



**SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTA NAHUEL BUTA S.A.**

M E M O R I A A N U A L

2 0 1 9

INDICE

	Pág.
Carta a los Señores Accionistas	3
I. Identificación de la Sociedad	4
II. Descripción del ámbito de negocios	5
III. Propiedad de la empresa	12
IV. Títulos accionarios	13
V. Administración, personal y remuneraciones	14
VI. Información sobre filiales o subsidiarias directas	16
VII. Hechos relevantes o esenciales	17
VIII. Estados financieros al 31 de diciembre de 2010.	18
IX. Análisis razonado	19
X. Declaración de responsabilidad	24
Anexo 1	25

Santiago, marzo de 2020

Señores Accionistas:

Por especial encargo del Directorio de la Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A., me dirijo a ustedes con el objeto de informarles los aspectos más relevantes de la gestión llevada a cabo durante el año 2019.

Con fecha 10 de abril de 2018 se publicó en el Diario Oficial la resolución N° 144 del Ministerio de Obras Públicas que adjudicó el contrato de concesión “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta” al consorcio formado por Empresa Constructora Belfi S.A. y Besalco Concesiones S.A. Con lo anterior, se dio inicio al contrato de concesión y a todas las obligaciones y derechos que del mismo emanan.

Con fecha 17 de mayo de 2018 ante el Notario Público Sr. Patricio Raby Benavente y por escritura pública, Empresa Constructora BELFI S.A. y Besalco Concesiones S.A. constituyeron la Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A., la que es la titular del contrato de concesión indicado.

Con fecha 3 de octubre de 2018, La sociedad firmó un contrato de construcción a *suma alzada* con Empresa Constructora Belfi S.A. y Besalco Construcciones S.A. para el diseño, ingeniería de detalle y construcción de la obras objeto de la concesión Mejoramiento Ruta Nahuelbuta.

Desde la fecha de inicio de la concesión al cierre de la presente Memoria, la sociedad se ha abocado a dar cumplimiento a lo estipulado en las Bases de Licitación de la concesión, en particular, ha trabajado en el desarrollo de la ingeniería definitiva del proyecto - la que se presentó en los inicios del año 2019 y siguió su proceso de revisión por parte del MOP y sus respectivos departamentos -, el desarrollo de los programas y planes establecidos en la Bases de Licitación (BALI); y la búsqueda de financiamiento para el proyecto.

Así las cosas, esperamos contar con la aprobación de la ingeniería de detalle del proyecto, la aprobación e implementación de los planes y programas y el financiamiento del proyecto durante el primer semestre de 2020; para luego iniciar la ejecución de las obras durante el segundo semestre del año 2020.

Atentamente,



Andrés Elgueta G.
Presidente

Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A.

I. IDENTIFICACIÓN DE LA SOCIEDAD

1.1 Identificación Básica

Nombre	:	SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTA NAHUELBUTA S.A.
Domicilio Legal	:	Ebro 2705, Las Condes, Santiago.
Rol Único Tributario	:	76.882.345-6
Tipo de Entidad	:	Sociedad Anónima Cerrada
Audidores Externos	:	Mazars Auditores Consultores Limitada.
Inscripción en el Registro de Entidades	:	538
Informantes de la Comisión para el Mercado Financiero	:	

1.2 Direcciones

Oficina Central	:	Ebro 2705 - Las Condes, Santiago, Chile
Teléfonos	:	56 22 3380 920
Departamento de Acciones	:	Ebro 2705 - Las Condes, Santiago, Chile.

1.3 Constitución de la Sociedad

Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. fue constituida por escritura pública de fecha 17 de Mayo de 2018 otorgada en la Notaría de don Patricio Raby Benavente e inscrita a Fojas 39091, N° 20553 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago del año 2018 .

La designación de poderes de la sociedad fue inscrita por escritura pública de fecha 8 de junio de 2018 otorgada por la Notaria de don Patricio Raby Benavente inscritos en el Conservador de Bienes Raíces de Santiago con el N° 22626 fojas 43328. Posteriormente, con fecha 28 de noviembre de 2018 se inscribió una modificación a los poderes vigentes en el Conservador de Bienes Raíces de Santiago bajo el N° 90655 fojas 46479.

II. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE NEGOCIOS

2.1 Descripción general

- Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. tiene como objeto exclusivo la reparación, ejecución, conservación o mantención, y explotación de la obra pública fiscal denominada “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta” mediante el sistema de concesiones.
- Mediante Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas Nº 144 del 11 de diciembre de 2017, se adjudicó el Contrato de Concesión para la ejecución, reparación, conservación o mantención, explotación y operación de la obra pública fiscal denominada “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta” al Grupo Licitante denominado “Consortio BB” compuesto por Besalco Concesiones S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A. El Decreto Supremo de adjudicación fue publicado en el Diario Oficial de la República de Chile el 10 de abril de 2018.
- La concesión tiene como objetivo diseñar y construir las obras que se detallan en las Bases de Licitación para posteriormente explotarlas durante un período de tiempo que se establece en las mismas bases. La concesión presenta una longitud aproximada de 55 Km y transcurre entre Avda. Camilo Henríquez en la ciudad de Los Ángeles y Avda. Bernardo O’Higgins en la localidad de Huaquén, comuna de Angol. Asimismo, la misma se divide en sectores y subsectores según se indica en la siguiente tabla.

Sector	Subsector	Descripción	Dm Inicio-Dm Fin*	Longitud (km)**
A	1	Los Ángeles - Ruta 5	0 - 3.500	3,5
	2	Ruta 5 - Puente Coihue	3.500 - 23.560	20,06
	3	Variante Coihue	23.560 - 26.540	2,98
B	4	Variante Coihue - Variante Renaico	26.540 - 35.290	8,75
	5	Variante Renaico - Huequén	35.290 - 55.020	19,73

Nota: * Distancias métricas son aproximadas.

** Longitud aproximada.

- El Ministerio de Obras Públicas (MOP) entregó a la Sociedad Concesionaria la infraestructura preexistente que se encuentra en la Faja Fiscal, en la cual se deberán ejecutar las obras mínimas de mantenimiento y mejoras según lo establecen las Bases de Licitación (BALI). La Sociedad

Concesionaria recibirá la Infraestructura Preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su responsabilidad, cargo y costo realizar las obras de mantenimiento exigidas por las BALI.

- La Concesión contempla el mejoramiento y reposición de la Ruta 180, construcción de una nueva calzada, lo cual ampliaría la actual ruta a doble calzada con dos pistas por sentido. Construcciones de variantes en doble calzada en los sectores de Coihue, Renaico y Roblería, construcción de intersecciones niveladas y desniveladas, puentes, pasos inferiores y superiores, intersecciones a la ruta, pasos de ferrocarriles, 32 kilómetros de calles de servicios y 21 kilómetros de ciclovías, pasarelas peatonales, paraderos de buses, veredas y circuitos peatonales, miradores, un área de Servicios Generales y Atención de Emergencias, dos plazas de peaje troncales y una plaza de peaje lateral, la construcción de cierres perimetrales o de seguridad, obras de iluminación, implementación de un sistema de cobro por derecho de paso, la construcción de una plaza de pesaje y la rehabilitación de la plaza existente, Construcción de un área de control de carretera y obras de paisajismo.
- El inicio del plazo de concesión comenzará con la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión. Se dará por terminado el periodo de concesión una vez que el Valor Presente de los Ingresos (según está establecido en las BALI artículos 1.7.6, 1.7.6.1 y 1.11.2) sea mayor o igual a los Ingresos Totales de la Concesión, conforme a la Oferta Económica presentada, por un valor de UF 8.650.000.

Con todo lo anterior el plazo máximo de la Concesión será de 420 meses contados desde el inicio del periodo de Concesión.

- La Etapa de Construcción comenzará una vez se inicie el periodo de Concesión y finalizará una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de las obras. El plazo máximo establecido según las BALI para la Etapa de Construcción es de 63 meses contados desde el inicio del periodo de concesión.
- El contrato de concesión contemplaba los siguientes pagos al Estado:
 - a. Por concepto de expropiaciones o adquisición de terrenos dos cuotas iguales de UF 312.500, es decir un total de UF 625.000. La primera cuota deberá pagarse 360 días después de la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión. El pago de la segunda cuota será 12 meses después del pago de la primera cuota.

b. Se deberá pagar al MOP por Concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión, durante la Etapa de Construcción la suma de UF 182.000 en cuotas iguales de UF 36.400. La primera cuota deberá pagarse 120 días después de la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión. Las cuatro cuotas restantes serán pagadas de manera anual el ultimo día hábil del mes de enero.

Para la fase de Operación la suma será de UF 19.000 anuales y pagaderas el ultimo día hábil del mes de enero.

c. La Sociedad Concesionaria deberá pagar al MOP un total de UF 15.000 en dos cuotas anuales por concepto de Ingresos Mínimos Garantizados, mientras no renuncie al mecanismo que se refiere a dichos ingresos y que se explica más adelante.

d. La Sociedad Concesionaria, como adjudicataria de la Concesión pagó UF 38.970 por reembolso a Besalco Concesiones S.A. por concepto de reembolso de estudios realizados para el proyecto. Según lo indicado en las BALI, artículo 1.12.2.2. y 1.2.3.

- El Contrato de Concesión contempla el sistema de Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) por el MOP durante los primeros 22 años de la Etapa de Operación, los que dan derecho al concesionario de percibir un ingreso mínimo cuando procediere de acuerdo a las Bases de Licitación y al cuadro de IMG indicado en las Bases de Licitación. Con este mecanismo el Estado garantizaba un ingreso mínimo anual para la concesionaria. El Estado pagará la diferencia entre el ingreso real del año calendario correspondiente, y el IMG asignado para ese mismo año.
- El contrato de Concesión contempla el derecho de la Sociedad Concesionaria a recibir un subsidio para el financiamiento de las obras de construcción que son necesarias para la materialización del proyecto. Este subsidio consta de 10 cuotas anuales, iguales y sucesivas, cada una de UF 465.500. La primera cuota se recibiría 180 días luego de autorizada la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de la Obras. Las siguientes cuotas se pagaran en los meses de abril de cada año.
- Al momento en que sea solicitada la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras, de cualquiera de los Sectores del Proyecto, se deberá entregar para aprobación del MOP la Garantía de Explotación que corresponda. Dichas garantías serán por UF 92.000 para el sector A y UF 92.000 para el sector B, según el artículo 1.8.1.2 de las Bases de Licitación.

Cada Garantía deberá tener una duración de vigencia igual al de la Etapa de Explotación, considerando el Plazo Máximo de la Concesión indicado en el artículo 1.7.6.2 de las BALI.

Dentro de los 30 días previos a la solicitud de Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras, el Concesionario podrá reemplazar las Garantías de Explotación vigentes por una única Garantía. Dicha única Garantía deberá ser por un valor de UF 184.000.

- La Sociedad Concesionaria deberá entregar una Garantía de Explotación Adicional que tendrá como finalidad asegurar las condiciones en las que el Estado recibirá la Concesión. Dicha garantía será entregada cuando se cumpla lo primero entre que el Valor Presente de los Ingresos supere el 97% del monto de ITC o que resten 12 meses para el cumplimiento del Plazo Máximo de Concesión. El monto de dicha Garantía será de UF 148.000 y tendrá una vigencia de 3 años desde la fecha de su presentación.
- Con fecha 11 de Diciembre de 2018 se ingresó a la autoridad ambiental (Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental) la consulta de pertinencia ambiental del proyecto según lo establece el artículo 1.8.10 de las BALI.

2.2 Clientes y Proveedores

- Para el Diseño, Ingeniería de detalle, y Construcción de la Concesión de obra pública “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta”, la Sociedad Concesionaria celebró un contrato de construcción a suma alzada con Empresa Constructora Belfi S.A. y Besalco Construcciones S.A.
- Durante el período actual los principales Proveedores y Clientes se detallan a continuación:

Proveedores :

- Empresa Constructora Belfi S.A.
- Besalco Construcciones S.A.
- Besalco Concesiones S.A.
- Reymond & Cía. Abogados.
- AP Ecology SpA
- Ingeniería, Gestión y Control S.A.
- Internext S.A.
- Pat Traffic Ltda.
- SD Consultores SPA
- BIM Studio SpA
- Ingerop-Ghisolfo S.A.
- Hildebrandt y Asociados Arquitectos Ingenieros Consultores Ltda

OPH Ingenieros Consultores Ltda.

RCQ Ingeniería Estructural Ltda.

Garrigues Chile SpA

Plus S.A.

Clientes : Ministerio de Obras Públicas.

2.3 Marco normativo

La Sociedad Concesionaria se encuentra sujeta a las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo de adjudicación, en las Bases de Licitación y sus circulares aclaratorias. Forman parte del contrato de concesión el Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996 (Ley de Concesiones) y sus modificaciones, el Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997 (Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas) y sus modificaciones y el Decreto con Fuerza de Ley N° 850.

2.4 Factores de riesgo

El proyecto “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta” al ser una iniciativa público-privada cuenta con el respaldo e institucionalidad entregada por el MOP, Ley y Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, así como las Bases de Licitación que exponen de forma clara las obligaciones y derechos de la Sociedad Concesionaria con el MOP.

- Factores internos:

De acuerdo a lo presentado en los puntos 2.1 y 2.3 y la naturaleza del proyecto, el mayor riesgo se concentra durante la etapa de Construcción. Los mayores riesgos durante esta etapa son los potenciales aumentos de costo de las inversiones a realizar y los posibles atrasos en los plazos de entrega de las obras terminadas, producto de dificultades no previstas de tipo constructiva o laboral, o aquellas de origen geológico o ambiental.

Por otro lado, existe un potencial riesgo en que las comunidades y usuarios se opongan a la ejecución del proyecto generando retrasos, judicialización del proyecto o cambios que impidan que el proyecto se ejecute, como ha sucedido en otros contratos de concesión u obras de infraestructura.

Respecto de los riesgos asociados a la construcción de la obra, estos han sido mitigados a través de la contratación de las empresas Besalco Construcciones S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A. por medio de un

contrato del tipo *suma alzada*, lo que fija el costo total del contrato. Es relevante mencionar que la ejecución de las obras se ha adjudicado a empresa constructoras locales con basta trayectoria en el rubro.

Para disminuir la probabilidad de ocurrencia de un escenario de fuerte oposición al proyecto de usuarios o comunidades cercana al proyecto, la Sociedad Concesionaria ha estado desarrollando los trabajos necesarios para dar cumplimiento a: i) Los Protocolos de Acuerdo Indígena, según la consulta indígena desarrollada por el MOP. ii) se encuentra desarrollando un Plan de Información a los Usuarios, el cual pretende comunicar los beneficios de las obras, como también mantener a todos los actores relevantes informados de los trabajos a ejecutar y medidas de mitigación a implementar durante la construcción. Se espera que la ejecución del Plan de Información a los Usuarios sirva de medio de comunicación entre la Sociedad Concesionaria y los usuarios y comunidades en general. Así las cosas, estos trabajos con las comunidades y usuarios pretenden mitigar el riesgo de oposición y des información respecto del proyecto.

Por otro lado, se debe mencionar que el diseño del proyecto considera las conclusiones obtenidas durante el proceso de consulta ciudadana levantado por el MOP durante el periodo de estudio del proyecto.

- Factores externos

También constituye un riesgo para la ejecución de la obra es el proceso de expropiaciones realizado por el MOP. El no cumplimiento de los plazos establecidos en las Bases de Licitación generaría una demora en el inicio de las obras en cada sector, lo que representa un perjuicio desde el punto de vista financiero y para el cumplimiento de los plazos con el contrato de concesión, contratistas y subcontratistas y eventuales acreedores.

Otro factor de riesgo es cualquier cambio adverso en las condiciones y mercado financiero. En la etapa de búsqueda de financiamiento el aumento del riesgo del país y/o de las tasas de mercado se traduce en mayores costos financieros y en una reducción en el número de acreedores interesados en financiar la obra.

Por otro lado, cualquier cambio en la legislación representa un riesgo para la ejecución del proyecto, ya que tanto el plan de obras, financiamiento y desarrollo del contrato de concesión se han previsto bajo un marco regulatorio conocido y que resguarda tanto los intereses de los usuarios de la ruta y comunidades, como la de los accionistas e inversionistas.

Respecto del atraso en la entrega de terrenos expropiados, dicho riesgo se espera mitigar según un procedimiento descrito en las mismas Bases de Licitación de la concesión, toda vez que el MOP se encuentra obligado a otorgar un plazo adicional para la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria de la concesión equivalente al plazo adicional que éste hubiese tardado en entregar los terrenos a la Sociedad Concesionaria.

Respecto de cualquier perjuicio económico derivado de este eventual retraso, se ha decidido seguir una estrategia legal para solicitar la devolución de estos costos extra.

Para disminuir los efectos que podrían tener los cambios adversos en las condiciones financieras y en la disponibilidad para conseguir acreedores, se ha iniciado el proceso de financiamiento con el objetivo de tener las condiciones de financiamiento conocidas en el menor tiempo posible. Actualmente se está trabajando en el estudio del proyecto con algunos posibles acreedores. Se espera tener el financiamiento del proyecto para junio o julio de 2020.

Para evitar cualquier perjuicio producido por cambios en la regulación se cuenta con la asesoría de abogados, que presentan asesoría al proyecto ante posibles escenarios derivados de un proceso constituyente o de revisiones legislativas y como conseguir que se respete el contrato de concesión adjudicado mediante decreto supremo del MOP.

III. PROPIEDAD DE LA EMPRESA

- Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta. no tiene controlador y está compuesta por las sociedades constituidas en la República de Chile denominadas Besalco Concesiones S.A., R.U.T. 96.980.720-3 y Empresa Constructora Belfi S.A., R.U.T. 92.562.000-9,
- No se registraron cambios de propiedad durante el último ejercicio.

IV. TÍTULOS ACCIONARIOS

- Al 31 de diciembre de 2019 el patrimonio de la sociedad ascendía a M\$ 6.200.000.
- El capital de la Sociedad está dividido en 30.100 acciones ordinarias, las que se encuentran suscritas y pagadas la cantidad de 6.200 acciones. El saldo de 23.900 acciones se deberá pagar en los plazos establecidos al efecto en las Bases de Licitación. No existen acciones preferentes.
- La distribución de la propiedad de las acciones de la Sociedad es la siguiente:

Empresa	RUT	N° acciones	% total
Besalco Concesiones S.A.	96.980.720-3	15.050	50,00%
Empresa Constructora Belfi S.A.	92.562.000-9	15.050	50,00%
Total		30.100	100,00%

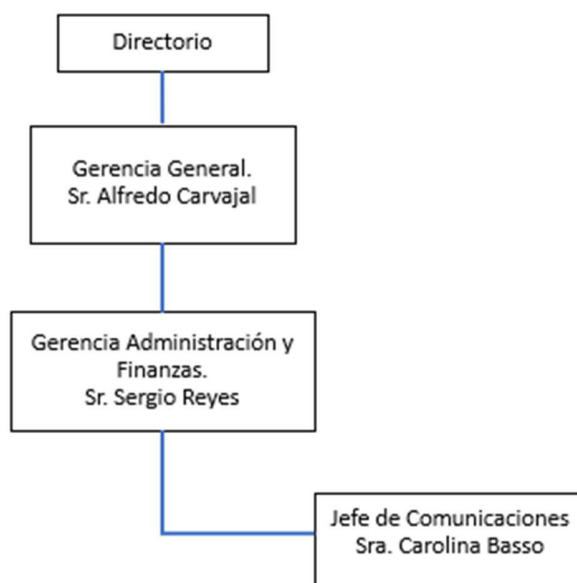
- En la constitución de la Sociedad se acordó, por unanimidad, que hasta la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de los sectores según se indica en el numeral 1.9.2.7 de las BALI, la Sociedad no distribuirá dividendos. Las Partes se comprometen a acordar por unanimidad no distribuir dividendos durante esta etapa. Concluido dicha etapa, la Sociedad deberá distribuir anualmente como dividendo en dinero a sus Accionistas, a prorrata de sus acciones, el 30% de las utilidades líquidas de cada ejercicio.

V. ADMINISTRACIÓN, PERSONAL Y REMUNERACIONES

5.1 Descripción de la Organización.

- La empresa es administrada por un directorio compuesto de seis miembros, elegidos por la Junta Ordinaria de Accionistas. De acuerdo a los estatutos sociales de la sociedad, éstos duran tres años en sus funciones pudiendo ser reelegidos indefinidamente.
- El Directorio designa al Gerente General, quien tiene todas las facultades y obligaciones propias de un factor de comercio y aquellas otras que contempla la Ley y que le confiera expresamente el Directorio.

5.2 Organigrama.



5.3 Directores y Ejecutivos.

Directores

Andrés Elgueta Gálmez Presidente Ingeniero Civil RUT 6.089.304-7	Victor Bezanilla Saaverda Director Constructor Civil RUT 5.632.977-3
Paulo Bezanilla Saavedra Director Ingeniero Civil RUT 7.060.451-5	Fernando Elgueta Gálmez Director Ingeniero Civil RUT 6.089.305-5
Raúl Bezanilla Saavedra Director Factor de Comercio RUT: 6.972.176-1	Enrique Elgueta Gálmez Director Ingeniero Civil Rut: 4.553.840-0

Ejecutivos y Administración

Alfredo Carvajal Molinare
Gerente General
Ingeniero Civil Industrial
Rut: 11.631.055-4

Sergio Reyes Pérez
Gerente de Administración y Finanzas
Ingeniero Comercial
Rut: 16.207.576-4

5.4 Dotación de Personal.

Al 31 de diciembre de 2019 la Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. contaba con dos colaboradores dentro de su planilla. La Gerencia General es provista a través de un subcontrato de prestación de servicios con Besalco Concesiones S.A.

5.5 Remuneración del Directorio

El Directorio no recibe remuneración por su labor.

VI. INFORMACIÓN SOBRE FILIALES O SUBSIDIARIAS DIRECTAS

La Sociedad Concesionaria no posee filiales o empresas subsidiarias.

VII. HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

- Durante 2019, desde la inscripción de Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. como sociedad informante antes la CMF, no se han registraron hechos relevantes o hechos esenciales que comunicar.

VIII. ESTADOS FINANCIEROS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019

SOCIEDAD : SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTA NAHUELBUTA S.A.

Los estados financieros de Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A., se encuentran a disposición del público en las oficinas de la Sociedad, Ebro 2705, piso 6 Las Condes.

Ver Anexo 1

IX. ANÁLISIS RAZONADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019

El presente informe ha sido preparado para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2019 y el 31 de diciembre de 2019:

9.1 Índices Financieros:

Estado de Situación Financiera	M\$	M\$	Variación	
	31-dic-19	31-dic-18	M\$	%
Activos Corrientes	1.630.792	2.344.818	-714.026	-30,5%
Activos No Corrientes	29.635.890	25.108.514	4.527.376	18,0%
TOTAL ACTIVOS	31.266.682	27.453.332	3.813.350	
Pasivos Corrientes	23.005.718	9.628.838	13.376.880	138,9%
Pasivos No Corrientes	2.060.964	11.624.494	-9.563.530	-82,3%
TOTAL PASIVOS	25.066.682	21.253.332	3.813.350	

El cambio en el saldo del activo corriente se explica principalmente por movimientos en la caja del proyecto por conceptos de Inversión (pago a proveedores, MOP y contrato de construcción). El activo corriente actualmente se compone en gran parte por Impuestos (IVA) a recuperar según se presente la solicitud de devolución de impuestos al MOP (una vez se inicien las obras de construcción), M\$1.192.821.

El aumento del pasivo corriente se debe principalmente al aumento en el pasivo adquirido con relacionadas. Este pasivo corresponde a los aportes que han hecho los accionistas para cubrir las necesidades de caja, siendo este el mecanismo a través del cual la Sociedad Concesionaria se ha financiado durante el año 2019. Dicho pasivo asciende a \$M 13.110.000, el cual será capitalizado durante el mes de mayo 2020 con el objetivo de cumplir con las BALI en lo que se refiere al capital mínimo de la Sociedad Concesionaria (actualmente M\$6.200.000 y que debe ser M\$ 30.100.000 al 17 de mayo de 2020, dos años después de la publicación del Decreto Supremo en el Diario Oficial según lo establecen las BALI).

El pasivo no corriente ha disminuido debido a que al 31 de diciembre de 2019 estaba compuesto por las obligaciones con el MOP específicamente por el pago de cuotas por concepto de Expropiaciones (UF 625.000 en total) y por Administración del Contrato (UF 182.000 en total), las que, en gran parte, al 31 de diciembre de 2019 son consideradas como pasivo corriente. Respecto de las cuotas de Expropiaciones, en mayo de 2019 se pagó la primera cuota (UF 312.500) y en mayo de 2020 se pagará la segunda cuota (UF 312.500). En relación

a las cuotas de Administración y control a la fecha se han pagado 2 cuotas, quedando pendiente las de enero 2020, enero 2021 y enero 2022.

Índices Financieros	M\$ 31-dic-19	M\$ 31-dic-18
Liquidez corriente	0,07	0,24
Razón de endeudamiento	4,04	3,43
Proporción de la deuda		
Corto plazo	91,8%	45,3%
Largo plazo	8,2%	54,7%

El bajo ratio de liquidez se explica en mayor medida por movimientos en el pasivo circulante, este ha aumentado principalmente por los aportes que han hecho los socios para cubrir la inversión (pagos a proveedores, contrato de construcción y pagos al MOP). Es importante destacar que ese aporte de socios será capitalizado durante mayo 2020 con el objetivo de cumplir con el capital mínimo exigido por las BALI. Por otro lado, al bajo nivel de caja producto de que no hay actividad operacional y que los aportes de socios (principal fuente de financiamiento del proyecto al momento) se han programado en función de las obligaciones con proveedores, contrato de construcción y pagos al MOP según BALI.

El aumento de la deuda se debe a la forma en la que se a financiado la Sociedad Concesionaria durante el ejercicio 2019.

La Sociedad Concesionaria no generó resultados operacionales durante el ejercicio 2019.

9.2 Análisis de las diferencias que puedan existir entre valores libro y valores económicos y/o de mercado de los principales activos.

Los principales activos de la sociedad no presentan diferencias relevantes entre el valor libro y el valor de mercado.

La valorización de activos en la Sociedad, se encuentra protegida de las fluctuaciones cambiarias que se puedan producir ya que se encuentran en moneda nacional, por ende, no sujeta a fluctuaciones.

No existen activos con diferencias respecto de valorizaciones de mercado, y no se contempla la compra de activos en otra moneda, precisamente para evitar cualquier grado de exposición cambiaria.

9.3 Descripción y análisis de los principales componentes de los flujos netos originados por las actividades operacionales, de inversión y de financiamiento del periodo correspondiente.

El flujo de efectivo del periodo comprendido entre el 01 de enero de 2019 y el 31 de diciembre de 2019, presenta una variación neta \$M 381.726 (M\$ 909.445 al 31 de diciembre de 2018) en el efectivo y equivalente al efectivo.

Flujo de efectivo	M\$ 31-dic-19	M\$ 31-dic-18
Efectivo y equivalente al inicio del periodo	909.445	0
De la operación	313.109	0
De la inversión	(13.950.828)	(5.290.555)
De financiamiento	13.110.000	6.200.000
Flujo neto del período	381.726	909.445

La variación se descompone en los siguientes elementos:

- Se registra un efectivo y equivalente al inicio del periodo de M\$ 909.445
- Se registran flujos de actividades de “Operación” al 31 de diciembre de 2019 por M\$ 313.109. Este flujo corresponde a un pago hecho por el MOP, por trabajos de mantenimiento y obras adicionales al contrato. Este pago se ajusta al mecanismo de compensación o reembolso descrito en las BALI. En ningún caso corresponde a un flujo producto de la explotación de la Concesión.
- Un flujo negativo de actividades de Inversión por M\$ 13.950.828, originado principalmente por el efecto neto del pago a proveedores, MOP, sueldo y leyes sociales y contrato de construcción.
- Se registran flujos de actividades de financiamiento al 31 de diciembre de 2019 por M\$ 13.110.000 correspondiente a cuentas por pagar a entidades relacionadas.

9.4 Análisis de Riesgo de Mercado.

El proyecto “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta” al ser una iniciativa público-privada cuenta con el respaldo e institucionalidad entregada por el MOP, Ley y Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, así como las Bases de Licitación que exponen de forma clara las obligaciones y derechos de la Sociedad Concesionaria con el MOP.

- Factores internos:

De acuerdo a lo presentado en los puntos 2.1 y 2.3 y la naturaleza del proyecto, el mayor riesgo se concentra durante la etapa de Construcción. Los mayores riesgos durante esta etapa son los potenciales aumentos de costo de las inversiones a realizar y los posibles atrasos en los plazos de entrega de las obras terminadas, producto de dificultades no previstas de tipo constructiva o laboral, o aquellas de origen geológico o ambiental.

Por otro lado, existe un potencial riesgo en que las comunidades y usuarios se opongan a la ejecución del proyecto generando retrasos, judicialización del proyecto o cambios que impidan que el proyecto se ejecute, como ha sucedido en otros contratos de concesión u obras de infraestructura.

Respecto de los riesgos asociados a la construcción de la obra, estos han sido mitigados a través de la contratación de las empresas Besalco Construcciones S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A. por medio de un contrato del tipo *suma alzada*, lo que fija el costo total del contrato. Es relevante mencionar que la ejecución de las obras se ha adjudicado a empresa constructoras locales con basta trayectoria en el rubro.

Para disminuir la probabilidad de ocurrencia de un escenario de fuerte oposición al proyecto de usuarios o comunidades cercana al proyecto, la Sociedad Concesionaria ha estado desarrollando los trabajos necesarios para dar cumplimiento a: i) Los Protocolos de Acuerdo Indígena, según la consulta indígena desarrollada por el MOP. ii) se encuentra desarrollando un Plan de Información a los Usuarios, el cual pretende comunicar los beneficios de las obras, como también mantener a todos los actores relevantes informados de los trabajos a ejecutar y medidas de mitigación a implementar durante la construcción. Se espera que la ejecución del Plan de Información a los Usuarios sirva de medio de comunicación entre la Sociedad Concesionaria y los usuarios y comunidades en general. Así las cosas, estos trabajos con las comunidades y usuarios pretenden mitigar el riesgo de oposición y des información respecto del proyecto.

Por otro lado, se debe mencionar que el diseño del proyecto considera las conclusiones obtenidas durante el proceso de consulta ciudadana levantado por el MOP durante el periodo de estudio del proyecto.

- Factores externos

También constituye un riesgo para la ejecución de la obra es el proceso de expropiaciones realizado por el MOP. El no cumplimiento de los plazos establecidos en las Bases de Licitación generaría una demora en el inicio de las obras en cada sector, lo que representa un perjuicio desde el punto de vista financiero y para el cumplimiento de los plazos con el contrato de concesión, contratistas y subcontratistas y eventuales acreedores.

Otro factor de riesgo es cualquier cambio adverso en las condiciones y mercado financiero. En la etapa de búsqueda de financiamiento el aumento del riesgo del país y/o de las tasas de mercado se traduce en mayores costos financieros y en una reducción en el número de acreedores interesados en financiar la obra.

Por otro lado, cualquier cambio en la legislación representa un riesgo para la ejecución del proyecto, ya que tanto el plan de obras, financiamiento y desarrollo del contrato de concesión se han previsto bajo un marco regulatorio conocido y que resguarda tanto los intereses de los usuarios de la ruta y comunidades, como la de los accionistas e inversionistas.

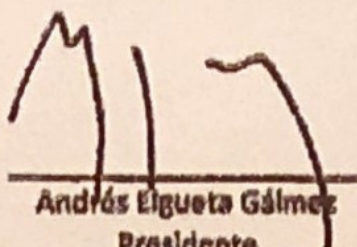
Respecto del atraso en la entrega de terrenos expropiados, dicho riesgo se espera mitigar según un procedimiento descrito en las mismas Bases de Licitación de la concesión, toda vez que el MOP se encuentra obligado a otorgar un plazo adicional para la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria de la concesión equivalente al plazo adicional que éste hubiese tardado en entregar los terrenos a la Sociedad Concesionaria. Respecto de cualquier perjuicio económico derivado de este eventual retraso, se ha decidido seguir una estrategia legal para solicitar la devolución de estos costos extra.

Para disminuir los efectos que podrían tener los cambios adversos en las condiciones financieras y en la disponibilidad para conseguir acreedores, se ha iniciado el proceso de financiamiento con el objetivo de tener las condiciones de financiamiento conocidas en el menor tiempo posible. Actualmente se está trabajando en el estudio del proyecto con algunos posibles acreedores. Se espera tener el financiamiento del proyecto para junio o julio de 2020.

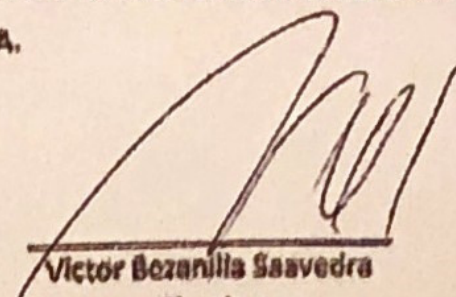
Para evitar cualquier perjuicio producido por cambios en la regulación se cuenta con la asesoría de abogados, que presentan asesoría al proyecto ante posibles escenarios derivados de un proceso constituyente o de revisiones legislativas y como conseguir que se respete el contrato de concesión adjudicado mediante decreto supremo del MOP.

X. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

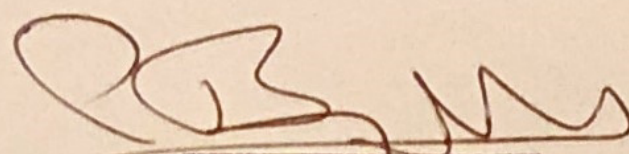
Conforme lo establece la Norma de Carácter General N° 30 de la Comisión para el Mercado Financiero, los abajo firmantes, asumen la responsabilidad respecto a la veracidad de toda la información contenida en la Memoria Anual de Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A.



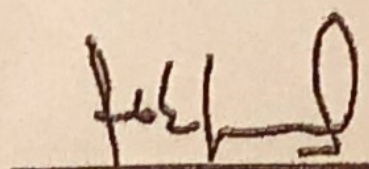
Andrés Elgueta Gálvez
Presidente
Ingeniero Civil
RUT 6.089.304-7



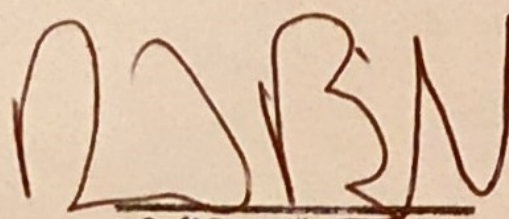
Víctor Bezanilla Saavedra
Director
Constructor Civil
RUT 5.632.977-8



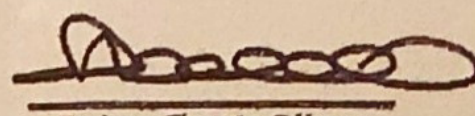
Paulo Bezanilla Saavedra
Director
Ingeniero Civil
RUT 7.060.451-5



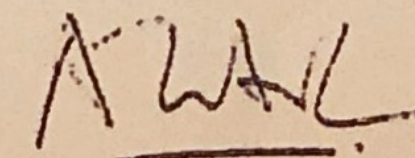
Fernando Elgueta Gálvez
Director
Ingeniero Civil
RUT 6.089.305-5



Raúl Bezanilla Saavedra
Director
Factor de Comercio
RUT: 6.972.176-1



Enrique Elgueta Gálvez
Director
Ingeniero Civil
Rut: 4.553.840-0



Alfredo Carvajal Molinare
Gerente General
Ingeniero Civil Industrial
Rut: 11.631.055-4

Anexo 1:
ESTADOS FINANCIEROS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019 SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTA
NAHUEL BUTA S.A.