

MEMORIA ANUAL 2014 VIA SANTA ROSA

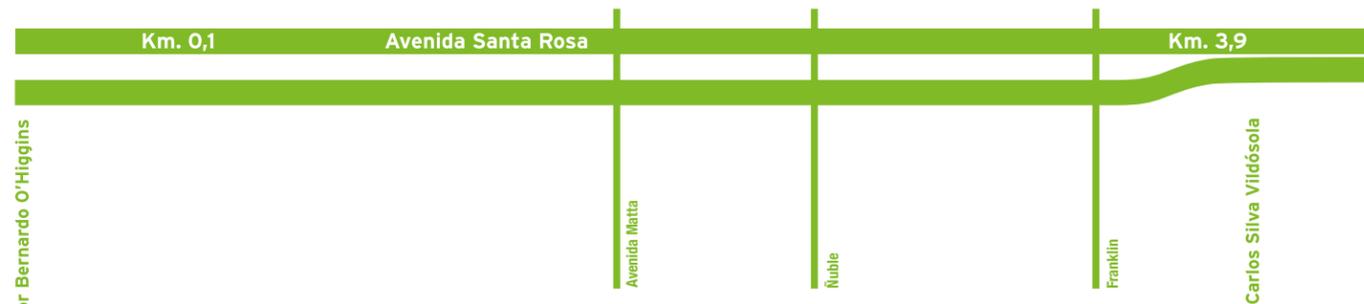
MEMORIA
ANUAL
2014

VÍA

SANTA

ROSA

Sólida experiencia para enfrentar nuevos desafíos



Tramo 1

Corresponde al tramo ubicado entre Avenida Santa Rosa, desde Marcoleta a Carlos Silva Vildósola, y por la calle San Francisco, desde Avenida Libertador Bernardo O'Higgins hasta Carlos Silva Vildósola.

Las obras ejecutadas en este tramo consistieron básicamente en la reconstrucción y mejoramiento de calles, nuevos paraderos de transporte público, equipamiento urbano, señalización y demarcación, semaforización, iluminación y paisajismo.

Actualmente, el tramo por calle San Francisco funciona como par vial de Santa Rosa en sentido Norte Sur, con una calzada de tres pistas, en donde la primera tiene preferencia para el transporte público, con 3,5 m de ancho, luego le sigue la pista intermedia con un ancho de 3,25 y la tercera pista mantiene un ancho mínimo de 3 m, variando a lo largo hasta 3,15 m.

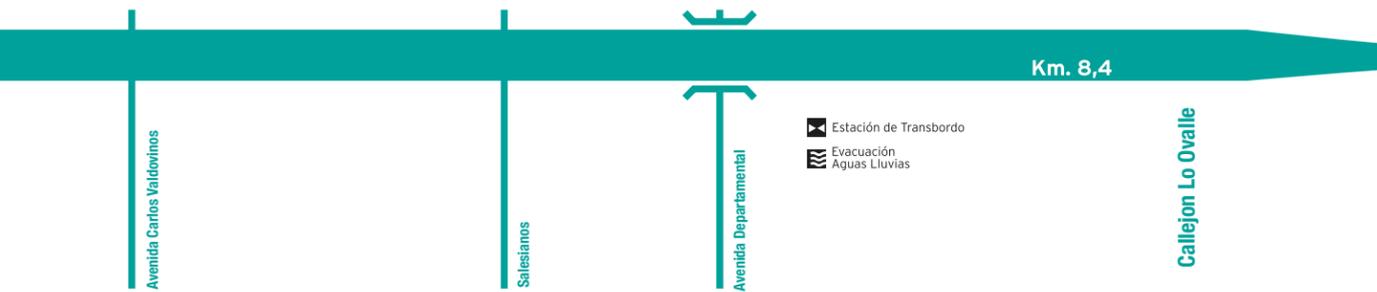
Los paraderos en este tramo son 16 en total, los cuales, en general, poseen un andén del largo 42,0 m, suficiente para la operación de 2 buses simultáneamente, y los refugios peatonales tienen un largo cubierto de 4 m.



La calzada de dos vías de transporte privado se reduce en esta transición de 6,5 m a 6,25 m y las de transporte público se mantienen de 7 m, dando un perfil de calzada hasta la calle Placer de 13,25 m, en total.

A partir de la calle Placer hacia el norte, la calzada se reduce a 3 pistas, todas de 3,5 m, con un perfil de calzada de 10,50 m, hasta un poco antes de calle Copiapó, en donde se reduce el perfil, por casi 7 cuadras a 2 pistas, para llegar luego, hasta el ensanche a 7 pistas, que se produce en Alonso Ovalle, para empalmar con la Alameda.

Los paraderos en este tramo son 18 en total, con iguales características que los de calle San Francisco.



Tramo 2

Corresponde al tramo entre Carlos Silva Vildósola hasta Callejón Lo Ovalle y comprende por avenida Santa Rosa desde el km 3,9 hasta el km 8,4.

La obra en este tramo consistió en la construcción de dobles calzadas de dos pistas por sentido para el transporte privado, separadas por un corredor central exclusivo destinado al transporte público; construcción de cruce bajo nivel, ubicado en Avenida Departamental con Avenida Santa Rosa; reconstrucción de pavimentos; habilitación de sistema integrado de evacuación de aguas lluvias; nuevos paraderos de transporte público; equipamiento urbano, señalización y demarcación; además de semaforización, iluminación y paisajismo.

Actualmente, este tramo considera una vía segregada para el transporte público por el centro de la Avenida Santa Rosa, con una calzada de 14 m, es decir, dos pistas por sentido, de 3,5 m cada una.

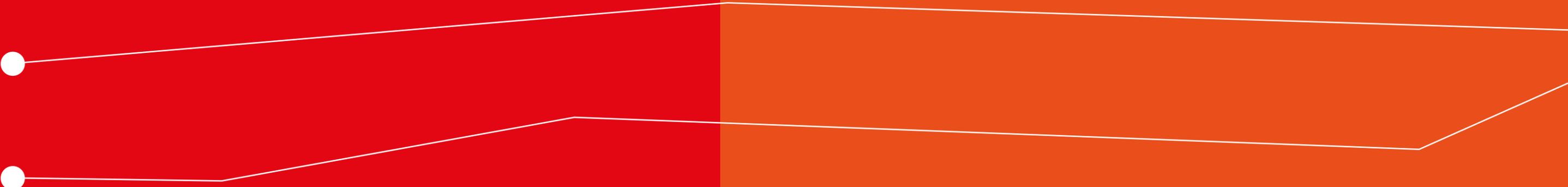
Esta vía segregada tiene en sus bordes un bandejón de 3 m, donde se albergan los paraderos de transporte público y los excedentes a esta función, están debidamente ornamentados con árboles y vegetación.



Luego de los bandejones, en ambos costados se emplazan las calzadas para el transporte privado, con un ancho de calzadas por sentido de 6,5 m, es decir, dos pistas por sentido de 3,25 m, cada una. En los bordes con las líneas oficiales de cierre en ambos costados de la vía se deja una franja de 1,5 m, para árboles y vegetación y pegado a la línea de cierre, una acera de 2 m, alcanzando con esto 40 m, el ancho total del perfil de la avenida.

En general los paraderos de transporte público emplazados a lo largo de este tramo de la vía en las medianas de 3 m, son del tipo T1 en un número de 44 y que su característica principal es contar con un andén de 42 m de largo, además de una rampa para minusválidos y aceras de acceso a éstos. Cada uno puede operar con 2 buses simultáneamente y poseen un refugio peatonal cubierto de 9 m de largo, emplazado en el extremo.

DES
TAC
ADO



Historia



2006

Concesionaria Vía Santa Rosa se adjudica la construcción, mantención y explotación del corredor de transporte público Av. Santa Rosa, entre Américo Vespucio y Alameda, por un plazo de 14 años.

En el mes de octubre, después de recibir el área y realizar los cambios de servicio y expropiaciones correspondientes, se inician las obras de construcción.

2008

El 13 de marzo se obtiene la autorización para la Puesta en Servicio Provisoria del corredor.

La Presidenta de la República, Michelle Bachelet, inaugura el primer corredor de transporte público concesionado del país.

El 2 de octubre se obtiene la autorización definitiva, a través de la Puesta en Servicio Definitiva de la obra.

En los primeros meses de funcionamiento pleno del corredor, se produce una fuerte disminución en las tasas de accidentabilidad y siniestralidad en la vía, las que llegan a los mínimos históricos desde que se registran dichos datos en la vía.

2010

La infraestructura del corredor se comportó de excelente manera con motivo del terremoto de 8,8° Richter de febrero de 2010, sin evidenciarse daños estructurales ni en las losas ni en el paso bajo nivel de Av. Departamental.

La concesionaria obtuvo un refinanciamiento de su deuda, con los bancos BBVA, CorpBanca, Banco Consorcio y Consorcio Seguros de Vida, lo que permitió aumentar la liquidez y mantener estable la razón de endeudamiento de la empresa.

2011

Cumpliendo con la normativa legal y contribuyendo a las buenas prácticas en relación con la transparencia, durante 2011 adoptamos las normas IFRS de información financiera.

La tasa de accidentes y siniestros, en un año de mucha manifestación social, se mantuvo en rangos bajos. Se continúa con campañas de educación vial y relacionamiento con la comunidad.



Razón social
Sociedad Concesionaria Vía Santa Rosa S.A.

Domicilio legal
Santiago de Chile, Región Metropolitana.

RUT
76.518.910-1

Tipo de sociedad
Sociedad Anónima Cerrada,
sujeta a las normas aplicables a las Abiertas.

Audidores externos
Deloitte
Sociedad de Auditores y Consultores Ltda.

Domicilio
Palacio Riesco 4583, Huechuraba.

Oficina de operaciones
Dresden 4248, San Miguel.

Teléfono
(56 2) 2484 6130

Fax
(56 2) 2484 6131

Sitio Web
www.viasantarosa.cl

Identificación de la sociedad

Antecedentes legales

La empresa se constituyó con el nombre de Sociedad Concesionaria Concesiones Urbanas S.A., por escritura pública otorgada con fecha 13 de abril de 2006, en la Notaría de Santiago de don Eduardo Avello Concha. Un extracto de la escritura fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, a Fs. 14.686, N°10.118 del año 2006 y se publicó en el Diario Oficial del día 21 de abril de 2006.

Con fecha 11 de septiembre de 2006, se autorizó a la Sociedad Concesionaria modificar su razón social por la de Sociedad Concesionaria Vía Santa Rosa S.A. A partir de esta autorización, los estatutos fueron modificados por escritura pública de fecha 8 de agosto de 2006, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Avello Concha, a que se redujo el Acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad realizada en igual fecha, ocasión en que se modificaron también las disposiciones relativas a la administración de la Sociedad.

Un extracto de la escritura se inscribió a Fs. 36.080, N° 25.486 en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago del año 2006 y se publicó en el Diario Oficial del 6 de septiembre de 2006. La inscripción de la sociedad se concretó con fecha 1 de diciembre de 2006, bajo el N° 958, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros, estando bajo la fiscalización de dicha entidad.

La sociedad tiene un capital de \$4.000 millones, dividido en 12.000 acciones ordinarias, nominativas, sin valor nominal y de una misma serie y valor. Hasta la fecha, el capital ha sido totalmente suscrito por los accionistas y el monto pagado asciende a \$4.000 millones, más su reajuste, correspondientes a un 100% del capital social.

Propiedad de la sociedad

Accionistas	N° Acciones	% de Participación
Arauco S.A.	2.400	20%
Conpax Concesiones S.A.	2.400	20%
CVV Inversiones S.A.*	2.400	20%
Constructora Trébol Limitada	2.400	20%
Inversiones Agua Santa S.A.	2.400	20%
Total	12.000	100%

Controladores de la sociedad

La sociedad no tiene controlador.

Propiedad indirecta

Las siguientes sociedades son propietarias en forma indirecta de más del 10% de la sociedad:

a) Inversiones Santa Carmen Ltda., RUT 77.048.490-1, propietaria del 65% de Arauco S.A., es propietaria indirecta del 13,00% de la sociedad.

b) Héctor Zañartu Velasco, RUT 7.217.956-0, propietario del 98% de Inversiones Santa Carmen Ltda., es propietario indirecto del 12,7% de la sociedad.

c) Empresas Conpax S.A., RU 99.575.630-7, propietaria indirecta del 96,56% Consorcio Conpax Tecsa S.A., es propietaria indirecta del 19% de la sociedad.

Directorio

La administración de la sociedad está a cargo de un Directorio compuesto por 5 miembros titulares y sus respectivos suplentes.

Administración

Este Directorio designó a un Gerente General, quien cuenta con todas las facultades y obligaciones propias que contempla la ley, así como aquellas atribuciones y deberes entregados específicamente por el Directorio.

Gustavo Vicuña Molina

Presidente
Ingeniero Civil



Francisco Cerda Taverne

Director
Ingeniero Civil



Guillermo Vial Donoso

Director
Ingeniero Civil



Héctor Zañartu Velasco

Director
Ingeniero Civil



Juan Eduardo Irrázaval

Director
Constructor Civil



Alberto Jahn Schacht

Gerente General
Ingeniero Civil



Claudio Lobos Valdés

Gerente de Explotación
Ingeniero Civil



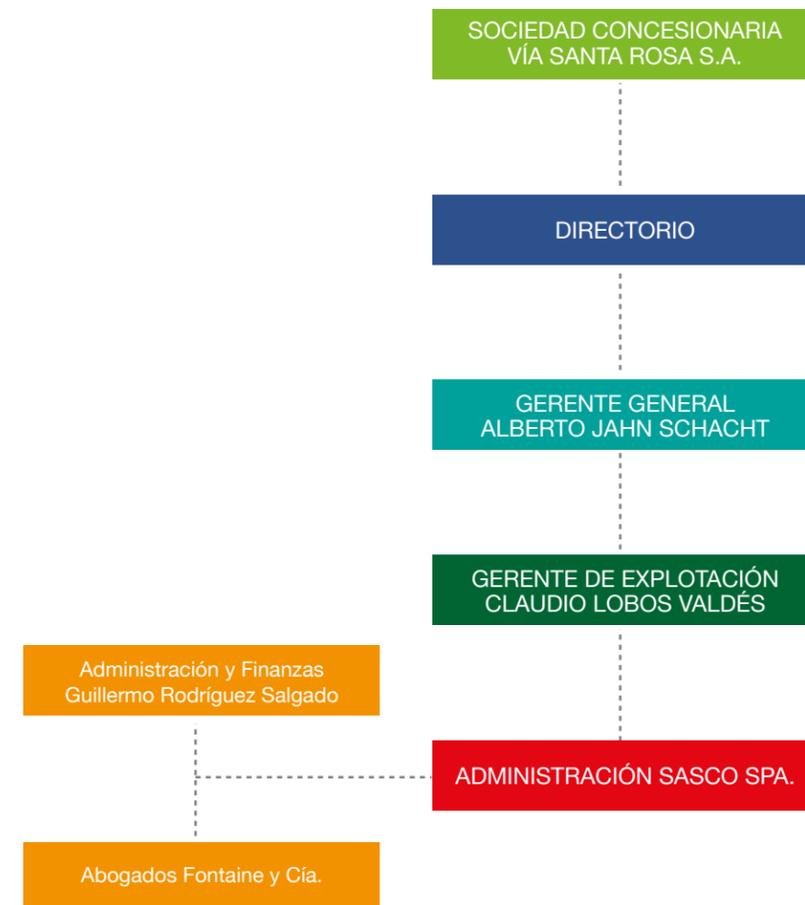


Organigrama

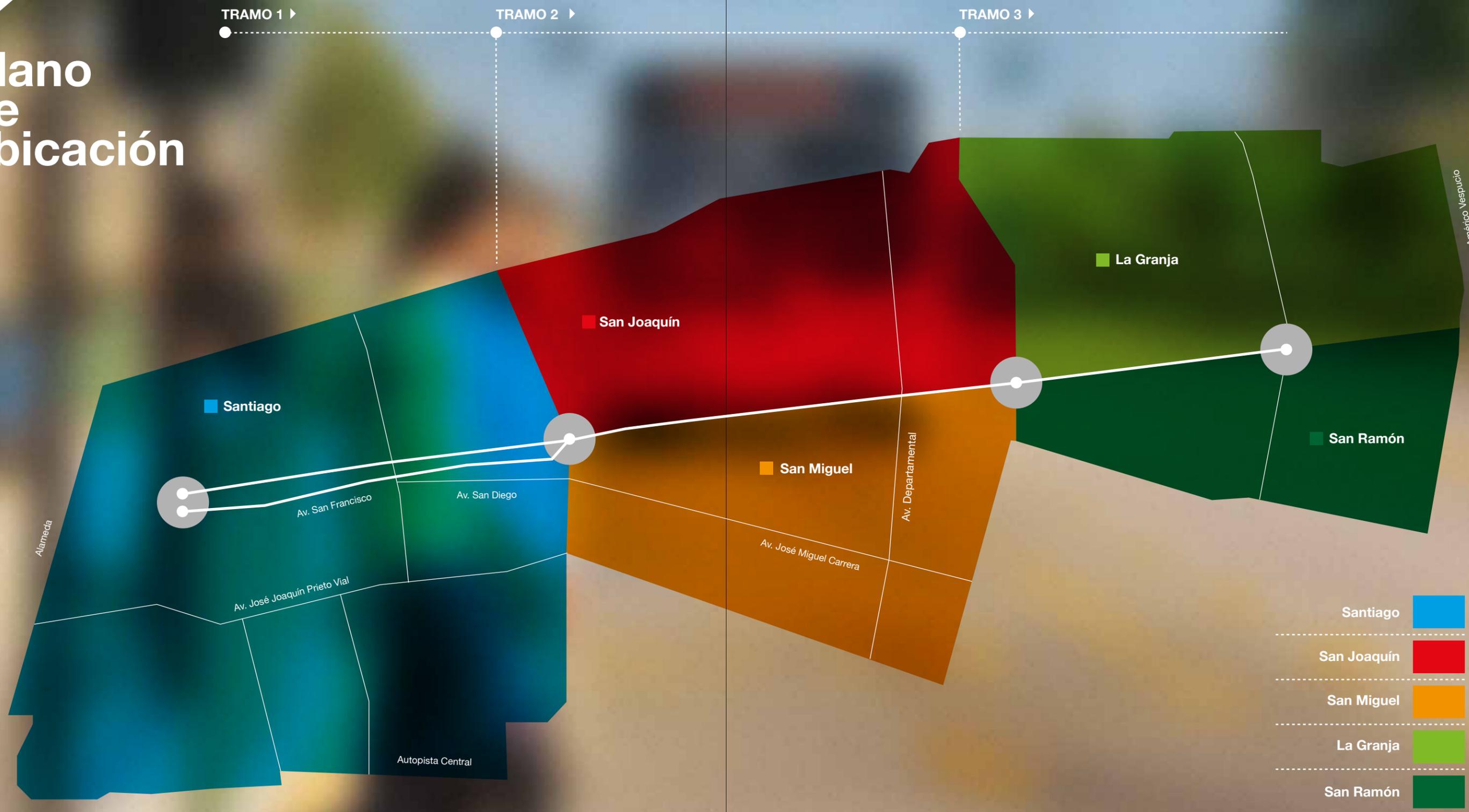
Durante 2014, Conpax Energía y Concesiones SpA, sociedad propietaria de 2.400 acciones de Sociedad Concesionaria Vía Santa Rosa S.A., acordó su división en dos sociedades, una como continuadora legal de la sociedad dividida y una nueva sociedad que se formó al efecto, denominada Conpax Energía y Concesiones II SpA, a la cual se le asignaron las 2.400 acciones referidas. Posteriormente, mediante Junta Extraordinaria de Accionistas de la sociedad Conpax Energía y Concesiones II SpA., reducida a escritura pública con fecha 29 de octubre de 2014, se acordó la fusión por absorción de esta sociedad con la sociedad Consorcio Con-Pax Tecs S.A., adquiriendo esta última sociedad las 2.400 acciones emitidas por la Concesionaria. Mayor Información en capítulo 'Hechos relevantes'.

Remuneración al Directorio y Administradores

Durante 2013, no se cancelaron dietas o asesorías a miembros del Directorio, ni hubo indemnizaciones a ejecutivos.



Plano de ubicación



Evolución de la concesión

Antecedentes

Con fecha 17 de enero de 2006, se adjudicó al Grupo Licitante denominado "Concesiones Urbanas" el contrato de concesión para ejecutar, reparar, conservar, mantener, explotar y operar la obra pública fiscal denominada "Habilitación Corredor de Transporte Público Av. Santa Rosa, Sector Alameda - A. Vespucio".

El grupo constituyó, mediante escritura pública otorgada con fecha 13 de abril de 2006, en la Notaría de Santiago de don Eduardo Avello Concha, la "Sociedad Concesionaria Concesiones Urbanas S.A.", cuya actual denominación es "Sociedad Concesionaria Vía Santa Rosa S.A."

Objetivos

El propósito de la sociedad es la ejecución, reparación, conservación, mantención, explotación y operación de la obra pública fiscal denominada "Habilitación Corredor de Transporte Público Av. Santa Rosa, Sector Alameda - A. Vespucio". Asimismo, tiene como objetivo la prestación y explotación de aquellos servicios convenidos en el contrato.

Descripción del proyecto

La concesión consideró el diseño y construcción de las obras viales y estructurales que fueran necesarias para habilitar el Corredor de Transporte Público en Avenida Santa Rosa, entre las avenidas Alameda Libertador Bernardo O'Higgins y Américo Vespucio. También, en calle San Francisco, entre Alameda y la nueva conexión con la Avenida Santa Rosa, a la altura de la Avenida Carlos Silva Vildósola.

El propósito de tales obras fue aumentar la oferta vial y el modelo de ambas vías, con la intención de permitir, principalmente, la adecuada circulación de los nuevos buses de transporte público, al mismo tiempo que, de esta forma, se reducen los tiempos de viaje de la comunidad usuaria de este tipo de transporte.

El proyecto se dividió en tres tramos, según tipología de las obras y para efectos de construcción, donde se incluyó un sistema de evacuación de aguas lluvias, la construcción de una estructura para el cruce en desnivel en la intersección de las avenidas Santa Rosa y Departamental, así como la instalación de nuevas luminarias, un sistema de semaforización, de demarcación vial, señalética y paisajismo en cada uno de los tramos.



Financiamiento

Capital

El aporte de los accionistas a la Sociedad Concesionaria fue de 4.000 millones de pesos, lo que equivale al 100% del capital suscrito, correspondiente a 12.000 acciones, según lo exigido en las Bases de Licitación.

FINANCIAMIENTO BANCARIO

Crédito original

El 14 de septiembre de 2006, se suscribió con el Banco de Chile y el Banco Bice un Contrato de Financiamiento, destinado a la construcción de la obra. En esta oportunidad, también se firmó un Contrato de Prenda Especial de Concesión de Obra Pública, documento a favor de los dos bancos previamente indicados.

Con fecha 10 de marzo de 2008, la sociedad firmó los cambios hechos al referido contrato de financiamiento, respondiendo al propósito de aumentar la línea de crédito y permitiendo cubrir los sobrecostos surgidos a partir de las modificaciones de servicios del proyecto.

La cifra total del préstamo que otorgó el Banco de Chile y el Banco Bice fue de 2.962.000 UF. Se desglosó en 2.562.000 UF para financiar el proyecto en el período de Construcción y Explotación, y en 400.000 UF destinadas a cubrir el gasto implicado en el trabajo de modificaciones de servicios.

El plazo de este crédito fue extendido hasta septiembre de 2020.

Refinanciamiento

Durante 2010, la Sociedad Concesionaria llevó a cabo un refinanciamiento bancario para mejorar las condiciones financieras de endeudamiento que mantenía la empresa, respecto de los bancos acreedores. El resultado fue el refinanciamiento de sus pasivos a 11 años y por un monto de 3.400.000 UF.



La cifra se desglosa en 3 tramos:

El primer tramo es de 3.150.000 UF, dispuestas para cubrir el financiamiento anterior y las necesidades de caja que sean requeridas.

El segundo tramo corresponde a 150.000 UF, monto destinado a las demandas de caja que surjan ante posibles demoras en los pagos que debe hacer el Fisco (AFT-Minvu).

Finalmente, el tercer tramo es de 100.000 UF y se reservó para la toma de boleta de garantía que consigna el contrato de concesión.

Las instituciones que operaron como financistas formaron un consorcio compuesto por Banco BBVA, Banco Consorcio, Compañía de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros S.A. y CorpBanca, este último liderando el grupo.

Mientras regía el período de construcción del proyecto, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) requirió a la Sociedad Concesionaria entregar las obras previo al plazo indicado (19 de julio de 2008), aludiendo causas de interés público.

Mediante Resolución DGOP (exenta) N° 3309, de fecha 22 de octubre de 2007, y conforme a lo dispuesto en los artículos N° 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y N° 69 de su Reglamento, se modificó la regulación establecida en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, en el sentido que el plazo máximo permitido para obtener la autorización de la PSP de la obra era el 31 de marzo de 2008, estableciéndose, además, el costo por concepto de aceleración de la obra en construcción. Este se fijó en 98.500 UF y consideró todos los consumos directos e indirectos de construcción, egresos generales e imprevistos y ahorro de gastos generales que resultaron de la aceleración de los trabajos.

Con fecha 12 de diciembre de 2008, ante la Dirección General de Obras Públicas, la Sociedad Concesionaria suscribió el Convenio Complementario N° 1. En su título tercero, este documento establece que para compensar a la Sociedad Concesionaria por el concepto de aceleración de la obra en construcción, y considerando que dichos trabajos fueron ejecutados, se estipuló que el Minvu, como mandante del proyecto, pagase a la Sociedad Concesionaria la cantidad única y total de 105.333,89 UF, correspondiente a la cifra vigente de los gastos por concepto de aceleración de las faenas de la obra en desarrollo. Este pago se concretó el 20 de mayo de 2009. Asimismo, por los sobrecostos derivados de las modificaciones de servicios que forman parte del convenio complementario, se determinó cancelar 19.135,1 UF. Tal desembolso fue hecho el 25 de septiembre de 2009.

Las instituciones que operaron como financistas formaron un consorcio compuesto por Banco BBVA, Banco Consorcio, Compañía de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros S.A. y CorpBanca, este último liderando el grupo.





Las actividades propias de la explotación permiten un adecuado nivel de servicio y seguridad. Entre ellas se cuentan las tareas de mantención y conservación periódica, rutinaria y diferida.

Factores de riesgo

Antecedentes

La industria de concesiones ha sido desplegada por el Estado chileno mediante el Ministerio de Obras Públicas, en virtud del DFL N° 164 de 1991 modificado y su Reglamento, cuyo texto refundido está aprobado por Decreto Supremo MOP N° 956, del 06 de octubre de 1997.

Aun cuando la historia de este campo recién supera los 20 años, la Sociedad Concesionaria Vía Santa Rosa S.A. –parte de esta industria– presenta condiciones favorables de mercado, consecuencia de que los ingresos no dependen de los niveles de tráfico, así como tampoco del crecimiento del PIB, sino que se encuentran fijados por Bases de Licitación y se cancelan según los artículos 1.12.2 y 1.12.3, con garantía del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (Minvu).

El detalle siguiente corresponde a los riesgos considerados y se presentan de acuerdo a su naturaleza:

Ingresos

Los ingresos y plazos de pago están determinados por Bases de Licitación, de acuerdo con los artículos 1.12.2 y 1.12.3. Se perciben en cuotas mensuales, una vez autorizada la Puesta en Servicio Provisional de la Concesión.

Tiene relevancia mencionar que el riesgo de los ingresos depende del cumplimiento de las fechas en que deben cancelarse los documentos de cobro correspondiente a las Cuotas Mensuales o del cumplimiento de las fechas de pago de la garantía del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu).

Asimismo, por tratarse de un acuerdo de largo plazo, el riesgo se limita al riesgo del pago de los contratos por parte del Estado. Ya que los desembolsos están indexados en UF, el riesgo de corto plazo está restringido a que el mercado puede inducir a esta industria, a través de la inflación por desfase entre la fecha de facturación y liquidación efectiva de los documentos.

Explotación

La etapa de explotación comienza con la Puesta en Servicio Provisional del corredor el 13 de marzo de 2008.

En esta fase, el principal factor de peligro se refiere al Riesgo Operacional de Explotación de la Concesión, la cual está definida según Bases de Licitación en 14 años.

Las actividades propias de la explotación permiten un adecuado nivel de servicio y seguridad. Entre ellas se cuentan las tareas de mantención y conservación periódica, rutinaria y diferida. También se contemplan diligencias necesarias de ejecutar, principalmente, en la faja vial, espacio donde es fundamental resguardar la continuidad del tránsito de vehículos y, al mismo tiempo, la seguridad de peatones y de quienes se transportan motorizadamente.

En cuanto al riesgo que existe por daño vandálico en la infraestructura de paraderos, señalización, semáforos, iluminación y trabajo de paisajismo, el factor ha sido debidamente mitigado gracias a la implementación de seguros a todo riesgo. Este sistema tiene la capacidad de cubrir los daños relevantes para los resultados de la Concesionaria.

Durante el período de explotación de la obra, los seguros han sido activados en dos oportunidades. También se consideran los riesgos relacionados con actos de vandalismo que afectan al personal que trabaja en actividades de operaciones. Respecto de esto, se han tomado medidas que han resultado efectivas, acotando la situación de vulnerabilidad frente a situaciones puntuales y particulares al festejo o conmemoración de ciertos hitos.