



Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.

Septiembre 2003

Categoría de Riesgo y Contacto

Tipo de Instrumento	Categoría	Contactos	
Bonos Serie A	AAA	Alejandro Sierra Aldo Reyes	56-2-2047315 ratings@humpreys.cl
Tipo de Reseña	Nueva Emisión	Marilyn Ahuad	http://www.moodyschile.cl/

Características del Bono

Series	Valor Nominal (UF)	Subseries	Tasa Interés anual* (%)	Período Capitalización	Corte (UF)	Plazo (años)
A	13.000.000 500	A-1 A-2	5,3% 5,3%	Semestral Semestral	1.300/10.000 1/500	23 23

Los bonos sólo podrán ser prepagados, a opción del emisor, en el evento que la concesión fuere expropiada o se tuviese una pérdida total o parcial del proyecto debido a un siniestro.

Los fondos recaudados, en primera instancia, serán destinados al pago del financiamiento utilizado en la ejecución de la obra (incluyendo comisiones y gastos asociados). El excedente, se utilizará para efectuar pagos en relación a la emisión de Bonos y para financiar los costos del proyecto.

La emisión cuenta con la garantía financiera de MBIA Insurance Corporation y con prenda especial en segundo grado de la concesión de obra pública correspondiente a la Autopista Central; prenda Legal sobre la totalidad del producto de la colocación de los Bonos y Prenda Comercial sobre los dineros que reciba el Emisor y que se encuentren depositados en cuentas bancarias del emisor.

(*) Compuesta por períodos de 180 días.

Opinión

Fundamento de la Clasificación

Autopista Central, cuyo nombre oficial es Sistema Norte Sur, es una concesión otorgada por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) que incluye las Avenidas Norte Sur y General Velásquez, las que totalizan 60 Km de carreteras de alta velocidad (40 Km para la ruta 5 y 20 Km para General Velásquez).

Las fortalezas de **Autopista Central** que sirven de fundamento a la Clasificación de Riesgo de la emisión de Bonos (Categoría AAA) son; i) La garantía con que cuenta el pago de intereses y amortizaciones del bono por parte de una compañía de seguro internacional clasificada en AAA bajo la escala internacional; ii) el flujo vehicular, ya existente, del que dispone la concesión, el cual sirve de conexión para los centros de negocios ubicados al norte y sur de la ciudad aprovechando el incremento de flujo provocado por el crecimiento urbano; iii) el alto nivel tecnológico que poseerá en el cobro de peajes, que se encontrará dentro de los más modernos a nivel mundial; y iv) el marco regulador sustentado en una estructura legal transparente, tanto en relación al cobro de peajes, como respecto de la concesión de obra pública propiamente tal..

Con todo la clasificación de los bonos emitidos por Autopista Central queda determinada por que el pago de los títulos de deuda que cuentan con la garantía financiera de MBIA Insurance Corporation, compañía de

seguros de los Estados Unidos con experiencia en este tipo de operaciones y clasificada en categoría AAA por *Moody's Investor Service*.

La cobertura de la garantía otorgada por MBIA Insurance Corporation, considera el pago de los intereses y amortización de la deuda en caso de incumplimiento parcial o total del emisor, ello mediante un mecanismo operativo simple y no sujeto a ningún tipo de condicionamiento. En la práctica y descrito sucintamente, si el banco pagador no recibiere con la debida antelación los fondos para el pago de los cupones de los bonos, éste deberá notificar tal situación al garante, el cual deberá aportar los recursos faltantes para el pago del bono en la fecha estipulada.

Sin perjuicio de lo expuesto en los párrafos anteriores, las características propias de la concesión otorgan al emisor la fortaleza financiera necesaria para que los títulos de deuda, por si solos, cuenten con una capacidad de pago adecuada en relación con la obligación asumida, ello en consideración a las características de los pasivos y de los flujos netos proyectados, estos últimos estimados a partir de los estudios de tráfico y de análisis de presupuestos realizados por entidades especializadas y validados por entidades independientes con suficiente experiencia.

El estudio de tráfico estuvo a cargo de Steer Davis Gleave, empresa consultora internacional con vasta experiencia en el área. El análisis de presupuesto correspondió a R y Q Ingeniería S.A. y abarcó tanto los costos de explotación como los niveles de inversión asociados a obras pendientes. Asimismo, CarlBro Group, empresa de amplia experiencia en asesorías en el campo tecnológico, efectuó la validación técnica y presupuestaria del sistema electrónico de cobro de peajes.

Las Perspectivas de la Clasificación se consideran como *Estables*¹ principalmente debido la fortaleza financiera del garante sobre el cual descansa la clasificación de riesgo, por lo que no se evidencian situaciones que pudieren afectar la capacidad de pago del instrumento.

A futuro, la clasificación de riesgo del emisor se mantendrá en la medida que se mantenga la actual clasificación de riesgo del asegurador.

Definición Categoría de Riesgo

Categoría AAA

Instrumentos que cuentan con la más alta capacidad de pago de capital e intereses en los términos y plazos pactados, la cual no se vería afectada en forma significativa ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía.

Características de la Concesión

La concesión vial, denominada **Autopista Central** (“Sistema Norte – Sur”), tiene una longitud de 60,13 kilómetros y comprende dos ejes viales, emplazados en la Región Metropolitana; Eje Norte-Sur, Sector Río Maipo- A. Vespucio Norte (39,47 Km) y eje General Velásquez, Sector Las Acacias-Ruta 5 Norte (20,66 Km).

En el siguiente cuadro se especifican; los tramos del proyecto, los ejes viales y el kilometraje correspondiente;

¹ Las perspectivas calificadas como “Estables” corresponden a aquellos instrumentos que presentan una alta probabilidad que su clasificación no presente variaciones a futuro.

Eje Vial	Tramo	Longitud (Km.)	Longitud Total (Km.)	Estado de Avance de las Obras*
Norte - Sur	Tramo 1 (A): Río Maipo - Las Acacias	14,75	39,47	82%
	Tramo 2 (B1): Las Acacias - Carlos Valdovinos	10,88		33%
	Tramo 3 (B2): Carlos Valdovinos - Río Mapocho	5,3		18%
	Tramo 4 (C1): Río Mapocho - Domingo Santa María	2,85		0%
	Tramo 5 (C2): Domingo Santa María - Av. A. Vespucio Norte	5,69		86%
General Velásquez	Tramo 6 (D): Ruta 5 Sur - Carlos Valdovinos	8,9	20,66	87%
	Tramo 7 (F1): Carlos Valdovinos - Av. 5 de Abril	2,27		89%
	Tramo 8 (G): Av. 5 d Abril - Av. Ecuador	0,85		0%
	Tramo 9 (F2): Av. Ecuador - Río Mapocho	3,71		3%
	Tramo 10 (E): Río Mapocho - Ruta 5 Norte	4,93		0%

Fuente: Bases de Licitación, Tabla N° 1

* El avance considerado sólo considera al avance en los costos de los diferentes tramos.

El plazo de la concesión es por un período de 360 meses (30 años) contado de la fecha de la firma del convenio entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para el año 2031.

La autopista concesionada se encuentra en etapa de construcción desde el 3 de julio de 2001 y comprende un período de ejecución de obra de 48 meses (cuatro años), los grados de avance de las obras se detallaron en el cuadro anterior.

Plaza de Peajes

La concesión cuenta con un sistema alternativo de cobro de peajes, el ETC (Electronic Toll Collection) reemplaza los peajes tradicionales por puntos de cobro a lo largo de la carretera, en donde existe un equipamiento especial que permite leer tarjetas electrónicas que porta cada automóvil en el caso de los usuarios frecuentes, para los usuarios poco frecuentes existen otros métodos alternativos de cobro como las tarjetas pre-pagadas (que se pueden comprar o recargar en un amplio rango de valores); de este modo los vehículos no necesitan disminuir su velocidad para el pago del peaje.

Además el cobro de peajes se hace en diferentes rangos dependiendo del nivel de congestión presentado por la carretera, en donde el criterio de aplicación estará basado en la velocidad de operación (VOP). La siguiente tabla muestra los cobros de peajes, medidos en pesos de enero de 1997, de acuerdo a las diferentes condiciones de operación especificadas en el contrato de concesión:

Aplicación de Criterios	Ch\$ / Km
VOP alrededor de 70 Km / Hr	20
50 Km / Hr < VOP < 70 Km / Hr	40
VOP < 50 Km / Hr	60

La estructura de precios flexibles también queda de manifiesto en el factor que se aplica al precio base según el tipo de vehículo, que se muestra en la tabla a continuación

Tipo de Vehículo	Norte-Sur	General Velásquez
Vehículos Livianos	1.0	1.0
Buses y Camiones	2.0	1.5
Camiones con trailer (más de 2 ejes)	3.0	2.0

De acuerdo al multiplicador que se aplicará a buses y camiones, se puede concluir que la concesionaria buscará la descongestión de vehículos pesados de la carretera Norte –Sur esto debido principalmente al “factor” más bajo cobrado por la alternativa General Velásquez.

El ministerio de Obras Públicas (MOP) ha identificado 13 tramos en la Autopista Central como posibles lugares para cobro de peajes con el sistema abierto ETC, de esta forma el concesionario debe ubicar los puntos de cobro en esos sectores de manera de capturar la mayor proporción de usuarios posibles. En la tabla adjunta se muestra la descripción de los diferentes sectores determinados para el cobro por el uso de la Carretera.

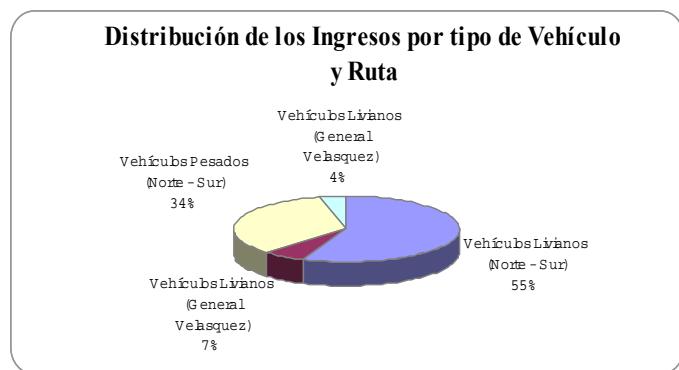
Norte – Sur		
Sector	Intersecciones	Longitud
1 (5,9 Km)	Río Maipo – Lo Herrera Lo Herrera – La Capilla	2,66 3,24
2 (5,63 Km)	La Capilla – Calera de Tango Calera de Tango – Catemito	1,25 2,05
3 (3,22 Km)	Catemito – Colón Colón – Lo Blanco Lo Blanco Las Acacias	2,33 1,52 1,70
4 (4,35)	Las Acacias Américo Vespucio	4,35
5 (6,53 Km)	Américo Vespucio – Departamental Departamental – Carlos Valdovinos	3,78 2,75
6 (6,53 Km)	Carlos Valdovinos – Alameda Alameda – Río Mapocho	3,55 1,75
7 (4,09 Km)	Río Mapocho – Jorge Hirmas Jorge Hirmas – 14 de la Fama	2,10 1,99
8 (4,45 Km)	14 de la Fama – General Velásquez General Velásquez – A. Vespucio Norte	2,76 1,69
General Velásquez		
9 (3,97 Km)	Ruta 5 Sur – Lo Espejo Lo Espejo – Américo Vespucio	2,66 1,31
10 (4,93 Km)	Américo Vespucio – Lo Ovalle Lo Ovalle – Carlos Valdovinos	2,13 2,80
11 (2,77 Km)	Calos Valdovinos – Alameda	2,77
12 (4,06 Km)	Alameda – JJ Pérez / Mapocho JJ Pérez / Mapocho – Río Mapocho	2,49 1,57
13 (4,93 Km)	Río Mapocho – Dorsal Dorsal – Ruta 5 Norte	2,01 2,92

Características de los Ingresos por Flujo Vehicular

Los flujos de la concesión provendrán principalmente por el tráfico de vehículos livianos que circulen por la carretera Norte – Sur, en segunda instancia, por la circulación de camiones en esta misma carretera, en tercer lugar por el pago de vehículos livianos por el uso de General Velásquez y en último lugar van a estar los aportes hechos por los vehículos pesados que transiten por General Velásquez.

El aporte esperado de los vehículos livianos, representará en torno al 70,9% del total de los ingresos esperados por la concesionaria; en cuanto al tráfico de camiones, su importancia relativa será de 20,1%.

A continuación se presenta gráficamente una estimación de la distribución de los ingresos para el año 2004, tanto por tipo de vehículos como por carretera.



Patrocinadores del Proyecto

Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. es controlada directa e indirectamente, mediante un pacto de actuación conjunta por los accionistas del Grupo Dragados S.A.; Skanska Projektutveckling Sverige AB. A continuación se muestra la distribución de la sociedad a Junio de 2003;

Accionistas	Total Acciones	Porcentaje Propiedad
Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.		
Grupo Dragados S.A.	14.500.000	25,00%
Skanska Projektutveckling Sverige AB	14.198.400	24,48%
Inversiones Nocedal S.A. (*)	13.340.000	23,00%
Skanska BOT (Chile) S.A.	13.641.600	23,52%
Empresa Constructora Belfi S.A.	1.160.000	2,00%
Empresa Constructora Brotec S.A.	1.160.000	2,00%

(*) Propiedad 100% de Grupo Dragados S.A.

Grupo Dragados S.A

Grupo Dragados S.A. es una empresa española, con más de 30 años de experiencia en mercados internacionales, dedicada al ámbito de construcción y servicios; integrada por 59.000 personas y estructurada en cuatro grandes áreas de actividad; Construcción, Servicios, Industrial y Concesiones. En la actualidad posee 42 concesiones en construcción o explotación en 14 países alrededor del mundo.

En el ejercicio del 2002, el Grupo obtuvo un beneficio neto de 220,5 millones de euros, con una cifra de negocios de 5.542 millones de euros.

Además del sistema urbano Norte Sur, el Grupo actualmente participa en otras obras de infraestructura en nuestro país como son; la concesión Américo Vespucio Norte y el terminal de Iquique.

A juicio de **Humphreys**, la capacidad de gestión mostrada por la empresa, el nivel de infraestructura que presenta y a la diversificación de sus inversiones, permiten señalar que la sociedad mantiene una posición acorde con los riesgos inherentes del negocio y un nivel de pasivos, coherente a las características del emisor.

Skanska S.A

Skanska S.A. es un grupo empresarial Sueco, con presencia internacional, dedicado al ámbito de construcción, servicios y desarrollo de proyectos. Fue fundado en 1887 y su principal negocio era la construcción de productos en cemento; a mediados de los 1950 la empresa comienza a moverse hacia los mercados internacionales. Alrededor de 1965 la empresa fue abierta a bolsa, en el Stockholm Stock Exchange; hoy en día el conglomerado se encuentra integrado por alrededor de 75.000 personas y mantiene operaciones alrededor de todo el mundo.

El nivel de ingresos, know how, proyectos desarrollados y la diversificación de inversiones que muestra la empresa permiten señalar que la sociedad mantiene una posición de privilegio en el mercado mundial y acorde con el nivel de riesgos del negocio.

Empresas Garantes: Garantía Financiera

El pago oportuno del capital y los intereses de los bonos a su vencimiento de conformidad con el Calendario de Pagos, será garantizado por MBIA Insurance Corporation quien actuará como garante de la operación.

La operatividad de la póliza de seguros es relativamente simple. En la práctica, en caso que el emisor no enterare con cuatro días hábiles bancario de anticipación los fondos necesarios para dar cumplimiento al pago establecido de acuerdo con lo estipulado en la respectiva escritura de emisión de bonos y en la respectiva póliza de seguros, el banco pagador deberá informar al garante de esta situación al día siguiente de producido el hecho, quien deberá aportar los fondos faltantes en la ocurrencia más tardía entre i) al medio día hora de Nueva York del segundo día bancario después de haber recibido el aviso de pago o ii) al medio día hora de Nueva York del día en la fecha del pago respectivo.

La comunicación al garante será vía fax con posterior confirmación telefónica, quedando el banco pagador facultado para gravar la conversación. Adicionalmente, y en forma inmediata, el banco deberá enviar por correo certificado el “Aviso de Pago” a la compañía aseguradora. Con todo, la omisión o retardo del banco en enviar el Aviso de Reclamación de la manera señalada, no eximirá al asegurador de la obligación de efectuar los pagos establecidos en la póliza de seguros.

La Garantía Financiera se regirá e interpretará de conformidad con las leyes del Estado de Nueva York, Estados Unidos de América. Cualquier conflicto en virtud de la interpretación de la Garantía Financiera se someterá a un tribunal con jurisdicción sobre el Garante respectivo.

MBIA Insurance Corporation

MBIA Insurance Corporation es filial de MBIA Inc. (Empresa que transa en bolsa) y ha sido clasificado en categoría AAA a escala internacional.

La compañía tiene como objetivo garantizar el pago de las obligaciones financieras contraídas por terceros y con ello permitir un mejoramiento en la capacidad crediticia de los deudores asegurados.

Las líneas de negocios de la empresa están orientadas a garantizar bonos securitzados, finanzas públicas y proyectos de inversión.

Las fortalezas de la sociedad, al margen de contar con un grupo de profesionales con amplia experiencia en la industria, descansa no sólo en el respaldo de su matriz, MBIA Inc.², clasificada en Aa2, si no también en el valor de su franquicia, su portafolio de seguros altamente diversificado y de bajo riesgo y su alta capacidad de pago.

A continuación se presentan estados financieros resumidos de la compañía para el primer semestre de 2003 y los a Diciembre de 2002.

Balance General		
Millones de Dólares	30/06/2003	30/12/2002
<i>Inversiones</i>	8.608	8.147
<i>Disponible</i>	705	871
<i>Otros Activos</i>	243	194
Total de Activos	9.536	9.212
<i>Pasivos</i>	6.155	6.054
<i>Patrimonio</i>	3.382	3.158
Total Pasivo	9.536	9.212

El portafolio de inversiones de la compañía es altamente conservador y a diciembre de 2002 estaba compuesto por un 83,7% de títulos de deuda, de los cuales aproximadamente el 77,8% corresponde a bonos del gobierno de Estados Unidos o agencias gubernamentales.

Estados Financieros		
Millones de Dólares	30/06/2003	30/12/2002
<i>Prima Neta</i>	305	548
Prima Directa	368	643
Prima Cedida	93	153
Resultado Inversiones	235	448
Ingresos Netos	451	831
<i>Impuestos</i>	160	209
Resultado Final	291	622

Proyecciones de Flujos

El modelo financiero tomado como referencia para esta clasificación ha sido el modelo de transporte ESTRAUS. El estudio de tráfico y de proyección estuvo a cargo de Steer Davies Gleave, empresa consultora internacional.

² La compañía al primer trimestre de 2003 poseía un total de 19,3 billones de dólares en activos y un patrimonio de 5,7 billones de dólares.

En lo referente a la proyección de la demanda; se usó el modelo de tráfico oficial para ciudad (ESTRAUS), bases de datos existentes, además, se recolectaron datos adicionales y se hicieron ajustes al modelo con el objeto de adaptarlo a las condiciones de la concesión.

De acuerdo al estudio, la mayor parte de la ciudad de Santiago es el área de influencia de Autopista Central, dado que produce conectividad con sectores industriales localizados al norte y sur de la ciudad. Dentro del área adyacente a la concesión se encuentran 14 comunas de la región Metropolitana con más de 1,8 millones de habitantes, 440.000 familias. Más de 250.000 vehículos están registrados en este sector, representando sobre el 35% del total de vehículos de Santiago.

Se realizó un estudio de comportamiento de los conductores, con el fin de obtener el valor del tiempo (VOT), en la investigación se incluyeron conductores de vehículos privados, residentes del área adyacente al proyecto, y potenciales usuarios de la ruta, limitado por el nivel socioeconómico. Los resultados de la tabla a continuación muestran la disposición a pagar (Valor subjetivo del tiempo) con el fin de ahorrar tiempo (y mejorar las condiciones de manejo).

Clase de Usuario	Rango de Ingresos Miles de pesos Chilenos	Valor Subjetivo del Tiempo Pesos Chilenos por Minuto	Porcentaje de los Viajes	Salario Promedio Pesos Chilenos por Minuto
1	I < 295	13,50	17,34%	20,83
2	295 < I < 792	36,00	44,80%	56,61
3	792 < I < 943	49,00	16,57%	90,36
4	943 < I < 1886	69,80	16,25%	147,34
5	I > 1886	97,20	5,04%	260,42

El desarrollo económico del país influenciará los ingresos de la Concesión, principalmente debido a que afecta a los ingresos personales y junto con esto, a la disposición a pagar. Se pronostican las siguientes tasas anuales de crecimiento:

Período	Escenario Normal	Escenario Pesimista ³
2003	2,70%	2,03%
2004	4,00%	3,00%
2005-2006	4,50%	3,38%
2007-2012	5,50%	4,13%
2013-2015	5,00%	3,75%
2016-2020	-	-
Ajuste anual por Inflación	3,5% aplicado hasta el año 2015	2% aplicado hasta el año 2015

Cabe mencionar que las condiciones de la concesión permiten el incremento de un 3,5% anual en el valor de las tarifas.

Los ingresos de la autopista también se verán influenciados por el crecimiento de la población y de los automóviles en la región Metropolitana, los cuales se han incrementado durante los últimos cinco años a una tasa promedio anual del 1,1% y 6,5% respectivamente.

³ El escenario pesimista asume tasas de crecimiento equivalentes al 75% de las esperadas para el escenario normal.

En el siguiente cuadro se muestra las proyecciones de crecimiento de los Ingresos para **Autopista Central**

Período	Escenario Normal		Escenario Pesimista	
	Ingresos (*)	% de Crecimiento	Ingresos (*)	% de Crecimiento
2003	476	-	470	-
2004	17.046	-	16.178	-
2005	33.097	-	30.908	-
2006	38.845	-	35.426	-
2007	47.271	21,7%	42.326	19,5%
2008	55.623	17,7%	49.191	16,2%
2009	65.451	17,7%	57.170	16,2%
2010	77.186	17,9%	66.517	16,2%
2011	87.567	13,4%	74.141	11,5%
2012	99.344	13,4%	82.637	11,5%
2013	112.705	13,4%	92.108	11,5%
2014	127.864	13,4%	102.664	11,5%
2015	145.061	13,4%	114.429	11,5%
2016	150.864	4,0%	119.006	4,0%
2017	156.898	4,0%	123.767	4,0%
2018	163.174	4,0%	128.717	4,0%
2019	169.701	4,0%	133.866	4,0%
2020	176.489	4,0%	139.221	4,0%
2021	183.549	4,0%	144.790	4,0%
2022	190.891	4,0%	150.581	4,0%
2023	198.526	4,0%	156.604	4,0%
2024	206.467	4,0%	162.869	4,0%
2025	214.726	4,0%	169.383	4,0%
2026	223.315	4,0%	176.159	4,0%
2027	232.247	4,0%	183.205	4,0%
2028	241.537	4,0%	190.533	4,0%
2029	251.199	4,0%	198.154	4,0%
2030	261.247	4,0%	206.081	4,0%

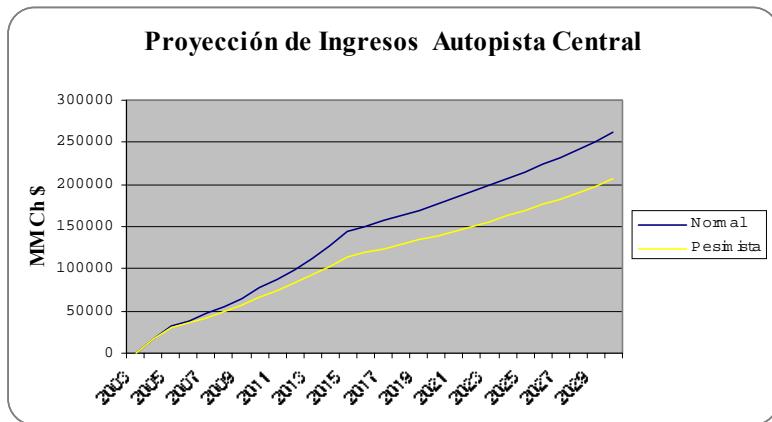
(*) En Millones de pesos de Enero de 2000

Por su parte, los ingresos proyectados a Valor Presente Neto por concepto de peaje para los escenarios en estudio: Normal y Pesimista, se muestran en la tabla a continuación.

Tipo de Escenario	Escenario Normal	Escenario Pesimista
<i>Valor Presente Neto(*)</i>	<i>889.115</i>	<i>730.300</i>

(*) VPN de los Ingresos Proyectados en Millones de pesos Chilenos traídos al año 2003 con una tasa de descuento para los flujos del 10%.

En términos gráficos, el comportamiento de los ingresos, bajo los distintos escenarios, tendría el siguiente comportamiento durante la vigencia del bono.



Aspectos Legales

Dada las características del emisor, 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 y con el objeto exclusivo de la ejecución y explotación de la obra concesionada, salvo que las bases de limitación 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 así ocurre en la realidad – puede limitar el valor máximo a pagar asumiendo una porción de total de los desembolsos a efectuar. En la eventualidad que el proceso de expropiación retrasare la ejecución de la obra, el MOP debe compensar al concesionario por los perjuicios que tuviere.

En cuanto a los bienes y derechos que la sociedad concesionaria adquiera con motivo del contrato de concesión no podrán ser enajenados separados a ésta última, hipotecadas o gravadas sin consentimiento de 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 que se hubiesen exigido 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 el percibir los ingresos por el cobro de tarifas en las plazas de peajes circunscritas al área de concesión y otros ingresos derivados de servicios complementarios menores (eje. 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 Central, 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 correspondiere. 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 solo podrá realizarse si los acreedores alzaren las prendas de obras públicas constituidas en su favor o, en su defecto, si aceptaren 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). Esta Comisión la conforman tres profesionales, dos elegidos por cada una de las partes y un tercero de común acuerdo o por 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, ésta 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.

"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 Bancos e Instituciones Financieras 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".