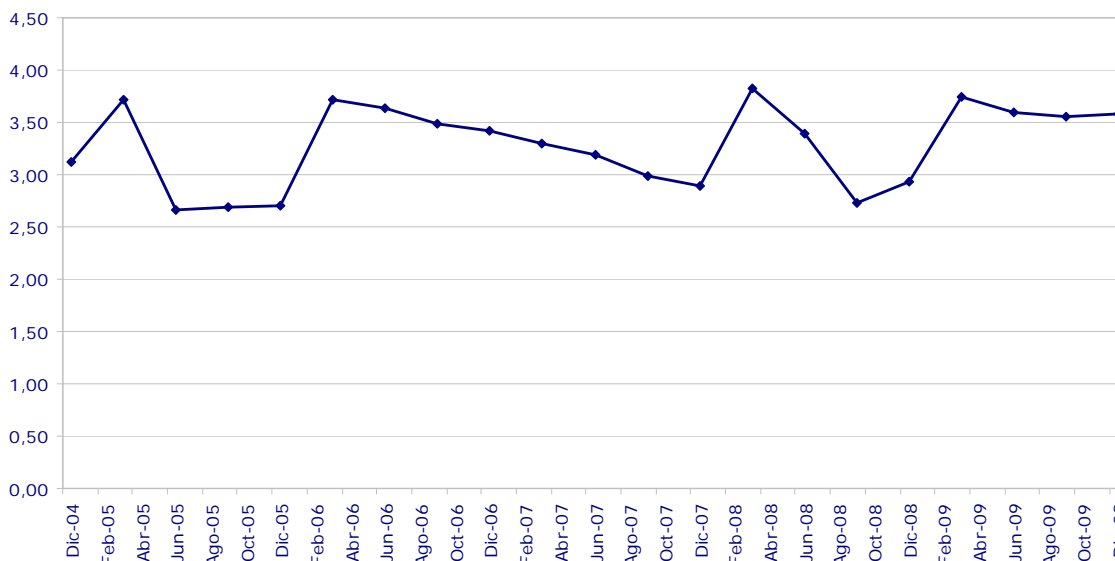
El EBITDA muestra una evolución positiva a lo largo del tiempo. Aun así, se observa que desde diciembre de 2004 a la fecha su nivel, como porcentaje de los ingresos, ha mostrado un comportamiento variable, con una marcada subida durante marzo de cada periodo, provocado principalmente por el uso de esta carretera por periodo de vacaciones.

EBITDA / Ingresos



En relación a los gastos financieros, el EBITDA muestra también una relación variable pero con una tendencia en torno a un indicador 3,3 veces.

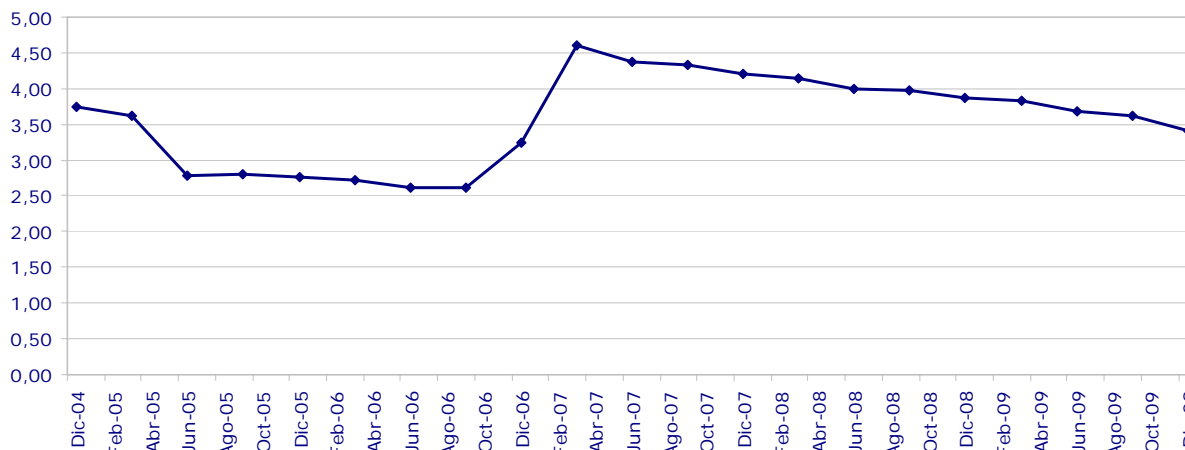
EBITDA / Gastos Financieros



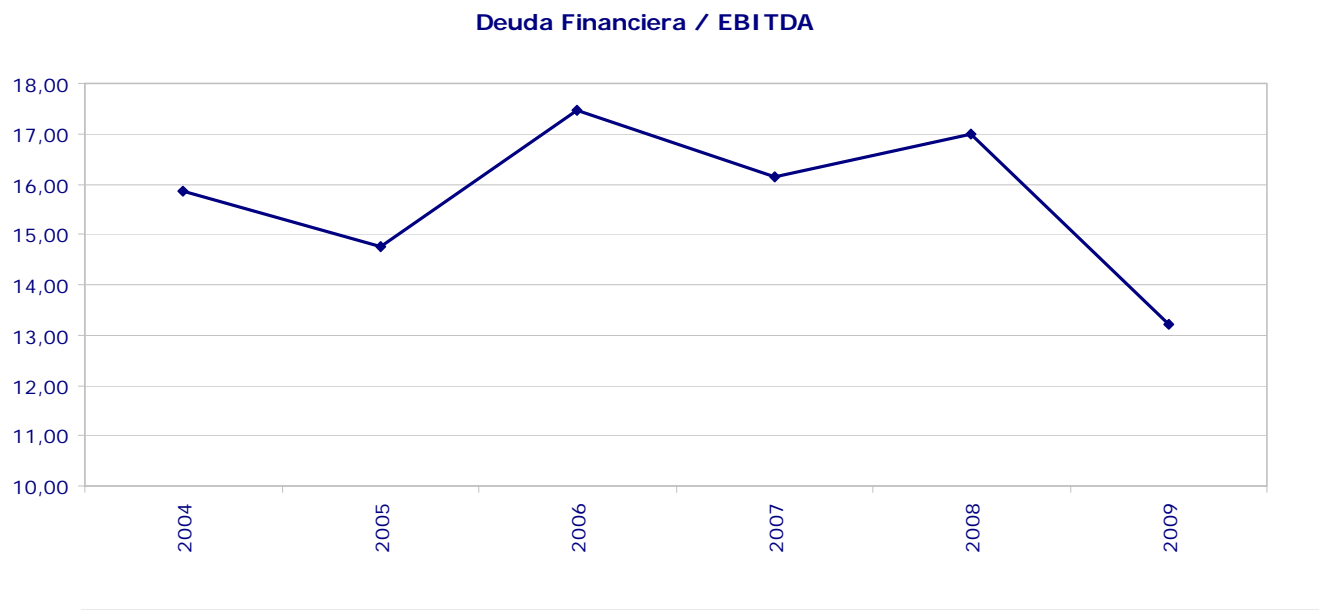
Endeudamiento

El endeudamiento, medido como pasivo exigible sobre patrimonio, indica un alza en diciembre de 2006 y marzo de 2007 producto de un incremento en los pasivos propiciado por una emisión con cargo a la línea inscrita. Adicionalmente, en marzo de 2007 se repartieron dividendos, lo cual disminuyó el patrimonio de la sociedad concesionaria. Para los periodos posteriores, el endeudamiento ha mostrado una tendencia a la baja, producto del pago de la deuda y el aumento del patrimonio, producto principalmente por las utilidades retenidas de la concesionaria.

Pasivo Exigible / Patrimonio



La deuda financiera, medida sobre el EBITDA, muestra un comportamiento levemente volátil, influenciado en parte por lo descrito en el párrafo anterior. Además, la mejora mostrada en el último periodo se debe al aumento que ha tenido el EBITDA y una leve disminución de la deuda financiera.



“La opinión de las entidades clasificadoras no constituye en ningún caso una recomendación para comprar, vender o mantener un determinado instrumento. El análisis no es el resultado de una auditoría practicada al emisor, sino que se basa en información que éste ha hecho pública o ha remitido a la Superintendencia de Valores y Seguros y en aquella que ha sido aportada voluntariamente por el emisor, no siendo responsabilidad de la firma evaluadora la verificación de la autenticidad de la misma”

Anexo 1

Aspectos Legales

Dadas las características del emisor (una sociedad que administra obras públicas concesionadas), uno de los cuerpos legales más relevantes para ella dice relación con el D.F.L. MOP N° 164 de 1991 “Ley de Concesiones de Obras Públicas”.

Decreto con Fuerza de Ley N° 164

Las normas que regulan las concesiones de obras públicas están contenidas principalmente en el DFL N° 164 de 1991 del MOP, “Ley de Concesiones de Obras Públicas”.

De acuerdo con las disposiciones legales, el ente adjudicatario de la concesión debe constituirse como sociedad anónima, con el objeto exclusivo de la ejecución y explotación de la obra concesionada, salvo que las bases de licitación dispongan la ampliación del giro de la sociedad.

Derivado del contrato de concesión, la sociedad concesionaria queda obligada a constituir garantías de construcción y de explotación de acuerdo con los montos establecidos en la licitación; junto a ello, corresponde la contratación de seguros de responsabilidad civil y de riesgos catastróficos que permitan la reconstrucción de la obra.

Para garantizar el cumplimiento de los estándares definidos para la obra en ejecución, el MOP debe nombrar un inspector fiscal que actuará como fiscalizador de la misma, ello sin perjuicio de las atribuciones propias del Director General de Obras Públicas. En esta etapa, en caso de controversia entre las partes, puede intervenir la Comisión Conciliadora, entidad creada para resolver los conflictos entre los firmantes del convenio de concesión.

Otro aspecto relevante de la ley dice relación con el proceso de expropiación de bienes, el cual se efectúa mediante la declaración de utilidad pública de los mismos. El costo de las expropiaciones es de cargo del concesionario. Sin embargo, el Fisco –como ocurre en la realidad– puede limitar el valor máximo a pagar asumiendo una porción del total de los desembolsos a efectuar. Si el proceso de expropiación retrasara la ejecución de la obra, el MOP debe compensar al concesionario por los perjuicios.

Los bienes y derechos que la sociedad concesionaria adquiera con motivo del contrato de concesión no podrán ser enajenados, separados a ésta última, hipotecados o gravados sin consentimiento del MOP y deben pasar a propiedad del Fisco al término de la concesión. Con todo, en caso de transferencia de la concesión, ésta sólo podrá ser cedida a una persona que cumpla con los requisitos exigidos previamente a los licitantes; asimismo, la concesión podrá ser entregada en prenda con el objeto de financiar la ejecución del proyecto.

Dentro de los derechos de los concesionarios está percibir ingresos por el cobro de tarifas en las plazas de peajes circunscritas al área de concesión y otros ingresos derivados de servicios complementarios menores, como por ejemplo, publicidad. El cobro de peaje está limitado por el precio máximo establecido en la licitación; no obstante, existe un ajuste tarifario periódico equivalente al IPC acumulado en dicho lapso (en el caso de Autopista Américo Vespucio Norte, el reajuste es anual).

El régimen económico del contrato de concesión además puede establecer incentivos por seguridad vial y compensaciones por las obras complementarias que pudiere exigir el MOP, adicionales a las estipuladas en el contrato original.

La duración de la concesión será la establecida en el respectivo contrato y sus complementaciones, si correspondiera. No obstante, la concesión también podrá extinguirse por acuerdo entre las partes, grave incumplimiento del concesionario o por cualquier causal previamente establecida en las bases de licitación.

En caso de acuerdo entre las partes para poner término a la concesión, ésta sólo podrá realizarse si los acreedores alzaren las prendas de obras públicas constituidas en su favor o, en su defecto, si aceptaran por escrito el término anticipado del contrato.

Finalmente, cabe destacar que la ley establece una Comisión Conciliadora cuyo propósito es atender las controversias que se susciten entre las partes por interpretación del contrato de concesión (ejemplo, cuantificación de las compensaciones por obras complementarias o determinación de incumplimientos graves por parte del concesionario). La comisión es conformada por tres profesionales, dos elegidos por cada una de las partes y un tercero de común acuerdo o designado por el Presidente de la Corte de Apelaciones en caso de falta de acuerdo. Su constitución se debe formalizar al inicio de la concesión.

En caso que alguna de las partes recurra a la comisión, esta tendrá como función conseguir la conciliación entre los contendientes. De no producirse acuerdo dentro de los 30 días, éstos podrán en el plazo de cinco días solicitar una comisión arbitral o recurrir a la Corte de Apelaciones de Santiago. En el primer caso la comisión arbitral tendrá un plazo de 30 días para resolver, en cuyo período quedarán suspendidas las resoluciones del MOP. La decisión de la comisión no podrá ser objeto de recurso alguno.