



AUTOPISTA VESPUCIO SUR

2004

EMISION DE BONOS

contenido

PARTE I

ANTECEDENTES DE AUTOPISTA VESPUCIO SUR Y DE LA LINEA DE BONOS

A. CARACTERISTICAS DE LA EMISION 4-17

- 1. Emisor de la Línea de Bonos
- 2. Monto Máximo de la Línea de Bonos
- 3. Uso de los Fondos
- 4. Clasificación de Riesgo
- 5. Póliza de Seguro de la Línea de Bonos en UF
- 6. Garantías
- 7. Reajustabilidad
- 8. Causal de Vencimiento Anticipado
- 9. Rescate Anticipado
- 10. Procedimientos para el Cierre
- 11. Antecedentes de las Emisiones con Cargo a la Línea de Bonos
- 12. Agente Colocador
- 13. Banco Representante de los Tenedores de Bonos y Pagador
- 14. Administrador Extraordinario

B. DESCRIPCION DE AUTOPISTA 18-61

- 1. Reseña Histórica
- 2. Antecedentes Generales
- 3. Beneficios del Proyecto
- 4. Sistema de Cobro de Peaje
- 5. Fiscalización de Infractores
- 6. Construcción
- 7. Asesores
- 8. Expropiaciones
- 9. Estrategia de Comercialización
- 10. Estrategia de Comunicación
- 11. Ingreso por Peaje
- 12. Costos de Operación y Mantención
- 13. Recursos Humanos y Administración
- 14. Propiedad Accionaria
- 15. Acciona
- 16. Sacyr Vallehermoso
- 17. Instituto de Crédito Oficial ICO
- 18. XL Capital Assurance Inc.

C. ESTADOS FINANCIEROS 62-65



PARTE II

**CERTIFICADO SVS Y DOCUMENTOS
LEGALES**

D. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

66-69

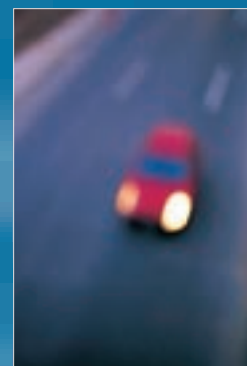
**E. CONSIDERACIONES DE LA
INVERSION**

70-73

74-217

1. Vía de Gran Congestión con Tráfico Cautivo
2. Potencial de Crecimiento
3. Garantía Financiera de XLCA
4. Proyecto con Sólidos Flujos de Caja
5. Gran Experiencia y Solidez Financiera de los Sponsors del Proyecto
6. Grupo Consorcio Acciona - Sacyr
7. Importante Compromiso de los Sponsors
8. Proceso de Expropiación Bajo Responsabilidad del MOP
9. Bonos no Rescatables
10. Calce y Duración de los Bonos

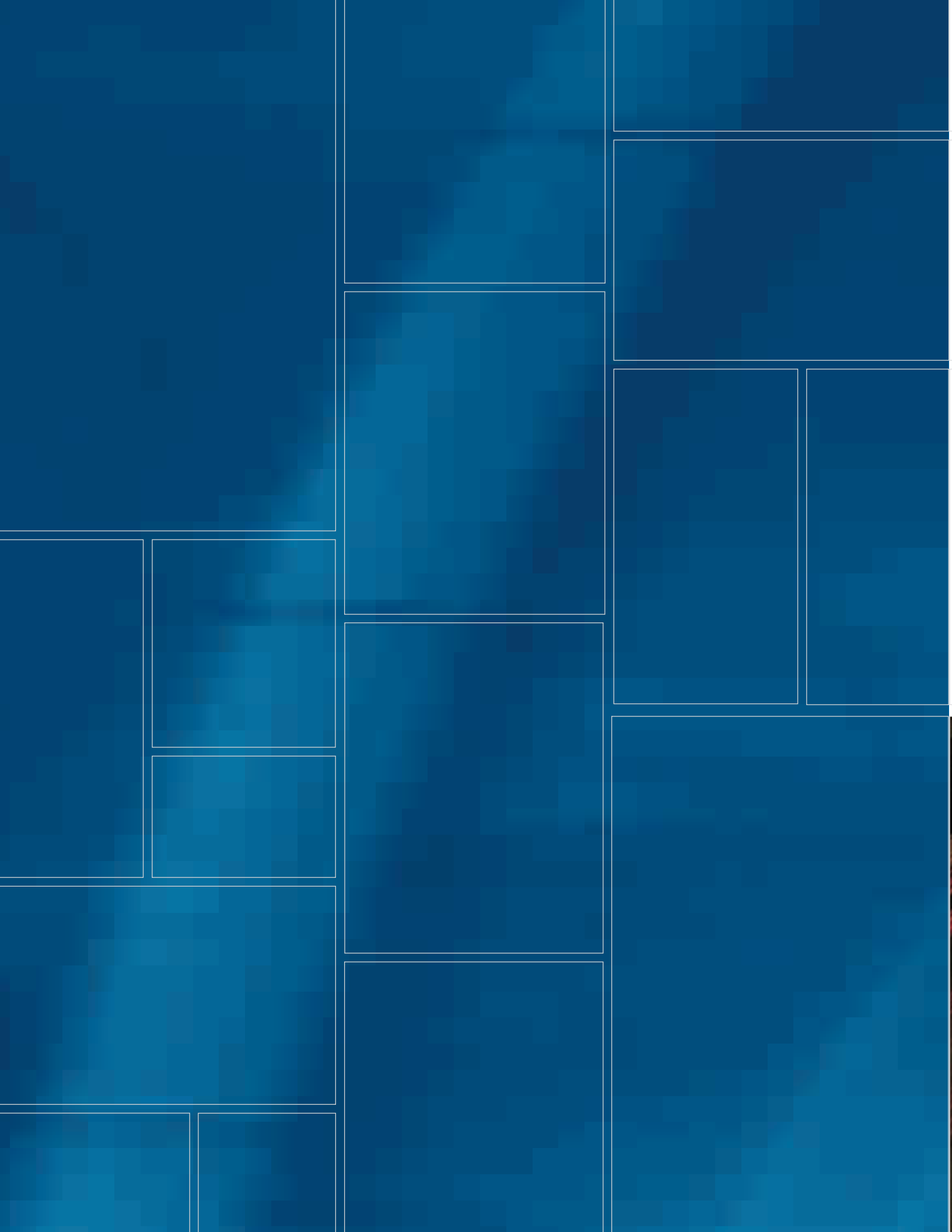
1. Certificado Superintendencia Valores y Seguros
2. Prospecto Emisión de Bonos
3. Contrato de Emisión de Bonos por Línea de Títulos
4. Prendas Especiales de Concesión de Obra Pública
5. Prenda Comercial de Dinero
6. Modificación del Contrato
7. Prendas Especiales de Concesión de Obra Pública
8. Certificados de Agencias Clasificadoras de Riesgo



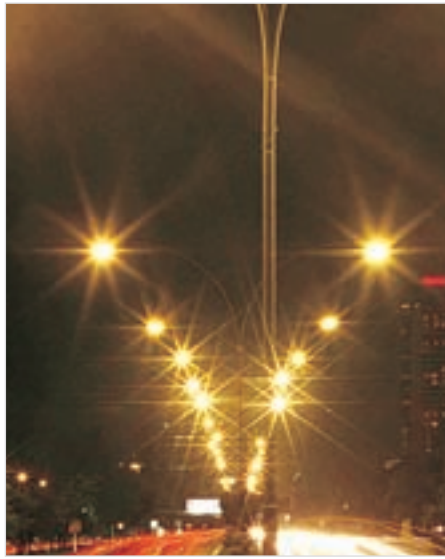


antecedentes de vespucio sur y de la línea de bonos





CARACTERISTICAS DE LA EMISION





1. emisor de la línea de bonos

Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. (en adelante, “Vespucio Sur”, la “Concesionaria” o el “Emisor”).

2. monto máximo de la línea de bonos

Emisión por línea de bonos hasta por un monto máximo de 10.500.000 Unidades de Fomento (UF).





3. uso de los fondos



De acuerdo al número 5.5. de la cláusula Quinta del Contrato de Emisión de Bonos por Línea de Títulos ("Contrato de Emisión"), en o antes de la Fecha de Cierre para la Colocación de una serie de Bonos efectuada con la participación de un Promitente Comprador, el Emisor podrá instruir al Promitente Comprador, por medio de instrucciones escritas refrendadas por el Asegurador (cada una de ellas, en adelante también, un "Aviso de Desembolso"), efectuar las siguientes transferencias con el producto bruto de dicha Colocación:

(a) Transferir al Agente de Garantías el monto indicado en el Aviso de Desembolso respectivo, para el pago de todo o parte del capital e intereses adeudados bajo, y las comisiones y gastos relacionados con, el endeudamiento por Crédito Puente u otro endeudamiento del Emisor a ser pagado o refinanciado con el producto de dicha Colocación; y

(b) Transferir al Agente de Garantías el monto indicado en el Aviso de Desembolso para pagar las comisiones, primas -incluyendo aquellas pagaderas al Asegurador-, impuestos y otros gastos incurridos en relación con dicha Colocación, y/o

(c) Transferir al Agente de Garantías, si así se instruye en el Aviso de Desembolso, los montos remanentes, de haberlos luego de efectuadas las transferencias señaladas en las letras (a) y (b) anteriores, para el pago de Costos del Proyecto.

En la Fecha de Cierre respectiva, el Promitente Comprador, deberá efectuar las transferencias antes descritas en la medida que así se les haya instruido en el Aviso de Desembolso respectivo.



4. clasificación de riesgo

Feller-Rate: AAA para la Emisión de la Línea de Bonos.

Humphreys: AAA para la Emisión de la Línea de Bonos.

5. póliza de seguro de línea de bonos en UF

El pago íntegro y oportuno del capital e intereses de los Bonos emitidos con cargo a esta línea será asegurado por XL Capital Assurance, Inc. (en adelante, “XL” o la “Compañía de Seguro”) en forma incondicional e irrevocable. No obstante, el seguro no cubrirá pago alguno que sea consecuencia de alguna

aceleración, en cuyo caso el Asegurador sólo se encuentra obligado a efectuar los pagos originalmente pactados de capital e intereses adeudados en las fechas de vencimiento originalmente establecidas en el Contrato de Emisión.



6. garantías



El pago del capital e intereses de cada serie estará además garantizado a favor de los Tenedores de Bonos con las siguientes cauciones:

i) Prenda especial de concesión de obra pública, de segundo grado, sobre la Concesión, constituida de acuerdo al artículo 43 de la Ley de Concesiones. Esta Prenda recaerá sobre:

- el derecho de Concesión de obra pública que para el Emisor emana del Contrato de Concesión;
- todo pago comprometido por el Fisco al Emisor, a cualquier título, en virtud del Contrato de Concesión, con excepción del derecho a obtener

a) los pagos a favor del Emisor a que el MOP se haya comprometido en forma incondicional e irrevocable en virtud de cualquier convenio complementario o modificatorio del Contrato de Concesión, incluyendo el Convenio Complementario Uno, siempre que el título para exigir dichos pagos conste en una Resolución,

b) pagos al emisor en reembolso del impuesto al valor agregado de acuerdo a lo señalado en la sección 1.12.3 de las Bases de Licitación

- todo otro ingreso del Emisor, incluyendo cualquier cantidad pagada al Emisor como consecuencia de la venta, cesión o enajenación de una Resolución; y
- el derecho del Emisor a recibir indemnizaciones en caso de expropiación de cualquiera de los bienes y derechos indicados en los puntos anteriores.

ii) Prenda comercial a favor de los tenedores de Bonos sobre los dineros que reciba el Emisor y que se encuentren depositados en ciertas cuentas bancarias del mismo ("Prenda de Dinero"), de acuerdo con los términos indicados en el Contrato de Emisión de Bonos.

iii) Póliza de seguro (en adelante la "Póliza de Seguro") mencionada anteriormente, emitida por XL y, en virtud de la cual, XL garantizará a los tenedores de los Bonos en forma absoluta, incondicional e irrevocable, en los términos de la Póliza de Seguro, sin que sea posible la presentación de oposición alguna por parte de XL, el pago íntegro del capital e intereses de los Bonos en las fechas de vencimiento originales establecidas en el Contrato de Emisión. A su vez, garantizará el reembolso a los

Tenedores de Bonos de cualquier cantidad que hubieren recibido en pago del capital y/o intereses de los Bonos y que se vieran obligados a restituir en virtud de declararse nulo dicho pago. No obstante lo anterior, la Póliza de Seguro no cubrirá pagos que el Emisor deba efectuar como consecuencia de una aceleración de los Bonos o cualquier prepago o vencimiento anticipado de los Bonos, sino que continuará realizando el pago de cada uno de los cupones de los Bonos conforme el calendario de pagos y/o amortizaciones contemplado en el Contrato de Emisión, pudiendo en todo caso y a su sola opción, realizar un pago anticipado de los mismos. En el caso de la prenda especial de concesión de obra pública de segundo grado, constituida a favor de los tenedores de Bonos, la garantía de primer grado se ha constituido a favor de XL, y del Instituto de Crédito Oficial ("ICO") con el objeto de garantizar todas y cada una de las obligaciones que contraiga Vespucio Sur con cada una de esas partes.





7. reajustabilidad

Unidad de Fomento.

8. causal de vencimiento anticipado

El pago del capital y de los intereses devengados se hará inmediatamente exigible, como si se tratara de una obligación de plazo vencido, una vez ocurrida cualquiera de las siguientes situaciones:

- i) si el Emisor fuere declarado en quiebra por sentencia ejecutoriada;
- ii) si se declarare por sentencia ejecutoriada que el Emisor ha incurrido en un incumplimiento grave de sus obligaciones bajo el Contrato de Concesión;
- iii) si ocurriere cualquier incumplimiento por parte del Asegurador de su obligación de efectuar pagos a los

Tenedores de Bonos de acuerdo a los términos y condiciones de la Póliza de Seguro, y dicho incumplimiento no fuere subsanado dentro del plazo de 60 días contados desde que dicho pago debió efectuarse;

- iv) si el Asegurador envía al Emisor y al Representante de los Tenedores de Bonos un aviso escrito señalando que:
 - ha ocurrido un incumplimiento o una causal de incumplimiento bajo el Contrato de Reembolso que ha permitido al Asegurador ejercer sus derechos bajo dicho contrato; o
 - las primas, comisiones y otras cantidades pagaderas al Asegurador en

relación con la emisión de una Póliza de Seguro de los Bonos, se han hecho exigibles anticipadamente de acuerdo a los términos del Contrato de Reembolso; o

- ha ocurrido cualquier otra Causal de Vencimiento Anticipado de acuerdo a los términos y condiciones de una Escritura Pública Complementaria.

En caso de ocurrir una Causal de Vencimiento Anticipado, toda acción dirigida al cobro de los Bonos de cualquier serie tendrá mérito ejecutivo.



9. rescate anticipado



De acuerdo al Contrato de Emisión, los bonos emitidos bajo la presente Línea de Bonos no serán rescatables.

10. procedimientos para el cierre

La venta de los Bonos de la serie a ser emitidos y colocados con cargo al Contrato de Emisión de Bonos y su respectiva Escritura Complementaria distinto de aquel Bono de aquella sub-serie a ser vendido de acuerdo a un contrato separado a ser celebrado entre el Emisor y el Asegurador, se efectuará mediante contrato de compraventa de bonos a celebrarse entre el Emisor y Banco Santander-Chile, (en adelante el “Contrato de Underwriting”).

Para efectos de que el Emisor pueda vender los Bonos al Banco Santander-Chile será necesario el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- A más tardar a las 9:00 horas a.m., hora de Santiago, del Día Hábil Bancario correspondiente a la fecha de colocación de una serie de Bonos, el Emisor deberá entregar al Asegurador, con copia al representante debidamente autorizado de Banco Santander-Chile, un aviso por escrito (en adelante el “Aviso de Colocación”) señalando el número y el monto de capital de los Bonos de dicha sub-serie a ser vendidos en la fecha de colocación.



procedimientos para el cierre

En o antes de la fecha de colocación de los Bonos con cargo al Contrato de Emisión:

- (i) el Emisor deberá firmar todos los Bonos de dicha serie a ser vendidos en la fecha de colocación, y deberá entregar dichos Bonos al Representante de los Tenedores de Bonos;
- (ii) una vez recibidos los Bonos de dicha serie firmados por el Emisor, el Representante de los Tenedores de Bonos deberá firmar dichos Bonos y entregarlos al Asegurador; y
- (iii) una vez recibidos los Bonos de dicha serie firmados por el Representante de los Tenedores de Bonos, el Asegurador deberá autenticar dichos Bonos, y deberá mantenerlos en custodia pendiente la entrega de los Bonos hasta la fecha de cierre, y entregarlos al Banco Santander-Chile.

La Póliza de Seguro de los Bonos será firmada por el Asegurador y entregada al Banco Pagador en la fecha de cierre una vez que se hayan cumplido los términos y condiciones establecidos en el número 5.4(c) del Contrato de Emisión.

La entrega de los Bonos vendidos en la fecha de colocación se efectuará en la fecha de cierre por el Banco Santander-Chile, luego de su liberación por el Asegurador, contra pago del precio de compra de los Bonos, en el entendido que el Asegurador no entregará ningún Bono en la fecha de cierre y dicha colocación quedará sin efecto a menos que el Emisor haya recibido confirmación que el Banco Pagador ha recibido la respectiva Póliza de Seguro de los Bonos.



procedimientos para el cierre

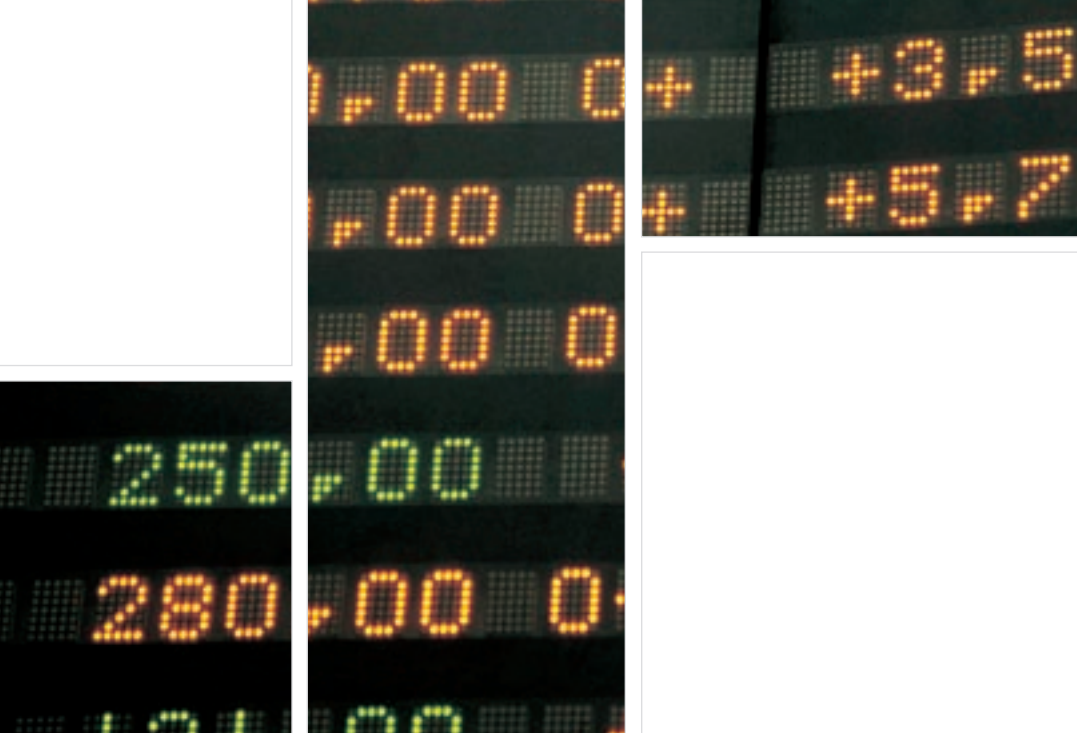


15

Si una Colocación quedare sin efecto en la fecha de cierre el Banco Santander-Chile entregará todos los Bonos suscritos y autenticados al Banco Pagador para su inutilización.

Cualquier Bono que no sea colocado en la fecha de colocación, y todos los Bonos no entregados en la correspondiente fecha de cierre, serán marcados con la palabra "nulo" por el Banco Pagador, no serán colocados y serán entregados al Asegurador a la brevedad luego de su inutilización por el Banco Pagador. El Banco Pagador deberá, prontamente, entregar al Emisor un certificado confirmando la inutilización de dichos Bonos. El monto total de capital de los Bonos así inutilizados no se contabilizará para los efectos de aplicar el límite de Bonos que el Emisor puede emitir con cargo al monto máximo del Contrato de Emisión.

Una vez adquiridos los Bonos por Banco Santander-Chile, éste procederá a colocar los Bonos mediante remate holandés en la Bolsa de Comercio de Santiago, utilizando los servicios de Santander Investment S.A., Corredores de Bolsa, bajo la modalidad de pago PH.



11. antecedentes de las emisiones con cargo a la línea de bonos

Las características particulares de cada emisión que se haga con cargo a esta Línea de Bonos serán definidas en las respectivas Escrituras Complementarias e informadas en documentos aparte.

12. agente colocador

Santander Investment S.A., Corredores de Bolsa.

13. banco representante de los tenedores de bonos y pagador

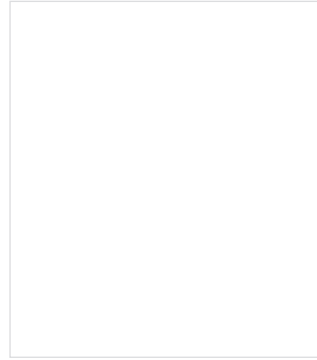
14. administrador extraordinario

No hay.

Sin embargo, en caso que una Colocación de Bonos cualquiera al amparo de esta Línea de Bonos tuviere por finalidad financiar nuevos proyectos de inversión del Emisor que de acuerdo a las normas en efecto requieran nombrar un administrador extraordinario de dichos recursos y un encargado de la custodia de los mismos, en la respectiva Escritura Pública Complementaria deberá procederse a dicho nombramiento y contemplarse aquellas otras estipulaciones que sean conducentes a lo expuesto.



DESCRIPCION DE LA AUTOPISTA





1. reseña histórica

Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. es una sociedad anónima cerrada constituida por escritura pública con fecha 3 de diciembre de 2001, cuyo objeto es la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada “Sistema Américo Vespucio Sur Ruta 78 / Avenida Grecia”, mediante el sistema de concesiones, así como la prestación y explotación de los servicios que se convengan en el contrato de concesión destinados a desarrollar dicha obra y las demás actividades necesarias para la correcta ejecución del proyecto.

La Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. es controlada, en partes iguales, por los grupos Acciona (accionista mayoritario de Acciona S.A. y Necso Entrecanales Cubiertas Chile S.A.) y Sacyr Vallehermoso (controlador de Itínere Chile S.A. y Sacyr Chile S.A.).

Accionistas Sociedad Concesionaria Vespucio Sur S.A. (*)	N.º de acciones	Porcentaje Propiedad
Necso Entrecanales Cubiertas Chile S.A.	19.998	49,995%
Itínere Chile S.A.	19.200	48,000%
Sacyr Chile S.A.	800	2,000%
Acciona S.A.	2	0,005%

(*) Distribución de la sociedad a Junio de 2004



2. antecedentes generales



La Circunvalación Américo Vespucio es uno de los ejes más importantes de la red vial de Santiago. En su interior se encuentra la mayor parte del área urbana de la ciudad.

El proyecto Autopista Vespucio Sur plantea el mejoramiento del tramo de la Circunvalación comprendido entre la Rotonda Grecia y la Ruta 78 o actual Concesión Autopista del Sol que une Santiago con el principal puerto de Chile, San Antonio. Esto significa unir los sectores sur poniente y sur oriente de Santiago a través de una autopista de 23,5 kilómetros de longitud, atravesando las comunas de Maipú, Cerrillos, Lo Espejo, La Cisterna, San Ramón, La Granja, La Florida, Macul y Peñalolén.

CARACTERISTICAS TECNICAS

La Autopista Vespucio Sur se construye con los más exigentes estándares de calidad internacional. Es por ello que implementará en sus vías sistemas de iluminación y mecanismos de señalización computacional dinámicos, informativos y preventivos, que advertirán instantáneamente sobre las condiciones de tránsito y eventos de emergencias, así como de vehículos con

desperfectos u otras situaciones, para lo que habrá también áreas de servicio especiales.

Entre sus principales características se distinguen:

- Dos calzadas de tres pistas por sentido para una circulación sin detenciones a 100 km/h. dotadas con un sistema de peaje electrónico con tecnología de punta que permitirá un desplazamiento sin detenciones y una forma de pago cómoda, rápida y segura.
- Calles de servicio continuas, a todo lo largo de la concesión, de dos pistas a cada costado de la autopista y de circulación gratuita.



antecedentes generales

- 39 enlaces viales a desnivel con avenidas estructurantes y calles que cruzan la Concesión.
- Moderna señalética de tránsito con información variable para el automovilista acerca del estado de la ruta en tiempo real. Además, teléfonos de emergencia S.O.S., ambulancias con paramédicos y grúas de servicio.
- 29 pasarelas peatonales cerradas e iluminadas.
- Cinco colectores de aguas lluvias con cerca de 40 km. de largo total, que forman parte del Plan Maestro de Aguas Lluvias del MOP para la Región Metropolitana y que solucionarán los problemas de anegamientos de la zona sur oriente de Santiago. A través de ellos se drenarán 5.700 hectáreas de esta zona, lo que equivale a un 10% del total del área edificada de Santiago.

- Doce hectáreas de nuevas áreas verdes que incluirán mobiliario urbano, iluminación, riego, once mil árboles, ciento ocho mil arbustos, juegos infantiles y equipamiento deportivo.

Además, con la obra vial de la Concesión se construyen siete estaciones del Metro correspondientes a las líneas 4 y 4A, las cuales correrán al centro de la concesión vial, entre las vías expresas de Autopista Vespucio Sur, e incluyen las obras civiles de las interestaciones entre la Rotonda Grecia y Gran Avenida.

Autopista Vespucio Sur es un proyecto comprometido con la comunidad. Los habitantes de las comunas involucradas podrán gozar de una mejor calidad de vida.



Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	Tramo 5
Autopista del Sol Av. General Velásquez	Av. General Velásquez Autopista Central	Autopista Central Av. La Serena	Av. La Serena Av. Vicuña Mackenna	Av. Vicuña Mackenna Rotonda Grecia
5,5 kilómetros	2,6 kilómetros	6,1 kilómetros	3,1 kilómetros	6,5 kilómetros
Maipú - Cerrillos	Cerrillos - Lo Espejo	La Cisterna - San Ramón - La Granja	La Granja - La Florida	La Florida - Macul - Peñalolén
Siete pasarelas peatonales y cinco atravesos a desnivel	Cuatro pasarelas peatonales y cinco atravesos a desnivel	Ocho pasarelas peatonales y once atravesos a desnivel	Cuatro pasarelas peatonales y seis atravesos a desnivel	Seis pasarelas peatonales y doce atravesos a desnivel
		Acondicionamiento de bandedjón central para cinco estaciones de la Línea 4 del Metro	Acondicionamiento de bandedjón central para dos estaciones de la Línea 4 del Metro	Acondicionamiento para cinco estaciones de la Línea 4 del Metro



3. beneficios del proyecto

Desarrollo y modernidad

La mayor conectividad y rapidez en los flujos de desplazamiento que traerá la Autopista Vespucio Sur a la zona sur y sur oriente de Santiago, permitirá aumentar y crear nuevos polos de desarrollo industrial, habitacional y de comercio en la zona sur de Santiago, lo que generará una mayor plusvalía para todo el sector.

Ahorro de tiempo

El diseño moderno y la conducción sin detenciones a lo largo de toda la vía —que aseguran un desplazamiento rápido, fácil y seguro— significarán una gran disminución de los tiempos de viaje, lo cual aumentará la disponibilidad de tiempo libre de los usuarios y con ello su calidad de vida. Además, este tipo de circulación ahorra combustible y minimiza el desgaste general de los vehículos, lo que permite que el ahorro de dinero por parte de los usuarios.

Conectividad

La Autopista Vespucio Sur generará mayor conectividad vial entre el interior y el exterior de la circunvalación, gracias a lo cual se constituirá en el principal eje de conexión entre las nueve comunas involucradas en el proyecto, facilitando además el acceso expedito y seguro a otras autopistas de Santiago.

Seguridad

El moderno diseño y construcción de la autopista garantizarán un elevado estándar de seguridad, confort y facilidad de conducción para los automovilistas. Además, los usuarios contarán con asistencia permanente en la ruta, como teléfonos S.O.S., ambulancias, grúas y señalética electrónica con información de tránsito en tiempo real.

Descontaminación

Gracias a la moderna tecnología de flujo vehicular libre, que implica una velocidad mayor y constante, así como pavimentos de la más alta calidad y menor uso del freno, la concesión Autopista Vespucio Sur contribuirá a la descontaminación acústica y ambiental de la zona sur de Santiago, ya que asegurará la disminución de partículas en suspensión y de ruido.



4. sistema de cobro de peajes



25

El sistema de cobro de peajes que se utilizará corresponde a un mecanismo electrónico ("Electronic Toll Collection System" o "ETC"), totalmente compatible con los sistemas de cobro de peaje a aplicarse en el conjunto de autopistas urbanas de Santiago, actualmente en construcción. Este Sistema ETC tiene la característica de ser de flujo libre ("Free Flow"), donde el cobro de peajes se hace electrónica y automáticamente, sin interferencia alguna con el tráfico normal en la vía, es decir sin barreras ni pagos durante el viaje, lo que permite al conductor no detenerse y mantener así su velocidad y forma habitual de conducción. Luego, el pago de los peajes se hace contra una cuenta mensual, enviada al domicilio del usuario en forma cómoda, rápida y segura.

PUNTOS DE COBRO Y EQUIPAMIENTO ELECTRONICO EN RUTA

Existirán quince puntos de cobro de peaje a lo largo de la autopista, los que permitirán efectuar las transacciones de cobro a los vehículos que circulan por ella. El equipamiento electrónico instalado en los pórticos tiene, entre otras, la función de detectar, identificar y clasificar a los vehículos que pasen bajo ellos -independientemente de si portan tag o no-, además de tomar fotos a las patentes en caso de que no cuenten con un tag habilitado. La ubicación de los puntos de cobro se ha dispuesto en relación a la configuración de entradas y salidas de la autopista, con el objetivo de maximizar la recaudación de peajes, manteniendo el concepto de equidad en el cobro.

TAG, TELEVIA O TRANSPONDER

La identificación del usuario de la vía concesionada se logra mediante el uso de un dispositivo electrónico denominado televía, tag o transponder, que se instala en el parabrisas del vehículo. Cuando un vehículo pasa bajo un punto de cobro de peaje se establece una comunicación entre este dispositivo y el respectivo punto de cobro. De este modo se obtiene información electrónica identificatoria del usuario y se genera la correspondiente transacción de cobro de peaje, sin que el conductor deba detenerse o disminuir su velocidad de circulación, lo que permite posteriormente la facturación del peaje y el envío del documento de cobro directamente al domicilio del usuario. No existe posibilidad alguna de que se produzca algún error en la información, debido a los estándares exigidos por el Ministerio de Obras Públicas (MOP).



sistema de cobro de peajes

PASE DIARIO

El pase diario es el medio de pago alternativo al tag, que se ha diseñado para aquellos usuarios que usen la autopista ocasionalmente y no cuenten con un tag.

Los pases diarios son de prepago, es decir, deberán adquirirse previamente al ingreso a la autopista y darán derecho a circular libremente por ella el día calendario de vigencia del pase. El precio de los pase diarios es fijo para cada una de las tres categorías de vehículos establecidas en las bases de licitación. La comercialización de este medio de pago se hará preferentemente a través de medios remotos, teléfono o internet, pero también se podrán adquirir en las oficinas comerciales de la autopista así como en la red de distribuidores que para estos efectos se está montando.

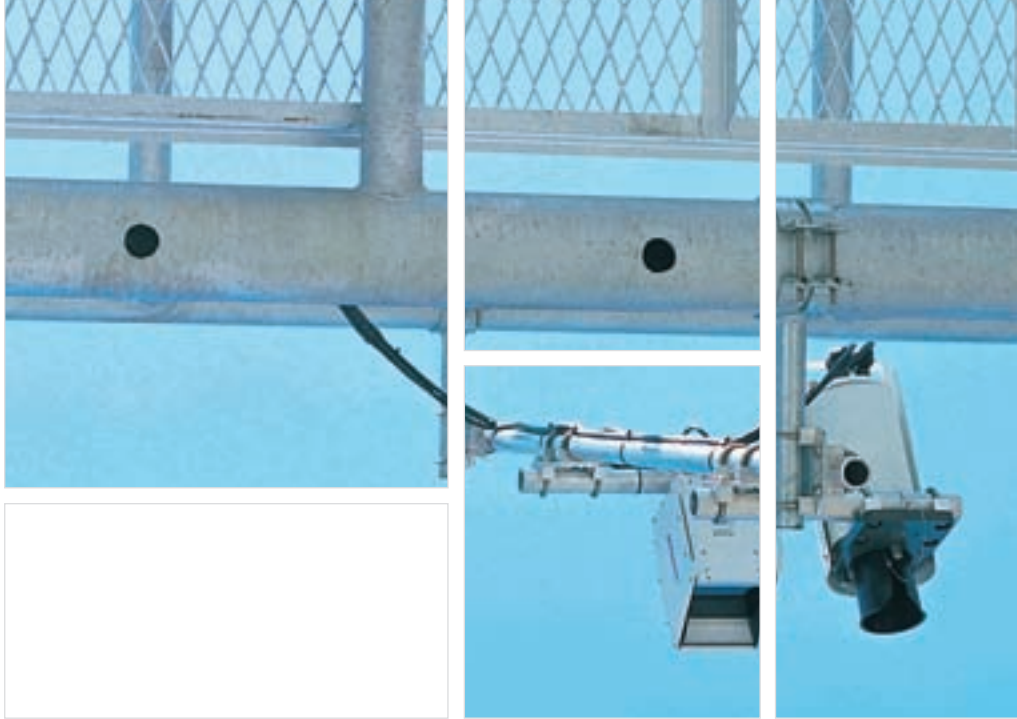
VENTAJAS DEL SISTEMA ETC EN FLUJO LIBRE

Para una autopista urbana, este sistema presenta múltiples ventajas asociadas a la calidad de vida de la comunidad. Entre éstas destacan:

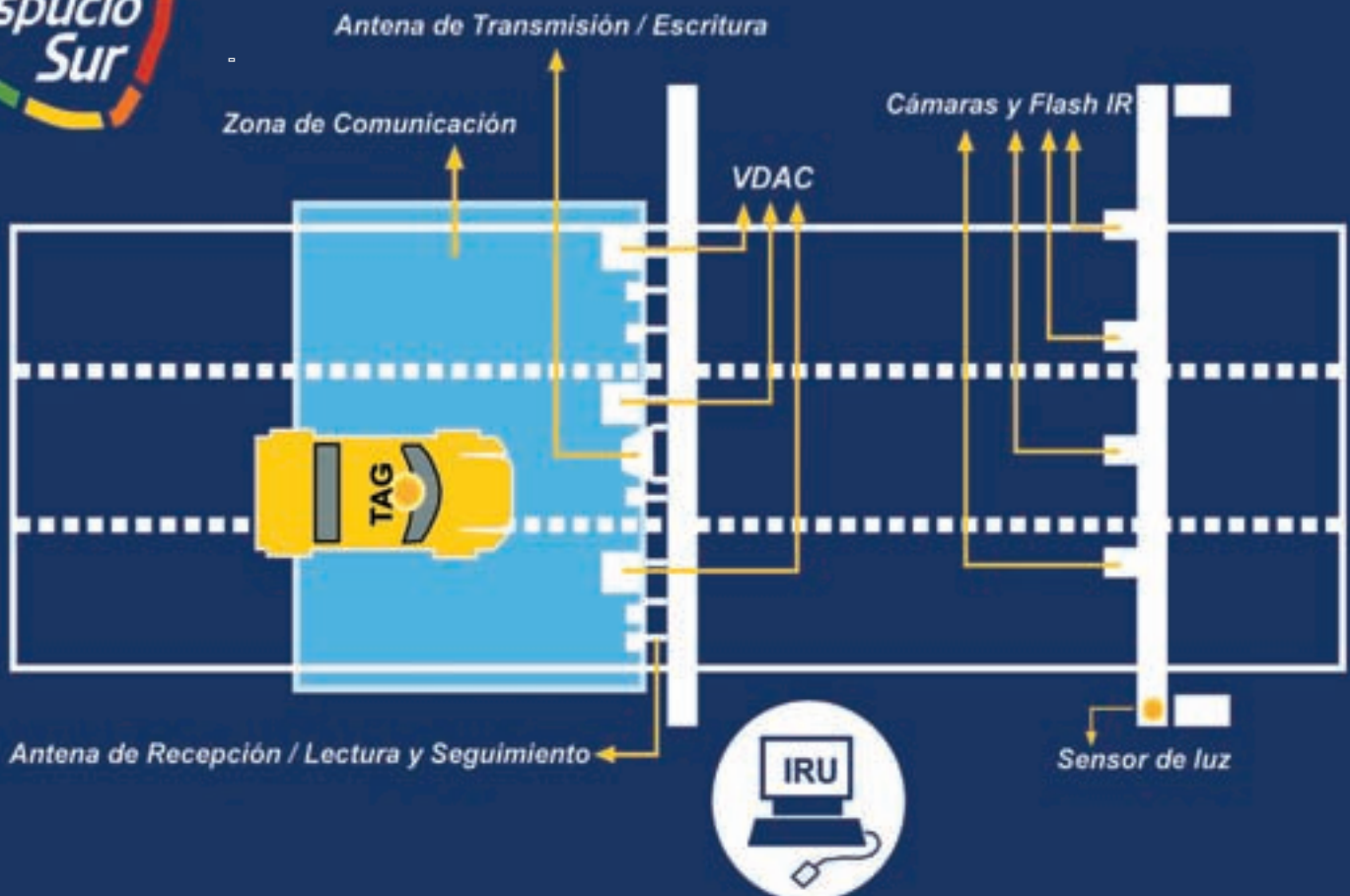
- Fluidez del tráfico dentro de la autopista concesionada, así como en las pistas no concesionadas del entorno.
- Disminución significativa de los niveles de contaminación, en comparación con sistemas tradicionales de circulación.
- Mayor seguridad y comodidad de conducción para el usuario.
- Desplazamiento libre del conductor, sin necesidad de disponer de dinero efectivo para el pago del peaje.

- Facilidad para el usuario en la elección del sistema de pago a través de cuenta corriente, tarjeta de crédito u otros sistemas.

- El usuario puede circular por cualquier autopista concesionada de Santiago o interurbanas que cuenten con este sistema, utilizando un único tag y sin necesidad de firmar distintos contratos.



sistema de cobro de peajes





sistema de cobro de peajes

CENTRO DE OPERACIONES

Es el área encargada de procesar las transacciones del sistema de cobro electrónico. Realiza además las siguientes funciones:

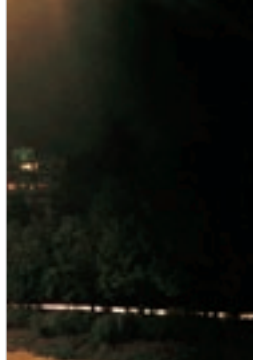
- Servicio al cliente para mantención y garantía de los tag, cuentas de peaje, y manejo de sugerencias y reclamos.
- Soporte y administración del sistema de tráfico propio de una autopista urbana moderna, incluyendo la detección oportuna de accidentes de tráfico, manejo de teléfonos de emergencia, etc.
- Evaluaciones de desempeño de la autopista con respecto a velocidad, tráfico, flujo vehicular, y zonas de congestión.
- Coordinación operativa con otros operadores de tráfico de la ciudad, a efectos de mejorar la seguridad, aumentar la fluidez, mejor y más oportuna asistencia en ruta.

SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES

Consiste en un sistema redundante de alta disponibilidad y confiabilidad, en base a tendidos de fibra óptica. Mediante este sistema, tanto los puntos de cobro como los diferentes dispositivos electrónicos de seguridad e información al usuario, así como los sensores de tráfico estarán comunicados entre ellos y con el centro de operaciones en todo momento. De esta forma se garantiza una continuidad de las comunicaciones y operatividad de los sistemas aún cuando una o más conexiones fallen.

GESTION DE RELACIONES CON CLIENTES

Para otorgar un mejor servicio, Vespucio Sur pondrá a disposición de sus usuarios, oficinas de atención comercial. Al mismo tiempo, los usuarios podrán obtener información a través de un centro de contacto remoto ("Contact Center") para atención telefónica y por correo electrónico, más un sitio web en el que podrán acceder al detalle de sus consumos, realizar solicitudes de información, y pagar sus cuentas de peaje las 24 horas.



5. fiscalización de infractores



Aquellos usuarios que circulen por una autopista sin un medio de pago habilitado, esto es un tag habilitado o pase diario, serán considerados infractores a la Ley del Tránsito y por tanto acreedores de una multa por infracción grave. Su detección se realizará a través de las cámaras instaladas en los puntos de cobro, mediante las cuales quedarán registradas las placas patentes de estos vehículos, además del lugar y hora en que se cometió la infracción, elementos que de acuerdo a la Ley del Tránsito constituyen medios de prueba para acreditar una infracción.

Conforme a las bases de licitación, la Concesionaria entregará las fotografías e información anexa de las infracciones a la Inspección Fiscal quien deberá a su vez denunciar estas infracciones frente a los Juzgados de Policía Local que correspondan, quienes son los responsables finales de notificar y tramitar las infracciones y cobrar las multas respectivas.

Por otra parte, de acuerdo a la Ley de Concesiones, la Concesionaria está facultada para perseguir civilmente los pagos adeudados por los infractores, además de una compensación equivalente a la suma más alta entre 40 veces el monto no pagado en peajes y dos unidades tributarias mensuales (UTM).

Por último, de acuerdo a la legislación vigente, en el caso que el dueño del vehículo mantenga infracciones pendientes de pago, pasará al Registro de Multas de Tránsito no Pagadas, y no le será permitido renovar su permiso de circulación al año siguiente.



6. construcción

Las obras de la autopista comenzaron en el mes de Septiembre de 2003, contándose al momento un avance real superior al 30% (a Julio 2004), lo que significa aproximadamente un 1% sobre el avance exigido contractualmente.

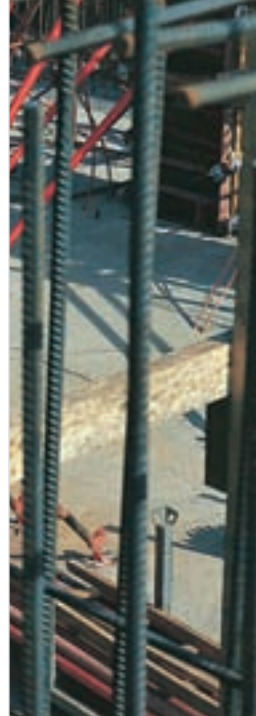
Por otra parte, considerando que la fase de construcción realizada hasta la fecha es la más costosa en tiempo -debido a los cambios de servicios secos y húmedos y a la construcción de colectores- las proyecciones indican un término de la obra antes del plazo exigido en las Bases de Licitación y en el Convenio Complementario de Marzo de 2006, lo que facultaría a la Sociedad Concesionaria para solicitar la puesta en servicio provisoria antes de esta fecha. Se prevé que esto ocurra durante Diciembre de 2005 para todos los tramos de la autopista y que constituye el hito mediante el cual se puede iniciar el cobro de peajes.

Una vez autorizada la puesta en servicio provisoria de todos los tramos, dentro de un plazo de seis meses la Concesionaria está en posición de solicitar la autorización de puesta en servicio definitiva de la totalidad de las obras.

Para efectos del proceso constructivo, la autopista se ha dividido en cinco tramos.

La Autopista Vespucio Sur se desarrollará en cinco tramos

TRAMO	INICIO OBRAS	FIN DE OBRAS
a Tramo 1 Entre la Ruta 78 y General Velásquez	Enero 2004	Diciembre 2005
a Tramo 2 Entre General Velásquez y Avenida Norte-Sur.	Enero 2004	Diciembre 2005
a Tramo 3 Entre la Avenida Norte-Sur y Avenida La Serena /Las Industrias	Noviembre 2003	Diciembre 2005
a Tramo 4 Entre la Avenida La Serena y Avenida Vicuña Mackenna	Septiembre 2003	Noviembre 2005
a Tramo 5 Entre la Avenida Vicuña Mackenna y Avenida Grecia	Septiembre 2003	Diciembre 2005



construcción





construcción

INVERSION TOTAL

La inversión del proyecto se ha estimado en UF 18,9 millones, es decir en cerca de US\$ 530 millones.

El presupuesto de inversión desglosado en sus principales partidas y su grado de avance a Julio 2004 se presentan en el siguiente cuadro:

Al 1° de Agosto del 2004 se ha invertido aproximadamente un 38% del presupuesto, es decir miles de UF 7.195. A Marzo del 2005 se prevé un 78% de avance lo que a su vez corresponde a miles de UF 14.900 de inversión.

CONSTRUCTORA

Con fecha de Octubre de 2004 se celebró una modificación y texto refundido del contrato de construcción de las obras, que incluye la Concesión, entre la Sociedad Concesionaria y la Sociedad Constructora Necso-Sacyr S.A., incluyendo las Obras Nuevas o Adicionales producto del Convenio Complementario N° 1.

Dicho contrato es en unidades de fomento y bajo el sistema de suma alzada y precio cerrado.

Este contrato replica las obligaciones contractuales que la Sociedad Concesionaria tiene en su Contrato de Concesión con el MOP, en la medida en que estas obligaciones sean aplicables a la Sociedad Constructora.

Presupuesto de Inversión	Miles UF	Porcentaje Avance
Obras (*)	8.997	35%
Colectores	2.850	37%
Metro	2.420	12%
Sistemas Electrónicos y Equipos	1.488	19%
Pagos según Bases (MOP + Convenio)	2.492	89%
Otras Inversiones	178	24%
Gastos y Costos	563	59%
Total	18.988	38%

(*) Considera las obras del proyecto vial original más las correspondientes al Convenio Complementario N°1.



7. asesores



Para determinar las proyecciones de tráfico durante el plazo de la concesión, se encargaron estudios a las empresas consultoras Vollmer e Inecon, de reconocido prestigio nacional e internacional. Los estudios incorporaron en sus proyecciones, entre otros, los efectos que tendrá en el uso de la autopista el monto del peaje, la adaptación de los usuarios a una nueva tecnología, la existencia de vías alternativas, y el crecimiento económico del país.

Para los aspectos técnicos de mayor complejidad la Sociedad Concesionaria contrató la asesoría de firmas destacadas. Además de las ya mencionadas, participan Heath Lambert y AON como asesores en materia de seguros; R&Q Ingeniería S.A. para la inspección técnica; los estudios jurídicos Philippi, Yrarrázaval, Pulido & Brunner Limitada para asuntos de derecho chileno; Jones Day para asuntos de derecho de los Estados Unidos de América; PriceWaterhouseCoopers como auditores y asesores fiscales de la Sociedad Concesionaria, y Santander Investment como asesores financieros.

8. expropiaciones

Para llevar a cabo la construcción de la autopista ha sido necesaria la expropiación de terrenos en el sector del proyecto. La responsabilidad de las expropiaciones corresponde al MOP, el cual ha fijado un calendario para su ejecución. Cualquier retraso en el mismo podría afectar los plazos de entrega de las obras.

Atendido a que el cumplimiento del calendario de expropiaciones es una labor ajena a la Concesionaria, ésta se informa periódicamente de su estado de avance. A la fecha el 98% de los terrenos que forman parte del proyecto ya han sido expropiados y el calendario no presenta atrasos.

EXPROPIACIONES TRAMOS	SUPERFICIE (M ²)		% SUPERFICIE YA ENTREGADA
	A EXPROPIAR	ENTREGADA	
1	69.342	68.130	98,3%
2	25.014	24.429	97,7%
3	110.254	108.853	98,7%
4	12.294	12.070	98,2%
5	30.655	30.655	100,0%
Total	247.559	244.137	98,6%



9. estrategia de comercialización

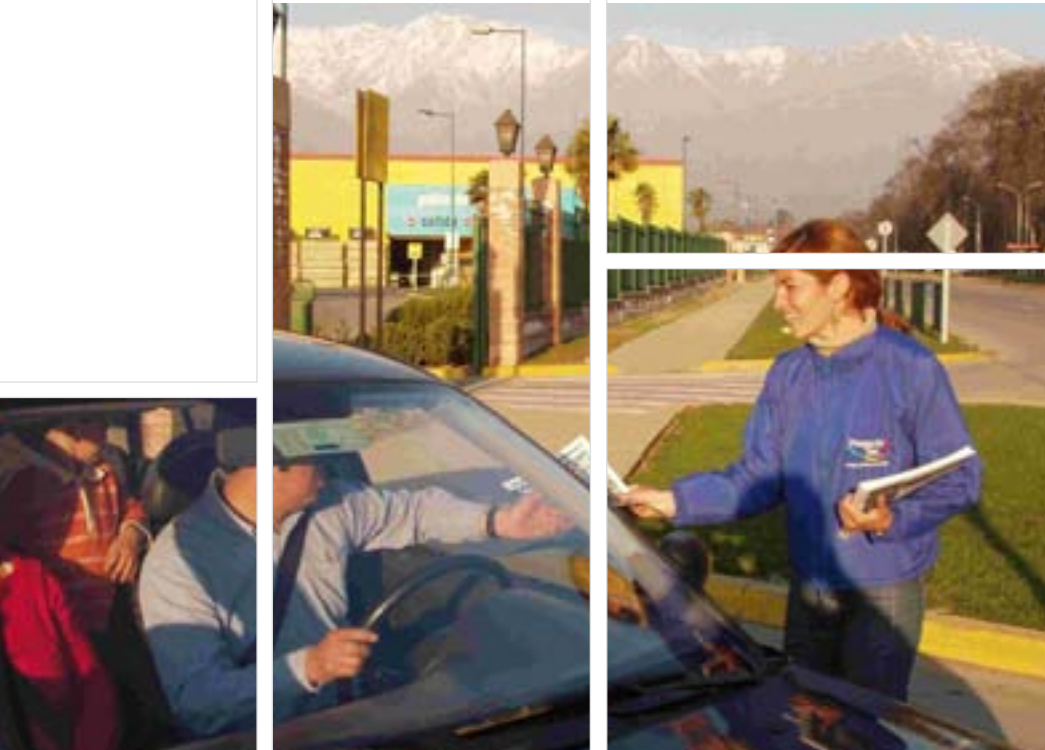


Autopista Vespucio Sur (AVS) forma parte del sistema interoperable de autopistas concesionadas de Santiago -actualmente en construcción- compuesto además por Autopista Central, Costanera Norte, y Vespucio Norte Express. Este sistema pone a la ciudad de Santiago a la vanguardia mundial en lo que a carreteras de peaje se refiere, ya que hasta el momento el peaje de flujo libre se ha usado en muy pocos casos y siempre en autopistas individuales como son la City Link de Melbourne, Australia; la E407 de Toronto, Canadá; y la A6 en Israel.

Lo anterior significa que los automovilistas que circulen por Santiago contarán con una red de carreteras urbanas de calidad mundial, que ofrecerán una mejor conectividad entre las distintas áreas de la ciudad, facilitando el desarrollo de sectores que hasta hoy no tenían buenos accesos. Esto es particularmente válido para extensos sectores de la Autopista Vespucio Sur que ahora se abrirán a la ciudad con nuevos proyectos de

desarrollo inmobiliario, industrial, y comercial, que su vez suponen un incremento en los tránsitos esperados. Todas las autopistas de este sistema operarán bajo la modalidad de Peaje de Flujo Libre, donde los usuarios podrán circular por cualquiera de ellas con un mismo tag o televía, pagando sus peajes sin detenerse o disminuir su velocidad. El pago se efectuará -igual como se realizan los pagos de otros servicios- mediante un estado de cobro enviado cada mes directamente al domicilio de cada usuario. La cantidad correspondiente al peaje se podrá pagar cómoda y fácilmente en una amplia red de canales de recaudación y con múltiples medios de pago. Sin embargo, dada la naturaleza masiva del servicio que la autopista entregará, AVS incentivará canales y medios de pago de naturaleza automática como son los cargos en cuenta corriente y tarjetas de crédito. Al mismo tiempo, se promoverá fuertemente la modalidad de factura electrónica con el fin de optimizar los costos inherentes al proceso de recaudación.

La comunicación de AVS se centra en destacar las características propias de su estrategia comercial, más que las generalidades del sistema y ubicación de la autopista. El trazado de la Concesión es bien conocido por los habitantes de Santiago y su área de influencia, que constituye el 50% de la población chilena. Estos serán los usuarios habituales de la Concesión, debido a que se construye sobre la actual Avenida Américo Vespucio Sur, vía estructurante de la ciudad de Santiago y por tanto muy conocida, utilizada y en consecuencia, de circulación lenta y congestionada. Por otra parte, dado que su operación comenzará un año después que el resto de las autopistas urbanas de Santiago, los automovilistas ya estarán familiarizados con las características generales del sistema de peaje en flujo libre. Finalmente, AVS ya conocerá las experiencias y mejores prácticas de las demás autopistas urbanas de Santiago, lo que facilitará la aplicación de planes e incentivos comerciales concretos.



10. estrategia de comunicación

ESTRATEGIA COMUNICACIONAL

Desde el inicio de su construcción, AVS ha desarrollado un amplio programa de comunicaciones con la comunidad tendente a informar acerca de las características del proyecto, su impacto en cuanto a la conectividad y los beneficios sociales que conlleva para toda la comunidad.

Dado que lo anterior es válido para la autopista ya terminada, se ha dividido la comunicación en dos grandes fases: construcción y explotación.

En la primera, el énfasis está dado en las acciones de mitigación de los inconvenientes que se generan durante este período, sin descuidar la comunicación de los beneficios futuros que el proyecto entregará a la comunidad.

Para la fase de explotación, el acento se pondrá en las características propias del sistema de recaudación que se implementará, dando a conocer los distintos medios de pago y destacando con especial énfasis aquellos canales

de naturaleza más automática. Es así que dentro de las diversas iniciativas de la fase de construcción, AVS mantiene un sitio web y un call center permanentemente actualizados para canalizar las inquietudes ciudadanas, además de un equipo humano dedicado a atender estas solicitudes de información.

Algunos canales y acciones comunicacionales empleados son:

- Programa de reuniones informativas con las organizaciones sociales propias de las comunas donde la autopista se construye.
- Entrega de folletos informativos del proyecto en la vía pública y lugares de gran tránsito de personas.
- Gigantografías publicitarias e informativas en los principales puntos de la traza.
- Constante difusión de material periodístico en diversos medios de comunicación masiva.

- A partir de Agosto de 2004, AVS cuenta con su propio periódico informativo de circulación mensual, que se entrega masivamente en las comunas de la traza para informar acerca de los avances de la obra, las características generales del proyecto, y en especial de las particularidades de su sistema de peaje.

SEGMENTACION Y ACCIONES DE COMUNICACIÓN

El público objetivo de AVS se ha dividido en dos grandes grupos. Un público primario que corresponde a los automovilistas y uno secundario conformado por la comunidad residente en el área de influencia de la autopista. Consecuentemente, la comunicación en la etapa de construcción se ha enfocado a informar a estos últimos acerca del proyecto, sin descuidar al grupo objetivo principal, los automovilistas, que serán los usuarios de la futura autopista y hacia quienes la comunicación se enfocará a partir del momento en que se inicie el proceso de distribución de televías.



estrategia de comunicación



ESTRATEGIA DE MARKETING

Una de las grandes ventajas del sistema de peaje en flujo libre es la capacidad de conocer al detalle a los usuarios de la autopista, ya que permite no sólo identificarlos completamente sino que conocer sus hábitos de uso del servicio. Esto permitirá desarrollar planes y estrategias segmentadas de acuerdo a las distintas tipologías de usuarios que se identifiquen, para luego monitorear y medir la efectividad de estas estrategias y por ende su rentabilidad. En términos generales el marketing de Vespuccio Sur se centrará inicialmente en tres pilares:

1. Incentivo de canales de recaudación automáticos y facturación electrónica.
2. Beneficios de la autopista en términos del ahorro en tiempo y costos de viaje, donde en definitiva "El Peaje es un Ahorro".
3. Excelencia en el servicio y seguridad de la vía.

DISTRIBUCION DE TAGS

Como parte de su contrato de concesión, AVS deberá entregar 50 mil televías que forman parte del parque de 900 mil televías que el sistema de autopistas concesionadas de Santiago debe entregar a la comunidad. Esta cantidad, que ya está siendo repartida por algunas concesionarias, permitirá que en la práctica la gran mayoría de los vehículos cuente con un dispositivo. Pese a que AVS es la última autopista urbana en entrar en operación, se ha decidido adelantar la distribución de los televías para el último trimestre del año 2004 con el objeto de colaborar con el MOP y las demás autopistas de flujo libre para que el sistema cuente desde un comienzo con el más amplio parque de televías posible, facilitando su operación y su validación ante la ciudadanía. Dada la cantidad y oportunidad en que AVS distribuirá sus televías, su distribución se focalizará en puntos cercanos a la traza de la autopista donde se habilitarán puestos de entrega en locales de gran afluencia de público tales como grandes tiendas y centros comerciales.

ALIANZAS ESTRATEGICAS

El servicio que prestará AVS es de carácter masivo y periódico, y proyecta generar más de 300 mil estados de cobro de peaje mensuales. A fin de proveer a sus usuarios de variados canales y medios de pago, AVS ha suscrito o está en proceso de suscribir contratos con un amplio espectro de agentes financieros. Pese a lo anterior y con el objeto de minimizar los costos del proceso de facturación, incentivará a sus usuarios a suscribir mandatos de recaudación automática con cargo a cuentas corrientes y tarjetas de crédito. Para estos efectos AVS cuenta con alianzas estratégicas con Transbank, CMR de Falabella y Presto de D&S, con quienes desarrollará diversos programas de marketing tendentes a la obtención de los mandatos de cargo automático en tarjetas de crédito, tanto de los automovilistas a quienes AVS entregue su tag como de aquellos que ya tienen un dispositivo entregado por otra Concesionaria.



11. ingreso por peajes

ESQUEMA DE TARIFICACION

Los peajes serán la principal fuente de ingresos de la autopista. Estos se estructuran a partir de una tarifa base máxima por kilómetro establecida en el Contrato de Concesión para los vehículos, la que se aplica según un conjunto de seis variables que estructuran un bloque tarifario: distancia recorrida, eje de circulación, día de la semana, tramo horario, nivel de congestión, y categoría del vehículo.

Distancia Recorrida

Cada punto de cobro tiene asociada una distancia fija que se cobra cuando un automóvil pasa bajo él.

Eje de Circulación

Las tarifas pueden diferenciarse según el sentido de circulación asociado a un pórtico específico.

Día de la Semana

Se han dividido entre días laborables, típicamente de lunes a viernes, y días de fin de semana y festivos, por lo que las tarifas podrán variar según el día en que se produzca el tránsito.

Tramo Horario

A su vez cada día está dividido en 48 bloques de media hora cada uno.

Nivel de Congestión

El precio máximo del peaje está relacionado con la velocidad de circulación en la autopista o velocidad de operación (VOP), estableciéndose tres niveles de tarifas base según el nivel de congestión: tarifa base fuera de punta (TBFP), tarifa punta (TP), tarifa saturación (TS).

Los vehículos se han clasificado en tres categorías:

Categoría 1 automóviles, camionetas y motos.

Categoría 2 buses y camiones.

Categoría 3 camiones con acoplado.

Cada categoría tiene asociado un factor multiplicador máximo de la tarifa base que la autopista puede aplicar.

Niveles de Congestión	Tipo Tarifa	Aplicación de Criterios	Ch\$ / Km*
Sin Congestión	TBFP	VOP > 70 Km / Hr	20
Congestión	TP	50 Km / Hr < VOP < 70 Km / Hr	40
Alta Congestión	TS	VOP < 50 Km / Hr	60

(*) Tarifas máximas expresadas en pesos de diciembre de 1997

Tipo de Vehículo	Factor de Amplificación de Tarifa
Automóviles y Motos	1,0
Buses y Camiones	2,0
Camiones con Acoplado (más de 2 ejes)	3,0



ingreso por peajes



IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE TARIFICACION

La Concesionaria podrá iniciar el cobro de peajes en la medida que los tramos de la autopista vayan siendo finalizados y la DGOP autorice la puesta en servicio provisoria (PSP) para el cobro provisional en cada tramo específico a tarifa base en período fuera de punta (TBFP). Se proyecta que esto ocurra durante Diciembre de 2005 para todos los tramos de la autopista.

A los seis meses de la última PSP se podrá iniciar el cobro de peajes en base a la matriz de bloques tarifarios, incluyendo la tarifa base en período de punta (TBP) y la tarifa de saturación (TS) para cada bloque específico, en la medida que las condiciones de aplicación de estas tarifas se hayan configurado.

CAMBIOS A LAS TARIFAS

Se podrán implementar alzas o bajas en las tarifas de un bloque tarifario de acuerdo a la variación en la velocidad operacional de un determinado bloque. Estas variaciones consideran los cambios en las condiciones entre un año y otro, o dentro de un mismo año para períodos de tres meses. Adicionalmente, la Concesionaria está facultada para reajustar las tarifas de acuerdo a la variación anual de la inflación, pudiendo además reajustar las tarifas hasta en un 3,5% por año en términos reales a partir del año siguiente a la puesta en servicio provisoria del primer tramo.



12. costos de operación y mantención

La mantención de la autopista deberá efectuarse con los más altos niveles de cuidado y eficiencia, durante todo el período de concesión. Los programas de operación y mantención y sus costos asociados fueron aprobados por el Ingeniero Independiente. Los tipos de mantención corresponden a tres tipos:

MANTENCION RUTINARIA

Corresponde a labores de mantención permanentes que contemplan las siguientes responsabilidades:

- Limpieza general de la autopista.
- Limpieza de los sistemas de drenaje.
- Limpieza de pavimentos de las vías expresas.
- Limpieza y reacondicionamiento de señalética.
- Mantención del alumbrado.
- Desmalezamiento y poda de árboles y arbustos.

MANTENCION PERIODICA

Corresponde a tareas de mayor envergadura cuya finalidad es la conservación de la autopista en óptimas condiciones. Estos trabajos se realizan una vez al año y comprenden:

- Reparaciones en la carpeta de rodado de la autopista.
- Reemplazos necesarios de la losa en algunos sectores.
- Mantención de estructuras (puentes y enlaces).
- Mantenimiento de instalaciones.
- Mantenimiento de drenajes.

CONSERVACION DIFERIDA O MAYOR

Contempla las rehabilitaciones de mayor envergadura, tales como repavimentaciones y señalización, cuyo propósito es lograr una conservación de la calidad de la autopista en el tiempo. Estos trabajos incluyen:

- Rehabilitación y mejoramiento estructural de pavimentos en vías expresas.
- Señalización en vías expresas.



13. recursos humanos y administración



Autopista Vespucio Sur S.A. cuenta con un equipo profesional, técnico y administrativo que vela por el éxito del proceso de construcción, conservación y explotación de la Concesión Vespucio Sur. Este amplio equipo humano entrega el mejor servicio a los usuarios de la concesión, tanto durante el proceso de construcción como en el de explotación.

41

Directores Titulares

Juan José Clavería García (Presidente)

José Angel Presmanes Rubio (Vicepresidente)

Juan Carlos López Verdejo

Borja Garí Munsuri

José María Orihuela Uzal

Domingo Vegas Fernández

Directores Suplentes

Roberto García Gil

Alvaro González Barra

César Gómez Blanco

Ignacio Eguilior Vicente.

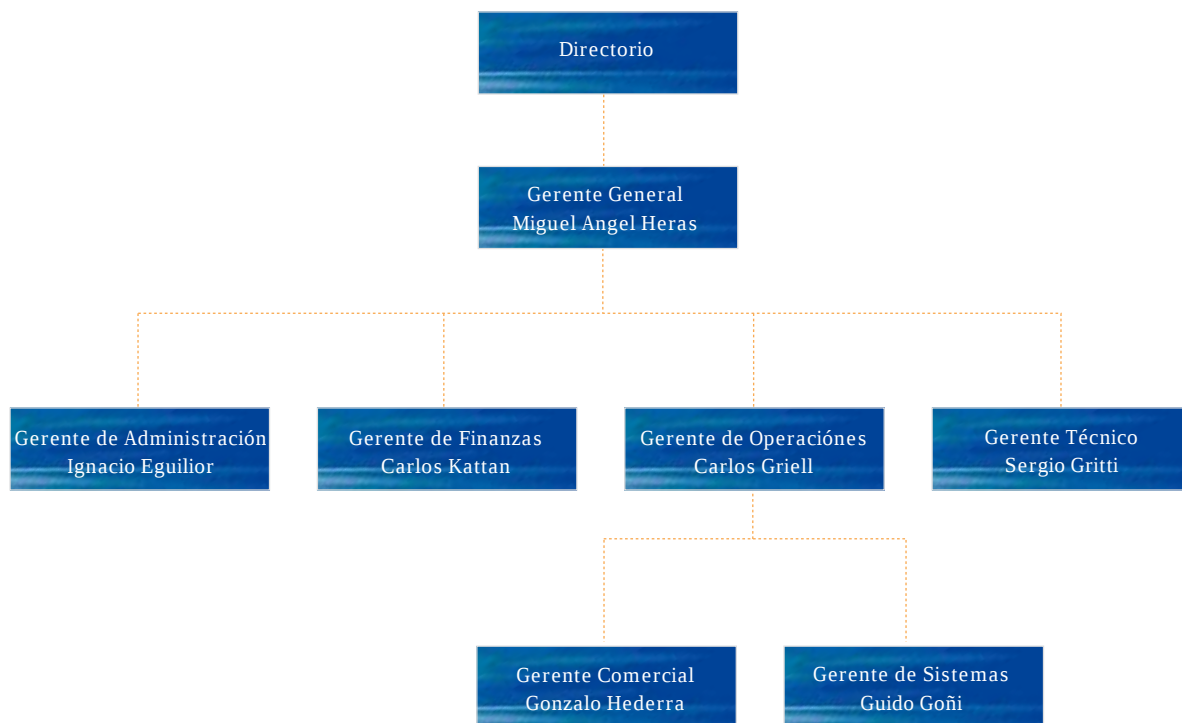
José Manuel Loureda López

Roberto Redondo Alvarez



recursos humanos y administración

ORGANIGRAMA DE LA SOCIEDAD



Dotación de trabajadores al 30 de Julio de 2004

Ejecutivos	7
Otros profesionales	28
Resto del personal	9
Total	44



Metro Mar de Cristal • Madrid • España

14. propiedad accionaria



PROPIEDAD ACCIONARIA

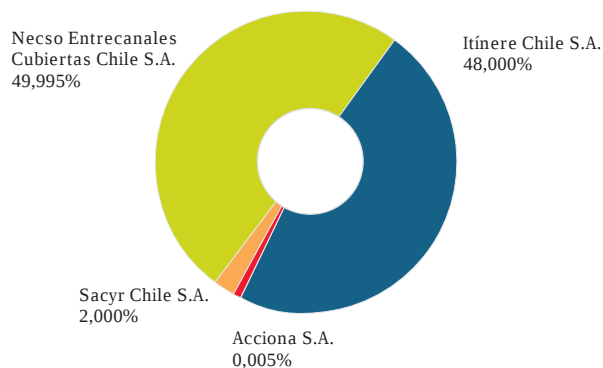
Al 30 de Julio de 2004 la propiedad accionaria de Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. se encuentra estructurada de la siguiente forma:

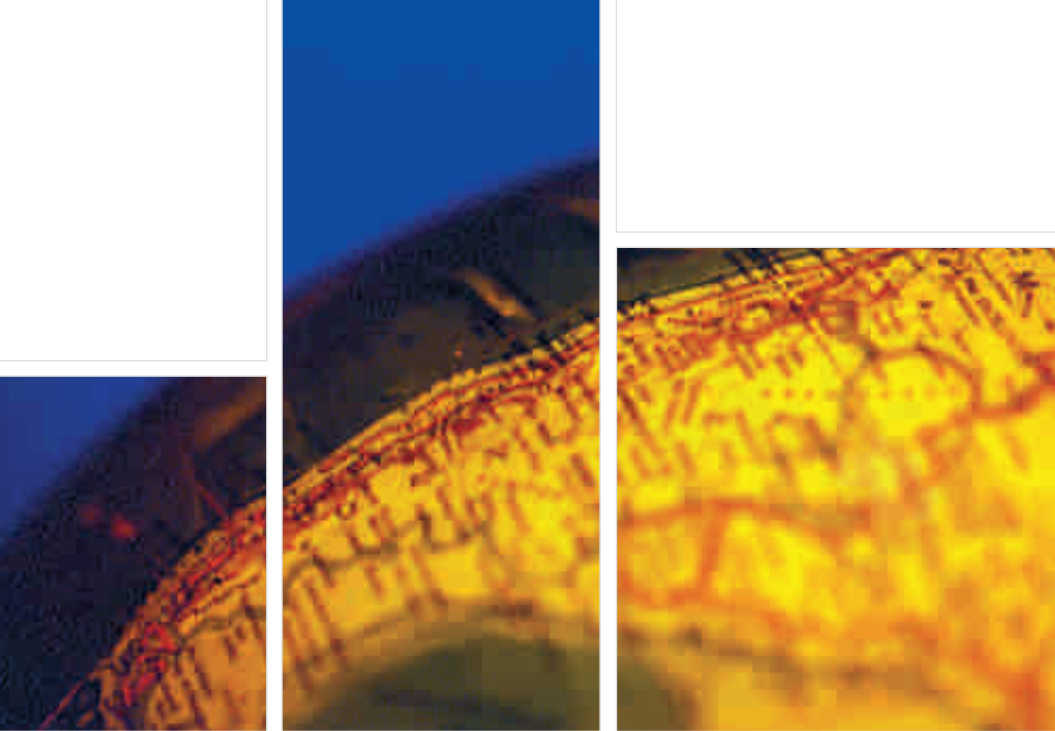
- Necso Entrecanales Cubiertas Chile S.A. tiene suscritas y pagadas 19.998 acciones, que representan un 49,995% de la participación accionaria.
- Acciona S.A. tiene suscritas y pagadas dos acciones, que representan un 0,005% de la participación accionaria.
- Itínere Chile S.A. tiene suscritas y pagadas 19.200 acciones que representan un 48,000% de la participación accionaria.
- Sacyr Chile S.A. tiene suscritas y pagadas 800 acciones, que representan un 2,000% de la participación accionaria.

La Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. corresponde a una sociedad anónima cerrada que se rige por las normas de las sociedades anónimas abiertas y, por ende, se encuentra fiscalizada por la Superintendencia de Valores y Seguros.

El capital de la Sociedad es de \$ 41.400 millones de pesos, dividido en 40 mil acciones nominativas, de una serie y sin valor nominal.

PROPIEDAD ACCIONARIA





15. acciona

Nacida en 1997 de la fusión de las sociedades Entrecanales y Tavora S.A. y Cubiertas y MZOV S.A., Acciona ha heredado de las compañías originarias una filosofía basada en la rentabilidad, la calidad y el rigor técnico de sus trabajos.

El desarrollo sostenible ha guiado la constitución de este grupo con actividades como infraestructuras y energías renovables cuya naturaleza en sí misma es inherente a este concepto. Ello unido a los servicios medioambientales, el tratamiento de residuos y el transporte marítimo, presentes en el grupo, constituye un conjunto con un impacto positivo sobre el entorno y la sociedad.

El Resultado Neto Atribuible se ha situado en 1.947,7 millones de euros frente a 159,6 millones de euros del

mismo período del año anterior. Al buen comportamiento operativo del Grupo se han unido las plusvalías por la venta de las participaciones en Vodafone España y Vodafone PLC., ya concluidas. También el pasado año se adquirieron participaciones significativas en EHN y Trasmediterranea. La estrategia de Acciona está orientada a crear valor a sus accionistas mediante un desarrollo sostenible de sus actividades. Con una posición de tesorería neta de 155 millones de euros, Acciona está en condiciones de acometer nuevas inversiones para ampliar y reforzar sus líneas de negocio.

La dimensión actual del perímetro de la sociedad, en el que se encuentran representadas más de un centenar de compañías, ha hecho aconsejable englobar sus actividades principales como grupo industrial en torno a seis áreas de negocio:



acciona



acciona



acciona

45

CONSTRUCCION E INMOBILIARIA

Esta división desarrolla todas las actividades relacionadas con el negocio principal y de mayor tradición, la construcción, así como las actividades inmobiliarias, en ambos casos bajo la marca Necso Entrecanales Cubiertas. Asimismo, esta división engloba también las filiales de ingeniería y otras actividades auxiliares de la construcción.

CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS

Esta división gestiona las inversiones en todo tipo de concesiones de infraestructuras de transporte, incluyendo el transporte por carretera y el ferrocarril, tanto a nivel nacional como internacional

ENERGIA

Esta división gestiona las actividades de generación eléctrica, principalmente la energía eólica, bajo la marca EHN

SERVICIOS LOGISTICOS Y AEROPORTUARIOS

Esta división está compuesta por los intereses globales en handling y gestión aeroportuaria, así como por las actividades de distribución, transporte y logística

SERVICIOS URBANOS Y MEDIOAMBIENTALES

Esta área de negocio incluye aquellas actividades de servicios relacionados con el ámbito urbano y el medio ambiente. Los servicios prestados por Acciona incluyen los aparcamientos, la gestión de residuos sólidos, la limpieza urbana, el suministro y tratamiento de aguas, entorno y medio ambiente y los servicios funerarios.

OTROS NEGOCIOS

Dentro de estas actividades se incluyen negocios no relacionados con las actividades estratégicas de desarrollo y gestión de infraestructuras y servicios, pero que comparten el objetivo común de creación de valor a largo plazo. Esta división incluye actividades relacionadas con los servicios financieros, la alimentación y el sector de la comunicación.

En el centro de las áreas de negocio se sitúa la cabecera Acciona, que provee de servicios comunes a las áreas de negocio en materias tales como inversiones y financiaciones, estrategia y recursos, asesoría jurídica, control de gestión, etc., generando interesantes economías de escala y dotando de unidad, coordinación y homogeneidad a la política de gestión del grupo.



Presa de Itoiz • Navarra • España

acciona

Acciona participa en la construcción, gestión y mantenimiento de infraestructuras. En la actualidad, tanto por volumen como por la calidad de los proyectos Acciona está situada entre las 10 primeras empresas dentro del ranking mundial de Empresas Concesionarias del Transporte. Las concesiones se extienden por la geografía española (Madrid, Barcelona, Castilla-La Mancha) así como por otros países como Chile, Brasil y Andorra.

Este proceso se ha culminado con la creación de Acciona Concesiones, que acometerá en los próximos años la puesta en marcha de los nuevos proyectos que se adjudiquen así como la implantación y perfeccionamiento de los sistemas de gestión en las concesionarias existentes.

En el ejercicio 2003 Acciona adquirió el 50% de EHN lo que reforzó la apuesta decidida y firme del grupo por las energías renovables. EHN es en la actualidad el tercer promotor de parques eólicos en el mundo y el segundo en España.

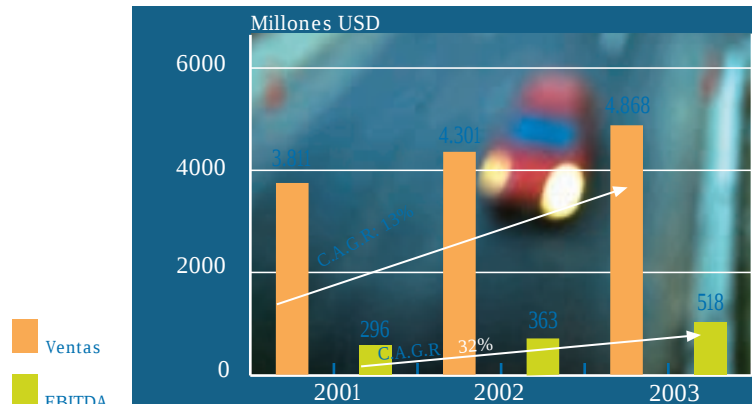
Acciona ha querido estar presente en negocios relativos a la movilidad de personas y de mercancías. La andadura se inició con la intervención como concesionaria de los servicios de handling a prestar en 7 aeropuertos españoles de tráfico relevante y asistencia a destacadas líneas aéreas. La experiencia ha permitido extender esta actividad a Alemania y plantear la gestión de otros servicios aeroportuarios.

Dicho proceso inversor continuó con la incorporación del transporte de mercancías por carretera a través de Transportes Olloquiegui,

la distribución y servicios de almacenamiento con Presscargo e Interlogística del Frío y la adquisición de Trasmediterránea, que incluye el transporte marítimo tanto de viajeros como de mercancías.

Otros sectores en los que está presente Acciona son las actividades relacionadas con los servicios financieros a través de Bestinver, la producción de vinos de reconocido prestigio a través de Hijos de Antonio Barceló, los servicios funerarios a través de INTUR, las comunicaciones con Vocento y los medios y montaje de museos, exposiciones y espectáculos con GPD.

EVOLUCION DE VENTAS Y EBITDA





acciona



ESTRUCTURA CORPORATIVA



CONSTRUCCION
E INMOBILIARIA

CONCESIONES DE
INFRAESTRUCTURA

ENERGIA

LOGISTICA Y
SERVICIOS
AEROPORTUARIOS

SERVICIOS
URBANOS Y MEDIO
AMBIENTALES

OTROS
NEGOCIOS

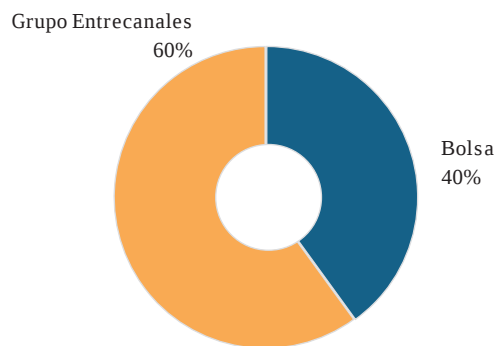




Puente Ting Kao • Hong Kong

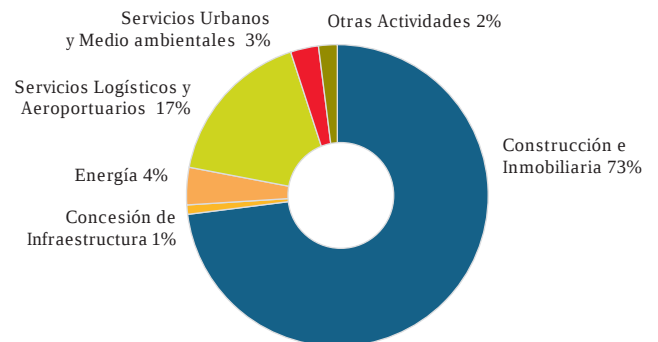
acciona

ESTRUCTURA DE PROPIEDAD, DICIEMBRE 2003



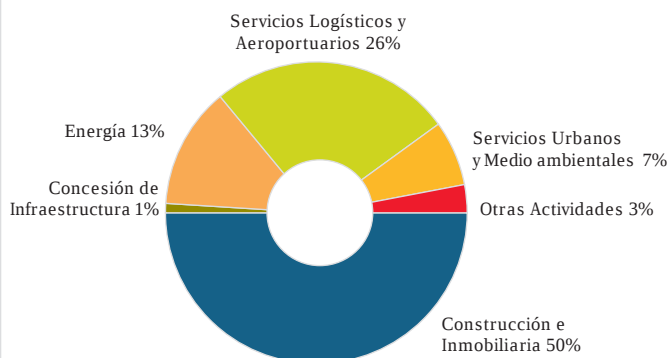
CIFRA DE NEGOCIOS POR ACTIVIDADES, AÑO 2003

Ventas Consolidadas: US\$4,868 millones



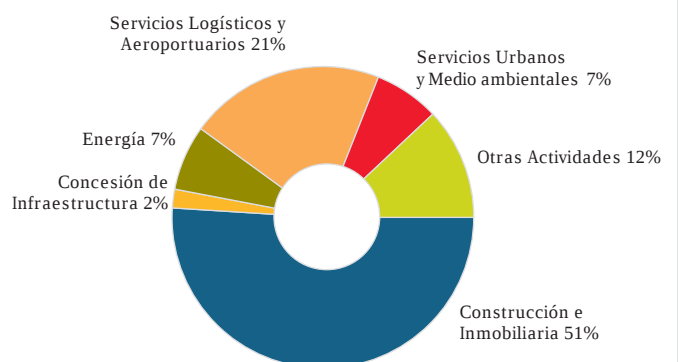
EBITDA POR ACTIVIDADES, AÑO 2003

Total EBITDA: US\$518 millones



EBT POR ACTIVIDADES, AÑO 2003

Total EBT: US\$322 millones





16. sacyr vallehermoso



Sacyr Chile S.A. e Itínere Chile S.A., pertenecen a la compañía española Grupo Sacyr Vallehermoso S.A. Mientras Sacyr Vallehermoso se enfoca en el negocio de la construcción, Itínere lo hace en la operación de concesiones, siendo el principal operador de carreteras en Chile con seis concesiones.

Actualmente este grupo está estructurado como una entidad holding, titular de participaciones accionarias en las distintas sociedades que lideran el desarrollo de las actividades de construcción, promoción inmobiliaria, patrimonialista, gestión de concesiones y servicios. Su organización está liderada en cada actividad por una sociedad de la cual depende el resto, que se dedica a la misma función.

Construcción	Sacyr
Promoción Inmobiliaria	Vallehermoso
Patrimonio Inmobiliario	Testa
Concesiones	Itínere
Servicios	Valoriza

Las carreteras que Sacyr Chile ha construido y en las que Itínere Chile participa, representan más de 620 kilómetros de nuevas rutas, con una inversión global de US\$ 1.800 millones. Además de la Autopista Vespucio Sur, Itínere participa en la Ruta 68 (interconexión vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar), la Red Vial Litoral Central, el tramo Los Vilos-La Serena de la Ruta 5 Norte, y el tramo Río Bueno-Puerto Montt de la Ruta 5 Sur. También se adjudicó recientemente la construcción y explotación de la nueva autopista Acceso Nororiente a Santiago, que unirá Vitacura con el Valle de Chacabuco.



Viaducto de Amolanas • Chile

sacyr vallehermoso

CONSTRUCCION

Sacyr Vallehermoso desarrolla su actividad de construcción principalmente a través de su filial Sacyr S.A.U., posicionada como una empresa constructora de reconocido prestigio en España.

Su labor abarca las áreas de obras civiles y edificaciones tanto a nivel de España como del resto de Europa y América Latina.

Para el grupo, la construcción representa un negocio estratégico, dada su función generadora de flujo de caja, su potencial de crecimiento y las sinergias que produce con otras actividades estratégicas como la promoción inmobiliaria o las concesiones.

La obra civil representa un 75% de la actividad total de construcción realizada por el grupo en cualquier ámbito geográfico (excluye Somague). En el ejercicio 2003 Sacyr Chile se ha situado como el segundo grupo constructor del programa de Concesiones del Ministerio de Obras

Públicas, construyendo un total de 620 km. de carreteras y autopistas de la red chilena.

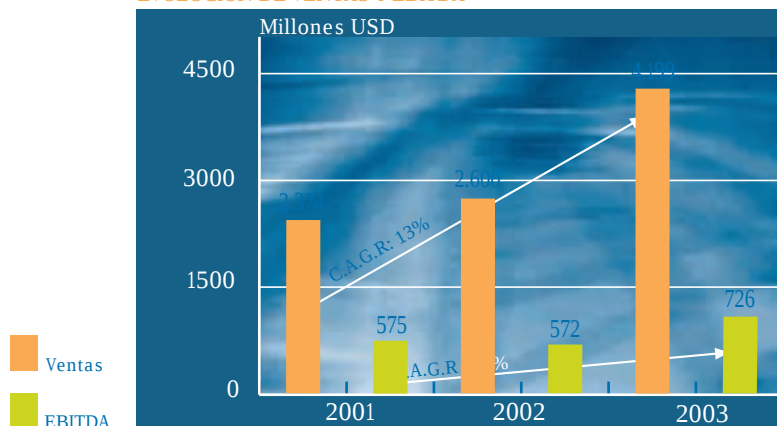
SERVICIOS

El grupo Sacyr Valle Hermoso, a través de su filial Valoriza Gestión S.A.U., realiza distintas actividades en el ámbito de los servicios, destacando el de energía, la gestión de agua, el mantenimiento integral de inmuebles, la explotación de áreas de servicios en autopistas, entre otras.

CONCESIONES

La actividad de concesiones de este grupo se realiza a través de la sociedad Itínere Infraestructuras, S.A.U., uno de los líderes del sector de autopistas. Desarrolla estrategias de inversión en concesiones de infraestructuras, en especial autopistas de peaje, tanto en España como en el exterior, fundamentalmente en Chile, a través de Itínere Chile y Portugal y Brasil, a través de la participación en Somague.

EVOLUCION DE VENTAS Y EBITDA

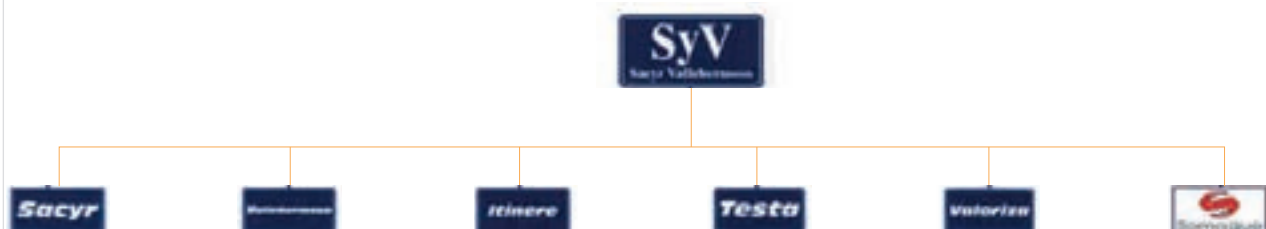




sacyr vallehermoso



ESTRUCTURA CORPORATIVA



Construcción

Sacyr Chile
Cavosa
Scrinsar
Prinur
Osega
Ideyco
Microtec
Febyde
Build2 Edifica

Desarrollo Inmobiliario

Concesiones

ENA
Itinere Chile
Avasa
Autovía Noroeste
CCARM
Eurogiosa 45
S.C. del Elqui
S.C. Los Lagos
Accesos de Madrid
Acesa
S.C. Litoral Central
S.C. Rutas del Pacífico
Audasa
Autoestradas
Audenasa
Aucalsa
Eje Aeropuerto

Propiedades

Servicios

Iberese
Sadyt
Valoriza Facilities
Aguas de Toledo
Cafestore
Olextra
Extragol
C.E. Roda
Biomasa de puente Genil
C.E. Pata de Mulo
Secaderos de Biomasa

Construcción y Servicios (Portugal y Brasil)

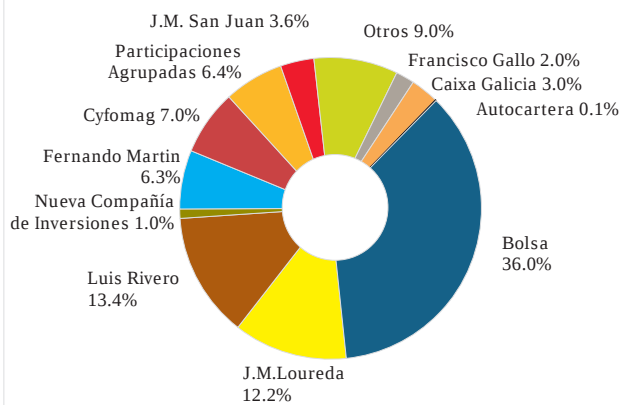
Somague Engenharia
Somague Servicios
Somague Concesiones
Somague Ambiente



sacyr vallehermoso

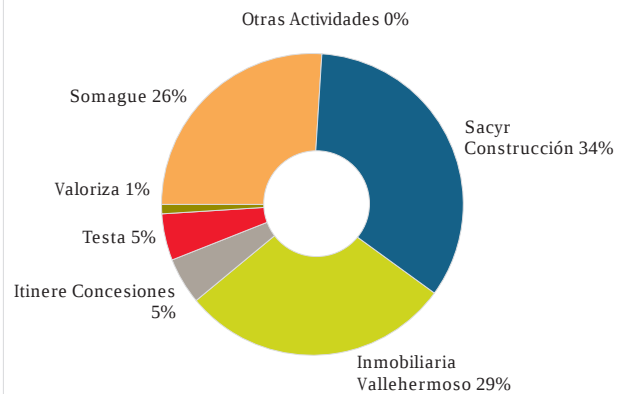
ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

Diciembre 2003



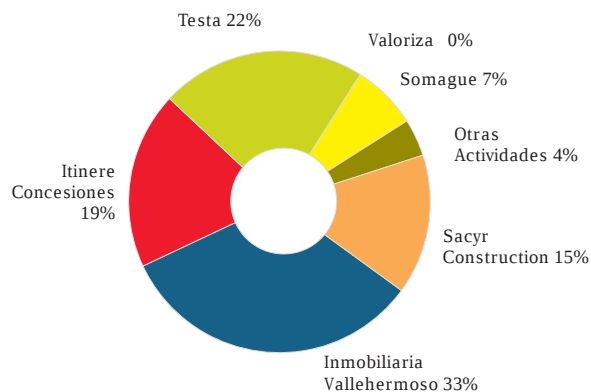
CIFRA DE NEGOCIOS POR ACTIVIDADES, AÑO 2003

Ventas Consolidadas: US\$4,199 millones



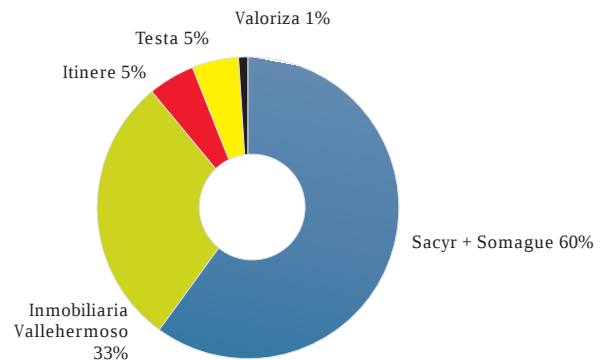
EBITDA POR ACTIVIDADES, AÑO 2003

Total EBITDA: US\$726 millones



INGRESO NETO POR ACTIVIDADES, AÑO 2003

Total Ingreso neto: US\$450 millones





17. instituto de crédito oficial ICO



53

El ICO es una entidad pública empresarial, adscrita al Ministerio de Economía y Hacienda del gobierno español a través de la Secretaría de Estado de Economía y con consideración de Agencia Financiera del Estado.

El ICO fue creado por la ley 13/1971, de 19 de junio y sus estatutos se encuentran recogidos en el Real Decreto Ley 706/1999, de 30 de abril.

El ICO trabaja por el crecimiento y mejora de la distribución de la riqueza de su país, y fomenta aquellas actividades económicas que por su trascendencia social, cultural, innovadora o ecológica merezcan una atención preferente. Apoya los proyectos de inversión de las empresas españolas para que sean más competitivas y contribuyan al progreso económico del país.

La financiación del ICO se dirige a impulsar sectores como infraestructuras y energías renovables, favorecer los proyectos de innovación tecnológica, y potenciar la presencia de sus empresas españolas en el exterior.

También colabora con los programas de política económica en situaciones de crisis o catástrofes naturales, en apoyo a la exportación o para facilitar créditos a personas fuera de los canales habituales de financiación mediante la línea de microcréditos.

El objetivo de ICO es favorecer el crecimiento económico compatible con una mayor cohesión social y territorial. Como entidad financiera pública, el ICO desarrolla su actividad de acuerdo al principio financiero. Colabora con el resto de entidades financieras y atiende las necesidades de financiación que el

sistema privado no cubre o lo hace parcialmente.

Cuenta con la garantía del Estado Español en las deudas y demás obligaciones que contrae por la captación de fondos en los mercados financieros, tanto nacionales como internacionales. Esta garantía tiene el carácter de explícita, irrevocable, incondicional y directa.

El rating o calificación crediticia que posee el ICO son las mismas que el Reino de España; para las emisiones a Largo Plazo, son Aaa, AAA y AA+ otorgadas por las agencias Moody's, Fitch Rating y Standard & Poor's respectivamente.

ICO



Palacio de Congresos • Valencia • España

instituto de crédito oficial ICO

PRINCIPALES DATOS FINANCIEROS

Al 31 Diciembre 2003 en millones de €

Total Activos	26.419
Préstamos a Clientes	24.757
Acreeedores	22.505
Capital y Reservas	1.107
Beneficio Neto Operativo	76
Beneficio Neto	100

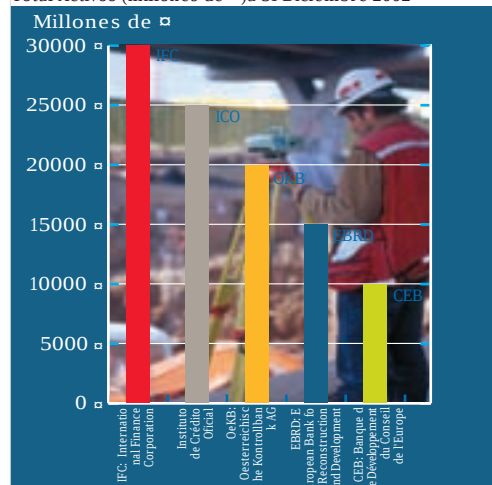
Ratio de capitalización (BIS Ratio) 10, 87%

POLITICA CREDITICIA

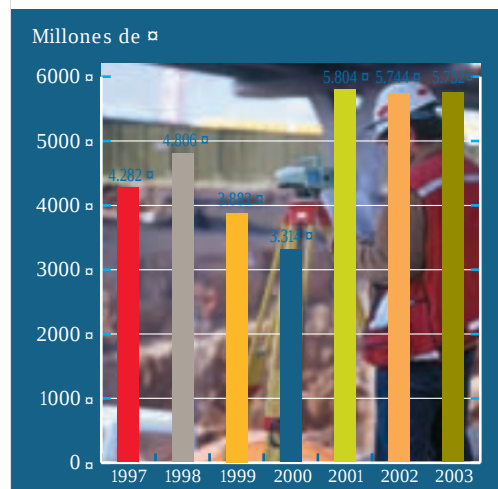
- Financiación a pequeñas y medianas empresas
- Financiación a empresas españolas en el extranjero
- Desarrollo de las distintas regiones de España
- Energías renovables, políticas medioambientales e I+D
- Apoyo a los sectores de infraestructuras y telecomunicaciones
- Vivienda de protección pública
- Microcréditos

TAMAÑO DE ICO

Total Activos (millones de €) a 31 Diciembre 2002



DEUDA EMITIDA A MEDIO Y LARGO PLAZO





instituto de crédito oficial ICO



55

PERFIL FINANCIERO

Puntos Clave

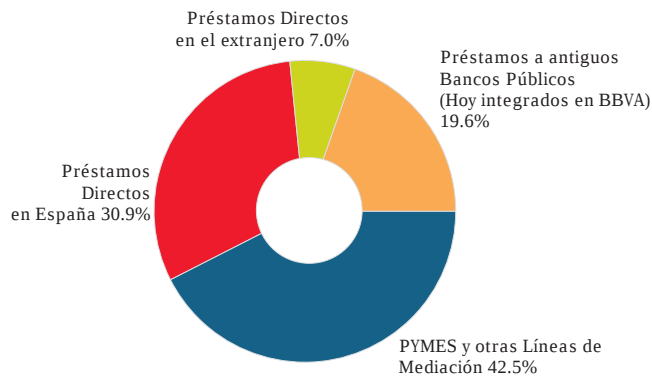
Garantía Explícita del Reino de España

- Aaa / AAA / AA+
- Ponderación de riesgo 0%

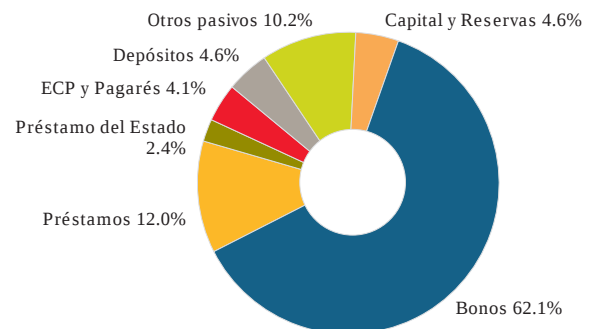
EMISIONES ICO

- Alternativa de inversión a los bonos del Tesoro Español
- Activos de Garantía (Lista 1 del BCE) en las operaciones de crédito del Eurosistema
- Mismo tratamiento fiscal que la Deuda del Tesoro Español (no sujeta a retención)
- Las emisiones del ICO poseen una ponderación de riesgo del 0% para el Banco de España y para el resto de los Bancos centrales europeos.

CARTERA DE PRESTAMOS al 31 Diciembre 2003



COMPOSICION DEL PASIVO al 31 Diciembre 2003





Viaducto de Amolanas • Chile

instituto de crédito oficial ICO

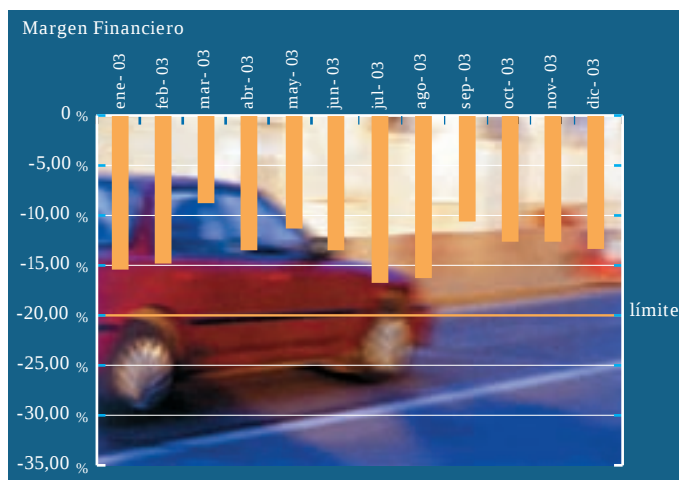
GESTION DE RIESGOS FINANCIEROS

- ± 1% sobre curva de tipo de interés Euro
- ± 1% sobre curva de tipo de interés USD
- ± 10% USD/EUR

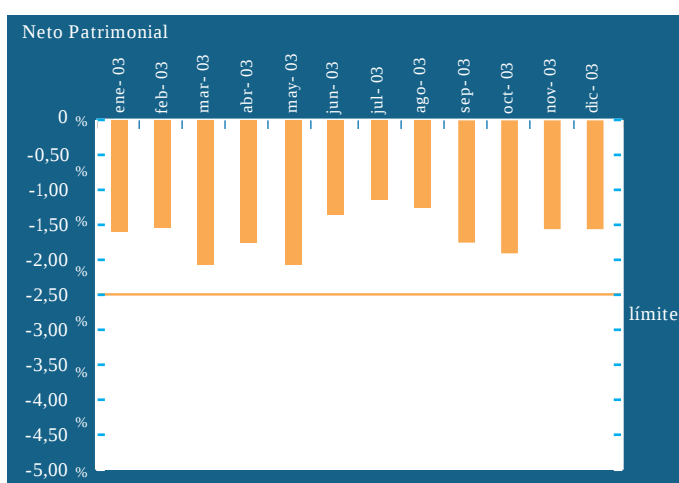


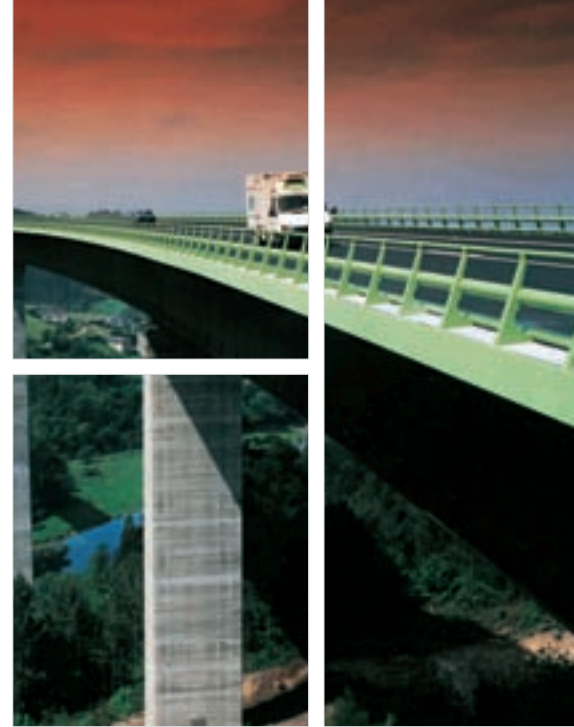
- Máxima Disminución del Margen Financiero = 20%
- Máxima Pérdida del Neto Patrimonial = 2,5%

EVOLUCION EN LOS ULTIMOS 12 MESES



EVOLUCION EN LOS ULTIMOS 12 MESES





18. xl capital assurance inc.



La información siguiente ha sido proporcionada por XL Capital Assurance Inc. (la “Aseguradora” o “XLCA”) para su inclusión en el presente Prospecto. El Emisor no efectúa aseveración alguna acerca de la corrección o integridad de la información.

La Aseguradora no es responsable por la corrección o integridad del presente Prospecto o de cualquier otra información o divulgación contenida en él, incorporada por referencia u omitida que no sea con respecto a la corrección de la información relativa a la Aseguradora y sus filiales bajo esta sección o expresamente incorporada en el presente instrumento. Adicionalmente, la Aseguradora declara expresamente que la información incluida en el presente instrumento no puede ser interpretada como aseveración con respecto a los Bonos, o a la conveniencia de invertir en ellos.

LA ASEGURADORA

XLCA es una compañía de seguros de garantía financiera de ramo único (“monoline”) constituida de conformidad con las leyes del Estado de Nueva York y autorizada para realizar operaciones comerciales de seguros. La Aseguradora está sujeta a la potestad reglamentaria de seguros y a la supervisión en el Estado de Nueva York, y asimismo se encuentra autorizada para realizar operaciones comerciales de seguros en otros cuarenta y ocho estados de los E.E.U.U, el Distrito de Columbia, Puerto Rico, las Islas Vírgenes Estadounidenses y Singapur. XLCA es una sociedad filial propiedad, de forma directa e indirecta, en un 100 % de XL Capital Ltd. (“XL Capital Ltd”). A través de sus sociedades filiales, XL Capital Ltd. es un proveedor líder en coberturas de seguro y reaseguro y productos financieros a firmas industriales, comerciales y de servicios profesionales, compañías de seguros y otras empresas a nivel mundial. Las acciones de XL Capital Ltd. se cotizan en forma pública en los

Estados Unidos estando registradas en la Bolsa de Valores de Nueva York (New York Stock Exchange – NYSE: XL). XL Capital Ltd no se encuentra obligada a pagar las deudas o los reclamos en contra de la Aseguradora y no tiene obligación alguna con respecto a los Bonos.

La sede social de XLCA se encuentra situada en 1221 Avenue of the Americas, New York, New York 10020-1001 y su número de teléfono es el (212) 478-3400.

CLASIFICACIONES DE FORTALEZA FINANCIERA Y DE REALCE FINANCIERO

La fortaleza financiera de XLCA está clasificada “AAA” por Standard & Poor’s (“S&P”), “Aaa” por Moody’s y “AAA” por Fitch. Estas clasificaciones fueron asignadas con base en el examen de los planes y estrategias comerciales declaradas, estados financieros, acuerdos de reaseguros y estructura de soporte de capital de XLCA por parte de S&P, Moody’s y Fitch, respectivamente. Adicionalmente, XLCA ha obtenido una



xl capital assurance inc.

clasificación de realce financiero (“financial enhancement”) de “AAA” por parte de S&P.

Las clasificaciones anteriores no constituyen recomendaciones para comprar, vender o mantener valores, incluyendo cualquier Serie de los Bonos, y dichas clasificaciones pueden estar sujetas a revisión o retiro en cualquier tiempo. Cualquier revisión adversa o retiro de alguna clasificación de los Bonos puede tener un efecto negativo sobre el precio de mercado de los Bonos. XLCA no garantiza el precio de mercado de los Bonos así como tampoco garantiza que las clasificaciones con respecto a los Bonos no puedan ser revisadas o retiradas.

SUSCRIPCION

La política de emisión de garantías por parte de XLCA se realiza siguiendo un criterio “sin pérdida” (“no loss”). Este estándar está basado en la expectativa que el crédito no generará ninguna pérdida bajo escenarios razonables. En

el caso de los créditos de categoría de riesgo único, tales como financiamientos de proyecto, se entiende por escenarios “razonables” aquellos que incluyen escenarios de recesiones severas, pero no escenarios catastróficos como la Gran Depresión. Adicionalmente, el análisis se realiza asumiendo que existirán mitigantes de riesgo tales como fondos de reserva o garantías para limitar, si no para eliminar íntegramente, la severidad de las pérdidas potenciales. Estos escenarios no contemplan situaciones de fraude u otras variables exógenas que podrían, en casos extraordinarios, sobrepasar los mitigantes legales, estructurales y de diversificación de la cartera de activos. En términos generales, aquellas operaciones que cumplen con el criterio de suscripción “sin pérdida” obtendrán una clasificación interna de XLCA equivalente a grado de inversión a nivel internacional, lo cual generalmente resultará en la obtención de un tratamiento equivalente por parte de las principales agencias de clasificación de riesgo.

CARTERA ASEGURADA

Al 30 de Junio de 2004 XLCA tenía una cartera bruta asegurada de US\$ 49.618 millones de valor nominal y cartera neta de US\$ 5.102 millones. La cartera neta refleja la cartera asegurada de XLCA después de la deducción de la exposición reasegurada.

CARTERA DE INVERSIONES

Al 30 de Junio de 2004, XLCA mantenía una cartera de valores de renta fija con un valor de mercado de aproximadamente US\$ 259.386 millones e inversiones en efectivos e instrumentos de corto plazo con un valor de mercado de aproximadamente US\$ 56.208 millones. En conformidad con las directrices de inversión de XLCA, la calidad de crédito promedio de la cartera no debería jamás caer bajo “AA”. Se han establecido limitaciones a las inversiones en instrumentos emitidos por un mismo emisor en base a su calificación de riesgo crediticio.



xl capital assurance inc.



REASEGUROS

XLCA ha suscrito un convenio de reaseguro de participación de cuota facultativo con XL Financial Assurance Ltd., una compañía de seguros constituida en conformidad con las leyes de Bermuda y una filial de XLCA ("XLFA"). En conformidad con este convenio de reaseguro, XLCA espera ceder hasta el 90% de sus operaciones comerciales a XLFA. XLCA también puede ceder reaseguro a terceros respecto de operaciones específicas, cesiones que podrían corresponder a esquemas de sindicación ("quota share"), primera pérdida ("first loss") o exceso de pérdida ("excess of loss") o una combinación de estos. La cesión en reaseguro es un mecanismo utilizado por XLCA para la administración del riesgo y para dar cumplimiento a requisitos legales y de las agencias de clasificación de riesgo. El reaseguro no altera ni limita las obligaciones de XLCA bajo sus pólizas de seguro de garantía financiera. Con respecto a cualquier operación asegurada por XLCA, el

porcentaje de riesgo cedido a XLFA puede ser inferior a 90 % dependiendo de ciertos factores que incluyen, entre otros, si XLCA ha obtenido reaseguro de terceros para cubrir el riesgo. Por lo anterior, no puede haber certeza acerca del porcentaje que será reasegurado por XLFA de alguna póliza de seguro de garantía financiera en particular emitida por XLCA.

Sobre la base de los estados financieros reglamentarios de XLFA al 31 de diciembre de 2003, XLFA tenía activos totales, obligaciones, acciones preferentes con opción de rescate y capital de US\$ 831.762 millones, US\$ 401.123 millones, US\$ 39.000 millones y US\$ 391.639 millones, respectivamente, determinados en conformidad con los principios de contabilidad aceptados generalmente en los Estados Unidos. La fortaleza financiera de XLFA se encuentra clasificada "Aaa" por Moody's y "AAA" por S&P y Fitch. Adicionalmente, XLFA ha obtenido una clasificación de realce financiero de "AAA" de S&P. Las

obligaciones de XLFA para con XLCA en conformidad con el convenio de reaseguro descrito más arriba son garantizadas en forma incondicional por XL Insurance (Bermuda) Ltd ("XLI"), una sociedad de Bermuda y uno de los aseguradores comerciales líderes en el mundo en el mercado de cobertura en exceso. XLI es una subsidiaria de propiedad absoluta indirecta de XL Capital Ltd. XL Capital Ltd no se encuentra obligada a pagar las deudas, o los reclamos en contra, de XLFA. Adicionalmente a la clasificación de "A+" (bajo revisión, con perspectivas negativas) por parte de A.M. Best, la clasificación de fortaleza financiera de seguro de XLI es "Aa2" por Moody's, "AA-" por S&P y "AA" por Fitch. Las clasificaciones de XLCA están descritas más arriba en el párrafo "Clasificaciones de Fortaleza Financiera y de Realce Financiero".

No obstante el respaldo de capital proporcionado a XLCA que se describe más arriba, los Tenedores de los Bonos únicamente tendrán derecho a accionar



xl capital assurance inc.

en forma directa en contra de XLCA, y ni XLFA como tampoco XLI serán directamente responsables para con los Tenedores de los Bonos.

MARCO REGLAMENTARIO

XLCA está sujeta al marco reglamentario dictado por el Superintendente de Seguros del Estado de Nueva York. Adicionalmente, XLCA está sujeta a la reglamentación contenida en las leyes y reglamentos de seguros de aquellas otras jurisdicciones en las cuales ella se encuentra autorizada para realizar actividades comerciales de seguros. Como una compañía de seguros de garantía financiera autorizada para realizar operaciones en el Estado de Nueva York, XLCA se encuentra sujeta a las disposiciones contenidas en el Artículo 69 de la Ley de Seguros de Nueva York.

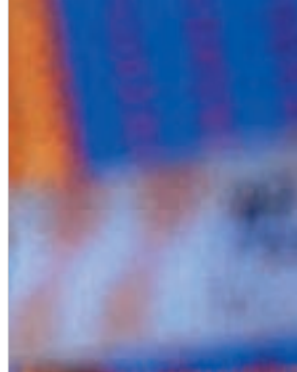
CAPITALIZACION Y OTRA INFORMACION FINANCIERA SELECCIONADA

Sobre la base de los estados financieros reglamentarios anuales de XLCA al 31 de diciembre de 2003, XLCA tenía activos reconocidos totales de US\$ 329.702 millones y obligaciones por un total de US\$ 121.636 millones y un capital total y excedentes de US\$ 208.066 millones determinados en conformidad con SAP y presentados al Departamento de Seguros del Estado de Nueva York. Al

31 de diciembre de 2002, XLCA tenía activos reconocidos totales de US\$ 180.993 millones y obligaciones por un total de US\$ 58.685 millones y un capital total y excedentes de US\$ 122.308 millones determinados en conformidad con SAP.

No ha habido ningún cambio significativo en la capitalización de XLCA desde el 30 de Junio de 2004 a la fecha en que la presente información ha sido entregada.

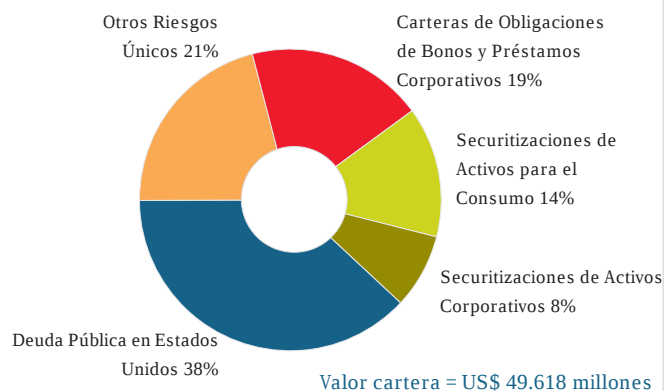
CAPITALIZACION DE XLCA



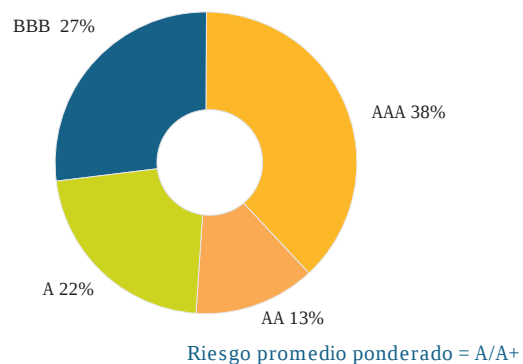
xl capital assurance inc.



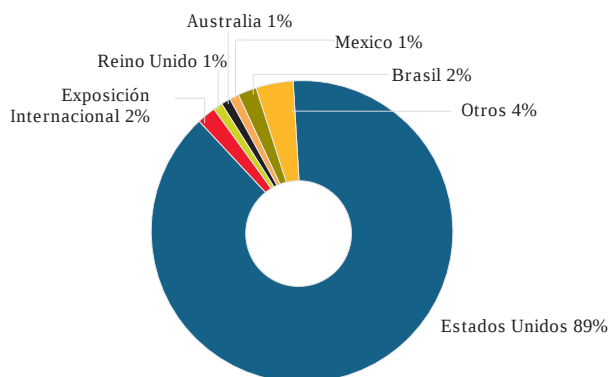
CARTERA ASEGURADA POR SECTOR – AL 30/06/04



CALIDAD CREDITICIA DE LA CARTERA ASEGURADA – AL 30/06/04



CARTERA ASEGURADA POR DISTRIBUCION GEOGRAFICA – AL 30/06/04



ESTADOS FINANCIEROS





estados financieros

A continuación presentamos los Estados Financieros más relevantes de la Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. Las cifras corresponden a los Estados Financieros de Diciembre 2003 y Junio 2004. Mayor información se puede encontrar en el Prospecto que se acompaña en la Segunda Parte.

BALANCE INDIVIDUAL

En miles de pesos de Diciembre 2003	2003	Junio-04
Activo Circulante	2.449.909	9.381.520
Activo Fijo	46.977.645	94.908.656
Otros Activos	13.432.056	2.769.410
Activo Total	62.859.610	107.059.586
Pasivo Circulante	19.934.352	64.125.751
Pasivo Largo Plazo	54.435	57.631
Pasivo Exigible	19.988.787	64.183.382
Patrimonio	42.870.823	42.876.204
Pasivo Total	62.859.610	107.059.586

Fuente: Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A.



estados financieros



65

ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO INDIVIDUAL

En miles de pesos de Diciembre 2003	2003	junio- 2004
Flujo de actividades de operación	-	-
Flujo de actividades de financiamiento	20.192.293	52.027.984
Flujo de actividades de inversión	21.678.712	51.441.485
Flujo neto del ejercicio	1.486.419	586.499
Efecto inflación sobre efectivo	126.206	41.441
Variación neta del efectivo	1.612.625	545.058
Saldo inicial de efectivo	2.414.858	802.333
Saldo final de efectivo	802.233	1.347.391

Fuente: Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A.

PRINCIPALES RAZONES FINANCIERAS

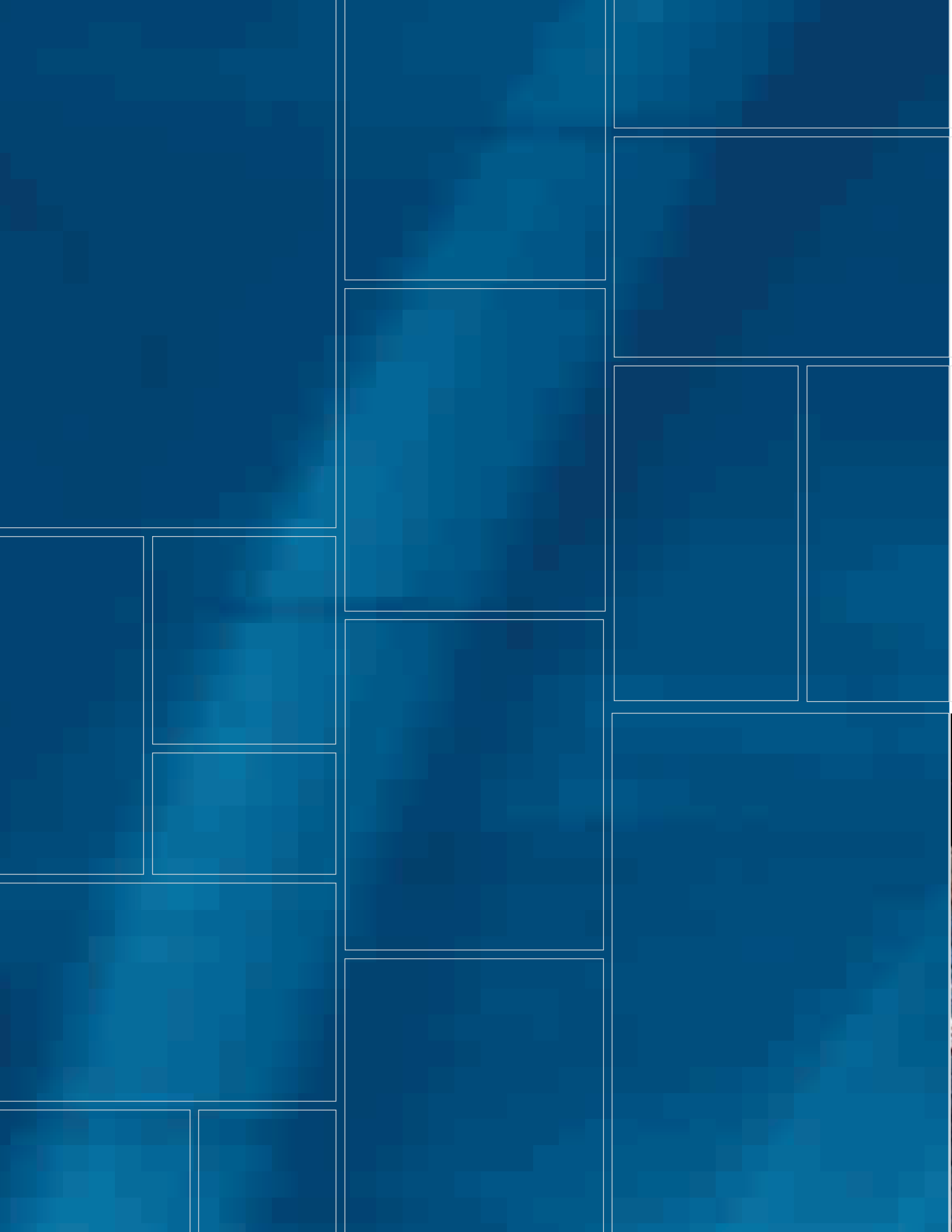
	2003	Junio-2004
Liquidez corriente ¹	0,12	0,15
Razón ácida ²	0,12	0,15
Razón de endeudamiento ³	0,47	1,50
Proporción deuda largo plazo/ deuda total ¹	0,27%	0,09%

Fuente: Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A.

1 Definida como la razón de activo circulante a pasivo circulante.

2 Definida como razón de fondos disponibles (activo circulante menos existencias menos gastos pagados por anticipado) a pasivo circulante.

3 Definida como la razón del total pasivo exigible a patrimonio.



FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO





financiamiento del proyecto

La estructura de financiamiento del Proyecto contempla la utilización de recursos provenientes, principalmente, del capital social, de la emisión de bonos, de la venta de Resoluciones DGOP, y de un crédito otorgado por el Instituto de Crédito Oficial, un banco de desarrollo español.

Primeramente, la estructura de financiamiento del Proyecto considera un fuerte respaldo de sus accionistas, los que a la fecha han suscrito y pagado el total del capital, ascendente a UF 2.516.000.

Por su parte, de acuerdo con lo establecido en las Bases de Licitación, el consorcio formado por las Sociedades Sacyr Chile S.A., Acciona S.A. y Necso Entrecanales Cubiertas Chile S.A. pagó al Estado la suma de 2.268.750 Unidades de Fomento por concepto de bienes o derechos utilizados en la concesión. Por disposición de las Bases de Licitación, el pago no fue imputado a la Concesionaria ni se incluyó dentro del capital de la misma

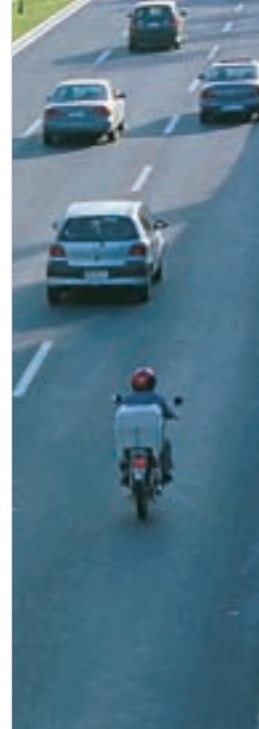
La parte de la inversión realizada a la fecha, en exceso de los recursos antes señalados, ha sido financiada con un crédito puente de corto plazo suscrito con el Banco Santander-Chile.

Con fecha 19 de Diciembre de 2003, la Dirección General de Obras Públicas (en adelante, DGOP) y la Concesionaria suscribieron el Convenio Complementario N°1, con el objeto de incluir un conjunto de modificaciones y nuevas obras en el Proyecto. La ejecución de estas obras dio derecho a Vespucio Sur a compensaciones por el valor las obras nuevas e indemnizaciones por el retraso en las obras en ejecución. Las compensaciones se materializarán a través de subsidios otorgados a través de resoluciones de la DGOP que den cuenta de dicha obligación de pago incondicional e irrevocable del MOP. La indemnización por el retraso causado en la puesta en servicio de las obras se concedió a través de una ampliación de hasta ocho años en el plazo de la Concesión.

Adicionalmente, se incorporó a dicho Convenio Complementario subsidios comprometidos por el MOP, cuyo objeto es financiar la construcción de colectores de aguas lluvia en sectores por los cuales atraviesa la Autopista Vespucio Sur.

El financiamiento definitivo de largo plazo se hará en parte con la emisión de bonos, en las condiciones y plazos antes descritos.

Por último, tomará parte como financista el ICO, un importante banco de desarrollo perteneciente al Reino de España. Este ha comprometido un financiamiento por la cantidad de hasta UF 4.000.000, en condiciones similares a la de los bonos.



financiamiento del proyecto



69

El siguiente cuadro muestra el detalle de los Usos y las Fuentes de Fondos durante el período de construcción, comprendido entre los años 2002 y 2005.

Adicionalmente, la estructura de financiamiento considera lo siguiente:

- **Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda**

Esta cuenta se fondeará al término del período de construcción por un monto equivalente a un año de Servicio de Deuda.

- **Cuenta de Reserva de Mantención Mayor**

El 100% de las inversiones en mantención mayor de la obras serán fondeadas en esta cuenta de reserva con una anterioridad de 10 semestres previos a la ocurrencia de la inversión.

- **Capital de Contingencia**

Los Sponsors aportarán un capital de contingencia ante la eventualidad de una caída en los ingresos del proyecto que impliquen la necesidad de este aporte de capital adicional.

- **Cuenta de Colateral en Efectivo**

Esta cuenta se fondeará con recursos de la Concesionaria por un monto equivalente de hasta un año de servicio de deuda ante el evento de una caída de los ingresos.

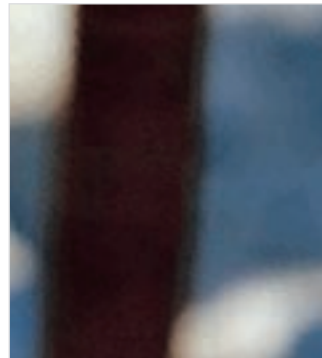
- **Garantía de Terminación de Obra**

Los Sponsors garantizan la obtención, de parte del MOP, de la Puesta en Servicio Definitiva de las obras ejecutadas antes del 31 de diciembre de 2008.

FUENTES* (millones UF)		USOS* (millones UF)	
Capital de Sponsors	2,2	Pago Concesión	2,2
Capital del Proyecto	2,5	Costos de Construcción	14,9
Total Deuda	7,7	Costos Concesión	4,5
Bono	4,5	Gastos Legales y Financieros	0,9
ICO	3,2	Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda	0,4
Resoluciones MOP	9,1		
Pago MOP 2004 + Ingresos Financieros	1,4		
Total	22,9	Total	22,9

*Información Provisoria.

CONSIDERACIONES DE LA INVERSION





consideraciones de la inversión

VIA DE GRAN CONGESTION CON TRAFICO CAUTIVO

La Autopista Vespucio Sur se construye sobre la actual traza de la Avenida Américo Vespucio Sur, vía estructurante del sector sur oriente de Santiago ampliamente utilizada y conocida, y única opción futura de conexión expedita entre las comunas que atraviesa su traza.

Las vías alternativas a la autopista serán la vía local sin peaje que se construye paralelamente con la autopista, más la malla de calles locales existente. Sin embargo la creciente congestión de la ciudad en general y las características propias de la vía local, que será semaforizada y con transporte público y por lo tanto de una velocidad de circulación reducida, potencian fuertemente a la Concesión como única alternativa de conexión vehicular rápida en esta zona de la ciudad.

POTENCIAL DE CRECIMIENTO

Las estimaciones de tráfico utilizadas para la evaluación financiera del proyecto no consideraron el gran potencial de desarrollo que la autopista generará en el área donde se emplaza, ni tampoco el mayor flujo vehicular e importantes desarrollos inmobiliarios que están en curso, tales como el barrio residencial Parque Cousiño Macul y el Proyecto Bicentenario.

Al mismo tiempo, la conectividad que la concesión brindará con la red de autopistas urbanas de Santiago potenciarán el desarrollo económico general de las comunas donde se ubica la autopista, el que está íntimamente asociado a mayores tasas de motorización, tráfico, y disposición a pagar por un servicio de transporte rápido, cómodo, y seguro.



consideraciones de la inversión



GARANTIA FINANCIERA DE XLCA

XLCA es una compañía monolínea aseguradora de garantías financieras con categoría de riesgo AAA que en forma incondicional e irrevocable garantizan la emisión de financiamiento a través de la Línea de Bonos de la Sociedad Concesionaria.

PROYECTO CON SÓLIDOS FLUJOS DE CAJA

Los sólidos flujos de caja que presenta el proyecto suponen una excelente cobertura del servicio de deuda e intereses.

GRAN EXPERIENCIA Y SOLIDEZ FINANCIERA DE LOS SPONSORS DEL PROYECTO

Los Grupos Acciona y Sacyr Vallehermoso tienen una vasta experiencia en la construcción, financiamiento, y operación de grandes proyectos de infraestructura, entre los cuales cabe destacar numerosas autopistas en distintos países.

GRUPO CONSORCIO ACCIONA-SACYR

Ambas empresas que conforman el Consorcio son sólidas empresas internacionales que se cuentan entre las más grandes constructoras de Europa, con un importante desarrollo del negocio de concesiones.

IMPORTANTE COMPROMISO DE LOS SPONSORS

Los Sponsors han demostrado un alto grado de compromiso con el proyecto que se refleja en la inversión de miles de UF 4.784 en Capital y Pagos de Bienes y Derechos al MOP.

PROCESO DE EXPROPIACION BAJO RESPONSABILIDAD DEL MOP

El proceso de Expropiación es de completa responsabilidad del MOP, además éste se encuentra finalizado en un 98% no previéndose problemas con el remanente.

BONOS NO RESCATABLES

Los Bonos no son rescatables.

CALCE Y DURACION DE LOS BONOS

El largo plazo y el calendario de pagos de los Bonos representan un gran activo de calce para las compañías de seguros locales.



certificado SVS y documentos legales

