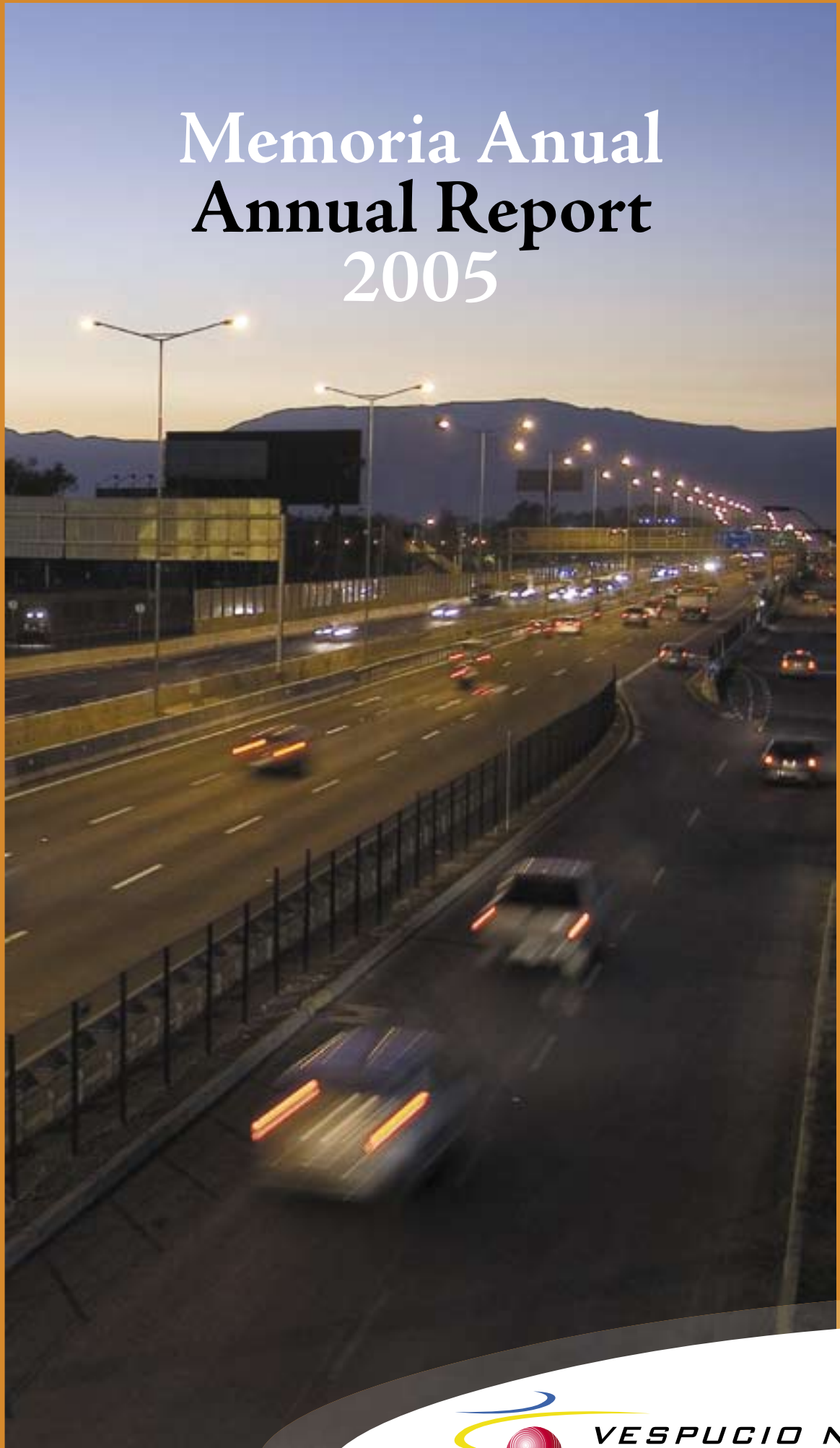
Memoria Anual
Annual Report
2005



VESPUCIO NORTE® EXPRESS



MEMORIA ANUAL
ANNUAL REPORT

SOCIEDAD CONCESIONARIA VESPUCIO NORTE EXPRESS S.A.

→2005

CERTIFICACION ISO 9001:2000

CERTIFICACION ISO 14001:1996

VESPUCIO NORTE EXPRESS



INDEX

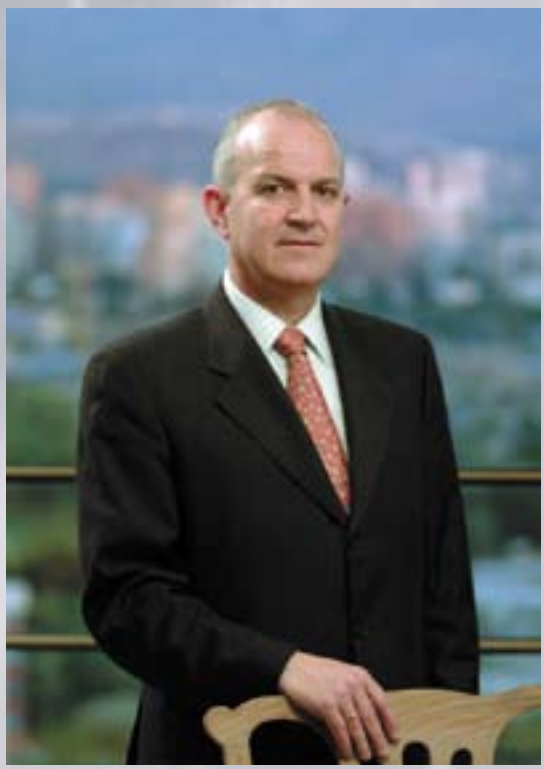
Letter from the Chairman 4
General Company Background 8
Company Ownership as of December 31, 2005 12
Board of Directors 13
Executives 14
Organization Chart 17
Company Strategy 18
Company Performance 20
- Infrastructure Management 20
- Operational Management 28
- Commercial Management 33
- Financial Management 39
- Human Resources Management 42
- Quality Management 47

Special Programs Promoted by the Concessionaire 48
Risk Factors of the Business 51
Compensation to Board Members 56
Information on Subsidiaries and Associates 57
Dividend Policy 57
Information on Relevant Facts 59
Financial Statements 99
Comments on the Financial Statements as of December 31, 2005 130
Signature of the Report 132
Affidavit 133



ÍNDICE

Carta del Presidente 4
Antecedentes Generales de la Empresa 9
Propiedad de la Sociedad al 31 de diciembre del 2005 12
Directorio 13
Ejecutivos 14
Organigrama 17
Estrategia de la Empresa 18
Marcha de la Empresa 20
Gestión de Infraestructura 20
Gestión Operacional 28
Gestión Comercial 33
Gestión Financiera 39
Gestión de Recursos Humanos 42
Gestión de Calidad 47
Programas Especiales Impulsados por la Concesionaria 48
Factores de Riesgo del Negocio 51
Remuneración del Directorio 56
Información sobre Filiales y Coligadas 57
Política de Dividendos 57
Información sobre Hechos Relevantes 59
Estados Financieros 63
Análisis Razonado de los Estados Financieros al 31 de diciembre del 2005 94
Suscripción de la Memoria 96
Declaración Jurada 97



Manuel García Buey
Presidente
Chairman

LETTER FROM THE CHAIRMAN

It is my pleasure to submit to your consideration the Annual Report of "Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.", corresponding to the year 2005 and the Company's fourth fiscal year.

The consistent growth of Chile's economy in recent years has allowed it to become consolidated as one of the most attractive Latin American countries for foreign companies at the time of deciding where to make investments.

During the year that has just gone by, Chile confirmed the best expectations of financial experts and economists, who predicted an annual growth higher than 5%. Chilean economy -reflected in relation to the evolution of its Gross Domestic Product- increased in the order of 6.3% in the year 2005, keeping a stable trend in relation to the previous year (+ 6.1%).

The *spread* of the sovereign bonds issued by the Chilean Government reached a value of 55 bps at the closing of 2005, placing the country in an excellent competitive level.

During the year 2005 the country's exports reached the amount of US$ 39.5 billion, setting a new record and an important variation -somewhat greater than 23% - with respect to the same period of the previous year, in addition to registering a trade surplus for the seventh consecutive year. In this respect, it must be pointed out that the price of copper -an essential product for the Chilean economy- reached last year in the London Metal Exchange its highest historic value, and was traded at US$ 2.10 per pound.

In the internal order, the main economic indicators have had a satisfactory performance in the year 2005, with an annual

CARTA DEL PRESIDENTE

Con satisfacción someto a vuestra consideración la Memoria Anual de la "Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.", correspondiente al ejercicio económico del año 2005 y cuarto ejercicio de la Sociedad.

El sostenido crecimiento de la economía de Chile de los últimos años le ha permitido consolidarse como uno de los países de América Latina más atractivos para las empresas extranjeras al momento de decidir el destino de sus inversiones.

Durante el año que acaba de transcurrir, Chile confirmó las mejores expectativas de expertos financieros y de economistas, quienes presagiaban un crecimiento anual superior al 5%. La economía chilena -reflejada en relación a la evolución de su Producto Interno Bruto- creció en el año 2005 en el orden del 6,3%, manteniendo una tendencia estable respecto del año anterior (+ 6,1%).

El *spread* de los bonos soberanos emitidos por el Gobierno chileno alcanzó al cierre del año 2005 un valor de 55 bps, lo cual coloca al país en inmejorable posición de competitividad.

Durante el año 2005, las exportaciones del país han alcanzado la cifra de US$ 39,5 mil millones, marcando un nuevo valor récord y una importante variación -algo más del 23%- en relación a igual período del año anterior, además de registrar por séptimo año consecutivo un superávit comercial. En este tema, merece ser destacado que el precio del cobre -producto esencial de la economía chilena- alcanzó en el pasado año en la Bolsa de Metales de Londres su valor histórico más alto, al comercializarse a razón de US$ 2,10 la libra.

En el orden interno, los principales indicadores económicos han tenido en el año 2005 un desempeño satisfactorio, mencionándose

consumer price index of 3.7% and an exchange rate for the United States dollar as of December 31 of $ 514.21, while at the end of the previous year it was quoted at $ 559.83. As to unemployment, by the end of the year the rate was 7.6% with decreasing expectations, considering that the growth estimation for the year 2006 continues to be high.

With respect to internal consumption, during 2005 sales of new cars reached the record figure of 182,300 units, which represents a 22.7% increase compared with the previous year, while new truck sales increased 29.2%, with somewhat more than 11,000 units sold. On the other hand, retail sales increased 5.2% in 2005, with supermarkets leading this activity with 7.7%.

All these indicators are showing that Chile's economy is in good standing, supported by the political and juridical stability of its institutions.

Concessions System

The Concessions system has already completed a decade since the first project was awarded, and the industry's balance can not be more satisfactory. Reaching in that time period investments beyond US$ 7 billion is clear evidence of the trust that the system generates among investors.

During the past year the Ministry of Public Works has bidded and awarded important projects, while others are on file for analysis, showing the dynamism of this industry. It is worthwhile to point out the award of the "Concesión Variante Vespucio - El Salto - Kennedy" project, which once executed and in operation will provide an effective road continuity solution to Santiago.

que el Índice de Precios al Consumidor ha sido del 3,7% anual y que el tipo de cambio para el dólar estadounidense al 31 de diciembre fue de $ 514,21, mientras que al final del año anterior cotizaba a razón de $ 559,83 por dólar. En cuanto al desempleo, la tasa se ubicó a finales del año en el 7,6% con expectativas a la baja, si se tiene en cuenta que la estimación de crecimiento de la economía para el año 2006 sigue siendo elevada.

En relación al consumo interno, las ventas de autos nuevos alcanzó durante el 2005 la cifra récord de 182.300 unidades, lo cual representa un aumento del 22,7% respecto del año anterior, mientras que las ventas de camiones nuevos marcó un crecimiento del 29,2%, con algo más de 11.000 unidades comercializadas. Por su parte, las ventas del comercio minorista crecieron un 5,2% el año 2005, siendo liderada esta variación por la actividad de los supermercados con un 7,7%.

Todos estos indicadores no dejan de reflejar que la economía de Chile va en buen camino, apoyada por la estabilidad política y jurídica de sus instituciones.

Sistema de Concesiones

El sistema de Concesiones ha cumplido ya una década desde que se adjudicó el primer proyecto y el balance de la industria no puede ser más satisfactorio. Haber logrado en dicho lapso inversiones superiores a los US$ 7.000 millones habla claramente de la confianza que despierta el sistema en los inversionistas.

Durante el año que ha pasado, el Ministerio de Obras Públicas ha licitado y adjudicado importantes proyectos, mientras que otros se encuentran en la carpeta de análisis, lo que demuestra el dinamismo de esta industria. Es necesario destacar la adjudicación del proyecto "Concesión Variante Vespucio - El Salto - Kennedy", el cual una vez ejecutado y en operación brindará una efectiva solución de continuidad vial para Santiago.



On the other hand, toward the end of the month of October of last year the plan for the improvement of trunk lines and connecting roads of the urban public bus transport system called "Transantiago" by the Government of Chile began operating, a project in which there were 25 foreign and local companies bidding.

During the past year the interurban road concessions have had a satisfactory development, with an income variation of the order of 3.7%. Similarly, passenger air traffic variation reached record figures, with a growth greater than 9%.

In relation to urban road concessions, to the partial start of operation of the "Sistema Norte Sur" concession on December 1, 2004, there was added, in the month of April of last year, the exploitation of the "Sistema Oriente Poniente" concession, while at the end of the month of November the "Sistema Américo Vespucio Sur" concession went into operation. Therefore, with the start of operation of Vespucio Norte Express and the authorization for collection granted by the Ministry of Public Works on January 4, 2006, the interoperable urban concessions system of the Metropolitan Region is operating almost fully, and has been evaluated by the public opinion, users and the media as very satisfactory.

Throughout the year 2005 the Company was able to carry out its activities in a completely normal way and within the framework of its Strategic Planning, allowing it to fulfill its business objectives. Particularly, the Temporary Start of Operation of Sections 5 and 6 and the right to collect toll in sections 4, 5 and 6 starting on July 1 must be highlighted, a situation that is considered in the Complementary Agreement Nº 1 agreed with the Ministry of Public Works, currently in its final process of administrative formalization.

Por otra parte, a finales del mes de octubre del pasado año se puso en marcha el plan de mejora de las redes troncales y alimentadoras del sistema urbano de transporte público de microbuses, denominado por el Gobierno de Chile como "Transantiago", proyecto en el cual concursaron 25 empresas, entre extranjeras y locales.

Las concesiones viales interurbanas han tenido durante el año pasado un satisfactorio desarrollo, con una variación de los ingresos del orden del 3,7%. Asimismo, la variación del tráfico aéreo de pasajeros alcanzó cifras récord con un crecimiento superior al 9%.

En relación a las concesiones viales urbanas, a la puesta en operación parcial de la concesión "Sistema Norte Sur" de fecha 1 de diciembre del 2004, se agregó en el mes de abril del pasado año la entrada en explotación de la concesión "Sistema Oriente Poniente", mientras que a finales del mes de noviembre entró en funcionamiento la concesión "Sistema Américo Vespucio Sur". Por lo tanto, con la puesta en servicio de Vespucio Norte Express y la habilitación al cobro otorgada por el Ministerio de Obras Públicas el día 4 de enero del 2006, el sistema de concesiones urbanas interoperables de la Región Metropolitana se encuentra en casi total funcionamiento, siendo evaluado por parte de la opinión pública, usuarios y medios como muy satisfactorio.

A lo largo del año 2005, la Sociedad pudo desarrollar sus actividades con absoluta normalidad y dentro del marco de su Planificación Estratégica, lo cual le ha posibilitado cumplir con el logro de sus objetivos de negocio. De manera especial hay que destacar la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria de los tramos 5 y 6 y el derecho al cobro de peaje a partir del 1 de julio de los tramos 4, 5 y 6, situación que se encuentra contemplada en el Convenio Complementario Nº 1 suscrito con el Ministerio de Obras Públicas, actualmente en trámite final de formalización administrativa.



Similarly, after delivering the works and passing successfully the tests of the traffic and toll systems, in December the Ministry of Public Works granted the Company the Provisional Comissioning of Section 3, and then, on January 4, 2006, it granted the Total Provisional Comissioning with Sections 1 and 2, in that way allowing the collection of toll at zero hours of January 5, 2006, more than three months in advance with respect to the contracted deadlines.

Special thanks are due to the Ministry of Public Works, the General Direction of Public Works, the General Coordination of Concessions, and the Fiscal Inspection for the collaboration received from them, which is encouraging and commits us to continue working intensely within the public-private association sphere.

I also want to acknowledge the effort made by the contracting and supply companies in the sense of finishing the work within the established deadlines. That is how it has been possible to put in service the highway and to begin a daily relation with the users.

Finally, the important achievements of the past year have been possible thanks to the team work, professionalism and dedication of those who make up the regular staff of Vespucio Norte Express, who must receive our particular thanks for the excellent work done throughout the year 2005.

Sincerely, with my greetings,

Del mismo modo, después de haber entregado las obras y pasar exitosamente las pruebas de los sistemas de tráfico y peajes, en diciembre el Ministerio de Obras Públicas otorgó a la Sociedad la Puesta en Servicio Provisoria del Tramo 3, para luego, con fecha 4 de enero del 2006, otorgar la Puesta en Servicio Provisoria Total de la concesión con los tramos 1 y 2, permitiendo de esta manera comenzar con el cobro de peaje a partir de las cero horas del día 5 de enero del 2006, con un adelanto superior a los tres meses respecto de los plazos contractuales.

Quisiera agradecer muy especialmente al Ministerio de Obras Públicas, a la Dirección General de Obras Públicas, a la Coordinación General de Concesiones y a la Inspección Fiscal por la colaboración recibida, lo cual alienta y compromete a seguir trabajando intensamente bajo el ámbito de la asociación público-privada.

Asimismo, deseo reconocer el esfuerzo realizado por las empresas contratistas y suministradoras en pos de finalizar en el plazo establecido las obras. De esta manera ha sido posible la puesta en servicio de la autopista y el comienzo de una relación cotidiana con los usuarios.

Finalmente, vayan mis sentimientos de gratitud a quienes conforman la plantilla de Vespucio Norte Express, por el excelente trabajo en equipo, profesionalismo y dedicación puestos al servicio de una labor que exhibe importantes logros a lo largo del año 2005.

Les saluda con un cordial abrazo,

Manuel García Buey
Presidente
Chairman



GENERAL COMPANY BACKGROUND

COMPANY IDENTIFICATION

NAME
Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.

DOMICILE
Santiago de Chile, Metropolitana Region.

RUT
96.992.030-1

KIND OF PARTNERSHIP
Closed corporation, subject to the regulations applicable to open corporations.

EXTERNAL AUDITOR
PricewaterhouseCoopers, Santiago de Chile.

ADDRESS
Avda. Américo Vespucio Oriente Nº 1305, ENEA Parque de Negocios, Pudahuel.
Telephone 410 1515. Fax: 410 1700.

WORKS OFFICE
Avda. Américo Vespucio 1565, Quilicura.
Telephone 460 0100, Fax 460 0061.

WEB SITE
www.vne.cl

E-MAIL ADDRESS
contacto@vne.cl



ANTECEDENTES GENERALES DE LA EMPRESA

IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD

RAZÓN SOCIAL
Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.

DOMICILIO LEGAL
Santiago de Chile, Región Metropolitana.

RUT
96.992.030-1

TIPO DE SOCIEDAD
Sociedad Anónima Cerrada, sujeta a las normas aplicables a las Abiertas.

AUDITORES EXTERNOS
PricewaterhouseCoopers, Santiago de Chile.

DOMICILIO
Avda. Américo Vespucio Oriente Nº 1305, ENEA Parque de Negocios, Pudahuel.
Teléfono 410 1515 - Fax: 410 1700.

OFICINA DE FAENA
Avda. Américo Vespucio 1565, Quilicura.
Teléfono 460 0100 - Fax 460 0061.

SITIO WEB
www.vne.cl

CORREO ELECTRÓNICO
contacto@vne.cl



Legal Background: The Company was organized under the name "Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Norte S.A.", through a public deed executed on July 9, 2002, at the Notary Public's Office of Mr. José Musalem Saffie. An extract of the public deed was recorded in the Commerce Register kept by the Real Estate Registrar of Santiago, on page 17563, No. 14434 of year 2002 and was published in the Official Gazette on July 12, 2002.

Through a "Resolution of the D.G.O.P. No. 2,223 (Exempt)" dated November 19, 2002, the Company was authorized to change its corporate name to "Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A." By virtue of said authorization, the bylaws were modified through a public deed dated December 4, 2002, executed at the Notary Public's Office of Santiago of Mr. José Musalem Saffie, which summarized the minutes of the Extraordinary Shareholders Meeting of the Company held on October 22, 2002. An extract of the deed was recorded on page 33444, No. 26996 of the Commerce Register kept by the Real Estate Registrar of Santiago for year 2002, and was published in the Official Gazette on December 12, 2002.

The Company's bylaws were modified again through a public deed dated January 23, 2003, executed at the Notary Public's Office of Santiago of Mr. José Musalem Saffie, which summarized the minutes of the Extraordinary Shareholders Meeting held on December 23, 2002. An extract of said deed was recorded on page 3457, No. 2768 of the Commerce Register kept by the Real Estate Registrar of Santiago for year 2003 and was published in the Official Gazette on February 6, 2003. The main modifications consisted in establishing a time period for the Company, namely 35 years and increasing the number of regular directors and their respective alternate directors from five to six.

Antecedentes Legales: La Sociedad se constituyó bajo el nombre "Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Norte S.A.", por escritura pública otorgada con fecha 9 de julio del 2002, en la Notaría de Santiago de don José Musalem Saffie. Un extracto de la escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, a Fs. 17563, Nº 14434 del año 2002 y se publicó en el Diario Oficial del día 12 de julio del 2002.

Por "Resolución D.G.O.P. Nº 2.223 (Exenta)" de fecha 19 de noviembre del 2002, se autorizó a la Sociedad a cambiar su razón social por la de "Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.". En virtud de dicha autorización, los estatutos fueron modificados por escritura pública de fecha 4 de diciembre del 2002, otorgada en la Notaría de Santiago de don José Musalem Saffie, a que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad realizada el día 22 de octubre del 2002. Un extracto de la escritura se inscribió a Fs. 33444, Nº 26996 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago del año 2002 y se publicó en el Diario Oficial del día 12 de diciembre del 2002.

Los estatutos de la Sociedad fueron modificados nuevamente por escritura pública de fecha 23 de enero del 2003, otorgada en la Notaría de Santiago de don José Musalem Saffie, a que se redujo el acta de la Junta Extraordinaria de Accionistas realizada el día 23 de diciembre del 2002. Un extracto de dicha escritura se inscribió a Fs. 3457, Nº 2768 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago del año 2003 y se publicó en el Diario Oficial del día 6 de febrero del 2003. Las principales modificaciones consistieron en establecer un plazo de duración para la Sociedad de 35 años y aumentar de cinco a seis el número de directores titulares y sus respectivos suplentes.



The company was registered on March 13, 2003, under number 798, in the Securities Registry of the Superintendency of Securities and Insurance.

In accordance with its bylaws, the corporate capital is forty three billion pesos, divided into forty three million ordinary, nominative shares, without face value, and of a single series and value. As of the date hereof, the capital is fully subscribed and paid-in by the shareholders, and it amounts to $ 45,622,130,158 pesos.

The Company's term shall be 35 years, computed as of the date of organization.

La Sociedad fue inscrita con fecha 13 de marzo del 2003, bajo el Nº 798, en el Registro de Valores de la Superintendencia de Valores y Seguros.

De acuerdo a sus estatutos, el capital de la Sociedad es de cuarenta y tres mil millones de pesos, dividido en cuarenta y tres millones de acciones ordinarias, nominativas, sin valor nominal y de una misma serie y valor. A la fecha, el capital se encuentra totalmente suscrito y pagado por los accionistas y asciende a la cantidad de $ 45.622.130.158 pesos.

El plazo de duración de la Sociedad es de 35 años, contados desde la fecha de su constitución.





COMPANY OWNERSHIP AS OF DECEMBER 31, 2005

During the fiscal year 2005 the following changes took place in the Company's ownership:

On February 18, 2005, Hochtief Projektentwicklung GmbH, Chile branch, sold 10,750,000 (ten million seven hundred fifty thousand) shares to Hochtief PPP Solutions Chile Limitada, and ceased being a company stockholder.

PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2005

Durante el ejercicio del año 2005 se produjeron los siguientes cambios en la propiedad de la Sociedad:

Con fecha 18 de febrero del 2005 Hochtief Projektentwicklung GmbH, sucursal en Chile, vendió 10.750.000 (diez millones setecientas cincuenta mil) acciones a Hochtief PPP Solutions Chile Limitada, dejando de ser accionista de la Sociedad.

Stockholders	No of Shares	% Share
Taurus Holdings Chile S.A.	23,220,000	54.00
Hochtief PPP Solutions Chile Limitada	10,750,000	25.00
Inversiones de Infraestructura S.A.	8,600,000	20.00
Empresa Constructora Belfi S.A.	215,000	0.50
Empresa Constructora Brotec S.A.	215,000	0.50
Total	**43,000,000**	**100.00**

Accionistas	Nº de Acciones	% Participación
Taurus Holdings Chile S.A.	23.220.000	54,00
Hochtief PPP Solutions Chile Limitada	10.750.000	25,00
Inversiones de Infraestructura S.A.	8.600.000	20,00
Empresa Constructora Belfi S.A.	215.000	0,50
Empresa Constructora Brotec S.A.	215.000	0,50
Total	**43.000.000**	**100,00**



BOARD OF DIRECTORS

Chairman
Manuel García Buey
Road, Canal and Port Engineer

Regular Directors
Antonio de la Llama Campillo
Road, Canal and Port Engineer

José Luis Pérez Iturriaga
Industrial Civil Engineer

Bernward Kulle
Lawyer

Martin Lommatzsch
Civil Engineer

Enrique Elgueta Gálmez
Civil Constructor

Deputy Directors
Jaime Álvarez López
Road, Canal and Port Engineer

Jesús Rodríguez Robles
Road, Canal and Port Engineer

Víctor Revuelta García
Road, Canal and Port Engineer.

Christoph Boeninger
Lawyer

Iván Cádez
Civil Engineer

Felipe Reyes Vergara
Business Engineer

DIRECTORIO

Presidente
Manuel García Buey
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Directores Titulares
Antonio de la Llama Campillo
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

José Luis Pérez Iturriaga
Ingeniero Civil Industrial

Bernward Kulle
Abogado

Martin Lommatzsch
Ingeniero Civil

Enrique Elgueta Gálmez
Constructor Civil

Directores Suplentes
Jaime Álvarez López
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Jesús Rodríguez Robles
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Víctor Revuelta García
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Christoph Boeninger
Abogado

Iván Cádez
Ingeniero Civil

Felipe Reyes Vergara
Ingeniero Comercial

Antonino Castellucci





Karl Traub

Rüdiger Trenkle





José Luis Luppi

EXECUTIVES

General Manager

Antonino Castellucci, was nominated to the position by ACS. He is a Public Accountant and Auditor, and has been Director in concession companies dealing with road and sanitary infrastructure in Buenos Aires, and was Director of Administration and Operatons of Autopista Central in Santiago. He has great experience in management and control positions in partnerships with Dragados.

Administration and Finance Manager

Karl Traub, was nominated for that position by Hochtief. An economist, he has a long record as international consultant for multilateral finance institutions such as the World Bank, the Interamerican Development Bank and the German Government. He has been involved in the development, management and financing of infrastructure and transport projects over the last 25 years. He is the representative of Hochtief PPP Solutions for Latin America.

Technical Manager

Rüdiger Trenkle, was nominated for that position by Hochtief. A Civil Engineer with great experience in the construction of infrastructure works in Europe, Asia, Africa and South America, and has been the manager of projects and local branches of German construction companies in several countries.

Operations and Systems Manager

José Luis Luppi, was nominated for that position by ACS. A Mechanical Engineer, he has been strongly involved in the implementation of toll systems in Argentina. He has been

EJECUTIVOS

Gerente General

Antonino Castellucci, fue nominado para el cargo por ACS. De profesión Contador Público y Auditor, se ha desempeñado como Director en sociedades concesionarias de infraestructura vial y sanitarias en Buenos Aires y fue Director de Administración y Operaciones en Autopista Central en Santiago. Posee una considerable experiencia en cargos directivos y control de sociedades con Dragados.

Gerente Administración y Finanzas

Karl Traub, fue nominado para el cargo por Hochtief. Economista, tiene una larga trayectoria como consultor internacional con instituciones multilaterales de financiamiento, tales como el Banco Mundial, BID y el Gobierno Alemán. Ha estado involucrado en el desarrollo, gestión y financiamiento de proyectos de infraestructura y transportes en los últimos 25 años. Es representante de Hochtief PPP Solutions para América Latina.

Gerente Técnico

Rüdiger Trenkle, fue nominado para el cargo por Hochtief. Ingeniero Civil, tiene una vasta experiencia en la construcción de obras de infraestructura en Europa, Asia, África y Sudamérica, y ha sido gerente de proyectos y de sucursales locales de empresas constructoras alemanas en varios países.

Gerente Operación y Sistemas

José Luis Luppi, fue nominado para el cargo por ACS. Ingeniero Mecánico, ha estado profundamente involucrado en la implementación de sistemas de peaje en Argentina. Ha



Jorge Rivas



Hellmut Frahne



Rubén Mansilla



Francisco J. Vargas

responsible of the implementation of the operating procedures and organization of several concessionaire companies, as well as of the design and development of toll collection and information support systems.

Business Manager

Jorge Rivas Abarca, Business Engineer with graduate studies in Information, Marketing and Sale Systems. He has worked in business areas in different companies of the most important group in the telecommunications sector in Chile, participating in the development of important projects such as the opening up of the Long Distance business.

Technical Assistant Manager for Construction

Hellmut Frahne, was nominated for that position by Hochtief. A Civil Engineer, he has ample experience in large civil works projects. He has also been responsible for the preparation and implementation of quality systems and auditing for the international ISO 9000 standard certification.

Technical Assistant Manager for Exploitation

Rubén Mansilla, Civil Engineer, he has more than 20 years of experience in the public works construction sector, having held over the last 10 years high management positions at the Ministry of Public Works of Chile, giving him extensive knowledge of the technical and administrative procedures required by the Government of Chile in this sector.

Legal Advisor

Francisco Javier Vargas, Lawyer, has been corporate legal advisor at other construction and concession companies in Chile, with experience in advisiong and supervision of road concession projects, civil and mercantile contracting, and negotiations with credit entities.

sido responsable de la implementación de procedimientos de operación y organización de varias sociedades concesionarias, así como también del diseño y desarrollo de las recaudaciones de peaje y sistemas de soporte informático.

Gerente Comercial

Jorge Rivas Abarca, Ingeniero Comercial, con estudios de Post Grado en Sistemas de Información, Marketing y Venta, se ha desempeñado en áreas comerciales en diferentes empresas del grupo más importante del sector de telecomunicaciones de Chile, participando en el desarrollo de importantes proyectos, como la apertura del negocio de Larga Distancia en Chile.

Sub Gerente Técnico de Construcción

Hellmut Frahne, fue nominado para el cargo por Hochtief. Ingeniero Civil, posee una vasta experiencia en grandes proyectos de obras civiles. Ha sido también responsable de la preparación e implementación de sistemas de calidad y auditorías de certificación de la norma internacional ISO 9000.

Sub Gerente Técnico de Explotación

Rubén Mansilla, Ingeniero Civil, posee más de 20 años de experiencia en el sector construcción de obras públicas, desempeñándose los últimos 10 años en altas posiciones gerenciales en el Ministerio de Obras Públicas de Chile, lo que le ha dado vasto conocimiento de los procedimientos técnicos y administrativos solicitados por el Gobierno de Chile en este sector.

Fiscal

Francisco Javier Vargas, Abogado, ha sido asesor legal corporativo de otras empresas de construcción y concesión en Chile, con experiencia en la asesoría y supervisión de proyectos de concesión vial, contratación civil y mercantil y negociaciones con entidades crediticias.



It should be noted that Vespucio Norte Express is a highly professionalized and technical company in which 64% of the personnel are professional experts.

In view of the complexity of developing projects with these characteristics, the company's key positions have been occupied by expatriate personnel, experts in specific matters, in order to ensure that all legal and technical requirements are fulfilled, especially in areas such as civil works construction, electronic toll systems, and financing.

On the other hand, the local professional personnel are highly specialized in carrying out their functions, and they have been chosen to occupy their positions after a long process of evaluation and selection.

Cabe señalar que Vespucio Norte Express es una compañía altamente profesionalizada y técnica, donde el 64% del personal es profesional experto.

Dada la complejidad del desarrollo de proyectos de estas características, los cargos claves de la compañía han sido ocupados por personal expatriado, expertos en temas específicos, de manera de asegurar que se cumplan todos los requerimientos legales y técnicos, especialmente en áreas tales como construcción de obras civiles, sistemas electrónicos de peaje y financiamiento.

Por otra parte, el personal profesional local es altamente especializado en el desarrollo de sus funciones y ha sido elegido para ocupar sus cargos luego de un largo proceso de evaluación y selección.

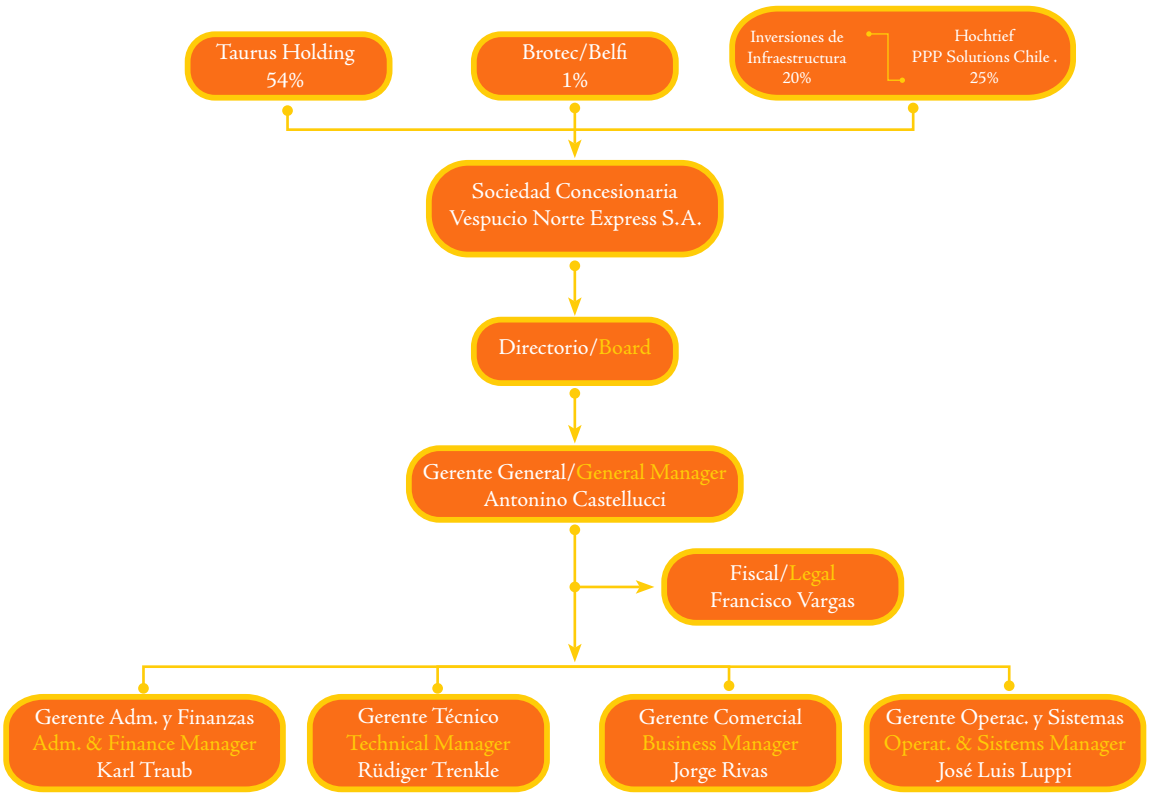


ORGANIZATION CHART

As of December 31, 2005, the Company has 177 persons hired, including expatriate and local personnel. The general organization chart is the following:

ORGANIGRAMA

Al 31 de diciembre del 2005, la Sociedad cuenta con 177 personas contratadas entre personal expatriado y local. El organigrama general es el siguiente:





COMPANY STRATEGY

Establishment Documents

Through the Supreme Decree of the Ministry of Public Works (MOP) No. 493 dated March 5, 2002 and published in the Official Gazette No, 37,265 on May 23, 2002, the Bidding Group called "Consorcio Autopista Vespucio Norte" comprised of companies Grupo Dragados S.A., Agencia en Chile, Taurus Holdings Chile S.A., Hochtief Projektentwicklung GmbH Sucursal en Chile, Hochtief Aktiengesellschaft Vorm. Gebr. Helfmann, Empresa Constructora Brotec S.A. and Empresa Constructora Belfi S.A., was awarded with the concession contract for the execution, conservation and operation of the State-owned public works called "Sistema Américo Vespucio Nor-Poniente, Av. El Salto-Ruta 78". Said companies, through a public deed executed on July 9, 2002, at the Notary Public's Office of Santiago of Mr. José Musalem Saffie, organized the "Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Norte S.A.", currently "Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.", through which the concession contract is understood as having been entered into.

Purpose of the Company

During the year 2005, the Company's Management carried out the "Strategic Planning" process with the purpose of revising and disseminating clearly its Mission and Vision, as well as the strategic objectives and the action plans, both of a general scope as well as specific.

ESTRATEGIA DE LA EMPRESA

Documentos Constitutivos

Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas (MOP) Nº 493, de fecha 5 de marzo del 2002 y publicado en el Diario Oficial Nº 37.265 del 23 de mayo del 2002, se adjudicó al Grupo Licitante denominado "Consorcio Autopista Vespucio Norte", conformado por las empresas Grupo Dragados S.A., Agencia en Chile; Taurus Holdings Chile S.A.; Hochtief Projektentwicklung GmbH Sucursal en Chile; Hochtief Aktiengesellschaft Vorm. Gebr. Helfmann; Empresa Constructora Brotec S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A., el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Sistema Américo Vespucio Nor-Poniente, Av. El Salto - Ruta 78". Dichas empresas constituyeron, por escritura pública otorgada con fecha 9 de julio del 2002, en la Notaría de Santiago de don José Musalem Saffie, la "Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Norte S.A.", hoy "Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.", con la cual se entiende celebrado el contrato de concesión.

Objeto Social

Durante el año 2005, la Gerencia de la Sociedad llevó a cabo el proceso de "Planificación Estratégica", con el objetivo de revisar y difundir claramente su Misión y Visión, como así también, los objetivos estratégicos y los planes de acción, tanto de alcance general como específicos.



Mission:

"We are a client oriented service company which operates on Américo Vespucio between Avenida El Salto and Ruta 78, putting at their disposal an urban highway with free flow toll, offering safety, comfort and certainty in travel time, respecting the environment and ensuring the profitability of the investment."

Vision:

"We want to be known as an efficient and responsible company that offers its clients high quality services at a price that is perceived as fair."

Also, and continuing with the Strategic Planning, the Management analyzed the posible external (threats and opportunities) and internal (weaknesses and strengths) factors that may enable or compromise the fulfillment of the strategic objectives.

By means of the analysis of a correlation matrix (FODA), the different action plans meant to capitalize the possibilities of success (strengths-opportunities) as well as to foresee and mitigate the possible failure factors (threats-weaknesses) were defined.

Misión:

"Somos una empresa de servicios orientada al cliente, que opera en Américo Vespucio entre Avenida El Salto y Ruta 78, poniendo a su disposición una autopista urbana con peaje de flujo libre, ofreciendo seguridad, comodidad y certeza en los tiempos de viaje, respetando el medio ambiente y asegurando la rentabilidad de la inversión".

Visión:

"Queremos ser reconocidos como una empresa eficiente y responsable, que ofrece a sus clientes servicios de alta calidad, a un precio percibido como justo".

Asimismo, y continuando con la Planificación Estratégica, la Gerencia analizó los posibles factores externos (amenazas y oportunidades) e internos (debilidades y fortalezas) que pudieran posibilitar o comprometer el cumplimiento de los objetivos estratégicos.

A través del análisis de una matriz de correlación (FODA) se definieron diferentes planes de acción, tendientes a capitalizar las posibilidades de éxito (fortalezas-oportunidades), como así también prevenir y mitigar los posibles factores de fracaso (amenazas-debilidades).



COMPANY PERFORMANCE

Infrastructure Management

Project Definition and Construction Schedule: The Concession of the Sistema Américo Vespucio Nor-Poniente covers 29 km of the existing beltway between El Salto on the northeast of the city and the intersection with Ruta 78 -Autopista del Sol- on the southeast. Along the way it crosses eight communes of the city of Santiago.

The project crosses highly populated areas as well as others characterized by their industrial and farming development. It connects with the international airport of Santiago, and together with the southern part of the beltway, it is the only way to encircle the city. It has connections to all the main highways to the north and to the coast.

According to the Bidding Conditions, the Project is divided into 6 sections. Its completion started and ended sequentially, depending on the corresponding availability of expropriation lots, starting in the first semester of the year 2003. The first section, which was originally scheduled to be put in service in 2005, was moved forward to December 30, 2004. Also, during the year 2005 work on the rest of the sections was finished ahead of the originally scheduled time, achieving Provisional Commissioning of the complete works on January 5, 2006. The dates for each section are detailed in the following table 1:

MARCHA DE LA EMPRESA

Gestión de Infraestructura

Definición del Proyecto y Cronograma de Construcción: La Concesión del Sistema Américo Vespucio Nor-Poniente abarca 29 kms. del anillo vial existente entre El Salto al nor-oriente de la ciudad, hasta la intersección con la Ruta 78 -Autopista del Sol- en el sur-poniente. En su recorrido atraviesa ocho comunas de la ciudad de Santiago.

El Proyecto cruza por zonas densamente pobladas, así como por otras caracterizadas por su desarrollo comercial y agrario. Conecta con el aeropuerto internacional de la ciudad de Santiago y, junto con la parte sur del anillo, representa la única forma de circunvalar la ciudad. Tiene conexiones a todas las principales autopistas en dirección al norte y hacia la costa.

De acuerdo con las Bases de Licitación, el Proyecto se encuentra sectorizado en 6 tramos. Su materialización se inició y terminó secuencialmente, dependiendo de las correspondientes liberaciones de lotes de expropiación, comenzando en el primer semestre del año 2003. La puesta en servicio del primer tramo, que estaba originalmente programada para el año 2005, pudo adelantarse al 30 de diciembre del año 2004. Asimismo, durante el año 2005 se logró terminar las obras del resto de los tramos, adelantando las fechas previstas originalmente y obteniendo la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de la obra el día 5 de enero del 2006. Las fechas de cada tramo se detallan en la siguiente tabla 1:



Section	Description	Length [km]	Construction Start	Put in Service
1	El Salto - Pedro Fontova	5.5	1st semester 2004	05.01.2006
2	Pedro Fontova - Ruta 5 Norte	3.0	1st semester 2004	05.01.2006
3	Ruta 5 Norte - Condell	6.5	2nd semester 2003	29.12.2005
4	Condell - Costanera Norte	4.5	2nd semester 2003	30.12.2004
5	Costanera Norte - Ruta 68	3.5	1st semester 2004	30.06.2005
6	Ruta 68 - Ruta 78	6.0	2nd semester 2003	30.06.2005

(Table 1)

Tramo	Descripción	Longitud [km]	Inicio Construcción	Puesta en Servicio
1	El Salto - Pedro Fontova	5,5	1er semestre 2004	05.01.2006
2	Pedro Fontova - Ruta 5 Norte	3,0	1er semestre 2004	05.01.2006
3	Ruta 5 Norte - Condell	6,5	2do semestre 2003	29.12.2005
4	Condell - Costanera Norte	4,5	2do semestre 2003	30.12.2004
5	Costanera Norte - Ruta 68	3,5	1er semestre 2004	30.06.2005
6	Ruta 68 - Ruta 78	6,0	2do semestre 2003	30.06.2005

(Tabla 1)

The Project improves substantially the urban transport system of the Metropolitan Region, creating a rapid and safe way without intersections, thereby decongesting the city's northeastern area.

To achieve that, the following works were executed:

- 3 express highways in each direction with 2 lateral service roads.
- Construction and/or improvement of 17 intersections with under- or overpasses.
- 25 closed and lighted pedestrian pathways.
- New greenery extensions.
- Emergency telephones and TV cameras.
- Fully automated toll system.
- Rainwater gutters and ditches over approximately 50 km.

El Proyecto mejora sensiblemente el sistema de transporte urbano de la Región Metropolitana, creando una vía rápida, segura y sin intersecciones, descongestionando de esta forma la zona nor-poniente de la ciudad.

Para ello se ejecutaron las siguientes obras:

- 3 vías expresas por sentido con 2 vías de calles de servicio laterales.
- Construcción y/o mejora de 17 intersecciones a desnivel.
- 25 pasarelas peatonales cerradas e iluminadas.
- Nuevas extensiones de áreas verdes.
- Teléfonos de emergencia y cámaras de TV.
- Sistema de peaje totalmente automatizado.
- Colectores y canales de aguas lluvia en una extensión aproximada de 50 kms.

Structure	Existing renewed	Newly built or replaced
Paths	7	10
Bridges	1	2
Pathways	6	24

Estructura	Existente renovadas o sustituídas	Nuevas construídas
Pasos	7	10
Puentes	1	2
Pasarelas	6	24



Investment in Works: Construction of the works, including the rainwater ditches, has been contracted with Constructora Vespucio Norte S.A., a partnership made up by the Dragados Obras y Proyectos S.A. -Sucursal en Chile-, Hochtief Construction Chilena Ltda., Empresa Constructora Belfi S.A. and Empresa Constructora Brotec S.A. companies.

According to the Bidding Conditions, on April 23, 2003, the construction period started officially. However, and in agreement with the concession contract, the construction deadlines begin only after 80% of the expropriated land has been delivered in each section, which for the first segment -Section 6- occurred on July 23. From there on, delivery of the land was delayed in all the sections except Section 4, delays that could be recovered by speeding up the construction. The expropriation process for the project within the fiscal strip ended during the year 2004, with only a few lots outside the strip delayed by the end of 2005, required for the construction of rainwater ditches.

Besides the construction of the road and structures, it is necessary to carry out the changes of the existing service networks, and for that reason by the end of the year 2005 a total of 827 different projects have been developed and submitted to the MOP. These works are usually executed by contractors of the companies that own the services, and they were paid by the Concession Company after approval by the MOP, up to the contract limit of 425,000 UF. The investments associated with service modifications above that amount will be reimbursed by the MOP to the Concession Company through the Complementary Agreement N°1.

Inversiones en Obras: La construcción de las obras, incluyendo los colectores de aguas lluvia, ha sido contratada a Constructora Vespucio Norte S.A., sociedad conformada por las empresas Dragados Obras y Proyectos S.A. -Sucursal en Chile-, Hochtief Construction Chilena Ltda., Empresa Constructora Belfi S.A. y Empresa Constructora Brotec S.A.

Según las Bases de Licitación, el día 23 de abril del año 2003 se inició oficialmente el período de construcción. No obstante lo anterior y de acuerdo con el contrato de concesión, los plazos de construcción se contabilizan únicamente a partir de la entrega del 80% de los terrenos expropiados en cada uno de los tramos, lo que para el primer segmento -el Tramo 6- se materializó el día 23 de julio. De ahí en más, la entrega de terrenos mostraba ciertos retrasos en todos los tramos con la excepción del Tramo 4, demoras que pudieron ser recuperadas completamente al acelerar la construcción. El proceso expropiatorio de las obras del proyecto dentro de la faja fiscal finalizó durante el año 2004, quedando a fines del 2005 sólo algunos terrenos retrasados fuera de la faja, necesarios para la construcción de colectores de aguas lluvia.

Aparte de la construcción de las obras de la traza y estructuras, es preciso efectuar las modificaciones a las redes de servicios existentes en terreno, razón por la cual hasta finales del año 2005 se han elaborado y presentado al MOP un total de 827 proyectos distintos. Estas obras son ejecutadas por lo general por contratistas de las mismas empresas dueñas de los servicios y fueron pagadas por la Sociedad Concesionaria, previa aprobación por el MOP, hasta el límite contractual de 425.000 UF. Las inversiones asociadas a las modificaciones de servicio por encima de esta cifra serán restituidas por el MOP a la Sociedad Concesionaria a través del Convenio Complementario N°1.



The greater number of projects related to service changes required for the construction -with respect to the quantitative estimation made during the bidding process-, has meant that investments for that purpose have largely exceeded the amounts foreseen during the engineering stage.

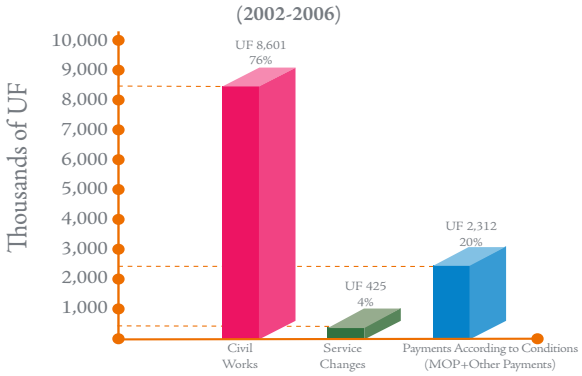
The original investment in works, including payments to the MOP and Others, according to the conditions, amounts to 11.3 million UF, distributed as follows:

El mayor número de proyectos relativos a cambios de servicios necesarios para la construcción -respecto de la cuantificación estimativa efectuada durante el proceso de licitación-, ha significado que la inversión por este concepto ha superado ampliamente las previsiones preparadas en la etapa de ingeniería.

La inversión original en obras, inclusive los pagos al MOP y Otros, según bases, asciende a 11,3 millones de UF, y se distribuye de la siguiente forma:

Distribution of Investments in Works

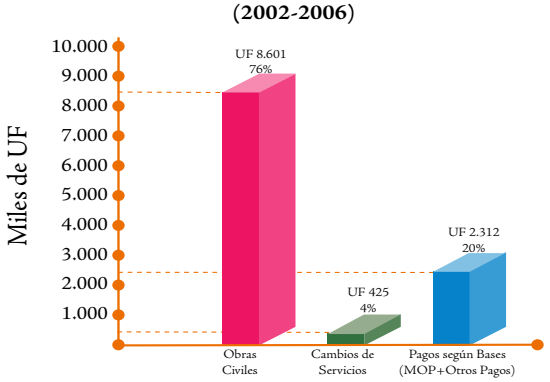
(2002-2006)



Distribution of Investments in Works 2002 - 2006 Period	Total UF (Thousands)	Total %
Civil Works	8,601	76
Service Changes	425	4
Payments according to Conditions (MOP + Other Payments)	2,312	20
TOTAL	11,338	100

Distribución de la inversión en Obras

(2002-2006)



Distribución de la inversión en Obras Período 2002-2006	Total UF (Miles)	Total %
Obras Civiles	8.601	76
Cambios de servicios	425	4
Pagos según bases (MOP + Otros pagos)	2.312	20
TOTAL	11.338	100



Total investment in civil works is approximatelly 8.6 million UF, according to the contract agreed with Constructora Vespucio Norte. Construction of the corporate building meant 100 thousand UF.

As seen in the following table, and moving ahead of schedule, in the year 2005 road work in all the sections was completed, with only some work outside the fiscal strip pending, particularly rainwater ditches and pedestrian overpasses, in addition to part of the additional works defined in the Complementary Agreement N°1. Because of the above, the overall progress of the civil works reaches 98%.

La inversión total en obras civiles es de aproximadamente 8,6 millones de UF, de acuerdo al contrato suscrito con Constructora Vespucio Norte. La construcción del edificio corporativo fue de 100 mil UF.

Tal como se aprecia en la tabla siguiente y adelantándose a lo previsto, en el año 2005 se terminaron las obras viales en todos los tramos, quedando pendiente únicamente algunos trabajos fuera de la faja fiscal, en especial colectores de aguas lluvia y pasarelas peatonales, además de una parte de las obras adicionales definidas en el Convenio Complementario N°1. Por lo anterior, el avance global de las obras civiles alcanza un 98%.

Description	Total per Cotract		Certified as of December 2005	
	UF	%	UF	% progress
Section 1	1,306,394	15	1,306,394	100
Section 2	850,077	10	850,077	100
Section 3	1,771,691	20	1,771,691	100
Section 4	1,073,694	12	1,073,694	100
Section 5	405,538	5	405,538	100
Section 6	1,738,189	20	1,738,189	100
Collectors	1,342,237	15	1,181,534	88
Conservation and Expendables	113,003	1	103,351	91
Corporate Building	100,545	1	100,545	100
TOTAL	**8,701,368**	**100**	**8,531,013**	**98**

Descripción	Total Contractual		Certificado a diciembre 2005	
	UF	%	UF	% de avance
Tramo 1	1.306.394	15	1.306.394	100
Tramo 2	850.077	10	850.077	100
Tramo 3	1.771.691	20	1.771.691	100
Tramo 4	1.073.694	12	1.073.694	100
Tramo 5	405.538	5	405.538	100
Tramo 6	1.738.189	20	1.738.189	100
Colectores (sin saneamiento)	1.342.237	15	1.181.534	88
Conservación y consumo	113.003	1	103.351	91
Edificio Corporativo	100.545	1	100.545	100
TOTAL	**8.701.368**	**100**	**8.531.013**	**98**



Payments required according to the Bidding Conditions: To carry out the project the Company must make some payments established in the Bidding Conditions, in particular Expropriations, Studies and Artistic Works, Payment of Studies to the Bidder, Works Advance and Supervision of the Concession Contract. Payments for Expropriations in the amount of UF 1,975,000 had been completed between September and November 2002.

Pagos exigidos según las Bases de Licitación: Para desarrollar el proyecto, la Sociedad debe efectuar ciertos pagos establecidos en las Bases de Licitación, entre los que se destacan las Expropiaciones, Estudios y Obras Artísticas, Pagos de Estudio al Postulante, Adelanto de Obras y Supervisión del Contrato de Concesión. Los pagos por concepto de Expropiaciones por un monto de UF 1.975.000 se han completado entre septiembre y noviembre del 2002.

Payments required according to Bidding Conditions 2002 - 2006 Period	Total UF
Expropriations	1,975,000
Studies and Artistic Work	106,500
Payments of Studies to the Bidder	32,700
Work Advance	13,000
Supervision of Concession Contract	184,500
Payments according to Conditions (MOP + Other Payments)	**2,311,700**

Pagos exigidos según Bases de licitación Período 2002-2006	Total UF
Expropiaciones	1.975.000
Estudios y Obras Artísticas	106.500
Pagos de Estudio al postulante	32.700
Adelanto de Obras	13.000
Supervisión del Contrato de Concesión	184.500
Pagos según Bases (MOP + Otros Pagos)	**2.311.700**



Complementary Agreement: During the construction stage of the project and in agreement with the provisions of the Concession Law of Public Works, for reasons of public interest, the Ministry of Public Works notified the Concession Company of the need to execute a number of modifications to the works and services of the originaly contracted project, as well as new investments, with the purpose of improving the service levels and optimizing safety in long distance and local traffic, as well as to incorporate works and solutions to the problem of urban rainwater.

These improvements, enlargements and new investments imply for the Concession Company greater initial investments and rescheduling of the work, increasing the conservation cost during the whole concession, all of which, in agreement with the legal provision mentioned above, requires agreement on the compensations and indemnifications needed to reestablish the contract's economic and financial balance so that its good development and termination are not compromised.

The Concession Company, sharing the stated foundations and purposes, and in view of the urgency with which these improvements are required, and of their economic and financial incidence on the contract and on the development of the works, has agreed with the Ministry of Public Works to regulate and complement the provisions of the Bidding Conditions by means of the so called "Complementary Agreement N°1", which was signed by the General Director of Public Works and the Concession Company on November 24, 2005.

Convenio Complementario: Durante la etapa de construcción del Proyecto, y acorde con lo prescrito en la Ley de Concesiones de Obras Públicas, por causa de interés público el Ministerio de Obras Públicas comunicó a la Sociedad Concesionaria la necesidad de ejecutar un conjunto de modificaciones a las obras y servicios del Proyecto originalmente contratado, al igual que nuevas inversiones, con el objetivo de mejorar los niveles de servicio y optimizar la seguridad en el tránsito de larga distancia y local, así como incorporar obras y soluciones al problema de las aguas lluvia urbanas.

Estas mejoras, ampliaciones y nuevas inversiones involucran para la Sociedad Concesionaria mayores inversiones iniciales y reprogramación de obras con aumento de sus costos de conservación durante toda la concesión, lo cual, de conformidad con la disposición legal citada, obliga a convenir las compensaciones e indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de modo de no comprometer su buen desarrollo y término.

La Sociedad Concesionaria, compartiendo los fundamentos y propósitos enunciados, y en razón a la urgencia con que son requeridas estas mejoras, a su incidencia económica y financiera en el contrato y en el desarrollo de las obras, ha acordado con el Ministerio de Obras Públicas regular y complementar disposiciones de las Bases de Licitación mediante el denominado "Convenio Complementario N°1", el cual fue firmado por la Dirección General de Obras Públicas y la Sociedad Concesionaria con fecha 24 de noviembre del 2005.

The total estimated amount involved in the Complementary Agreement N°1 is UF 3,022,372.

El monto total estimado involucrado en el Convenio Complementario N°1 alcanza a UF 3.022.372.





Operational Management

During the year 2005 construction of the civil works associated with the Integrated Tolling and Traffic Managament System were completed, making it possible to implement the gantries and associated lane equipment in the six sections of the concession.

Systems: In January 2005 Section 4 started operating, and that meant the beginning of on-road attention of clients. This landmark signaled the beginning of the operation of the Traffic Managament System. That same month, transactions started being captured at the two Toll Gantries of Section 4, one for each direction of travel. This landmark signaled the beginning of operation of the Toll Operation System and of the Client Service System (Invoicing, Current Accounts, Collection and Contact Management).

At the same time, during January 2005 the Financial Accounting System began operating to support the Concessionaires administration and finance.

System Operation: Between the months of March and July 2005 the so-called "Controlled Run" was implemented. Its main purpose was to supervise the business processes and all the functionalities of the systems, with real transactions of the clients who used the operating section of the highway.

Between the months of July and November 2005 the so-called "Operation without no Collection" took place, for which there were transactions from six toll gantries, associated with Sections 4, 5 and 6 (three in each direction). During this period all the business processes were carried out simulating the operating stage. As the concessionaire's systems showed their reliability, the invoicing of approximately 14 million transactions was completed.

Gestión Operacional

Durante el año 2005 se completó la construcción de las obras civiles asociadas al Sistema Integrado de Gestión de Tráfico y Peaje, lo que permitió habilitar los pórticos y el equipamiento de pista asociados a los seis tramos de la concesión.

Sistemas: En enero del 2005 comenzó a operar el Tramo 4, lo que implicó dar inicio a la atención en ruta de los clientes. Este hito marcó el inicio de la operación del Sistema de Gestión de Tráfico. En este mismo mes, se dio inicio a la captura de transacciones en los dos Pórticos de Peaje del Tramo 4, uno para cada sentido de circulación. Este hito marcó el inicio de la operación del Sistema de Operación de Peaje y del Sistema de Servicio al Cliente (Facturación, Cuentas Corrientes, Recaudación y Gestión de Contactos).

Paralelamente, durante enero del 2005 se inició la operación del Sistema Financiero Contable, el cual soporta la gestión de administración y finanzas de la concesionaria.

Operación de Sistemas: Entre los meses de marzo y julio del 2005 se implementó la "Marcha Controlada", la que tuvo como principal objetivo fiscalizar los procesos de negocio y todas las funcionalidades de los sistemas, con transacciones reales de los clientes que utilizaron el tramo habilitado de la autopista.

Entre los meses de julio y noviembre del 2005 se desarrolló la etapa de "Operación sin Cobro", para la que se contó con transacciones de seis pórticos de peaje, asociados a los tramos 4, 5 y 6 (tres por cada sentido). En este período se ejecutaron todos los procesos de negocio simulando la etapa de operación. Al demostrar la confiabilidad alcanzada por los sistemas de la concesionaria, se completó la facturación de aproximadamente 14 millones de transacciones.



The enabling of one million clients, associated with 1.3 million vehicles with Tag delivered by the concessionaires of the urban highways of Santiago in the Metropolitan Region and in other regions, 300,000 of which were delivered by Vespucio Norte Express, is worth pointing out.

The measurements made by the Concessionaire showed that more than 90% of the transactions come from vehicles with Tag.

Interoperability: In the year 2005 the urban Concessionaires agreed with the Ministry of Public Works to start selling the Unique Day Pass (PDU) as an alternative collection system that allows the clients to make use of the four urban highways during one calendar day. Sale of the Late Habilitated Pass (BHT) was also implemented. This product operates through the same mechanics as the PDU, but it allows the clients to regularize the violations within a limited period of time.

An Interoperability Group, formed by representatives of the four urban highway concessionaires and the MOP also met systematically to analyze relevant matters of the industry.

Highway operation: In January 2005 attention on the road started in Section 4, and this implied the beginning of continuous monitoring of the highway during the 24 hours of the day, and the obligation of the Concessionaire to comply with the service indicators established in the Siddyng Conditons.

The month of July was marked by the extension of the on-road attention coverage to three sections, including the same service levels that were set for attention in the first Section.

Destaca la habilitación de un millón de clientes, asociados a 1,3 millones de vehículos con Tag entregados por las concesionarias de autopistas urbanas de Santiago en la Región Metropolitana y en regiones, 300.000 de los cuales fueron entregados por Vespucio Norte Express.

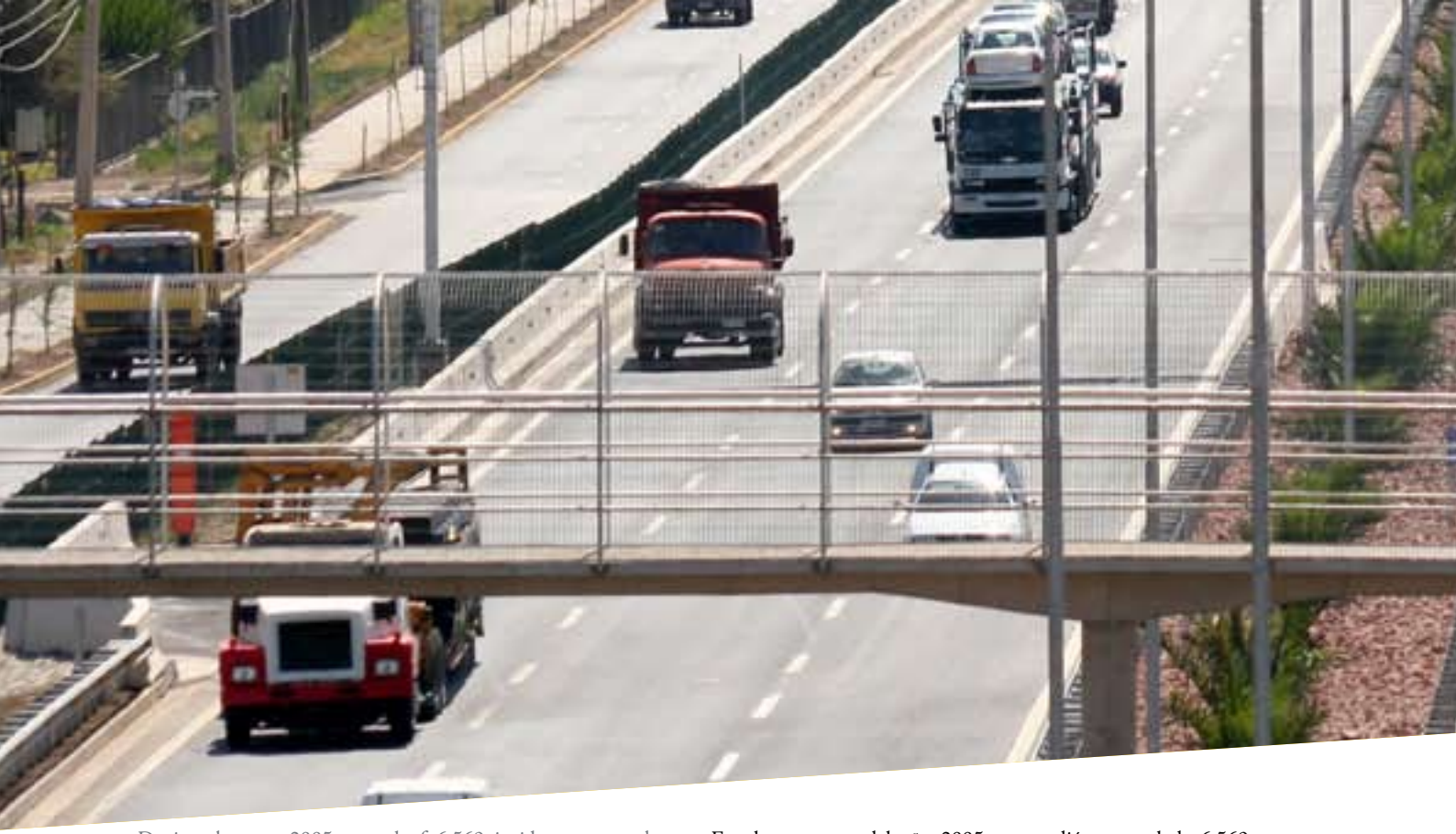
Las mediciones realizadas por la Concesionaria mostraron que más del 90% de las transacciones provienen de vehículos con Tag.

Interoperabilidad: En el año 2005 las concesionarias urbanas acordaron con el Ministerio de Obras Públicas dar inicio a la venta del Pase Diario Único (PDU) como medio alternativo de cobro, el cual permite a los clientes hacer uso de las cuatro autopistas urbanas durante un día calendario. También se implementó la venta del Boleto de Habilitación Tardía (BHT), producto que opera con la misma mecánica que el PDU, pero que permite a los clientes regularizar las infracciones dentro de un período limitado de tiempo.

Además, sesionó de manera sistemática un Grupo de Interoperabilidad, formado por representantes de las cuatro autopistas urbanas y el MOP, el cual se encargó de analizar los temas relevantes de la industria.

Operación de la autopista: En enero del 2005 comenzó la atención en ruta del Tramo 4, lo que implicó el inició del monitoreo continuo de la autopista durante las 24 horas del día, y el deber por parte de la Concesionaria de cumplir los indicadores de servicios establecidos en las BALI.

El mes de julio estuvo marcado por la ampliación de la cobertura de atención en ruta a tres tramos, cumpliéndose con los mismos niveles de servicio que se fijaron para la atención del primer tramo.



During the year 2005 a total of 6,569 incidents were taken care of, understanding as such any event that interupts or alters the normal operation of the road, decreasing the quality of the highway's service, and including among them accidents as a particular case. For that purpose the Concessionaire has six assistance vehicles, two motorcycles, two ambulances and three tow trucks.

En el transcurso del año 2005 se atendió un total de 6.569 incidentes, entendiendo por ello cualquier evento que interrumpa o altere el normal funcionamiento de la vía, disminuyendo la calidad de servicio de la autopista e incluyendo dentro de los mismos los accidentes como caso particular. Para ello, la Concesionaria cuenta con seis móviles de asistencia, dos motocicletas, dos ambulancias y tres grúas.

RESUMEN MENSUAL INCIDENTES 2005/ MONTHLY INSIDENT SUMMARY

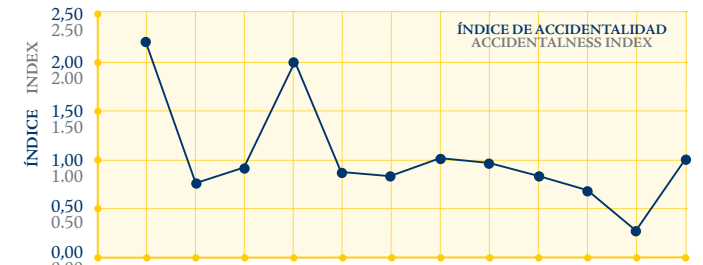
	Ene/Jan	Feb	Mar	Abr/Apr	May	Jun	Jul	Ago/Aug	Sep	Oct	Nov	Dic/Dec
N° de Incidentes	373	302	414	443	432	429	661	728	642	667	665	813
No. of Incidents	373	302	414	443	432	429	661	728	642	667	665	813
Long. en Explotación (Km)	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52	13	13	13	13	13	13
Length Exploited (Km)	3.52	3.52	3.52	3.52	3.52	3.52	13	13	13	13	13	13
Tramo	4	4	4	4	4	4	4, 5 y 6	4 , 5 y 6	4, 5 y 6	4, 5 y 6	4, 5 y 6	4, 5 y 6
Section	4	4	4	4	4	4	4, 5, 6	4 , 5, 6	4, 5, 6	4, 5, 6	4, 5, 6	4, 5, 6
Índice de Accidentalidad	2,23	0,74	0,96	2,02	0,80	0,79	1,02	0,95	0,79	0,72	0,34	0,96
Accidentalness Index	2.23	0.74	0.96	2.02	0.80	0.79	1.02	0.95	0.79	0.72	0.34	0.96

$$\text{lacc/tramo i}\ (\text{accl/secn.}) = \left[\frac{\text{N° de Accidentes del mes/No of Accidents in}}{\text{(Flujo del tramo x longitud del tramo)/(Secn. flow x Length of secn.)}}\right] \times \frac{10 \text{ exp } 06}{10 \text{ exp } 06}$$

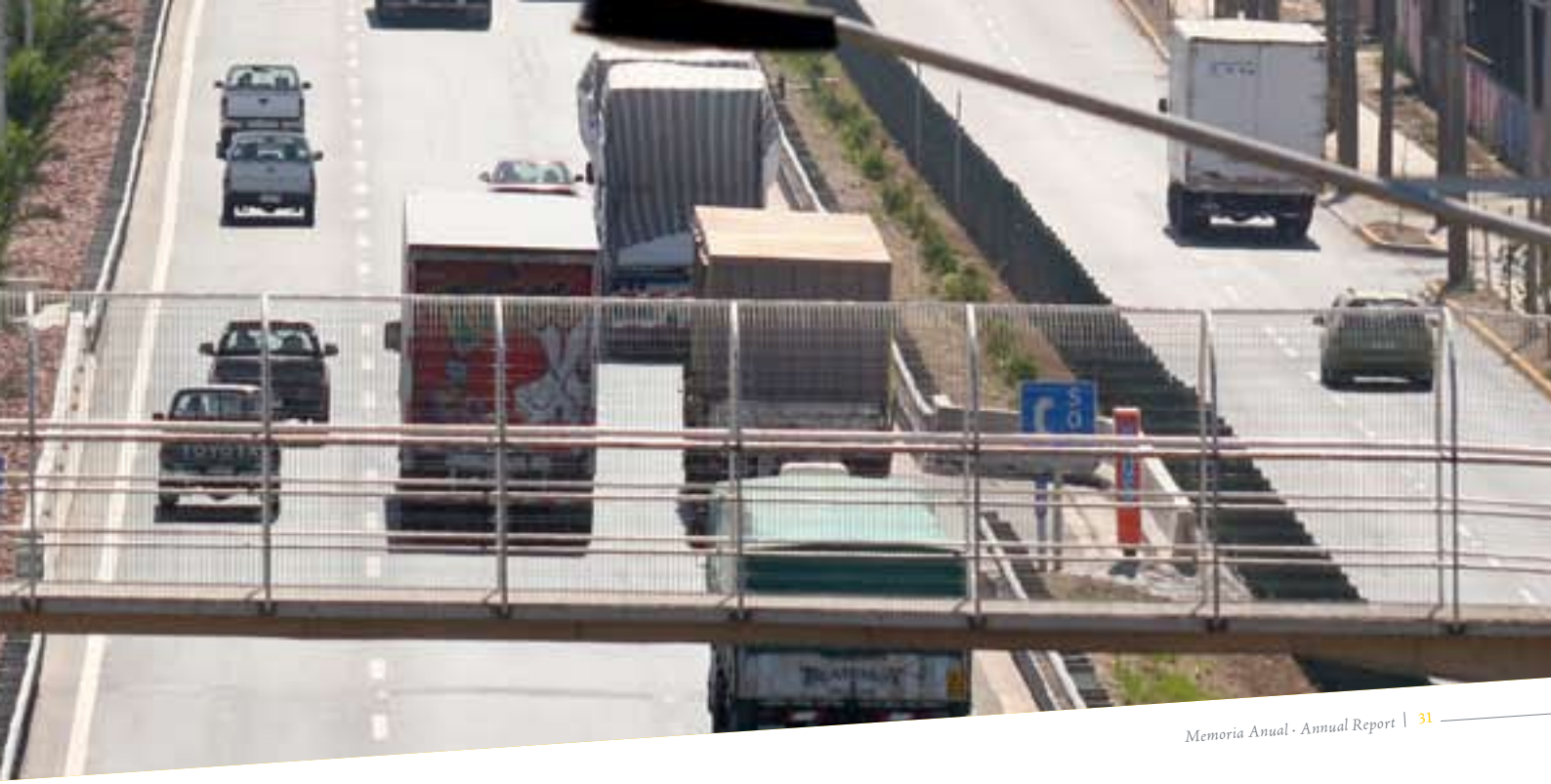
Índice de Accidentalidad de un tramo por Km.
Accidentalnees Index of one sectn./Km

$$\text{lacc/autopista}\ (\text{accl/highway}) = \left[\frac{\Sigma \text{ lacc(tramo i) x Longitud (tramo i)/}\Sigma \text{ accl (secn. i) x Length (secn. i)}}{\Sigma \text{ Li/}\Sigma \text{ Li}}\right]$$

Índice de Accidentalidad de la autopista por Km.
Accidentalnees Index of highway per Km

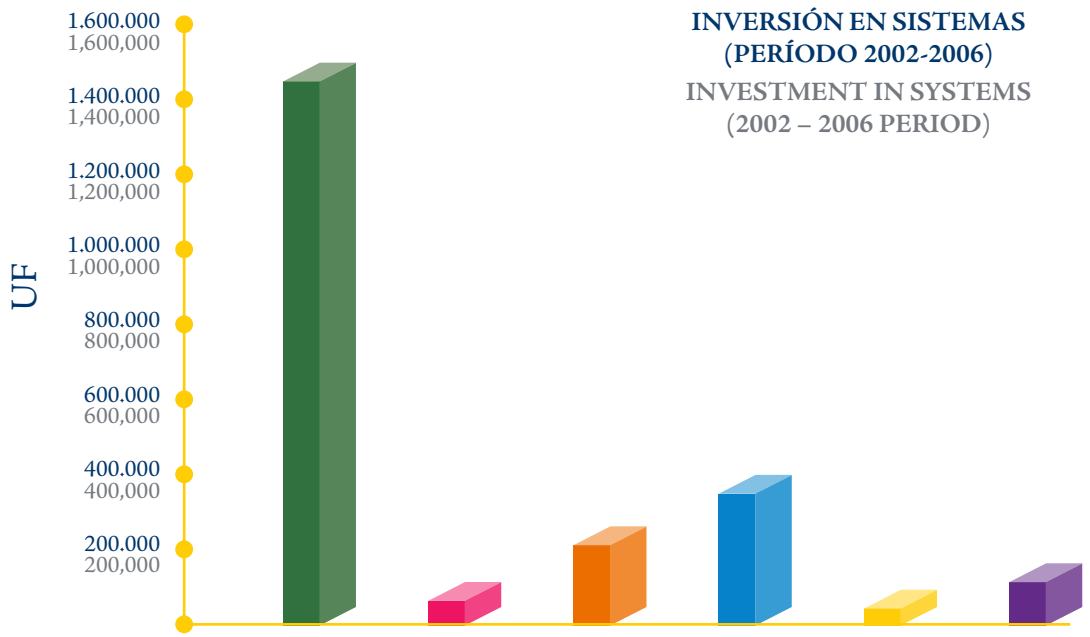


	2,23	0,74	0,96	2,02	0,80	0,79	1,02	0,95	0,79	0,72	0,34	0,96
IND. ACC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
	2.23	0.74	0.96	2.02	0.80	0.79	1.02	0.95	0.79	0.72	0.34	0.96
ACC. IND.	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC



Investment in Systems: The investment made in technology amounts to 2.16 million UF, distributed as follows:

Inversión en Sistemas: La inversión realizada en tecnología alcanza a 2,16 millones de UF, distribuida de la siguiente forma:



INVERSIÓN EN SISTEMAS (PERÍODO 2002-2006)

INVESTMENT IN SYSTEMS (2002 – 2006 PERIOD)

	Sist. Peaje y Gestión Tráfico	Sistemas Financieros	Sistemas Comerciales	Tags (Lotes)	Salas Técnicas	Otros Sistemas (Com., Seg.)
Inversión	1.410.899	22.998	232.913	377.189	12.381	107.358

	Toll & Traffic System Management	Financial Systems	Commercial Systems	Tags (Batches)	Technical Rooms	Other systems (Com., Ins.)
Investment	1,410,899	22,998	232,913	377,189	12,381	107,358



The main contracts involved in making these investments were the following:

SUPPLIER	CURRENCY	SYSTEM	AMOUNT OF CONTRACT
Kapsch	EUR	SEP	12,445,550
Sice-Indra	EUR	SOP	13,636,161
SAP	EUR	SSC	3,637,000
SAP (Lic)	USD	SSC	633,049
Adexus	USD	SSC	1,492,075
KTS (Tag)	EUR	TAG	2,145,000
CS	EUR	TAG	4,625,000

Los principales contratos efectuados para desarrollar estas inversiones fueron los siguientes:

PROVEEDOR	MONEDA	SISTEMA	MONTO DEL CONTRATO
Kapsch	EUR	SEP	12.445.550
Sice-Indra	EUR	SOP	13.636.161
SAP	EUR	SSC	3.637.000
SAP (Lic)	USD	SSC	633.049
Adexus	USD	SSC	1.492.075
KTS (Tag)	EUR	TAG	2.145.000
CS	EUR	TAG	4.625.000





Commercial Management

Products: As a condition for the operation of the urban highways of Santiago, the *free flow* technology was implemented, which has a Tag as a common and interoperable element. The Tag is an electronic device that allows the exchange of information between the vehicle and the collection gantries, without the need to stop to carry out the financial transaction.

While the massive distribution of Tags to the users took place mainly in 2004, with almost 250,000 units, in the year 2005 about 57,000 devices were distributed, concentrated among natural persons who bought Tags for light vehicles.

The net active stock of devices over which the Concessionaire has contractual obligations is detailed below:

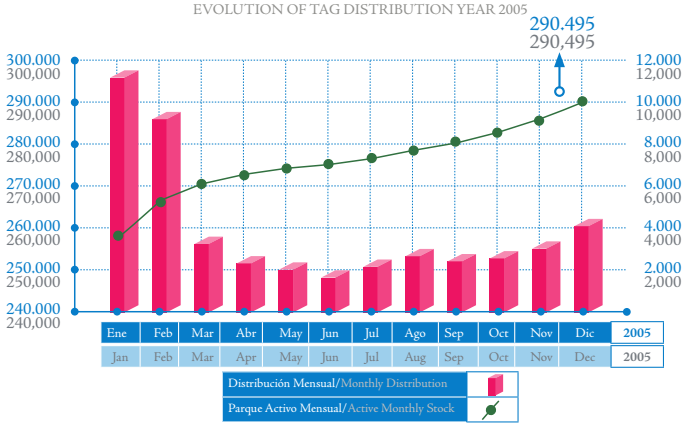
Gestión Comercial

Productos: Como condición de la operación de las autopistas urbanas de Santiago, se implementó la tecnología *free flow*, la cual tiene al dispositivo Televía o Tag como elemento común e interoperable. El Tag es un dispositivo electrónico que permite el intercambio de información entre el vehículo y los pórticos de cobro, sin tener la necesidad de detenerse para realizar la transacción financiera.

Mientras la distribución masiva de Tags a los usuarios se llevó a cabo principalmente en 2004, con casi 250.000 unidades, en el año 2005 se distribuyeron alrededor de 57.000 dispositivos, los que se concentraron en personas naturales que adquirieron Tags para vehículos livianos.

El parque neto activo de dispositivos sobre los cuales la Concesionaria tiene obligaciones contractuales, se detallan a continuación:

EVOLUCIÓN DISTRIBUCIÓN DE TAG AÑO 2005
EVOLUTION OF TAG DISTRIBUTION YEAR 2005





The composition of the active stock of Tags for Vespucio Norte Express is made of 86% natural persons and 14% companies. With respect to the tag category, 94% correspond to category 1 (automobiles, small trucks and motorcycles -with and without trailer-), 4% to category 2 (buses and trucks) and 2% to category 3 (trailer trucks and trailers).

Finally, with respect to the clients that contracted Tags with VNE, the main municipalities of origin were Maipú, Las Condes, Providencia and Santiago, which are high population density areas in greater Santiago.

Alternative Collection System: There are two alternative means of collection for infrequent users who travel without a Tag. They are the Unique Day Pass, or PDU, and the Late Habilitation Pass, or BHT, which are operating commercially through the four Concession Companies of the Urban Highway System of Santiago.

Rates: The rates per category to be applied for the year 2006 are shown in the following table:

Category	Of-Peak ($/km)
1	28.898
2	57.796
3	86.694

According to the Concession Contract, the calculation of the rates is based on the area of influence associated with each gantry, to which the rate per kilometer according to the vehicle category is applied.

La composición del parque activo de Tag para Vespucio Norte Express está dada en un 86% por personas naturales y un 14% por personas jurídicas. Respecto de la categoría de Tag, el 94% corresponde a categoría 1 (autos, camionetas y motos -con y sin remolque-), el 4% a categoría 2 (buses y camiones) y el 2% a categoría 3 (tractocamiones y acoplados).

Finalmente, respecto de los clientes que contrataron Tag con VNE, las principales comunas de origen fueron Maipú, Las Condes, Providencia y Santiago, puntos de gran densidad poblacional del gran Santiago.

Sistema Alternativo de Cobro: Existen dos medios alternativos de cobro para usuarios infrecuentes que transitan sin Tag o dispositivo Televía. Estos son el Pase Diario Único o PDU y el Boleto de Habilitación Tardía o BHT, el que se encuentra operativo comercialmente y adherido por parte de las cuatro Sociedades Concesionarias del Sistema de Autopistas Urbanas de Santiago.

Tarifas: La tarifa por categoría a aplicar para el año 2006 se muestra en la siguiente tabla:

Categoría	TBFP ($/km)
1	28,898
2	57,796
3	86,694

De acuerdo al Contrato de Concesión, el cálculo de las tarifas se basa en el área de influencia que tiene asociada cada pórtico, al cual se le aplica el factor de la tarifa por kilómetro según la categoría del vehículo.

Through Resolution Exempt DGOP N°16, the rates to be charged in the year 2006 were authorized and the official publication of the rates was made in the written press.

Mediante Resolución Exenta DGOP N°16 se autorizó las tarifas a cobrar durante el año 2006 y se realizó la publicación oficial de tarifas en medios escritos de prensa.







Market: Since July 2005, Vespucio Norte Express has had the approval for the Provisional Commissioning of three sections of the highway which operarted during the rest of the year without direct collection from the clients.

As a result of the operational exercises of Controlled Run and Operation without Collection, the user profile was identified: 93% are from the Metropolitan Region and 4% are from the V Region, confirming the effectiveness of the strategy from the end of 2004 to the beginning of 2005 of distributing Tags in that Region.

Service Quality: Vespucio Norte Express has three business offices located at strategic points of the highway. They are in the Mall Arauco Maipú (municipality of Maipú) and Movicenter Ciudad del Automóvil (municipality of Huechuraba), each with a capacity to take care of 3,000 persons monthly. The Company Service Center, in the Corporate Building of VNE (municipality of Pudahuel) is specialized in company clients, with a capacity of 1,000 clients per month, through which the demand for commercial needs that require the presence of the client will be taken care of during the exploitation stage.

The Client Service also has a Call Center offering service 24 hours per day during the 365 days of the year, and a web site that allows the users to make inquiries and get self-service electronically.

Collection network: To make it easier for the clients to pay their bills, Vespucio Norte Express has implemented an extensive collection network with more than 600 points throughout the country, and automatic payment modes through financial institutions, department stores and electronic fund transfer.

Mercado: Desde julio del 2005, Vespucio Norte Express contó con la aprobación de la Puesta en Servicio Provisoria de tres tramos de la autopista, los cuales operaron durante todo el resto del año sin cobro directo a los clientes.

Producto de los ejercicios operativos de Marcha Controlada y Operación sin Cobro, se identificó el perfil del usuario. En un 93% provienen de la Región Metropolitana, y el 4% es de la V Región, confirmando la efectividad de la estrategia de fines del 2004 a inicios del 2005 de distribución de Tags en esa Región.

Calidad de Servicio: Vespucio Norte Express cuenta con tres oficinas comerciales emplazadas en puntos estratégicos de la traza de la autopista. Éstas se encuentran ubicadas en Mall Arauco Maipú (comuna de Maipú) y Movicenter Ciudad del Automóvil (comuna de Huechuraba), cada una con capacidad para atender a 3.000 personas mensualmente. El Centro de Atención de Empresas, en el Edificio Corporativo VNE (comuna de Pudahuel), se especializa en clientes empresas, con capacidad para 1.000 clientes por mes, con lo cual se enfrentará la demanda de requerimientos comerciales presenciales, durante la etapa de explotación.

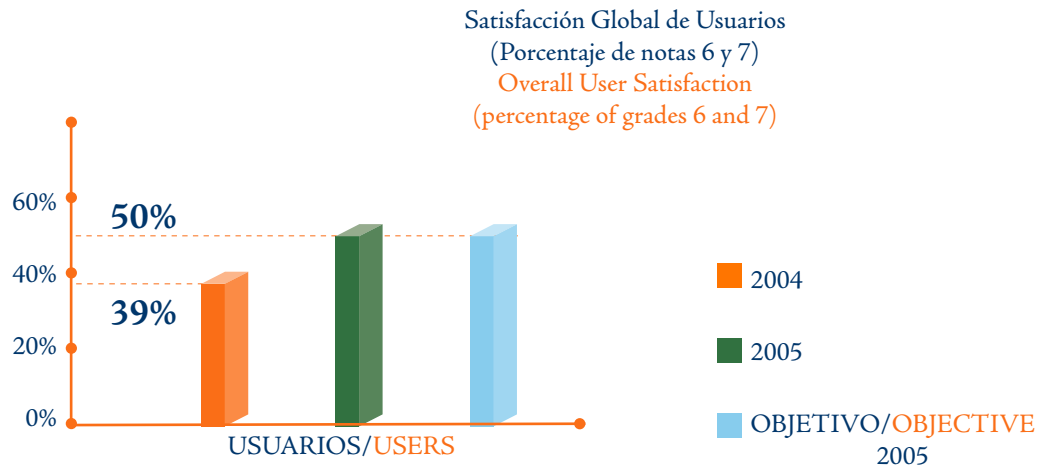
Adicionalmente, el Servicio al Cliente cuenta con un Call Center con atención las 24 horas durante los 365 días del año y un sitio web que permite a los usuarios realizar consultas y autoatenciones en forma electrónica.

Red de Recaudación: Vespucio Norte Express, para facilitar el pago a los clientes implementó una amplia red de recaudación, con covertura en todo el país en más de 600 puntos y con modalidades de pago automático en entidades financieras, multitiendas y pagos electrónicos.



Client satisfaction study: Every semester a study is made with the purpose of identifying improvement opportunities to increase the clients' satisfaction.

Estudio de satisfacción de clientes: Semestralmente se realiza un estudio, con el objetivo de identificar oportunidades de mejora para aumentar la satisfacción de clientes.





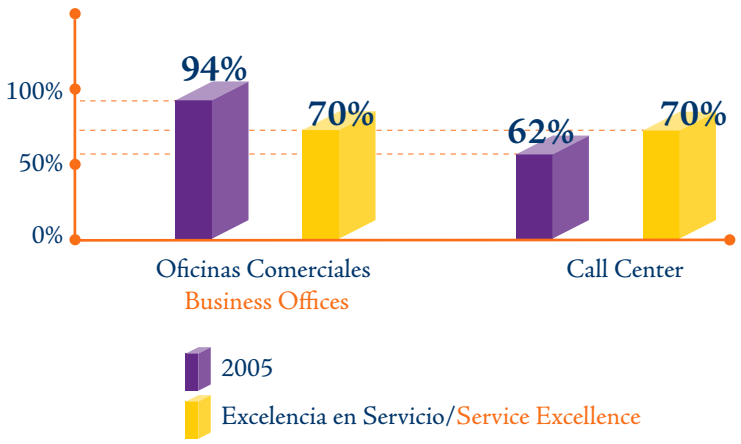




While preparing the exploitation stage, a study of satisfaction was also made at the points of contact, mainly aimed at the business offices and the Call Center.

Preparando la etapa de explotación, se llevó a cabo adicionalmente un estudio de satisfacción de los puntos de contacto, principalmente destinado a las oficinas comerciales y al Call Center.

Satisfacción Global de Usuarios
(Porcentaje de notas 6 y 7)
Overall User Satisfaction
(percentage of grades 6 and 7)





Financial Management

To participate in the concessions business in Chile and to be able to implement this project, the stockholders paid the MOP, for Goods and Rights, the amount of UF 3.711 million, approximately 64 billion pesos, before establishing the Concession Company. This amount is not part of the Concession Company's assets, but of the corresponding stockholders.

During 2004 the stockholders contributed the total subscribed capital to the Concession Company, which amounts to 45,622,130 thousands of pesos , corresponding to 43 million shares.

With the purpose of getting the definitive financing, the Concession Company signed with Citigroup Global Markets (Chile) S.A. a mandate, through a bond issue, by which it acts as Structuring Agent for the bond issue of Vespucio Norte Express, and Citigroup (Chile) S.A., Corredores de Bolsa has the position of Intermediary Agent or Selling Agent of the titles.

During 2004 the Concession Company made a Bond placement in Unidades de Fomento in the local market for a total amount of 16,000,500 UF as capital. The Bonds in UF were issued at 24.5 years, they earn interest from June 15, 2004, at an annual rate of 5.3% and are payable in 49 successive semestral installments due on June 15 and December 15 of each year. The first 11 installments are only interest and the remaining 38 are capital and interest, with the first one due on December 15, 2004, and the last on December 15, 2028. The first seven interest installments will be paid with the product of the bond issue, i.e., until December 15,

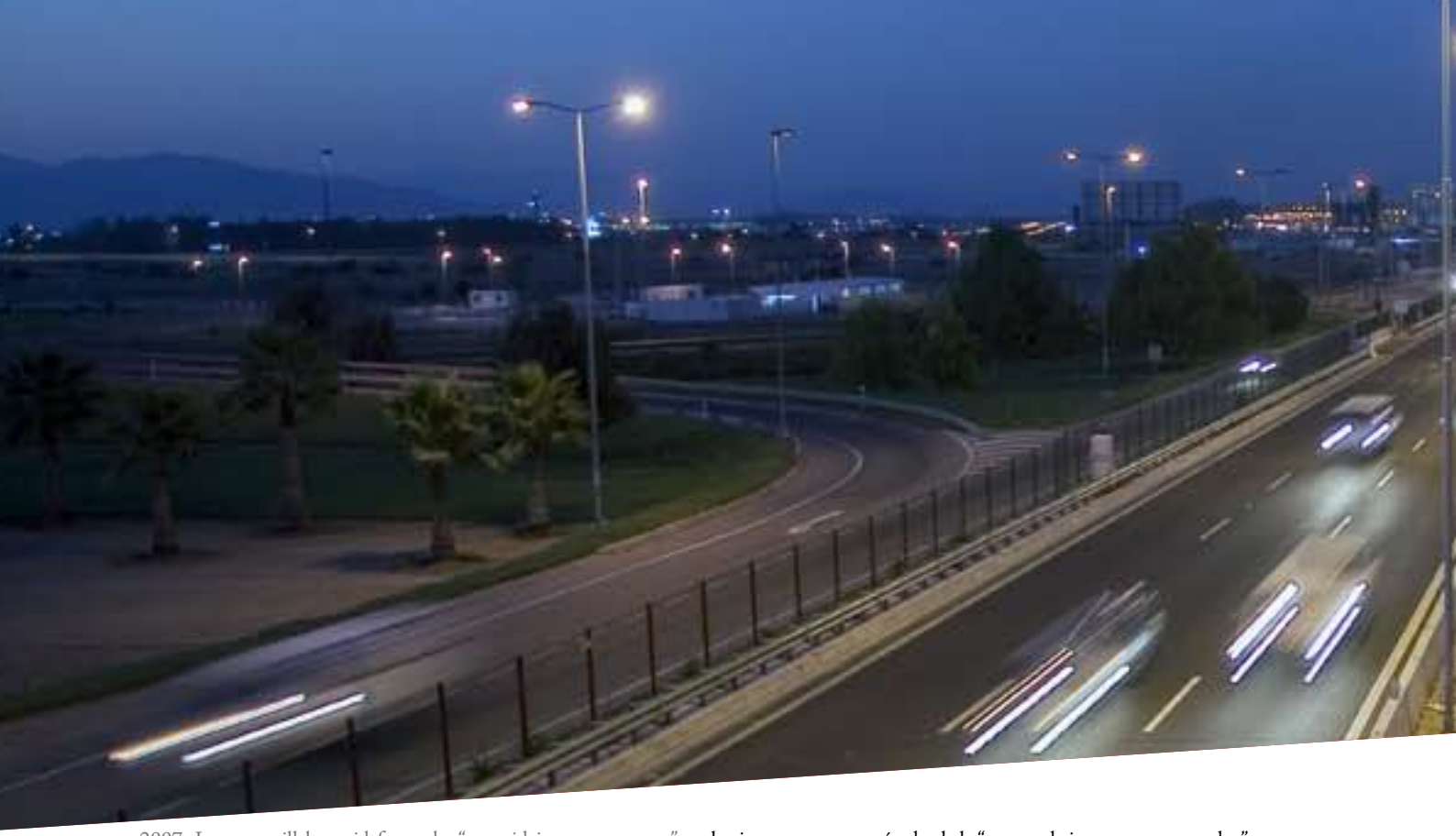
Gestión Financiera

Para participar en el negocio de concesiones en Chile y poder implementar este Proyecto, los accionistas pagaron al MOP, por concepto de Bienes y Derechos, la suma de UF 3,711 millones, aproximadamente 64 mil millones de pesos, antes de la constitución de la Sociedad Concesionaria. Esta suma no forma parte del activo de la Sociedad Concesionaria sino de los accionistas correspondientes.

Durante el 2004 los accionistas aportaron la totalidad del capital suscrito a la Sociedad Concesionaria, que asciende a 45.622.130 miles de pesos, correspondientes a 43 millones de acciones.

Con el fin de conseguir el financiamiento definitivo, la Sociedad Concesionaria firmó con Citigroup Global Markets (Chile) S.A. un mandato, a través de una emisión de bonos, por el cual ella actúa como Agente Estructurador de la emisión de bonos de Vespucio Norte Express y Citigroup (Chile) S.A., Corredores de Bolsa asume la posición de Agente Intermediario o Agente Colocador de los títulos.

Durante el 2004 la Sociedad Concesionaria efectuó una colocación de Bonos en Unidades de Fomento en el mercado local, por un monto total por concepto de capital de 16.000.500 UF. Los Bonos en UF fueron emitidos a 24,5 años plazo, devengan intereses a contar del 15 de junio del 2004 a una tasa de interés anual de 5,3% y son pagaderos en 49 cuotas semestrales y sucesivas, con vencimiento los días 15 de junio y 15 de diciembre de cada año. Las primeras 11 cuotas son sólo de intereses y las 38 restantes de capital e intereses, venciendo la primera el 15 de diciembre del 2004 y la última el 15 de diciembre del 2028. Las primeras siete cuotas de intereses se pagarán con el producto de la emisión de bonos, es decir, hasta el 15 de diciembre del 2007



2007. Interest will be paid from the "prepaid interest account" opened for that purpose in the Banco BICE.

MBIA Corp., as insurer of the bonds, issued and delivered to the Concession Company an unconditional and irrevocable insurance policy on June 25, 2004, which was then delivered to the BBVA as Paying Bank. With this insurance the bonds have an AAA rating in the local market awarded by the largest local (Feller Rate and Humphreys) and international (Standard & Poors and Moody's) *rating* agencies , which made it easier to offer them to the local AFPs and Life Insurance Companies, which were the main buyers.

Before the placement date of the bonds the Concession Company signed the following agreements:

- The "***Common Terms Agreement***" dated June 18, 2004, between the Concession Company, Citibank, N.A. -Agencia en Chile-, as Common Security Representative and the Insurer (MBIA).

- The "***Sponsor Support and Guaranty Agreement***" dated June 18, 2004, between the Concession Company, the Insurer, the Common Security Representative, Citibank, N.A. -Agencia en Chile-, and the stockholders of the Concession Company.

- The "***Common Definitions Agreement***" dated June 18, 2004, between the Concession Company, Citibank N.A. -Agencia en Chile- as Common Security Representative, and MBIA.

los intereses se pagarán desde la "cuenta de intereses prepagados" abierta para dichos efectos en el Banco BICE.

MBIA Corp., como asegurador de los bonos, emitió y entregó a la Sociedad Concesionaria una póliza de seguro incondicional e irrevocable con fecha 25 de junio del 2004, la que fue posteriormente entregada a BBVA como Banco Pagador. Con este seguro los bonos cuentan con un *rating* otorgado por las mayores agencias de *rating* locales (Feller Rate y Humphreys) e internacionales (Standard & Poors y Moody's) de AAA en el mercado local, lo que facilitó ofrecerlos a las AFPs y Compañías de Seguros de Vida locales que fueron los principales compradores.

Antes de la fecha de la colocación de bonos la Sociedad Concesionaria firmó los siguientes acuerdos:

- El ***"Common Terms Agreement"*** o Acuerdo de Términos Comunes, fechado el 18 de junio del 2004, celebrado entre la Sociedad Concesionaria, Citibank, N.A. -Agencia en Chile- como Representante de Garantías Común y el Asegurador (MBIA).

- El ***"Sponsor Support and Guaranty Agreement"*** o Acuerdo de Soporte y Garantía de los Patrocinadores, fechado el 18 de junio del 2004, celebrado entre la Sociedad Concesionaria, el Asegurador, el Representante de Garantías Común, Citibank, N.A. -Agencia en Chile- y los accionistas de la Sociedad Concesionaria.

- El ***"Common Definitions Agreement"*** o Acuerdo de Definiciones Comunes fechado 18 de junio del 2004 entre la Sociedad Concesionaria, Citibank N.A. -Agencia en Chile- como Common Security Representative y MBIA.



• The "***Insurance and Reimbursement Agreement***" dated June 18, 2004, between the Concession Company and MBIA.

On the same date of the financial closing -on June 25, 2004- and with the product of the bond allotment, the Concession Company cancelled all the financial commitments remaining after the issue, such as, for example, the bridge loan with Citibank, legal advisor and consultant fees, commissions of the *rating* agencies, the structuring and placement commission, the MBIA mandate *fee*, as well as the *upfront fee* of the MBIA's insurance premium. The definitive long-term financing of the project was closed on June 25, 2004, with the signing of the agreements, mandates and contracts, the issue of the bonds, and the payment of the financial commitments.

In June and December 2005 the second and third installments of the bond for UF 418,539 each were paid through the interest prepayment account opened in the BICE for that purpose.

Since the second semester of 2005 use has been made of resources from the Subordinated Debt of the Sponsor, which as of December 31 amounted to UF 1,650,000, d.

• El ***"Insurance and Reimbursement Agreement"*** o Acuerdo de Seguro y Reembolso fechado el 18 de junio del 2004 entre la Sociedad Concesionaria y MBIA.

En la misma fecha del cierre financiero -el 25 de junio del 2004- y con el producto de la colocación del bono, la Sociedad Concesionaria canceló todos los compromisos financieros remanentes de la emisión, como por ejemplo el crédito puente con Citibank, honorarios de asesores legales y consultores, comisiones de las agencias de *rating*, comisión de la estructuración y colocación, el *fee* de mandato de MBIA, así como el *upfront fee* de la prima de seguro de MBIA. Se cerró el financiamiento definitivo a largo plazo del proyecto con fecha 25 de junio del 2004 con las firmas de los acuerdos, mandatos y contratos, la emisión de bonos y los pagos de los compromisos financieros.

En junio y diciembre del 2005 fueron pagadas la segunda y tercera cuota del bono por UF 418.539, cada una mediante la cuenta prepago de intereses abierta en el BICE para este propósito.

Desde el segundo semestre del 2005 se han utilizado recursos provenientes de Deuda Subordinada de los Sponsor que al 31 de diciembre totalizaron UF 1.650.000.



Human Resources Management

Human Resources Policy: The organization's Human Resources Policy aims at strengthening the development of the workers as well as at facing the future challenges of the company.

During the 2005 period the Concession Company carried out the following relevant activities:

- **The company's organic growth:** During the year 2005 there was a constant increase of personnel. In January of that year there were 110 persons hired, and in December that number had increased to 172 .

- **Personnel Turnover:** During the year 2005 the company had a turnover of 8.7%, corresponding to 15 dismissals.

Performance Evaluation: During the month of December the annual Performance Evaluation process took place, aimed at generating a space for open dialog between chiefs and collaborators in order to determine the degree of adaptation to the work position, the performance itself, the competencies, the training needs, and the development possibilities, all with the purpose of achieving an optimum management of the human resources of the Concession Company.

A revision was also made of the period's goals during the month June and the month of December of the year 2005. This revision included an evaluation of the degree of fulfillment of the individual goals related to the job position, which are specified semestrally or according to the date of admission of each worker.

Gestión de Recursos Humanos

Política de Recursos Humanos: La Política de Recursos Humanos de la organización apunta a potenciar el desarrollo de los trabajadores y también a enfrentar los desafíos futuros de la empresa.

Durante el período 2005 la Sociedad Concesionaria efectuó las siguientes actividades relevantes:

- **Crecimiento orgánico de la empresa:** Durante el año 2005 hubo un ingreso sostenido de personal. En enero de ese año había 110 personas contratadas y en diciembre este número aumentó a 172 .

- **Rotación de Personal:** Durante el año 2005 la empresa tuvo una rotación de 8,7%, correspondiente a 15 desvinculaciones.

Evaluación del Desempeño: Durante el mes de diciembre se efectuó el proceso anual de Evaluación de Desempeño, que busca generar un espacio de diálogo abierto entre jefe y colaborador, de manera de conocer el grado de adaptación al puesto de trabajo, el desempeño del mismo, las competencias, las necesidades de formación y las posibilidades de desarrollo, todo ello con el fin de realizar una óptima gestión de los recursos humanos de la Sociedad Concecionaria.

Además, se efectuó una revisión de metas del período durante el mes de junio y el mes de diciembre del año 2005. Esta revisión incluye una evaluación del grado de cumplimiento de las metas individuales relacionadas con el puesto de trabajo, las que se especifican semestralmente o de acuerdo a la fecha de ingreso de cada colaborador.



The evaluation process is linked to a performance bond, which this year reached an average of 80% of the base salary per employee.

Remuneration Policy: This year the remuneration Policy defined in 2004 continued to be applied. It makes it possible to establish and maintain equitable and fair remuneration structures in relation to the positions that compose the organization and the salaries that the target market pays for similar positions.

Personnel Advancement and Turnover: A central point of the Human Resources Policy is to generate concrete development opportunities for our collaborators. In 2005 there were 10 advancements within the organization.

Training: In this period a training program meant to update knowledge as well as to incorporate new contents for the collaborators was carried out. The annual training program had a total investment of $ 70,378,691, equivalent to 3.7% of the annual salary expenses. If the total number of workers is considered, the investment reaches $ 393,177 per employee, with 73 training activities carried out. The man-hours of training were 12,286 (number of participants x number of hours for each course), with an average of 72 hours of training per employee.

Implementation and development of the Service Quality project: The Concession Company has been evolving from an organization centered on the construction of a highway to a service company oriented to its clients. This situation led to the development of an annual program called "Facing the change toward a Service Company", which aimed at generating a service culture within the company.

El proceso de evaluación está vinculado con un bono de desempeño, que este año alcanzó como promedio el 80% del sueldo base por empleado.

Política de Remuneraciones: Este año se continuó aplicando la Política de Remuneraciones que fue definida durante el año 2004, que permite establecer y mantener estructuras de remuneraciones equitativas y justas, en relación a los cargos que conforman la organización y las remuneraciones que el mercado objetivo paga a cargos similares.

Ascensos o Movimientos de Personal: Un punto central de la Política de Recursos Humanos es generar oportunidades concretas de desarrollo para nuestros colaboradores. El año 2005 se produjeron 10 ascensos dentro de la organización.

Capacitación: En este período se desarrolló un programa de capacitación destinado tanto a generar actualizaciones de conocimientos como a incorporar nuevos contenidos en los colaboradores. El programa anual de capacitación tuvo una inversión total de $ 70.378.691, equivalente al 3,7% de los gastos de remuneración anual. Si se considera el número total de trabajadores, se obtiene una inversión por empleado de $ 393.177. Se realizaron 73 actividades de formación. Las horas hombre capacitadas fueron 12.286 horas (número de participantes x número de horas de cada curso), con un promedio de 72 horas de capacitación por empleado.

Implementación y desarrollo del proyecto de Calidad de Servicio: La Sociedad Concesionaria ha ido evolucionando desde una organización centrada en la construcción de una autopista hacia una empresa de servicios, orientada a sus clientes. Esa situación llevó a desarrollar un programa anual denominado "Enfrentando el cambio hacia una Empresa de Servicios", que buscó generar una cultura de servicio dentro de la empresa.



This project incorporated the following actions:

- Service Diagnosis.
- Definition of the service model of VNE.
- Internal marketing actions that involved all the employees.
- Workshop for spreading the Service Model, in which the collaborators participated.
- Evaluation by areas of the level of satisfaction of its internal clients.
- Action Plans of each area with respect to level of satisfaction of internal clients.

These activities took place between the months of April and November.

Organizational Climate Study: The Human Resources Department is concerned with evaluating periodically the variables that make up the company's organizacional climate. With this objective, in the second semester of 2005 a survey was carried out to all the company's collaborators.

The information collected in the study made it possible to know that the Concession Company's main strengths are expressed by the variables "Compensation" and "Autonomy - Decision making". The "Compensations" refer to the perception of the collaborators with respect to the benefits and salaries received compared to the work done and to other similar organizations. "Autonomy - Decision making" refers to the degree to which the collaborators perceive that they are incentivated to be self-sufficient and to take their own initiatives.

Este proyecto incorporó las siguientes acciones:

- Diagnóstico de Servicio.
- Definición del modelo de servicio de VNE.
- Acciones de marketing interno, que involucraron a todos los empleados.
- Taller de Difusión del Modelo de Servicio, en el cual participaron los colaboradores.
- Evaluación por áreas del nivel de satisfacción de sus clientes internos.
- Planes de Acción de cada área respecto a nivel de satisfacción de clientes internos.

Estas actividades se desarrollaron entre los meses de abril y noviembre.

Estudio de Clima Organizacional: El Departamento de Recursos Humanos se preocupa de evaluar periódicamente las variables que componen el clima organizacional de la empresa. Bajo este objetivo, se realizó en el segundo semestre del 2005 una encuesta aplicada a todos los colaboradores de la empresa.

La información recopilada en el estudio dio a conocer que las principales fortalezas de la Sociedad Concesionaria se expresan en las variables de "Compensación" y "Autonomía - Toma de decisiones". Las "Compensación" alude a la percepción de los colaboradores respecto de los beneficios y remuneraciones percibidos en comparación con el trabajo que realizan y con otras organizaciones similares. La "Autonomía - Toma de decisiones" apunta al grado en que los colaboradores perciben que se les incentiva para que sean autosuficientes y tomen iniciativas propias.



The areas for Improvement that are perceived in the study refer to the variables of "Work Pressure", which corresponds to the perception of the degree of requirements and the work load that they have, and "Identification with the company", which refers to the feeling of belonging to the company.

Risk Prevention: In this period a prevention program was developed oriented at generating awareness of labor safety. Talks and training courses were given, allowing the company's degree of accident indices to be kept under control. The most important activities carried out this year were: evacuation drill, skeletal muscle exercises, defensive driving of emergency vehicles, sleep disorders and hygiene, and operation and use of fire extinguishers.

Degree of accident: In September 2005 the company was evaluated in terms of accident rate by the Asociación Chilena de Seguridad. Since there were no labor accidents during the July 2002 - June 2003; July 2003 - June 2004 and July 2004 - June 2005 periods, that institution decided to apply an additional rating of zero percent to our company.

Occupational Health and Safety Assessment System (OHSAS 18001): This system aims at protecting internal and external collaborators from the risks inherent to their daily work activities.

Since the month of July the Risk Prevention area has been developing and implementing this model with the purpose of obtaining its certification in April 2006. It will become integrated with the Quality and Environmental Management System currently existing in the organization.

Las áreas de Mejora que se perciben en el estudio, hacen referencia a las variables de "Presión de Trabajo", correspondiente a la percepción del grado de exigencia y de carga de trabajo que poseen, e "Identificación con la empresa", que alude al sentimiento de pertenencia a la empresa.

Prevención de Riesgos: En este período se desarrolló un programa de prevención orientado a crear conciencia sobre la seguridad laboral. Se dictaron charlas y cursos de capacitación, los que permitieron tener bajo control los índices de accidentalidad de la empresa. Las actividades más importantes desarrolladas durante este año fueron: simulacro de evacuación, ejercicios músculo esqueléticos, manejo a la defensiva de vehículos de emergencia, trastornos e higiene del sueño y manejo y uso de extintores.

Accidentalidad: En septiembre del 2005 la empresa fue evaluada en cuanto a siniestralidad por la Asociación Chilena de Seguridad. Al no presentar accidentes del trabajo durante los períodos julio 2002 - junio 2003, julio 2003 - junio 2004 y julio 2004 - junio 2005, esta entidad determinó aplicar una cotización adicional del cero por ciento a nuestra empresa.

Sistema de Salud y Seguridad Ocupacional (OHSAS 18001): Este sistema busca proteger a los colaboradores internos y externos de los riesgos inherentes a sus actividades laborales cotidianas.

Desde el mes de julio el área de Prevención de Riesgos se encuentra desarrollando e implementando este modelo con la finalidad de obtener su certificación en abril del 2006. Se integrará al Sistema de Gestión de Calidad y Medioambiente vigente actualmente en la organización.

During the month of November a preaudit of the Occupacional Health and Safety System was made by the AENOR company, which made some observations to the documents and the system. The good results obtained in this audit place the Concession Company in an advantageous position toward getting the OHSAS 18001 certification during the year 2006.

Durante el mes de noviembre se efectuó una pre-auditoría al Sistema de Salud y Seguridad Ocupacional por la empresa AENOR, la cual formuló algunas observaciones a documentos y al sistema. Los buenos resultados obtenidos en esta auditoría ponen a la Sociedad Concesionaria en una posición ventajosa en pos de obtener la certificación OHSAS 18001 durante el año 2006.





Quality Management

In October 2004 the Company was awarded the double certification ISO 9.001 and ISO 14.001 for the integrated management model (quality and environment) for the construction and design stage of the systems. During the year 2005, and starting with Section 4, work was done to extend the management method to the exploitation stage. In November 2005 AENOR made two follow-up visits which confirmed and retained the validity of the certification under both standards. This time the system's progress toward the exploitation stage was surveyed, with positive and encouraging results. In relation to the ISO 14.001 standard, the audit verified that the environmental management procedure had been updated, complying with the new revision of the standard for the year 2004.

Gestión de Calidad

En octubre del 2004 se obtuvo la bi-certificación ISO 9.001 e ISO 14.001 del modelo de gestión integrado (calidad y medioambiente), para la etapa de construcción y diseño de los sistemas. Durante el año 2005, y comenzando con el Tramo 4, se trabajó en la ampliación del método de gestión a la fase de explotación. En noviembre del 2005 AENOR realizó dos visitas de seguimiento, las cuales confirmaron y mantuvieron la validez de la certificación en ambas normas. En relación a la norma ISO 14.001, esta auditoría verificó que los procedimientos de gestión medioambiental se habían actualizado, cumpliendo con la nueva revisión de la norma del año 2004.





SPECIAL PROGRAMS PROMOTED BY THE CONCESSIONAIRE

Corporate Social Responsibility (CSR)

Within the Concessionaire's Promotion Plan, at the beginning of 2005 a Corporate Responsibility Program was started, oriented at producing a positive impact on the communities neighboring the project. In this way, through territorial strategic alliance work, some initiatives have been developed that have benefited neighbors, companies, and above all the school community of the eight communes influenced by the highway.

Among the main activities within the frame of CSR are the following:

- Road Education Campaign "Memorice Express", organized together with the Police Department of Chile and CONASET. It is aimed at children between 6 and 11 years old from 112 schools of the eight municipalities influenced by the project.

- Signing of a reforestation agreement together with the Metropolitan Intendency , commemorating the International Day of the Environment. The company has made the commitment to plant every year, during the 30 years of the concession period, a number of trees and bushes in squares and parks of the eight municipalities involved in the project.

▲ *(Fotos superiores de las págs. 48-49) / (Top pictures on pages 48-49)*
Campaña educación vial marzo-octubre del 2005.
Driver education campaign March-October 2005.

PROGRAMAS ESPECIALES IMPULSADOS POR LA CONCESIONARIA

Responsabilidad Social Empresarial (RSE)

Enmarcado en el Plan de Promoción de la Concesionaria, a inicios del 2005 se inició un Programa de Responsabilidad Social Empresarial, orientado a producir un impacto positivo en las comunidades aledañas al Proyecto. De esta manera, a través de un trabajo territorial y de alianzas estratégicas, se han desarrollado iniciativas que han beneficiado a vecinos, empresas y sobre todo a la comunidad escolar de las ocho comunas de influencia de la autopista.

Dentro de las principales actividades enmarcadas en RSE se encuentran las siguientes:

- Campaña de Educación Vial "Memorice Express", organizada en conjunto con Carabineros de Chile y CONASET. Enfocada a niños entre 6 y 11 años, de 112 colegios de las ocho comunas de influencia del proyecto.

- Firma de un acuerdo de reforestación en conjunto con la Intendencia Regional Metropolitana, en conmemoración del Día Internacional del Medio Ambiente. La empresa se comprometió a plantar cada año, durante los 30 años que dura el período de concesión, una cantidad de árboles y arbustos en plazas y parques de las ocho comunas involucradas con el Proyecto.

• Strategic alliance with the Fundation Iván Zamorano. Developing various integration programs oriented at low income children, especially in the areas most affected by the work, such as Recoleta, Huechuraba, Conchalí and Maipú.

• Alianza estratégica con la Fundación Iván Zamorano. Desarrollo de diversos programas de integración orientados a niños de escasos recursos, especialmente en las zonas de mayor afectación de obras, como Recoleta, Huechuraba, Conchalí y Maipú.



Reforestación canchas de la comuna de Recoleta, noviembre del 2005.
Replanting sports fields in the municipality of Recoleta, November 2005.



Día Internacional del Medioambiente. Convenio reforestación con Intendencia Región Metropolitana, junio del 2005.
Commemorating the International Day of Enviroment, June 2005.



Seminario para micro empresarios de la zona norte de Santiago, diciembre del 2005.
Seminar for small businessmen in the northern area of Santiago, December 2005.



Clínica deportiva para niños en riesgo social, julio del 2005.
Sports clinic for socially at risk children, July 2005.



Seminario Calidad de Servicio: Factor Humano, agosto del 2005.
Service Quality Seminar: The Human Factor, August 2005.



Firma convenio con Carabineros de Chile, octubre del 2005.
Agreement signed with Carabineros de Chile, October 2005.



RISK FACTORS OF THE BUSINESS

Background: Within the framework of the Urban Transport Improvement Plan of the Concession Program of the Ministry of Public Works, the Concession Company Vespucio Norte Express is a relevant actor within the emerging market of road infrastructure, which from 2006 on will change the face of the Metropolitan Region .

The Government of Chile and the Concessionaires that were awarded the urban highway projects for Santiago are making an important bet for the implementation of a system that is unknown in the country. Chile is a pioneer in Latin America and third at the world level in putting into operation the "*Free Flow*" Tolling Sistem.

Even though there is no previous experience in the country, political and economic stability, control of the macroeconomic indices, the development and integration of new technologies, and the positive growth projections support the favorable perspectives for developing this business model in Chile.

Market Risks: The decreasing trend shown by the foreign currency exchange rate in recent times, harming the export sector and allowing Chileans to have access to imported merchandise at lower prices, is becoming an incentive for a large number of export companies to use currency exchange insurance, so that such volatilities do not affect their businesses.

In this sense, the success of the urban highway project depends directly on the country's economic management, which will have a positive or negative incidence on the road's higher or lower

FACTORES DE RIESGO DEL NEGOCIO

Antecedentes: En el marco del Plan de Mejoramiento de Transporte Urbano del Programa de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, la Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express es un actor relevante dentro del emergente mercado de obras de infraestructura vial, que a partir del 2006 le cambiará el rostro a la Región Metropolitana.

El Gobierno de Chile y las concesionarias que se adjudicaron los proyectos de autopistas urbanas para Santiago están haciendo una importante apuesta por la implementación de un nuevo sistema para el país. Chile es pionero en América Latina y tercero a nivel mundial en poner en marcha el "Peaje en Movimiento" o "*Free Flow*".

A pesar de no existir experiencia previa en el país, la estabilidad política y económica, el control de los índices macroeconómicos, el desarrollo e integración de nuevas tecnologías y las positivas proyecciones de crecimiento, avalan las favorables perspectivas para desarrollar este modelo de negocio en Chile.

Riesgos del Mercado: Las fluctuaciones a la baja que ha exhibido el tipo de cambio de moneda extranjera en el último tiempo, perjudicando al sector exportador y posibilitando a los chilenos a acceder a mercaderías importadas a menor precio, se está convirtiendo en un incentivo para que un gran número de empresas exportadoras utilicen seguros de cambio, de modo que estas volatilidades no afecten sus respectivos negocios.

En este sentido, el éxito del proyecto de autopista urbana depende directamente del manejo económico del país, lo que incidirá



flow, considering that the Concessionaire's income will be derived exclusively from the new toll collection system.

Traffic: Like every projection, these must be validated after the specified time has been completed. In terms of traffic there is the risk of not reaching the projected figures from the beginning, because when a new system is implemented, the estimations are made on then basis of assumed variables that must develop as the different stages of the project progress. However, the traffic projections have been made by consultants having great international experience.

Toll System: Incorporating a new technology to the toll collection system is not a minor matter, since it goes through modifying the habits of the future users. To ingrain this new collection concept among drivers, the Concessionaire has designed and implemented a Promotion Plan with the purpose of educating the drivers for the time when the highway goes into operation.

Fares: The assignment of toll fares for the urban highways is controlled by the Bidding Conditions of the different concessions, which will be adjusted at the time of putting into definitive operation the urban highway.

Technological Risks: According to the conditions under which the concessions system has been put forth, there must be technical interoperability with the other urban road concessions, which implies that the client must carry a single Tag along the different concessioned roads. This business issue is pioneering in the world, so it means an important challenge for the project. During 2005 two concessioned urban highways have operated under this

positiva o negativamente en el mayor o menor flujo de la vía, considerando que los ingresos de la Concesionaria provendrán exclusivamente del nuevo sistema de cobro de peajes.

Tráfico: Como toda proyección, éstas deben validarse una vez cumplidos los plazos. En términos de tráfico existe el riesgo de no alcanzar las cifras proyectadas desde un principio, debido a que, al implementar un sistema nuevo, las estimaciones se realizan sobre la base de supuestas variables que se deben desarrollar a medida que avanzan las distintas etapas del proyecto. No obstante, las proyecciones de tráfico las han realizado consultores con vasta experiencia internacional.

Sistema de Peaje: El incorporar una tecnología nueva al sistema de cobro de peaje no es un tema menor, ya que pasa por modificar los hábitos de los futuros usuarios. Para arraigar este nuevo concepto de cobro entre los automovilistas, la Concesionaria ha diseñado e implementado un Plan de Promoción con el objetivo de educar a los conductores para cuando entre en operaciones la autopista.

Tarifas: La asignación de tarifas de peajes para las autopistas urbanas está controlada por las Bases de Licitación de las diferentes concesiones, las que se reajustarán en el momento de la puesta en marcha definitiva de la autopista urbana.

Riesgos Tecnológicos: De acuerdo a las condiciones en que se ha planteado el sistema de concesiones, debe existir interoperabilidad técnica con el resto de las concesiones viales urbanas, lo que implica que el cliente debe circular con un único Tag por las diferentes vías concesionadas. Esta problemática de negocio es pionera en el mundo, por lo que plantea un importante



modality in Santiago de Chile, in whose systems there was the participation of suppliers and integrators contracted by Vespucio Norte Express for its own, showing the efficacy of the system.

The concessionaires that are operating have been able to invoice and collect tolls from their native clients as well as from clients of Vespucio Norte Express.

Others Risks: Catastrophic risks must be taken into account, and insurance policies have been taken with ample coverage. Eventual damage caused to third parties as a result of the construction activities of the work must also be considered, and for that the Company has contracted insurance policies that allow the costs of these unforseen events to be covered.

Potential increase in the demand for Tags: During the year 2005, sales of new cars reached 185 thousand units, and the average monthly distribution of Tags was 13 thousand.

Considering the projection of sales of new cars for the year 2006, which would reach 200 thousand units, and the data mentioned above, it is estimated that the demand for Tags would be greater than the supply in May, keeping in mind that the stock of Tags available in the industry is around 70 thousand units.

Congestion in the Local Police Judges of the Transit Law caused by violators of the Ley de Tránsito: It is seen that the Local Police Judges have not been up to their job and have become crowded by the fines of users for not paying toll in the highways under concession in the Metropolitan Region.

desafío para el proyecto. Durante el 2005 han operado bajo esta modalidad dos autopistas urbanas concesionadas en Santiago de Chile, en cuyos sistemas también participaron proveedores e integradores contratados por Vespucio Norte Express para los suyos, demostrando la eficacia del sistema.

Las concesionarias en operación han podido facturar y recaudar peajes tanto a sus clientes nativos como a clientes de Vespucio Norte Express.

Otros Riesgos: Se deben tomar en cuenta los riesgos catastróficos, para los cuales se han contratado pólizas de seguro con amplias coberturas. Además, se deben considerar eventuales daños causados a terceros producto de las actividades de construcción restantes de la obra, para lo cual la Sociedad tiene contratado pólizas de seguro que permitan cubrir los costos de estos imprevistos.

Potencial aumento en demanda de Tags: Durante el año 2005, la venta de automóviles nuevos fue de 185 mil unidades y la distribución mensual de Tags en promedio fue de 13 mil Televías.

Considerando la proyección de ventas de automóviles nuevos para el año 2006, que alcanzaría las 200 mil unidades, y los datos antes mencionados, se estima que la demanda de Tags sobrepasaría la oferta en mayo, teniendo en cuenta que el stock de televías disponible en la industria bordea las 70 mil unidades.

Congestión en los Juzgados de Policía Local originada por infractores a Ley de Tránsito: Se observa que los Juzgados de Policía Local no han demostrado capacidad y se han visto atochados por las multas cursadas respecto al no pago del peaje de las autopistas concesionadas de la Región Metropolitana.



Transit Law : The possible and new changes to the Transit Law during 2006 may be in direct relation to the operation of the highways. Some matters in the portfolio are to penalize the stopping for lack of fuel and to make adjustments to the fine system for those who have not paid the toll fares at the Concessionaires.

Accidents: Since the highways under concession are safer than traditional roads, traffic accidents are being covered by the media with greater interest, exposing the concessionaires to public opinion through the media.

Massive Congestion in the sector of La Pirámide: As a consequence of the construction of the tunnel of the San Cristóbal hill, which will join avenue El Salto with avenue Kennedy, it is possible that the sector of La Pirámide will increase its level of vehicle congestion and that this may extend to the concession area of VNE.

Payment performance: A constant trend in the urban concessions industry is delay in payment, particularly those accounts that because of their low level of consumption do not have a monthly billing in agreement with normal cycles. This situation has increased collection processing, with the resultant cost increase for this service.

A short-term solution to this problem is to contract automatic payment. However, only 16% of the present clients of VNE have adopted this modality, while according to the distribution of Tags this indicator should be of the order of 30%.

Ley de Tránsito: Los posibles y nuevos cambios a la Ley de Tránsito durante el 2006 podrían ir en directa relación al funcionamiento de las autopistas. Algunos temas en carpeta son penalizar la *panne* por falta de bencina y hacer ajustes al sistema de multas para quienes no han pagado el costo del peaje en las concesionarias.

Accidentes: Al ser las autopistas concesionadas más seguras que las carreteras tradicionales. Los accidentes de tránsito de consideración están siendo abordados por la prensa con mayor interés, lo que expone a cada concesionaria a la opinión pública en medios.

Congestión masiva en el sector de La Pirámide: A raíz de la construcción del túnel del Cerro San Cristóbal, que unirá Avenida El Salto con Avenida Kennedy, es posible que el sector de La Pirámide aumente sus niveles de congestión vehicular y que éstos se extiendan al área de concesión de VNE.

Comportamiento de pago: Una tendencia constante en la industria de las concesiones urbanas está dada por las demoras en los pagos. Sobre todo de las cuentas que, por su bajo nivel de consumo, no tienen una facturación mensual de acuerdo a los ciclos normales. Esta situación ha incrementado las gestiones de cobranza, con el consecuente aumento en los costos por este servicio.

Una solución a corto plazo de este problema es la contratación de pagos automáticos. Sin embargo, sólo el 16% de los clientes actuales de VNE se ha acogido a esta modalidad, en circunstancias que de acuerdo a la distribución de Tag, este indicador debería estar en el orden del 30%.

As a direct consequence, the "habit of timely payment" has not become ingrained, and this matter will require investments by the industry aimed at an efficient solution for the overall system of urban highways.

Como consecuencia directa, no se ha logrado instaurar un "hábito de pago oportuno", tema que requerirá inversiones en la industria, que apunten a una solución eficiente para el sistema global de autopistas urbanas.





Questioning the concessions system: Complaints because of the lack of uniformity in the collection invoices of the payment system of the highways under concession and against the beginning of work on the Tunnel San Cristóbal by some neighbors of Pedro de Valdivia Norte, are some of the aspects that can mar the operation of the urban road concession system.

Construction: Due to the end of the contract work in the fiscal strip, there are no serious risk factors to be taken into account. For the construction of the remaining rainwater collectors and the additional work, the necessary preventive measures are being taken in order to avoid problems and risks during next winter.

Cuestionamiento al sistema de concesiones: Los reclamos por la falta de unificación del cobro en el sistema de pago de las autopistas concesionadas y contra el inicio de las obras del Túnel San Cristóbal, por parte de los vecinos de Pedro de Valdivia Norte, son algunas de las aristas que pueden empañar el buen funcionamiento del sistema de concesiones viales urbanas.

Construcción: Debido al término de las obras contractuales en la faja fiscal, no quedan factores de riesgo serios a tener en cuenta. Para la construcción de los colectores de aguas lluvia restantes y las obras adicionales, se están tomando las medidas de prevención necesarias, con el fin de evitar problemas y riesgos durante el próximo invierno.

COMPENSATION TO BOARD MEMBERS

As to the Board of Directors, during 2005 they have not received any payment for carrying out their functions. For expenses at the Board meetings, $ 29,423,732 Chilean pesos have been paid.

Since the key positions of the organization are occupied by highly qualified and expert expatriate personnel, they do not receive direct payment from the Concessionaire, but instead it pays the stockholders a "*fee*" for providing management services. The amount paid during 2005 for those services provided was $ 1,024,422,130 Chilean pesos.

REMUNERACIÓN DEL DIRECTORIO

En cuanto a los Directores, durante el 2005 éstos no han recibido remuneración alguna por el ejercicio de sus funciones. Por concepto de gastos de las sesiones del Directorio se ha pagado $ 29.423.732 pesos chilenos.

Dado que los puestos claves de la organización son ocupados por personal expatriado altamente calificado y experto, no reciben una remuneración directa de la Concesionaria sino que ésta paga a los accionistas un "*fee*" por el suministro de servicios gerenciales. El monto pagado durante el 2005 por dicho suministro de servicios asciende a $ 1.024.422.130 pesos chilenos.



INFORMATION ON SUBSIDIARIES AND ASSOCIATES

As of December 31, 2005, Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A. did not have any subsidiaries and associates, or investments in other companies.

DIVIDEND POLICY

As of December 31, 2005, the Company had no profits because it is in a preoperational stage, and therefore it has not agreed to distribute dividends. In the future, the dividend policy established in the bylaws will be followed.

INFORMACIÓN SOBRE FILIALES Y COLIGADAS

Al 31 de diciembre del 2005, la Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A. no cuenta con filiales y coligadas o inversiones en otras sociedades.

POLÍTICA DE DIVIDENDOS

Al 31 de diciembre del 2005, la Sociedad no registra utilidades por encontrarse en etapa pre-operativa y, por lo tanto, no ha acordado reparto de dividendos. A futuro se mantendrá la política de dividendos establecida en los estatutos sociales.







INFORMATION ON RELEVANT FACTS

A) As of December 31, 2005, progress of civil construction work had reached 97.3%. Divided into Sections, progress had reached 100% in Sections 3, 4, 5 and 6, and 95.5% and 99% in Sections 1 and 2, respectively. Rainwater collectors showed 86.2% progress at the end of the year. Additionally, work has been done that, according to the Bidding Conditions, corresponds to changes in services, and must be financed by the Concession Company up to a maximum amount of UF 425,000. As of December 31, 2005, these service changes have the official and final approval of the MOP, so they were incorporated in the fixed assets as works.

B) As of December 31, 2005, progress in the engineering, provision, installation, assembly, testing, documentation and start-up contracts of the Integrated Tolling and Traffic Management System (SIGTP), had reached 90.3% in general, divided into 90.8% progress of the toll system contracted with the Kapsch company, 93.6% for the operational and traffic management system contracted with the Consorcio Sice/Indra, and 76.1% for commercial and administrative systems contracted with the SAP company.

C) On November 24, 2005, the Concession Company signed the Complementary Agreement N°1 with the MOP, which regularizes the execution of some additional works instructed by the Fiscal Inspection, service changes required beyond the maximum amount of UF 425,000, the purchase of additional Tags instructed by the MOP, as well as compensations for speeding up the work and loss of income due to late delivery of

INFORMACIÓN SOBRE HECHOS RELEVANTES

A) Al 31 de diciembre del 2005 el avance de las obras civiles de construcción llega a un porcentaje de 97,3%. Dividido en tramos el avance llega a 100% en los tramos 3, 4, 5 y 6 y a 95,5% y 99% para los tramos 1 y 2, respectivamente. Los colectores de aguas lluvia muestran un avance de 86,2% al final del año. Adicionalmente, se han realizado obras que, de acuerdo con las Bases de Licitación, corresponden a cambios de servicios, las cuales deben ser financiadas por la Sociedad Concesionaria hasta un monto máximo de UF 425.000. Al 31 de diciembre del 2005 estos cambios de servicio cuentan con la aprobación oficial y final del MOP, por lo cual fueron incorporados al activo fijo correspondiente como obras.

B) Al 31 de diciembre del 2005 el avance de los contratos de ingeniería, provisión, instalación, montaje, pruebas, documentación y puesta en marcha del Sistema Integrado de Cobro de Peaje y Gestión de Tránsito (SIGTP), llega a un 90,3% en general, dividido en un avance de 90,8% del contrato por el sistema de peaje contratado con la empresa Kapsch, en un 93,6% del contrato del sistema operativo y de gestión de tráfico contratados con el Consorcio Sice/Indra, así como un 76,1% del contrato de los sistemas comerciales y administrativos contratados con la empresa SAP.

C) Con fecha 24 de noviembre del 2005 la Sociedad Concesionaria firmó el Convenio Complementario N°1 con el MOP, el cual regulariza la ejecución de ciertas obras adicionales instruidas por la Inspección Fiscal, cambios de servicios requeridos más allá del monto máximo de UF 425.000, la adquisición de Tags adicionales instruida por el



land. The total amount of the agreement reaches approximately 3 million UF. The start of its validity depends on the date of publication of the corresponding decree, after approval of the agreement by the higher levels (Finance Ministry and Presidency of the Republic) and the approval of the Comptroller General of the Republic.

D) On January 31, 2005, payment was made to the MOP of the last annual installment of UF 61,500 for "Administration and control of the concession contract", in addition to UF 12,000 for the same purpose, but related to the exploitation stage of Sections 4, 5 and 6, because on December 29, 2004, the commission nominated by the Director General of Public Works (DGOP) signed the certificate of authorization for the "Provisional Commissioning" (PSP) of Section 4 - Condell - Puente Mapocho from zero hours of December 30, 2004.

E) The DGOP authorized the Concession Company for the Provisional Commissioning of Sections 5 and 6 from zero hours of July 1, 2005, but without authorization to collect until the provisional commissioning of the total works. The compensation for the income that is not perceived is part of the Complementary Agreement Nº 1, and the net income will be recovered as shadw toll.

F) The stockholders have granted the Company a Financing Line as a subordinated loan. As of December 2005, disbursements for UF 1,650,000 have been made.

MOP, así como compensaciones por la aceleración de obras y pérdida de ingresos por la entrega tardía de terrenos. El monto total del convenio asciende a las 3 millones de UF, aproximadamente. El inicio de su vigencia depende de la fecha de la publicación del decreto correspondiente, una vez aprobado el convenio por las instancias superiores (Ministerio de Hacienda y Presidencia de la República) y el visto bueno de la Contraloría General de la República.

D) El 31 de enero del 2005 se pagó al MOP la última cuota anual de UF 61.500 por concepto de "Administración y control del contrato de concesión", además de UF 12.000 por el mismo concepto, pero referido a la etapa de explotación de los tramos 4, 5 y 6, debido a que el 29 de diciembre del 2004 la comisión nombrada por la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) suscribió el Acta de autorización de "Puesta en servicio provisoria" (PSP) del Tramo 4 Condell - Puente Mapocho a partir de las cero horas del día 30 de diciembre del 2004.

E) El DGOP autorizó a la Sociedad Concesionaria la Puesta en Servicio Provisoria de los tramos 5 y 6 a partir de las cero horas del 1 de julio del 2005, aunque sin autorización de cobro hasta la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras. La compensación de los ingresos no percibidos forma parte del Convenio Complementario Nº 1 y los ingresos netos serán recuperados como peajes en sombra.

F) Los accionistas han otorgado a la Sociedad una Línea del Financiamiento en carácter de deuda subordinada. Al mes de diciembre del 2005 se han materializado desembolsos por UF 1.650.000.



G) The Concession Company paid the third interest installment to the holders of bonds on December 15, 2005, in an amount of UF 418,539, from the prepayment of interest account kept with the Banco BBVA Chile. In June the second installment, in the same amount, was paid.

H) During the month of December, 2005, the Concession Company delivered to the MOP ten performance bonds for UF 25,000 each, and a total amount of UF 250,000, as Exploitation Guarantee, with a validity of five years, in agreement with art. 1.8.1.2 of the Bidding Conditions.

I) As a prerequisite, and before the provisional commissioning of the total works, the Concession Company contracted new insurance policies for the exploitation stage, to face catastrophic and civil liability risks. The amount insured for catastrophic risk is USD 50 million per accident.

Events After the end of Fiscal year 2005

A) On January 4, 2006, the Director General of Public Works authorized the Concession Company for the provisional commissioning of the total works, allowing through that act the exploitation and toll collection for the six sections along the 29 km of the concession.

G) La Sociedad Concesionaria pagó la tercera cuota de interés a los tenedores de bonos con fecha 15 de diciembre del 2005, por un monto de UF 418.539 de la cuenta de pre-pago de intereses mantenida con el banco BBVA Chile. En junio fue pagada la segunda cuota por el mismo valor.

H) Durante el mes de diciembre del 2005 la Sociedad Concesionaria entregó al MOP diez boletas de garantía de UF 25.000 cada una, por un monto total de UF 250.000, como Garantía de Explotación, con una vigencia de cinco años, de acuerdo al art. 1.8.1.2 de las Bases de Licitación.

I) Como pre-requisito, y con anterioridad a la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de las obras, la Sociedad Concesionaria contrató nuevas pólizas de seguros para la etapa de explotación, para hacer frente al riesgo catastrófico y responsabilidad civil. El monto asegurado como riesgo catastrófico asciende a USD 50 millones por siniestro.

Hechos Posteriores al fin del Ejercicio 2005

A) Con fecha 4 de enero del 2006, la Dirección General de Obras Públicas autorizó a la Sociedad Concesionaria la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de las obras, concediendo con este acto la explotación y el cobro de peaje para los seis tramos a lo largo de los 29 kms. concesionados.

