SOCIEDAD CONCESIONARIA

RUTA NAHUELBUTA S.A.

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

2 0 2 0

INDICE

		Pág.
Carta a los Señores Accionistas		3
I.	Identificación de la Sociedad	5
II.	Descripción del ámbito de negocios	6
III.	Propiedad de la empresa	14
IV.	Títulos accionarios	15
V.	Administración, personal y remuneraciones	16
VI.	Información sobre filiales o subsidiarias directas	19
VII.	Hechos relevantes o esenciales	20
VIII.	Responsabilidad Social y Desarrollo Sustentable	22
IX.	Estados financieros al 31 de diciembre de 2020.	24
X.	Análisis razonado	25
X.	Declaración de responsabilidad	31
Anexo 1		32

Santiago, marzo de 2021

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 2020.

Como es de su conocimiento, 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.

Asimismo, 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.

Posteriormente, 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 las 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 -, y el desarrollo de los programas y planes establecidos en la Bases de Licitación (BALI). Respecto del desarrollo de la ingeniería definitiva del proyecto, cabe destacar que, habida cuenta de la ocurrencia del denominado Estallido Social de octubre de 2019 y la pandemia Covid 19, no se ha logrado alcanzar los avances que se esperaron en su oportunidad. Este retraso ha tenido como consecuencia un impacto en la obtención de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras del contrato de concesión, a lo que debe adicionarse el impacto que han ocasionado al plazo de la ingeniería los cambios introducidos al proyecto por la Inspección Fiscal.

El día 2 de octubre la Sociedad suscribió un contrato de crédito con Banco de Crédito e Inversiones, Banco del Estado de Chile, Compañías de Seguro Confuturo y Principal compañía de Seguros de Vida Chile; a través del cual se otorgó una línea de crédito no rotativa por un total de 7.095.714 UF con el objetivo de financiar la construcción de las obras del proyecto, gastos generales, gastos financieros y cumplir con obligaciones de las BALI. Adicionalmente se otorgó una línea de crédito rotativa de 600.000 UF con el objeto de financiar los

pagos de IVA asociados a la construcción de las obras del proyecto, gastos generales, gastos financieros y obligaciones de las BALI.

Posterior a la obtención del financiamiento, el 20 de octubre de 2020 a través del Libro de Obras, la Inspección Fiscal autorizó el inicio de ejecución de las obras. Las que durante los meses de noviembre y diciembre se concentraron en las obras de la nueva infraestructura del Puente Coihue y el escarpe y preparación del terreno para la nueva calzada del sector B5 del contrato.

Durante el presente año se espera continuar con las obras de construcción de las obras, dando prioridad a las estructuras y enlaces, iniciar los trabajos de cambios de servicios, seleccionar al proveedor de los equipos de sistemas de peaje e ITS que serán instalados en la concesión; y ejecutar los protocolos de acuerdo con las comunidades indígenas.

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
Auditores Externos	:	Mazars Auditores Consultores Limitada.
Inscripción en el Registro de Entidades Informantes de la Comisión para el Mercado Financiero	:	538

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, Nº 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 "Consorcio 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 a 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. A la fecha de la presente memoria Anual (diciembre 2020), han sido pagada las dos cuotas respectivas.

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 último día hábil del mes de enero. A la fecha de la presente memoria Anual (diciembre 2020) se han pagado la cantidad de tres de estas cuotas.

   Para la fase de Operación la suma será de UF 19.000 anuales y pagaderas el último 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 rembolso 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.

e. La Sociedad Concesionaria deberá entregar al MOP una garantía de construcción de las obras por un monto equivalente a UF 306.000 en total (UF 153.000 para cada Sector: A y B), tal como se indica en el numeral 1.8.1.1 de las Bases de Licitación. Esta garantía fue remitida en su oportunidad al MOP.

- El Contrato de Concesión contempla el sistema de Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) por el MOP durante los primero 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 pagarán 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. Con fecha 8 de marzo de 2019 el Servicio de evaluación Ambiental emitió oficio donde señaló que el proyecto no requería ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental en forma previa a su ejecución.

- Actualmente el proyecto se encuentra con los diseños geométricos del sector A y sector B aprobados, quedando pendiente la aprobación de las estructuras y otros proyectos, sobre lo cuales se espera avanzar durante el primer semestre del año 2021.

- El 2 de octubre la Sociedad Concesionaria suscribió un contrato de crédito con el Banco de Crédito e Inversiones, Banco del Estado de Chile, Compañías de Seguro Confuturo y Principal compañía de Seguros de Vida Chile; a través del cual se otorgó una línea de crédito no rotativa por un total de 7.095.714 UF con el objetivo de financiar la construcción de las obras del proyecto, gastos generales, gastos financieros y cumplir con obligaciones de las BALI. Dicho monto fue subdivido en sub tramos los cuales están afectos a distintas tasas de interés, y calendario o plazos de pago del capital. Este monto ha sido programado para ser desembolsado según un calendario mensual y en conformidad

se acredite el avance de las obras del contrato. Adicionalmente se otorgó una línea de crédito rotativa de 600.000 UF con el objeto de financiar los pagos de IVA asociados a la construcción de las obras del proyecto, gastos generales, gastos financieros y obligaciones de las BALI.

- Luego de obtenida la autorización para el inicio de las obras, los trabajos han comenzado en los sectores del Puente Coihue y Subsector B5 del contrato. Realizándose trabajos en la infraestructura y preparación del terreno respectivamente.
- Durante el último trimestre de 2020 el MOP, a través de la Dirección General de Concesiones ha comenzado los trabajos de tasación de terrenos en aquellos lotes que serán objeto de expropiaciones, por lo que se espera que los primeros lotes sean entregados a la Sociedad Concesionaria durante el primer semestre de 2021.

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 Nº 900 de 1996 (Ley de Concesiones) y sus modificaciones, el Decreto Supremo MOP Nº 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 s 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 S.A. 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 2020 el patrimonio de la sociedad ascendía a M$ 30.100.000.
- El capital de la Sociedad está dividido en 30.100 acciones ordinarias, las que se encuentran suscritas y pagadas su totalidad.
- 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%**

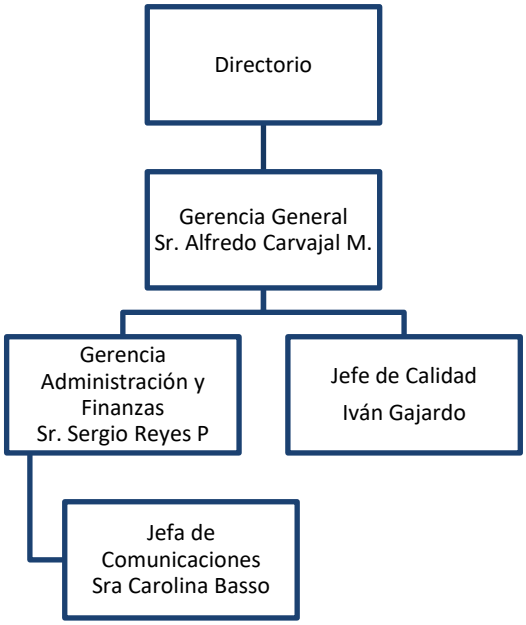
- En la constitución de la Sociedad se acordó, por unanimidad, que hasta la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de los sectores según se indica en el numeral 1.9.2.7 de las BALI, la Sociedad no distribuirá dividendos. Las Partes se comprometen a acordar por unanimidad no distribuir 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

Arturo Arrigorriaga Gonzalez
Director
Ingeniero Comercial
RUT 12.263.378-0

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 2020 la Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. contaba con tres 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 el año 2020, se presentan los siguientes hechos relevantes o hechos esenciales que comunicar:

a) Nombramiento de Directores de Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A.:

Con fecha 27 de abril de 2020, los señores accionistas procedieron a elegir los miembros del Directorio de la Sociedad, los cuales durarán en sus funciones por un año, pudiendo ser reelegidos indefinidamente.

En la Junta resultaron electos las siguientes personas:

Nombre	Cargo	RUT
ANDRÉS ELGUETA GÁLMEZ	Presidente	6.089.304-7
ENRIQUE ELGUETA GÁLMEZ	Director	4.553.840-0
FERNANDO ELGUETA GÁLMEZ	Director	6.089.305-5
RAÚL BEZANILLA SAAVEDRA	Director	6.972.176-1
PAULO FELIPE BEZANILLA SAAVEDRA	Director	7.060.451-5
JORGE ARTURO ARRIGORRIAGA GONZALEZ	Director	12.263.378-0

b) Autorización para celebración de Contrato de Financiamiento:

Por acuerdo de la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad, en sesión celebrada el día 21 de septiembre de 2020, se acordó autorizar la suscripción por parte de la Sociedad de un contrato de financiamiento a largo plazo de la concesión de la cual la Sociedad es titular, así como otros contratos asociados con el Banco de Crédito e Inversiones, Banco del estado de Chile, Compañía de Seguros Confuturo S.A. y Principal Compañía de Seguros de Vida Chile S.A., según se detalla a continuación:

1) La suscripción de un contrato de financiamiento, destinado al financiamiento de la ejecución, conservación y explotación de la concesión de la obra pública fiscal denominada “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta”, así como la suscripción de los pagarés en los cuales se documenten los préstamos otorgados bajo el contrato de financiamiento.

2) La suscripción de diversos contratos de garantía comunes a este tipo de operaciones, incluido, y sin que implique limitación, la suscripción de un contrato de prenda sobre la concesión de la cual la Sociedad es titular para desarrollar el proyecto.

3) La adopción de todos los acuerdos necesarios, conducentes y/o convenientes para el perfeccionamiento y materialización de las decisiones que adopte la Junta, incluyendo facultar al Directorio de la Sociedad para realizar todas las actuaciones que sean necesarias con motivo del financiamiento.

c) Entero del capital suscrito:

Con fecha 18 de mayo de 2020 se informa que los Accionistas de la Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. han enterado a la Sociedad la totalidad del capital suscrito que alcanza a la suma de $30.100.000.000.-

d) Suscripción de contrato de financiamiento:

Con fecha 2 de octubre de 2020, se comunicó la suscripción de un contrato de financiamiento para la construcción y equipamiento, el financiamiento del impuesto al valor agregado originado en la construcción de obras civiles y equipamiento y una apertura de financiamiento para el otorgamiento de boletas de garantía, por un monto total de hasta el equivalente a UF 7.879.714 (siete millones ochocientas setenta y nueve mil setecientas catorce unidades de fomento), asociado a la concesión de obra pública fiscal denominada “Mejoramiento Ruta Nahuelbuta”, de la cual la Sociedad es titular.

Dicho contrato de financiamiento fue suscrito entre la Sociedad, como deudora y, como acreedores, Banco de Crédito e Inversiones, Banco del Estado de Chile, Compañía de Seguros Confuturo S.A. y Principal Compañía de Seguros de Vida Chile S.A.

El financiamiento, en la parte destinada a construcción y equipamiento, tiene una duración de 24 años, y está caucionado con garantías habituales para este tipo de operaciones, incluyendo, entre otras, prenda especial sin desplazamiento sobre concesión de pública, prenda de las acci0ones de la Sociedad, prendas sobre contratos relevantes suscritos por la Sociedad y mandatos de cobro, y cuenta con soporte limitado de los patrocinadores del proyecto.

VIII. RESPONSABILIDAD SOCIAL Y DESARROLLO SUSTENTABLE

Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. actualmente desarrolla y ejecuta el proyecto según las obligaciones contenidas en la Bases de Licitación. Estas obligaciones, entre otras cosas implican la ejecución y cumplimiento de:

- Estudio de Impacto Ambiental referencial;
- Ejecución de Protocolos de Acuerdo Indígena, según Consulta indígena realizada por el MOP previa adjudicación del contrato de concesión.
- Cumplimiento del Plan de Información al Usuario.

Por otro lado, la Sociedad Concesionara presenta las siguientes estadísticas respecto a la composición de su directorio y empleados.

Número de Personas por genero			
Cargo	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Directores	6	0	6
Gerentes	1	0	1
Trabajadores	1	1	2

Número de Personas por nacionalidad			
Cargo	**Chilenos**	**Extranjeros**	**Total**
Directores	6	0	6
Gerentes	1	0	1
Trabajadores	2	0	2

Número de Personas por rango de edad							
Cargo	**Menos de 30 años**	**Entre 30 y 40**	**Entre 41 y 50**	**Entre 51 y 60**	**Entre 61 y 70**	**Más de 70**	**Total**
Directores	0	0	0	3	2	1	6
Gerentes	0	1	0	0	0	0	1
Trabajadores	0	1	1	0	0	0	2

Número de Personas por antigüedad						
Cargo	**Menos de 3 años**	**Entre 3 y 6**	**Entre 7 y 9**	**Entre 10 y 12**	**Más de 13**	**Total**
Directores	6	0	0	0	0	6
Gerentes	1	0	0	0	0	1
Trabajadores	2	0	0	0	0	1

Brecha Salarial por Género	
Cargo	**Proporción Ejecutivas/Trabajadoras respecto Ejecutivos/Trabajadores**
administración	75%

IX. ESTADOS FINANCIEROS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020

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

X. ANÁLISIS RAZONADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020

El presente informe ha sido preparado para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2020:

10.1 Índices Financieros:

Estado de Situación Financiera	M$ 31-dic-20	M$ 31-dic-19	Variación M$	Variación %
Activos Corrientes	8.488.483	1.630.792	-714.026	420,51%
Activos No Corrientes	46.392.571	29.635.890	4.527.376	56,54%
TOTAL ACTIVOS	**54.881.054**	**31.266.682**	**3.813.350**	
Pasivos Corrientes	7.279.565	23.005.718	13.376.880	-68,36%
Pasivos No Corrientes	17.355.622	2.060.964	-9.563.530	742,11%
TOTAL PASIVOS	**24.635.187**	**25.066.682**	**3.813.350**	

El cambio en el saldo del activo corriente se explica principalmente por movimientos en la caja del proyecto (4.039 millones) y en la cuenta de activos por impuestos corrientes (4.254. millones). El aumento en la caja disponible se debe a que según el Contrato de Crédito suscrito por la Sociedad y sus Acreedores existen desembolsos por montos fijos y que deben realizarse en fecha establecidas. Es por esto que al 31 de diciembre de 2020 se contaba con el desembolso de deuda que cubriría el Estado de Pago N°25 del Contrato de Construcción y el pago de la 4ta cuota de Administración y Control al MOP , según BALI. Por el lado de los impuestos corrientes, el aumento se explica por aún encontrarse pendiente la facturación que debe hacer la Sociedad Concesionaria al MOP por el concepto de construcción de la Obra. Dicha facturación es afecta, y el método de pago según BALI consiste en que el monto neto de la factura es pagado con el derecho de concesión o con los ingresos por la explotación de la concesión (se registrara como una cuenta por cobrar) y el IVA de la factura es pagado a la Sociedad Cocesionaria por lo que el movimiento en balance será una disminución del Impuesto Corriente y un aumento en la Caja del proyecto.

Respecto del Activo No Corriente se debe mencionar que el aumento se debe principalmente por el inicio de la construcción de la obra y por el pago del anticipo establecido en el Contrato de Construcción (7% del monto del Contrato). Dicho anticipo es descontado proporcionalmente según se emitan los estados de pago durante la construcción de las Obras. Debido a la aplicación de la norma IFRIC 12 el valor de la inversión en la obra es

considerado como un activo contractual, registrando variaciones exclusivamente por inversión en obra y desarrollo de la ingeniería. Adicionalmente se registra un ingreso financiero según el saldo del activo contractual y la tasa de mercado aplicada por el proyecto.

El pasivo corriente tuvo tres variaciones relevantes durante el pasado ejercicio. El primero fue la capitalización de la deuda que la Sociedad tenía con los accionistas al 31 de diciembre de 2019 (13.119 millones). Esta junto a los siguientes aportes de 2020 fueron capitalizados para pagar las acciones que estaban suscritas y no pagadas. Dicho movimiento se realizó en mayo de 2020 cumpliendo así con el capital mínimo establecido en numeral 1.7.3 de las BALI. La segunda variación relevante, fue el pago de la segunda y última cuota de *expropiaciones* al MOP, por un total de 321.500 UF en mayo según el numeral 1.8.9 de la BALI. El tercer movimiento relevante fue el reconocimiento de la deuda a corto plazo por motivo de disposiciones de fondos sobre el tramo Dos (financiamiento de IVA) del contrato de Deuda.

El pasivo no corriente ha aumentado únicamente por las disposiciones de deuda realizadas en noviembre y diciembre. Es preciso recordar que según la normativa contable el saldo de deuda se presenta descontado el pago de comisiones. A la fecha no se registran deudas al MOP por concepto de cuotas de administración y control pendientes de pago.

Índices Financieros	**M$ 31-dic-20**	**M$ 31-dic-19**
Liquidez corriente	1,17	0,07
Razón de endeudamiento	2,23	1,25
Proporción de la deuda		
Corto plazo	29,55%	91,78%
Largo plazo	70,45%	8,22%

El bajo ratio de liquidez se explica en mayor medida por movimientos en el activo circulante, donde los desembolsos fijos de deuda retenido en la caja y el IVA por recuperar son mayores al aumento en el pasivo circulante, producto del crédito que financia el IVA de la construcción. Adicionalmente el préstamo a los accionistas, que financió la construcción y gastos previo a los desembolsos de deuda a largo plazo, fue considerado como pago de las acciones que estaban suscritas y no pagadas. Como se pude ver en el cuadro de “Estado de situación Financiera” el valor del pasivo circulante disminuyó considerablemente.

El resultado operacional generado por la Sociedad durante el año 2020 es el siguiente:

Estado de resultados	31/12/2020 M$
Ingresos	2.782.263
Costo	-2.782.263
Ganancia bruta	-
Ingresos financieros	399.548
Costos financieros	-101.983
Resultado por unidades de reajuste	-97.747
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	199.818
Gasto por impuestos a las ganancias	-53.951
Ganancia (pérdida)	145.867

El Estado de Resultados presentado por la Sociedad es producto de la aplicación de la norma IFRIC 12. Al respecto se menciona que el directorio ha acordado que el margen a aplicar a los ingresos corresponde a un 0%. Considerando que la utilidad del proyecto será generada una vez comience la explotación de la concesión. Por otro lado, los ingresos financieros están determinados por la aplicación de la tasa de mercado sobre el activo contractual, así como el costo de deuda se estima en función de una tasa efectiva.

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

Los saldos de las cuentas de balance que presentan diferencia respecto de sus valores económicos o de mercado son el activo contractual y el saldo de deuda no corriente:

El activo contractual presenta una diferencia ya que registra en su movimiento el mayor valor generado por el ingreso financiero del periodo.

El valor del pasivo no corriente presenta una diferencia ya que en el balance se presenta descontando el pago de las comisiones.

Por otro lado, la sociedad no presenta otras diferencias ya que no tiene activos ni obligaciones en monedas extranjeras, ni instrumentos de cobertura.

10.3 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 2020 y el 31 de diciembre de 2020, 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	381.726	909.445
De la operación	(12.277.437)	313.109
De la inversión	(17.582.363)	(13.950.828)
De financiamiento	33.517.956	13.110.000
Flujo neto del período	**4.039.882**	**381.726**

La variación se descompone en los siguientes elementos:

a) Se registra un efectivo y equivalente al inicio del periodo de M$ 381.726

b) Se registran flujos de actividades de “Operación” al 31 de diciembre de 2020 por (M$ 12.277.437) que corresponde principalmente al pago del anticipo a las empresas constructora según el Contrato de Construcción.

c) Un flujo de actividades de Inversión por (M$ 17.582.363), originado principalmente por el efecto neto del pago a proveedores, MOP, sueldo y leyes sociales y contrato de construcción.

d) Se registran flujos de actividades de financiamiento al 31 de diciembre de 2020 por M$ 33.517.956. Este valor considera la capitalización de la deuda con relacionadas, los aportes realizados por los socios para cubrir necesidades de caja previo el desembolso de deuda con instituciones financieras y los desembolsos de deuda según el contrato de crédito.

10.4 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 s 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.

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 es que se ha optado por una estructura de deuda que considera tasas fijas y tasas variables. Las obligaciones con los acreedores son en UF.

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.

XI. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Conforme lo establece la Norma de Carácter General Nº 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 Gálmez
Presidente
Ingeniero Civil
RUT 6.089.304-7

Arturo Arrigorriaga González
Director
Ingeniero Comercial
RUT 12.263.378-0

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

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

Anexo 1:
ESTADOS FINANCIEROS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTA NAHUELBUTA S.A.