



# Humphreys

CLASIFICADORA DE RIESGO

## Reporte especial

Analista  
Gonzalo Neculmán G.  
Tel. 56 – 2 – 433 5200  
gonzalo.neculman@humphreys.cl

## Concesiones en Chile: Una mirada retrospectiva

Agosto 2011

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

## Resumen

---

Chile ha tenido un importante crecimiento en las concesiones de obras públicas en manos de privados, amparado en la Ley de Concesiones de Obras Públicas, promulgada en 1996 y que permitió al Ministerio de Obras Públicas (MOP) otorgar en concesión toda obra fiscal y, en caso que la obra fuese competencia de otro organismo del Estado, delegar en esta cartera la concesión.

Desde entonces, esta actividad ha tenido una creciente importancia dentro de la economía chilena, lo que queda reflejado en la magnitud de las inversiones del sector, las cuales, según información del MOP, se acercan a las UF 200 millones (aproximadamente US\$ 9.000<sup>1</sup> millones, cifra en torno al 4,5% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional. Aproximadamente el 88% de esta inversión ha sido destinada a caminos viales, ya sea autopistas urbanas o interurbanas y a rutas transversales.

Las obras de infraestructura concesionadas han sido financiadas esencialmente con deuda. Al 31 de diciembre de 2010 alrededor del 71% de esta deuda se encontraba en valores de oferta pública (US\$ 4.621 millones). Es en este contexto que cobra importancia conocer la calidad de pago de las sociedades concesionarias y evaluar cómo la crisis y el posterior terremoto afectó su desempeño.

El análisis se centró, básicamente, en emisores evaluados por *Humphreys*; es decir, nueve autopistas y un aeropuerto, representando valores de oferta pública por cerca de US\$ 4.214 millones (91% del total emitido por el sector). Éste revela que, si bien la recesión del período 2008/2009 afectó medianamente el nivel de ingresos de las concesionarias, dicho efecto no fue significativo y podría ser reversible en el futuro. De hecho, los ingresos del sector mantuvieron su ritmo de crecimiento, aunque la tasa de incremento registró un menor ritmo en el curso de ese lapso.

Por otra parte, el terremoto de febrero de 2010 afectó al tráfico durante marzo de dicho año, principalmente por los cortes ocurridos en las carreteras. Sin embargo, al mes siguiente el sistema ya había logrado recuperar las sendas de crecimiento que venía mostrando, teniendo un impacto muy menor en los flujos de las autopistas, los que en su mayor parte fueron apoyados por las pólizas de seguros para estos efectos.

En el caso particular de las autopistas, especialmente las interurbanas, el crecimiento de los ingresos presentó un menor dinamismo, fruto de un alza del nivel de tráfico inferior al inicialmente presupuestado, debido a la recesión. La crisis afectó particularmente el tráfico de vehículos pesados, el que experimentó una baja, pero fue más que compensada por el crecimiento del flujo de vehículos livianos.

Al medirse los indicadores más relevantes de la industria, ya conocidos los efectos de la recesión y del terremoto, se observa que las empresas del sector mantienen indicadores de solvencia holgados y compatibles con las categorías de riesgo asignadas que se resumen a continuación:

	Clasificación	Liquidez <sup>2</sup>	Endeudamiento
Autopista del Sol	AAA	4,06	2,74
Autopista Central	AA-	3,01	7,82
Autopista Vespucio Norte	A	2,18	-6,38
Autopista del Maipo	A	1,83	4,6
Autopista los Libertadores	A+	4,29	4,36
Autopista Vespucio Sur	A-	3,6	6,6
Autopista Talca - Chillan	A	1,05	5,27
Autopista Costanera Norte	AA+	6,06	3,29
Autopista Rutas del Pacifico	AAA	2,31	4,85
SCL Terminal Aéreo	BBB-	2,29	4,59

En el curso del presente informe se presenta una relación detallada del sector, incluyendo ingresos, tráficos y flujos de caja, así como algunos indicadores ilustrativos de los niveles de solvencia de los emisores.

## Las concesiones en Chile

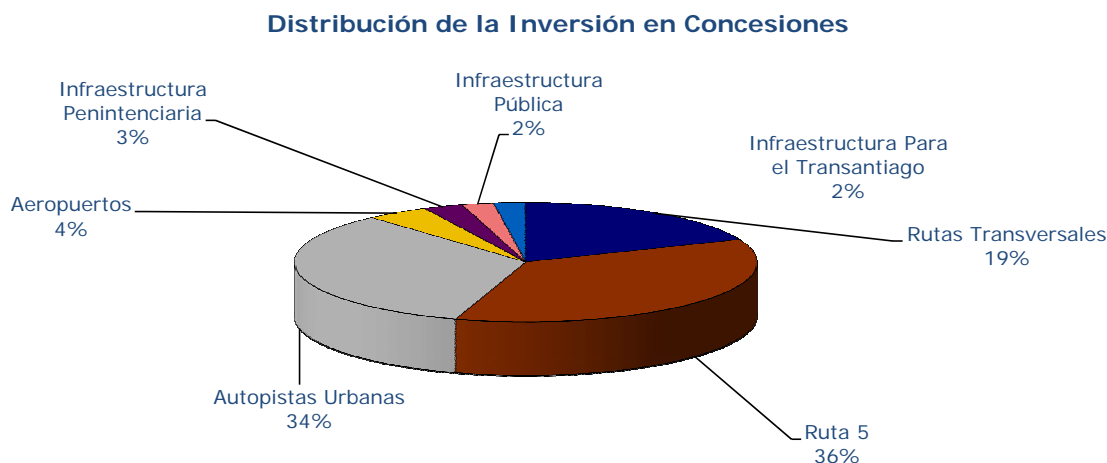
El sistema de concesiones públicas chileno ha incluido la participación de privados en diversas áreas de interés públicos, entre las que se cuenta la construcción y administración de autopistas, aeropuertos, cárceles, infraestructura para el Transantiago y entidades públicas, siendo la primera categoría la de mayor visibilidad para la población y la de mayor importancia relativa en términos monetarios.

Según información del MOP, los niveles de inversión, a través del sistema de concesión pública, han ascendido a aproximadamente UF 200 millones (aproximadamente US\$ 9 mil millones, tomando como referencia el tipo de cambio a 31 de diciembre de 2010). Ésta se ha concentrado fuertemente en autopistas y

<sup>1</sup> Según tipo de cambio al 31 de diciembre de 2010

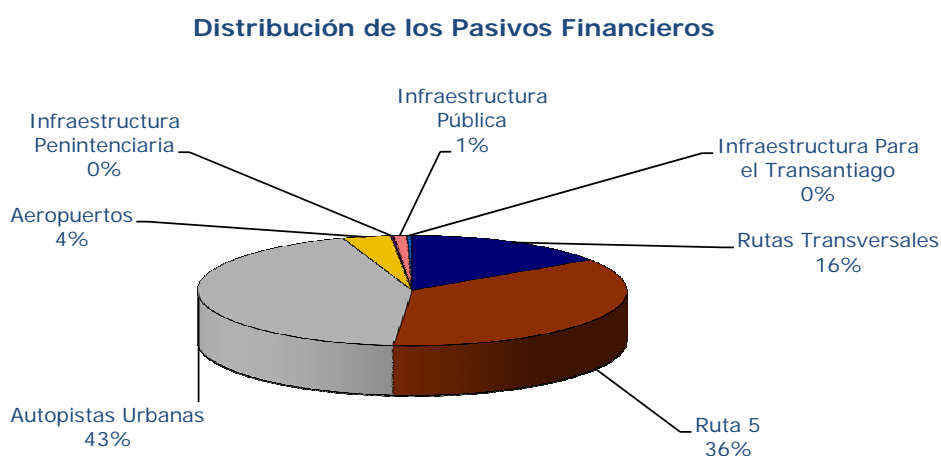
<sup>2</sup> Datos bajo la norma IFRS a diciembre de 2010

carreteras, tanto urbanas como interurbanas, representando el 88% de las mismas. En el gráfico a continuación se observa la distribución de las inversiones<sup>3</sup>:



Las clasificaciones públicas efectuadas por **Humphreys** involucran cerca del 58% del total de las inversiones totales y el 88% de las inversiones en autopistas y carreteras. La clasificadora también ha evaluado aeropuertos y concesión de infraestructura penitenciaria.

La fuerte inversión materializada por medio del sistema de concesiones ha llevado, en paralelo, a una importante demanda por créditos tanto a la banca como al mercado de valores (emisión de bonos). De acuerdo con la información contenida en los estados financieros al 31 de diciembre de 2010, la deuda financiera de las empresas concesionarias, tanto en bancos como en emisión de títulos de deuda, alcanzaba un monto cercano a los UF 140 millones<sup>4</sup> (alrededor US\$ 6.450 millones, equivalente al 3,2% del PIB).



<sup>3</sup> Fuente: Ministerio de Obras Públicas [www.concesiones.cl](http://www.concesiones.cl)

<sup>4</sup> Según información en estados financieros

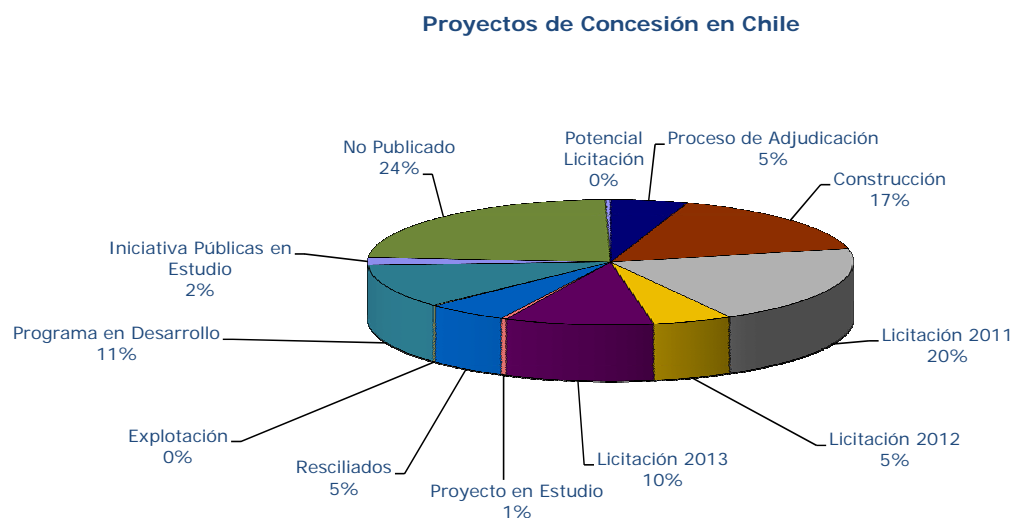
Del total de deuda financiera, cerca del 71% de ella está representada por emisiones de instrumentos de oferta pública.

Las empresas que participan en el sistema de concesiones, dado el carácter inmobiliario y de largo plazo de su negocio, tienden a un elevado apalancamiento financiero, presentando a diciembre de 2010 una relación entre pasivos financieros y patrimonio de 2,5 veces a nivel agregado.

	Deuda Financiera Sobre Patrimonio
<b>Rutas Transversales</b>	1,88
<b>Ruta 5</b>	1,70
<b>Autopistas Urbanas</b>	7,40
<b>Aeropuertos</b>	2,02
<b>Infraestructura Penitenciaria</b>	0,39
<b>Infraestructura Pública</b>	0,73
<b>Infraestructura Para el Transantiago</b>	0,44

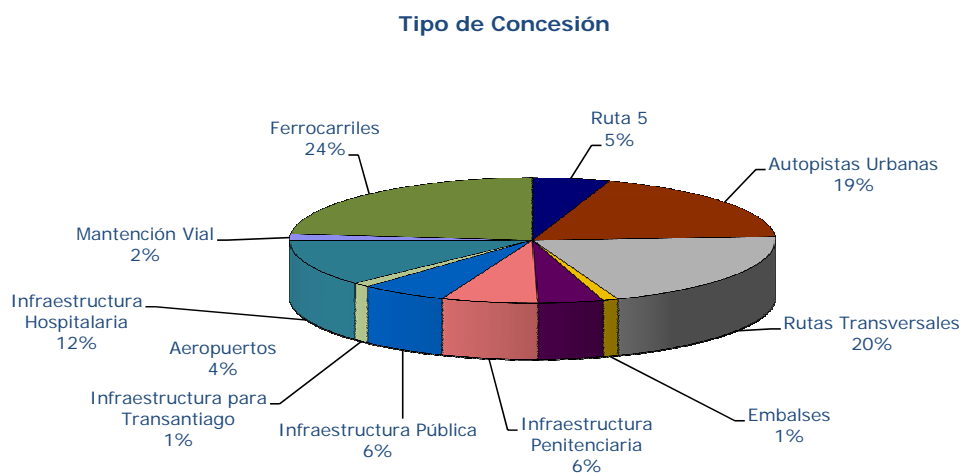
## Proyectos en construcción y futuras concesiones<sup>5</sup>

El año 2011 ha sido un período de revitalización de la actividad en Chile, con licitaciones en curso por cerca de UF 68 millones (alrededor de US\$ 3.100 millones) en distintos tipos de concesiones, destacándose la concesión de la autopista urbana Vespucio Oriente, que tiene una inversión estimada de UF 30 millones (cerca de US\$ 1.300 millones).



Fuente: Ministerio de Obras Públicas [www.concesiones.cl](http://www.concesiones.cl)

Además, a la fecha de emisión de este reporte existen obras proyectadas que en conjunto suman inversiones por aproximadamente UF 335 millones, de los cuales la mayor parte (en monto) nacen de proyectos en infraestructura para ferrocarriles (UF 79 millones), rutas transversales (UF 68 millones) y autopistas urbanas (UF 64 millones). El gráfico siguiente muestra la distribución por tipo de infraestructura:



Fuente: Ministerio de Obras Públicas [www.concesiones.cl](http://www.concesiones.cl)

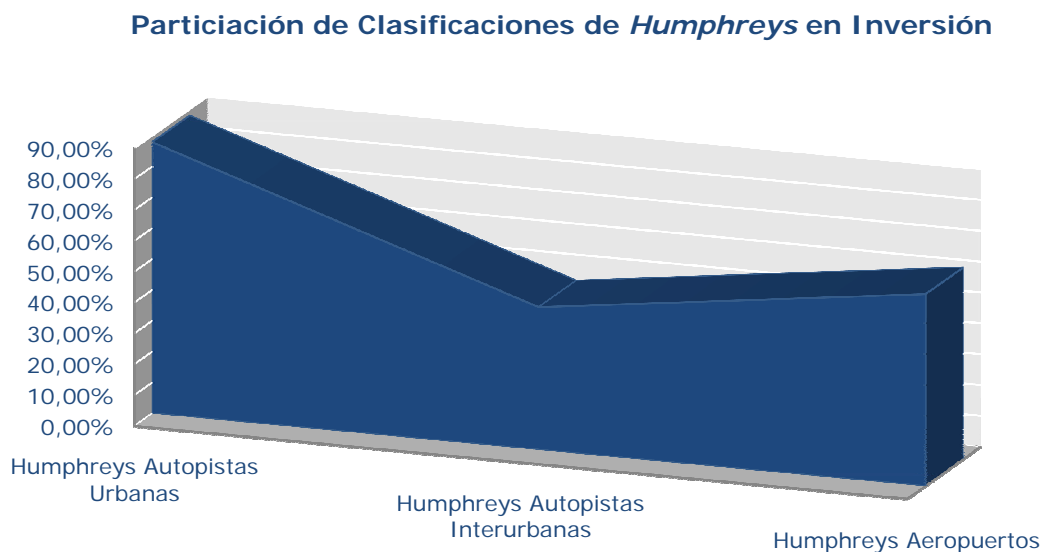
Si la estructura de financiamiento del sistema de concesiones actualmente vigente se extrapola para los futuros proyectos, puede llegar a estimarse que cerca del 70% de la inversión podría ser financiada por deuda financiera, y que en torno al 70% sería a través de bonos públicos. En términos numéricos, se captarían recursos por concepto de pasivos financieros por alrededor de UF 234 millones (alrededor de US\$ 10.200 millones), de los cuales UF 164 millones (unos US\$ 7.100 millones) correspondería a deuda de oferta pública.

<sup>5</sup> Fuente: Ministerio de Obras Públicas

## Concesiones clasificadas por *Humphreys*

La revisión del historial de los tráficos es muy relevante para lograr un análisis acabado de la situación, en particular la evolución que éstos han tenido en distintos periodos, ya sea épocas de crisis o de bonanza. De esta forma, tras años de seguimiento del comportamiento del ingreso por peaje de las distintas autopistas, la clasificadora ha logrado una visión amplia de la capacidad de pago de las sociedades concesionarias, así como de los distintos riesgos asociados a su actividad.

Muestra de ello es que a la fecha, *Humphreys* clasifica los títulos de deuda emitidos por diez sociedades concesionarias, nueve asociadas a la construcción y administración de autopistas y una a aeropuertos. Estas entidades representan un *stock* de deuda de oferta pública que totaliza aproximadamente US\$ 4.200 millones (según datos al 31 de diciembre de 2010), representando el 91% del total de bonos del sector. Gran parte de estos títulos han sido emitidos con la garantía de empresas aseguradoras norteamericanas, las cuales, tras la crisis financiera, han experimentado un severo deterioro en su capacidad de pago.



A continuación se detallan antecedentes básicos de las empresas clasificadas y en el Anexo I se complementa dicha información:

Emisor	Clasificación	Stock Deuda Pública	Observación
Autopista Vespucio Norte Express	A	\$304.686 millones	El garante es MBIA, clasificado en B3. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.
Autopista Vespucio Sur	A-	\$101.828 millones	El garante es XL Capital Assurance Inc, clasificado en A2. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.
Autopista Central	AA-	\$345.259 millones	El garante es MBIA, clasificado en B3. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.
Costanera Norte	AA+	\$225.315 millones	El garante es BID de un 15% de la deuda clasificado Aaa. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.
Autopista del Maipo	A	\$393.223 millones	El garante es MBIA, clasificado en B3. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.
Autopista Talca Chillan	A	\$112.036 millones	El garante es MBIA, clasificado en B3. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.
Autopista del Sol	AAA	\$100.710 millones	El garante es Assured Guaranty Municipal Corporation clasificado en Aa3. La clasificación se sustenta por su garante.
Autopista Los Libertadores	A+	\$91.723 millones	El garante es Syncora Guarantee INC., clasificado en Ca. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.
Rutas del Pacífico	AAA	\$203.393 millones	El garante es Assured Guaranty Municipal Corporation clasificado en Aa3. La clasificación se sustenta por su garante.
SCL Terminal Aéreo	BBB-	\$94.094 millones	El garante es MBIA, clasificado en B3. La clasificación se sustenta en los flujos del emisor.

## Evolución de los tráficos y efectos de la crisis

Las concesiones clasificadas por **Humphreys** pueden ser separadas en tres categorías: autopistas urbanas, autopistas interurbanas y terminales aéreas.

Las autopistas urbanas conectan distintos puntos dentro del radio de la ciudad a través de carreteras de alta velocidad. Por su parte, las autopistas interurbanas conectan distintos puntos del país a través de carreteras

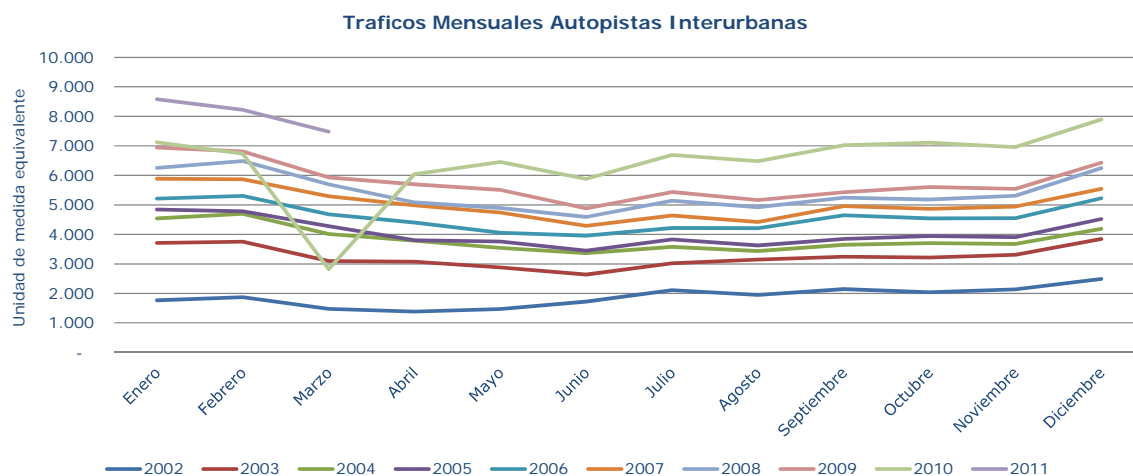


de alta velocidad por tramos rurales. Por último, la categoría terminales aéreas hace referencia al aeropuerto de Santiago.

### Autopistas interurbanas

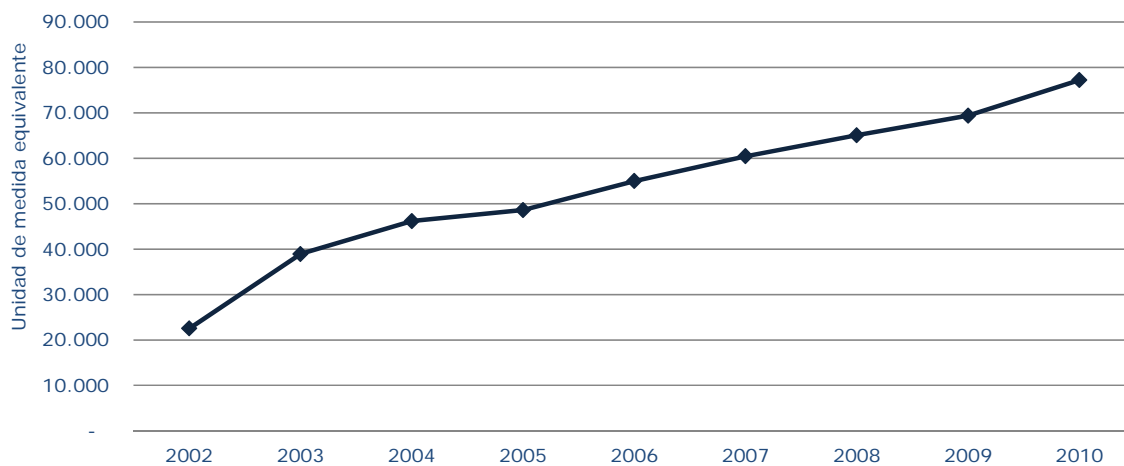
De acuerdo con la información entregada por las distintas sociedades concesionarias, se concluye que, en términos de tráfico, el sistema de autopistas interurbanas<sup>6</sup> mantuvo su crecimiento durante 2009 (año de crisis económica). Sin embargo, se observó una disminución en el tráfico de vehículos pesados, con una baja marcada en octubre de 2008 (el 15 de septiembre de 2008 se anunció la quiebra de *Lehman Brothers*), la que se vio compensada por el crecimiento en el segmento de los vehículos livianos (en el sistema analizado, los vehículos pesados representan aproximadamente un 25% del total de tráfico).

Los gráficos que siguen muestran a nivel individual y agregado las variaciones en los tráficos, exhibiendo también las diferencias en las variaciones de los tráficos de vehículos livianos y pesados. En relación al terremoto el mayor efecto en este sentido ocurrió en las rutas hacia el sur de país, en especial la cercana a Talca. Inmediatamente después del sismo de febrero de 2010, el sistema se vio golpeado por menores tráficos producto de cortes en las vías; no obstante, ya a partir de abril se observó una recuperación en el flujo de vehículos, reflejando la baja elasticidad que presenta la demanda y lo resistente a situaciones adversas.

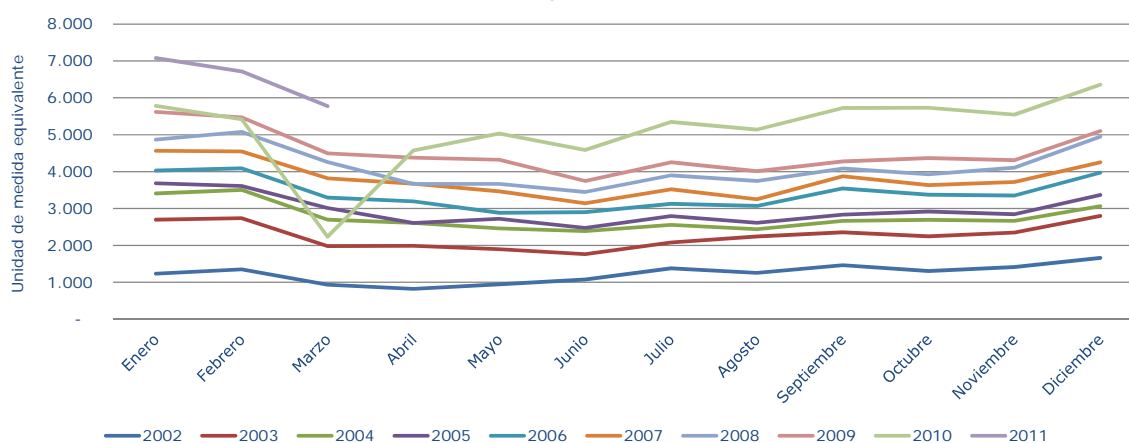


<sup>6</sup> Los datos agregados fueron obtenidos por los distintos clientes de *Humphreys* y no necesariamente contienen todo el sistema. Se usó una unidad de medida equivalente, que no necesariamente representa el total del sistema.

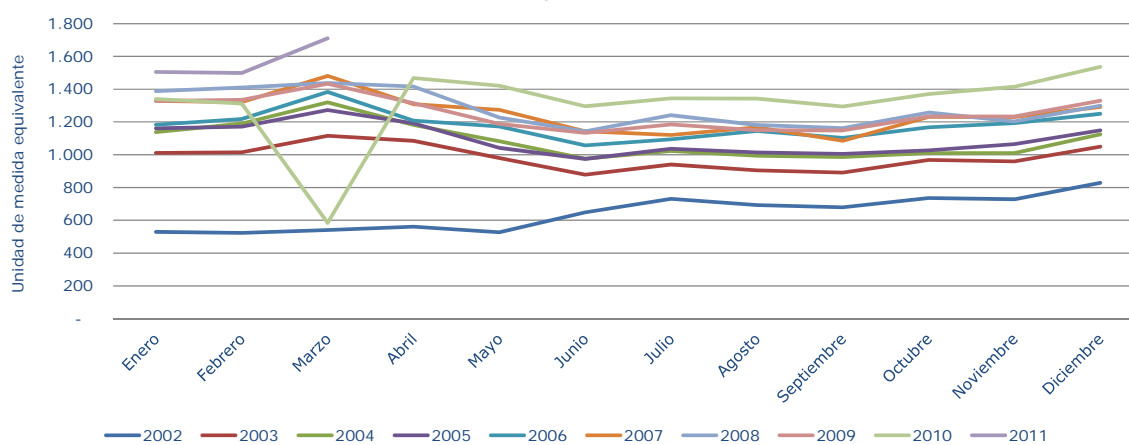
### Crecimiento Agregado del Tráfico - Autopistas Interurbanas



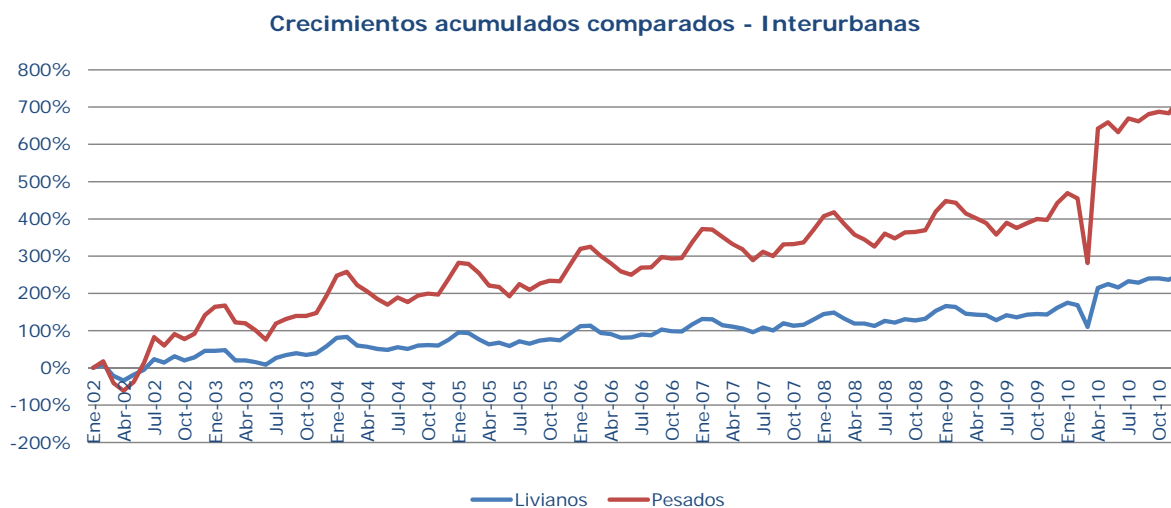
### Traficos Mensuales Autopistas Interurbanas - Liviano



### Traficos Mensuales Autopistas Interurbanas - Pesados



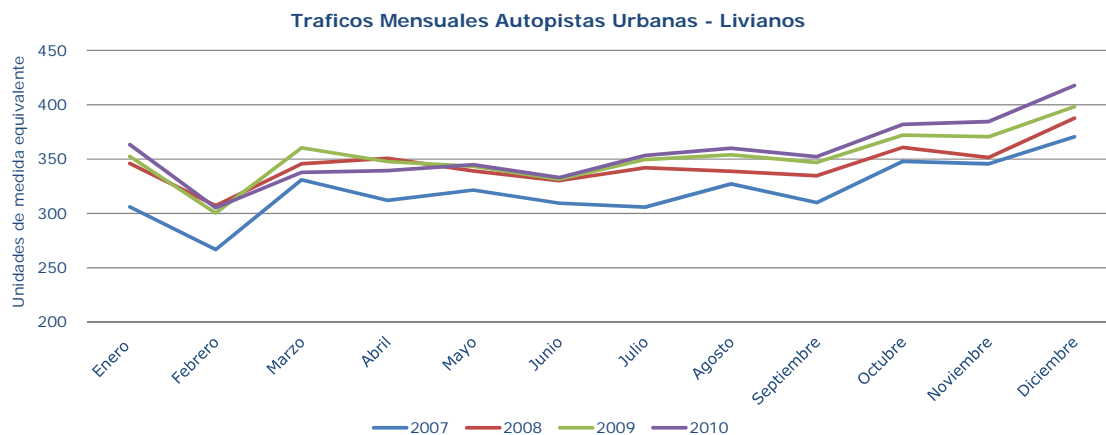
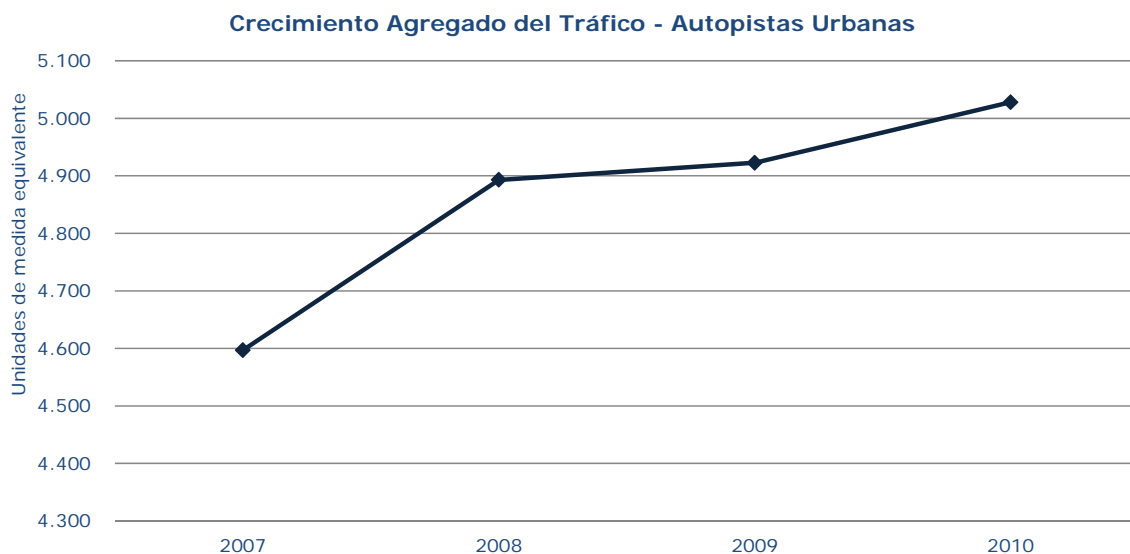
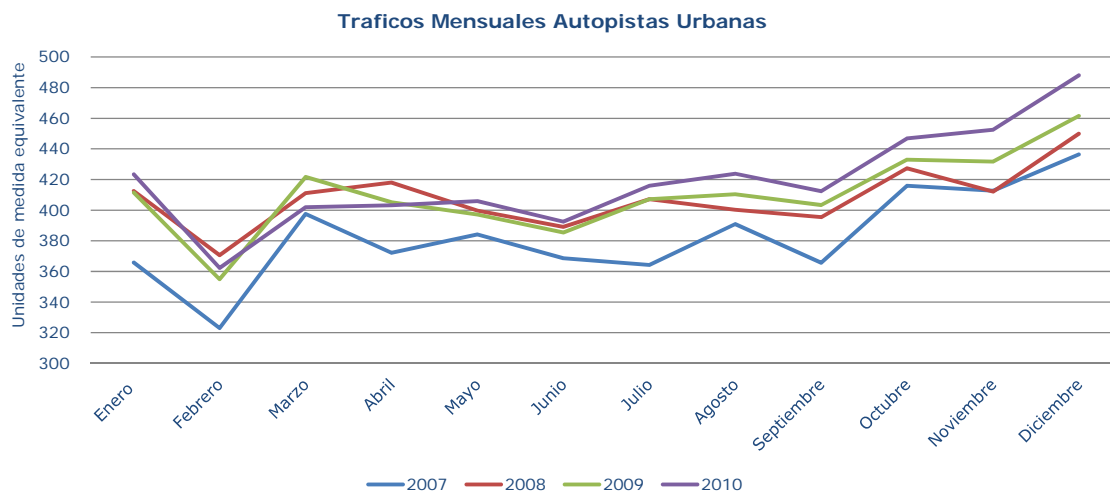
En relación al crecimiento histórico de los tráficos, puede observarse que a nivel agregado, desde 2002, el alza en las autopistas interurbanas se explica principalmente por el tráfico de vehículos pesados, los cuales casi duplican el crecimiento acumulado por los vehículos livianos en el mismo periodo.

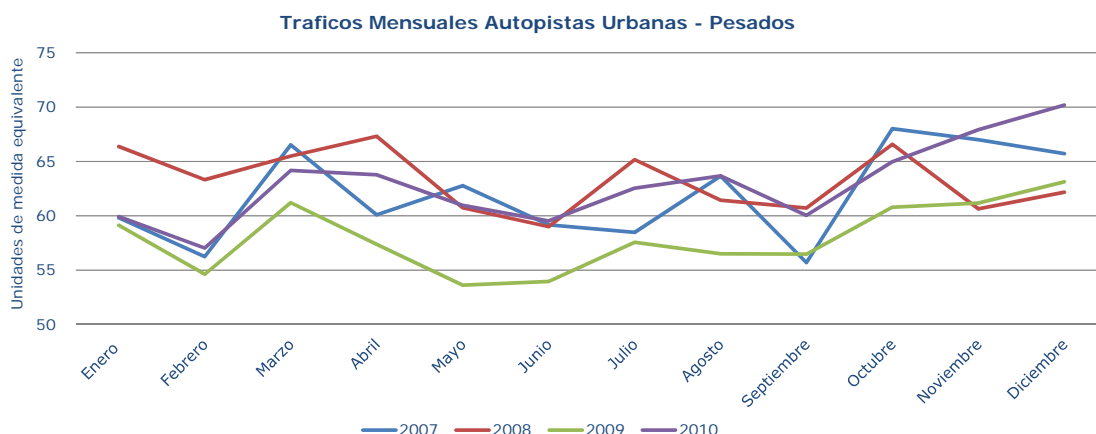


## Autopistas Urbanas

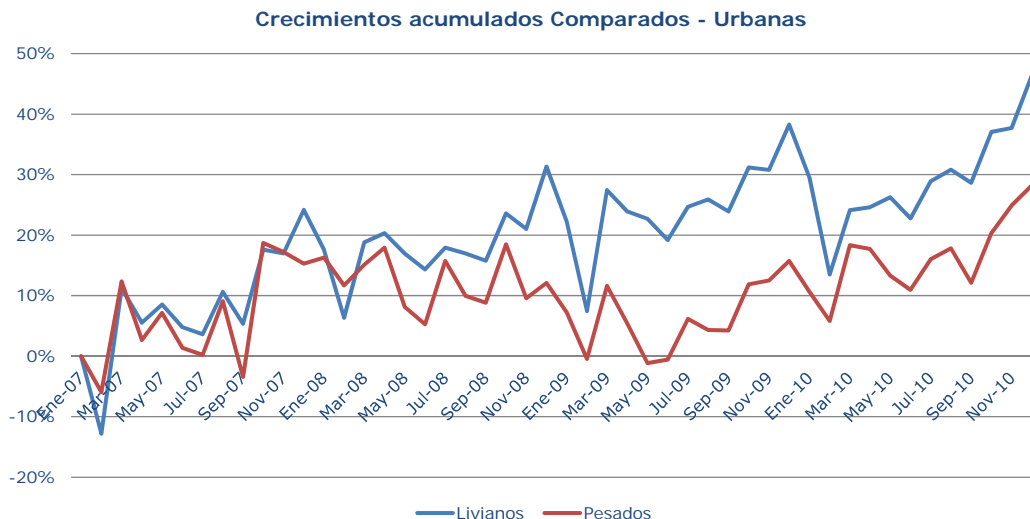
Respecto del tráfico de las autopistas urbanas<sup>7</sup>, puede observarse una tendencia al alza en forma relativamente persistente. No obstante, en el segundo trimestre del 2010 y producto del terremoto, se produjo una disminución en el flujo vehicular en relación a 2009, proceso que se revirtió en los meses siguientes. Lo mismo puede apreciarse en el periodo entre marzo y julio de 2009, pero motivado por la crisis económica, la que provocó un descenso más pronunciado en el tráfico de vehículos pesados. La rapidez de la recuperación del uso de las autopistas refleja la solidez del sistema ante eventos adversos (menor PIB, mayor desempleo, menos venta de vehículos, alza en el precio del combustible y terremotos, entre otros). Todo lo anterior se observa en los gráficos que siguen:

<sup>7</sup> Los datos agregados son referenciales, ya que fueron obtenidos por los distintos clientes de *Humphreys* y no necesariamente contienen todo el sistema.





Si se comparan los crecimientos del tráfico de los vehículos livianos y pesados para el mismo periodo del análisis anterior, y se acumulan, se aprecia que en el caso de las autopistas urbanas, el alza se explica principalmente a la incidencia de los vehículos livianos, aunque con una diferencia no tan marcada como la que se observa en el caso de las autopistas interurbanas.



## Caída de las garantes

Antes de hacer un recorrido por los indicadores financieros es importante dar a conocer crisis de las garantes y sus efectos en la deuda de las concesionarias clasificadas en Chile.

Los bonos emitidos por las sociedades concesionarias fueron, desde el momento de su emisión, asegurados íntegramente por empresas especializadas en otorgar su aval a deudas de oferta pública. Estas instituciones gozaban de gran prestigio en el mercado y tenían clasificaciones de riesgo “AAA” en escala global. La contratación de estos seguros permitió que los bonos locales de infraestructura recibieran la misma clasificación, en un periodo de menor conocimiento del sistema y en que habían proyectos en etapa de construcción aún. Sin embargo al originarse la crisis *subprime*, estas grandes aseguradoras comenzaron a mostrar un proceso de fuerte deterioro patrimonial, básicamente por una desvalorización de sus activos, situación que repercutió negativamente en sus indicadores de riesgo y, en consecuencia, llevó a una baja significativa en su capacidad de pago y en su *rating*, perdiendo la mayoría el grado de inversión. La menor calidad del seguro entregado afectó al mercado de bonos locales de infraestructura, por cuanto llevó a que la probabilidad de pago de estos títulos de deuda pasará a depender esencialmente de la generación de flujos de las autopistas.

A la fecha, las clasificaciones de las empresas garantes de las concesionarias chilenas son las siguientes:

Fortaleza como asegurador	
MBIA	B3
Assured Guaranty Municipal Corporation	Aa3
BID	Aaa
XL Capital Assurance Inc	A2

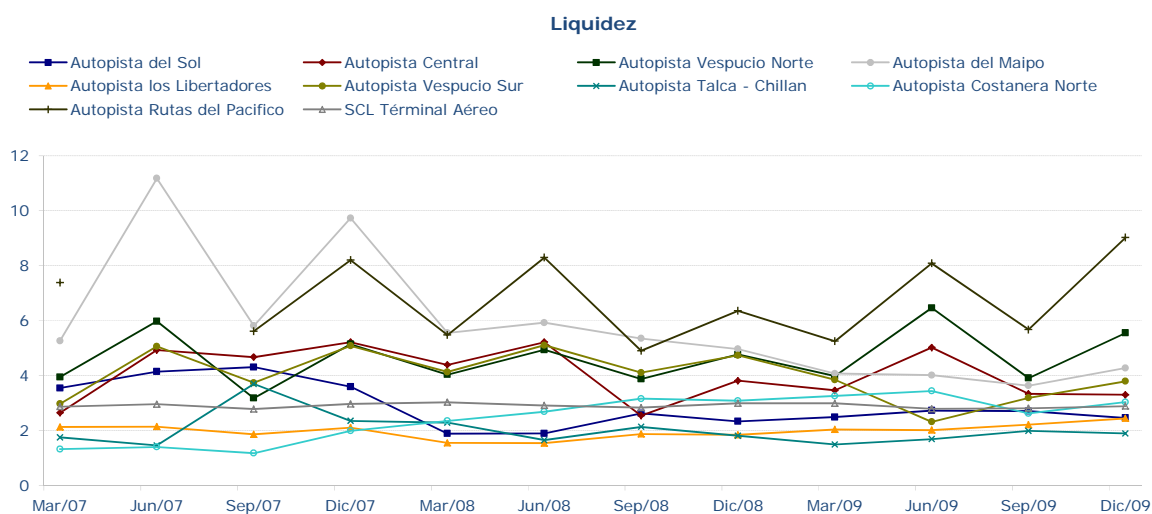
## Indicadores financieros

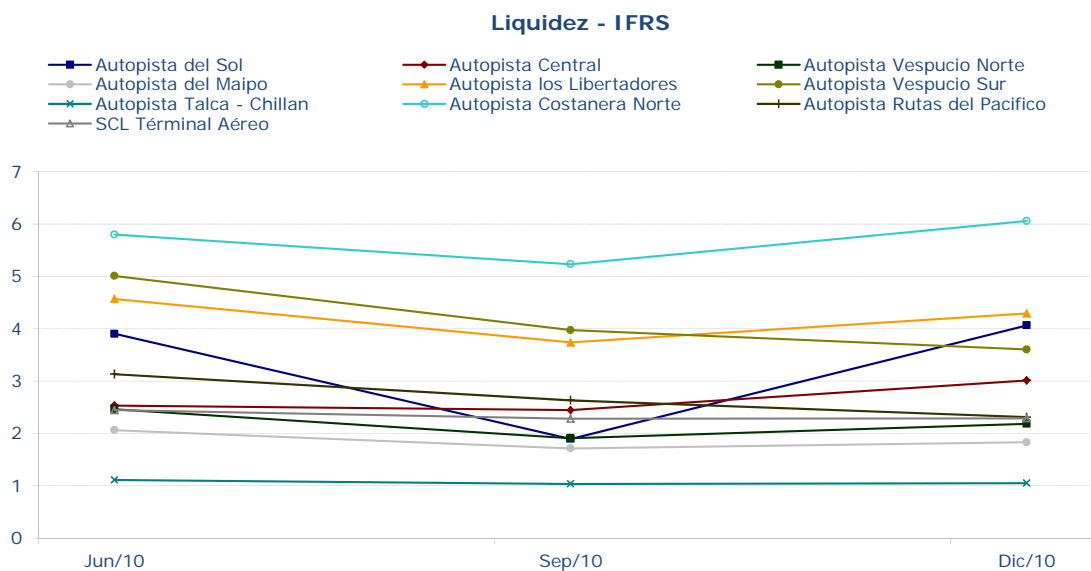
Un aspecto importante al momento de entender la capacidad de pago, y por lo tanto la solvencia de las distintas sociedades concesionarias, es la evolución de sus indicadores financieros y su proyección. Por esto, a continuación se muestra cómo evolucionaron diferentes indicadores financieros que utiliza **Humphreys** a partir de la última información pública disponible, a fin de medir la evolución de cada concesión. Los indicadores se exhiben en conjunto para todas las concesiones analizadas por la clasificadora.

## Liquidez:

El indicador de liquidez medido como activo circulante sobre pasivo circulante, revela las distintas realidades que tiene cada sociedad concesionaria, en lo que respecta a la capacidad de pago de sus recursos líquidos en relación con sus obligaciones de corto plazo. En este punto cabe señalar que aquellas sociedades que presentan mayores índices de liquidez son las que por contrato con la empresa garante de sus títulos de deuda deben mantener una reserva de caja elevada para el pago de gastos financieros, amortización de pasivos y mantenciones.

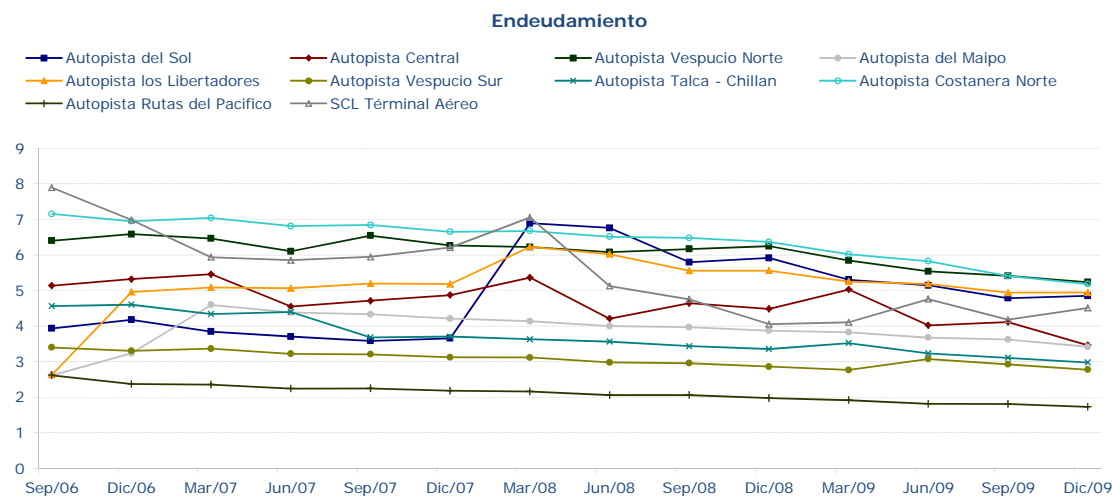
Los datos del sector indican que las empresas concesionarias han desarrollado sus negocios con niveles muy holgados de liquidez, lo que se explica, en gran parte, por las exigencias de los acreedores o, tal como ya se mencionó, por los requerimientos de las compañías de seguros que garantizan su deuda pública.





### Endeudamiento:

En los gráficos que siguen se puede observar una baja a lo largo del tiempo en el endeudamiento relativo de todas las concesiones clasificadas por **Humphreys** (pasivo exigible sobre patrimonio), como consecuencia de la amortización de la deuda financiera y de que este tipo de industria, en general, no demanda deuda significativa en el transcurso de la vida de la concesión (solo niveles pequeños para capital de trabajo). Por ello la sociedad concesionaria, en el principio de la vida del proyecto, toma una gran cantidad de deuda destinada a financiar el proyecto de infraestructura, la que es pagada posteriormente con los flujos de caja obtenidos por la explotación de la concesión.

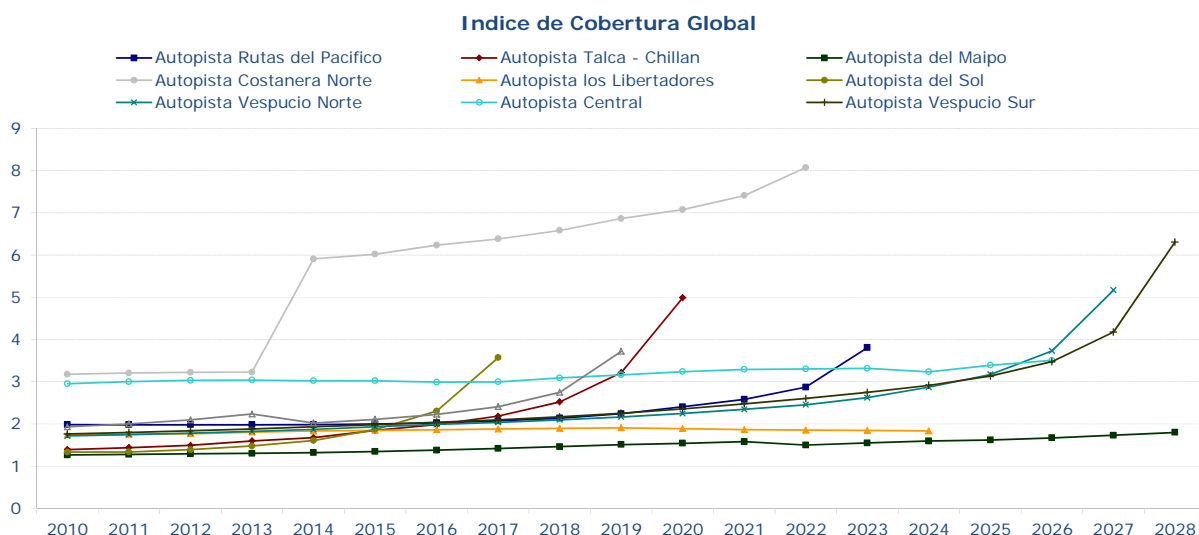




## Índice de cobertura global

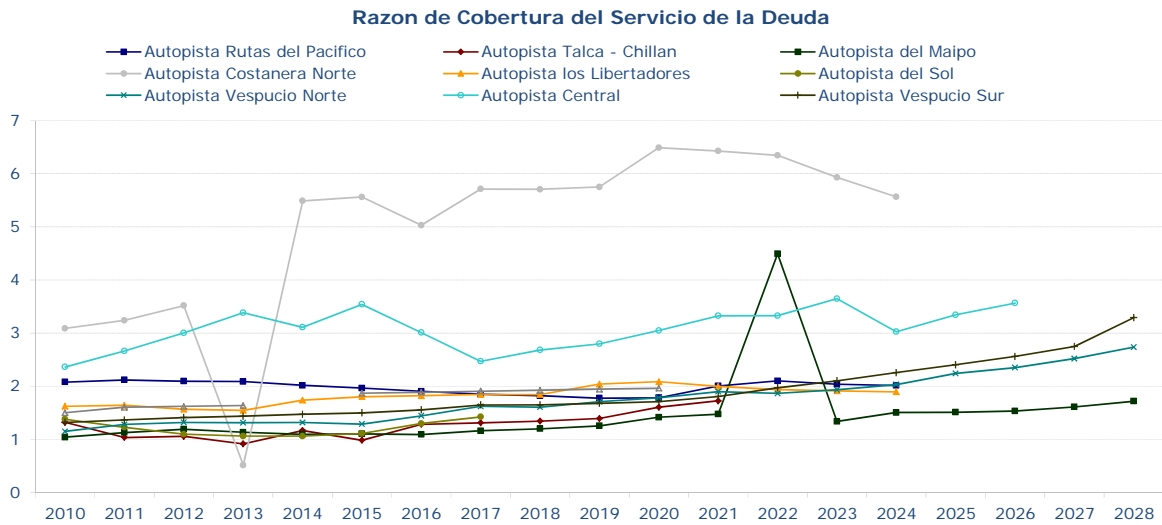
El indicador de cobertura global (ICG) es calculado como el cociente entre el valor presente del EBITDA proyectado para el periodo de vigencia de los bonos, descontado a la tasa de interés de los mismos y el saldo insoluto de la deuda financiera de la concesionaria.

A continuación se presenta la evolución de los índices de cobertura para las concesiones clasificadas por **Humphreys**. La evolución de los indicadores hasta el año 2028 se proyecta sobre la base de la información histórica, de modo que desde 2011 en adelante se realiza una proyección del EBITDA por parte de la clasificadora de acuerdo a los estudios de tráfico con que se dispone, ajustándolo a los resultados obtenidos en el pasado por cada sociedad concesionaria.



## Razón de cobertura del servicio de la deuda

La Razón de Cobertura de Servicio de la Deuda (RCSd) muestra cuán holgada se encuentra la sociedad en cada periodo para el pago de la deuda en relación al EBITDA generado. Un indicador sobre uno señalaría que en el periodo en particular la sociedad no tendría problemas para servir su deuda con el EBITDA de ese periodo. Al igual que el ICG, para los periodos desde el 2010 en adelante, el EBITDA se proyecta en base a estudios de tráfico y los resultados históricos alcanzados por la sociedad. A continuación se presenta el indicador para cada sociedad:



Cabe señalar que los casos bajo uno son pocos y que en general existen exigencias de caja mínima por parte de los aseguradores de la deuda para el pago oportuno de las obligaciones.

## Conclusiones

- El sistema de concesiones chileno tiene la ventaja de ser robusto y estable. En la medida de las necesidades, se ha ido adaptando para asegurar un buen desarrollo de las distintas áreas contingentes.
- Una parte importante de la inversión en infraestructura ha sido financiado con deuda (cerca del 70%), de lo cual puede inferirse que los nuevos proyectos a concesionar van a necesitar un importante apoyo por parte de los inversionistas.
- Las concesiones han sufrido una baja de sus clasificaciones iniciales, producto de la caída a nivel internacional de los garantes. Sin embargo, gracias a sus fortalezas han logrado mantener clasificaciones por sobre el grado de inversión.
- Si bien la crisis y el terremoto afectó los tráficos, éstos mostraron una rápida mejoría, presentando a la fecha una demanda con alto nivel de inelasticidad
- Chile está en un proceso de nuevas licitaciones, las que son necesarias para el desarrollo de diversos sectores. Por esto que cobra relevancia la capacidad de evaluar de forma correcta la solvencia de estos proyectos. Cabe señalar que la experiencia en este tipo de industria y la capacidad de entender los efectos relevantes son importantes a la hora de evaluar.

*“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 aquélla que ha sido aportada voluntariamente por el emisor, no siendo responsabilidad de la firma evaluadora la verificación de la autenticidad de la misma”.*

## Anexo I

**Autopista Vespucio Norte Express:** La concesión vial, denominada **Autopista Américo Vespucio Norte**, tiene una longitud de 29 kilómetros y comprende desde avenida El Salto hasta la Ruta 78 por Américo Vespucio. La autopista se sitúa en el sector norte de Santiago y se conecta directamente con Autopista Central (autopista concesionada por el MOP), Ruta 5 norte (principal autopista de Santiago), Ruta 68 (conecta Santiago y Valparaíso) y Ruta 78 (conecta Santiago y San Antonio), Vespucio Sur y Costanera Norte.

El plazo de la concesión es por un período de 360 meses (30 años), contado desde la fecha de la firma del decreto entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para abril de 2033.

**Autopista Vespucio Sur:** La concesión vial, denominada **Autopista Vespucio Sur**, tiene una longitud de 23,5 kilómetros y se desarrolla entre la Ruta 78 y avenida Grecia, por el actual trazado de avenida Américo Vespucio. La carretera se sitúa en el sector suroriente de Santiago y se conecta directamente con otras concesiones urbanas e interurbanas como **Autopista Central, Vespucio Norte y Ruta 78**, que conecta Santiago y el puerto de San Antonio (todas autopistas concesionadas por el MOP).

El plazo original de la concesión era por un período de 30 años, pero de acuerdo a lo establecido en el Convenio Complementario N° 1<sup>8</sup>, fue extendido a un máximo de 38 años. De esta forma, su extinción está programada, como máximo, para el año 2040.

La puesta en servicio provisoria de la obra en la totalidad de sus tramos se realizó en noviembre de 2005, tras 23 meses de construcción. El 31 de agosto de 2006, el MOP autorizó la puesta en servicio definitiva de la totalidad de las obras, por lo que a la fecha la concesión se encuentra completamente operativa.

**Costanera Norte:** La concesión vial está constituida por dos ejes viales, Costanera Norte, que con una longitud de 34,9 kms. recorre la ciudad de oriente a poniente por la rivera norte del río Mapocho, atravesando once comunas entre el puente La Dehesa en la comuna de Lo Barnechea y Américo Vespucio en la comuna de Pudahuel. Además, conecta la avenida Américo Vespucio con la Ruta 68, la que a su vez conecta Santiago con Valparaíso y Viña del Mar. El otro eje es el de avenida Presidente Kennedy, con una longitud aproximada de 7,4 kms. y que divide las comunas de Las Condes y Vitacura en el sector oriente, entre Estoril (altura Puente Tabancura) y puente Lo Saldes.

El plazo de la concesión es por un período de 30 años (360 meses), contado desde el 1° de julio de 2003, finalizando la misma el 30 de junio de 2033.

---

<sup>8</sup> El convenio complementario N° 1, entre otras cosas, implicó una extensión de ocho años en el plazo de la concesión como compensación por la pérdida de ingresos, incurrida por la sociedad concesionaria debido a las obras adicionales y al retraso de la puesta en marcha programada.

**Autopista del Maipo:** 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, los que comprenden 190 kms. de la Ruta 5 Sur, el acceso sur a Santiago y el by - Pass Rancagua.

Actualmente no existe una ruta paralela 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.

**Autopista Talca – Chillan:** La concesión vial, denominada Ruta 5 Talca - Chillán, incluye una autopista interurbana emplazada entre las localidades de Camarico y Rucapequén, abarcando la VII y VIII regiones del país. La concesión del tramo Talca - Chillán consiste en la ejecución, conservación y explotación de una autopista de doble calzada, que se extiende entre los kilómetros 219.490 y 412.800 de la Ruta 5 Sur, en una longitud de 193,31 kms.

El plazo original de la concesión fue de 120 meses, que comenzaron a computarse el día 13 de marzo de 1996, fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación. Con la suscripción del Convenio Complementario N° 4, el plazo se extendió hasta abril de 2015. Sin embargo, con la suscripción del Convenio Complementario N° 5 (MDI), el plazo de la concesión pasó a ser variable, de manera que se alcancen los Ingresos Totales Garantizados establecidos en dicho convenio.

**Autopista de Sol:** La concesión vial denominada **Autopista del Sol** tiene una longitud de 131,5 kilómetros y comprende un tramo urbano, desde avenida Santa Riquelme (Santiago) hasta Malloco, y un tramo interurbano, desde Malloco hasta San Antonio. La concesión cuenta con doce plazas de peajes.

El plazo de la concesión es por un período de 23 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 2019. La autopista concesionada se encuentra en operaciones desde 1998, habiéndose terminado la totalidad de las obras requeridas de acuerdo con el convenio original firmado por el MOP.

**Autopista Central:** 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 – Américo Vespucio Norte (39,47 Km); y eje General Velásquez, sector Las Acacias - Ruta 5 Norte (20,66 Km).

El plazo de la concesión es por un período de 360 meses (30 años), contado desde 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 comenzó su etapa de construcción el 3 de julio de 2001 con un período de ejecución de obra de 48 meses (cuatro años). En mayo de 2006 se entregaron los últimos tramos (F1, F2 y G) y se iniciaron los cobros respectivos. Con lo anterior, la autopista se encuentra completamente operativa.

**Autopista Los Libertadores:** La concesión vial denominada **Autopista Los Libertadores** (ruta 57 CH) tiene una longitud de 88,65 kilómetros y une la Región Metropolitana con las provincias de Chacabuco y Los Andes, extendiéndose hasta Argentina a través del paso Cristo Redentor (este último fuera de la concesión). También se consideran dentro de la concesión la ruta G 155, entre la ruta 57 CH y el puente San José; la ruta G 71, que une la Panamericana con Casas de Chacabuco, y la ruta E 89, entre Santiago y San Felipe.

El plazo de la concesión es por un período de 28 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 2026. La autopista concesionada se encuentra en operaciones desde el último trimestre de 2000.

La concesión cuenta con cinco plazas de peajes, tres de ella en la carretera central (Chacabuco, Las Canteras y San José) y dos en los enlaces de Chicureo y Colina Sur (Chicureo y San Luis).

**Autopista Rutas del Pacífico:** La sociedad concesionaria se obliga a conservar y explotar las siguientes obras según las bases de licitación:

- Entre los kilómetros 0 y 110 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68
- Las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 87 y 108, y la Ruta 60 (Camino Las Palmas o Rodelillo – El Salto), entre los kilómetros 0 y 10,7.

De acuerdo al proyecto original, la concesión tiene un plazo variable, que está determinado por el ITC (Ingreso Total de la Concesión), siendo el máximo posible 300 meses a contar de Agosto de 1999. Este máximo fue modificado luego del CC N°2°.

**SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.:** Se constituyó por escritura pública el 6 de abril de 1998 a través de la adjudicación de la concesión del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez. Su objeto es la

construcción, conservación y explotación del terminal y sus servicios aeronáuticos y comerciales por un período de quince años a contar de 1998<sup>10</sup>. La adjudicación comprendió la ampliación y remodelación del edificio terminal internacional de pasajeros hasta los 90.000 m<sup>2</sup>, además de la construcción de la nueva torre de control de 60 metros, plataformas de aeronaves, calles de rodaje, caminos de acceso y todo el equipamiento necesario para el terminal.

---

<sup>9</sup> Convenio Complementario N°2 de fecha 7 de junio de 2001, en orden a realizar por parte de la Sociedad Concesionaria nuevas inversiones con el objeto de ampliar y mejorar el Sector Troncal Sur.

<sup>10</sup> Con la firma del convenio complementario N° 2 – durante agosto de 2004- la duración de la concesión se puede extender hasta por un plazo máximo de 78 meses, por sobre el plazo original de la concesión que era por 15 años a partir de 1998.

