



Memoria Anual
2023





Memoria Anual Aeropuerto El Loa

2023

Índice

01 >

Mensaje Del Gerente General	5
-----------------------------	---

Antecedentes Generales 7

1.1 Identificación de la Sociedad	8
1.2 Decreto Supremo de Adjudicación	8
1.3 Tipo de Sociedad	8
1.4 Dirección	8
1.5 Propiedad de la Entidad	8
1.6 Controlador	9
1.7 Directorio	9
1.8 Administración	10
1.9 Personal	10
1.10 Responsabilidad Social y Desarrollo Sostenible	11
1.11 Remuneración al directorio	12

02 >

Actividades y Negocio de la Sociedad 13

2.1 Descripción del Sector donde Opera la Sociedad	14
2.2 Características Del Contrato De Concesión	15
2.3 Descripción De Las Actividades	20
2.4 Contrato De Construcción	20
2.5 Contrato De Servicios De Asistencia Técnica	20
2.6 Contrato De Financiamiento	20
2.7 Política De Inversiones	21

03 >

Estados Financieros 22

3.1 Principales Estados Financieros	23
3.2 Informe de los Auditores Independientes	28
3.3 Estados Financieros	31
3.4 Notas a los Estados de Situación Financiera	37
3.5 Declaración de Responsabilidad	

Mensaje del Presidente

En mi calidad de presidente del Directorio de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., y de cada uno de sus integrantes, presento a ustedes, y especialmente a nuestros accionistas y usuarios, la Memoria Anual y los Estados Financieros de la Sociedad correspondientes al ejercicio 2023.

Desde el 1 de octubre de 2023 iniciamos el desafío de tomar la operación, ampliación, mejoramiento y mantenimiento de las dependencias del Aeropuerto El Loa de Calama, con el objetivo de atender la creciente demanda de esta terminal e impulsar una movilidad aérea eficiente y segura en el norte de Chile.

El año 2023 el aeropuerto transportó más de dos millones de personas, y uno de los principales objetivos de nuestra gestión es potenciarlo como un referente de las conexiones en el norte del país.

Uno de los focos que mandata nuestra gestión es trabajar por la seguridad y el bienestar de nuestros pasajeros y trabajadores. En esta línea quiero aprovechar esta instancia para agradecer al equipo interno que ha asumido este desafío con dedicación y disposición, como también a las autoridades, entidades reguladoras, aerolíneas y socios comerciales.

Este documento recoge los principales hitos operacionales y de gestión institucional desde que asumimos la labor de estar a cargo de este importante aeropuerto. Este espacio es un punto clave para conectar la región de Antofagasta con el resto del país, y con ello, mover la fuerza de trabajo propia de la actividad minera, característica de esta zona.

Continuamos enfrentando nuevos retos y priorizando el trabajo en conjunto, siempre, con el objetivo de consolidar nuestra posición en el norte de Chile.



Fernando Ruiz de la Torre Esporrín

Presidente del Directorio
Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A.



El año 2023 el aeropuerto transportó más de dos millones de personas, y uno de los principales objetivos de nuestra gestión es potenciarlo como un referente de las conexiones en el norte del país ”.



01

Antecedentes Generales



1.1 Identificación de la Sociedad

Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., rol único tributario 76.703.718-K, se constituyó como sociedad anónima cerrada por escritura pública otorgada con fecha 28 de septiembre de 2023 ante el Notario Público doña Antonieta Mendoza Escalas. Un extracto de la escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, con fecha 29 de septiembre de 2023, a fojas 83986 número 36275 del Registro de Comercio de Santiago correspondiente al año 2023.

1.2 Decreto Supremo de Adjudicación

Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. es titular del contrato de concesión adjudicado mediante Decreto Supremo N°151 del Ministerio de Obras Públicas de fecha 1 de agosto de 2023, por medio del cual se adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada “Aeropuerto El Loa de Calama” por el sistema establecido en el artículo 87° del DFL MOP N°850 de 1997, en adelante “la Concesión” o “el Contrato de Concesión”. Este Decreto de Adjudicación fue publicado en el Diario Oficial el día 28 de septiembre de 2023.

1.3 Tipo de sociedad

Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., es una sociedad anónima cerrada, sujeta a las normas que rigen a las sociedades anónimas abiertas, inscrita en el Registro Especial de Entidades Informantes bajo el número 667, de fecha 13 de diciembre de 2023 y, en consecuencia, se encuentra sujeta a la fiscalización de la Comisión para el Mercado Financiero.

1.4 Dirección

La Sociedad Concesionaria tiene su domicilio en Santiago, calle Av. Isidora Goyenechea 2800, oficina 2401, Las Condes, Santiago de Chile.

Número telefónico : (56-2) – 2355 6834

1.5 Propiedad de la Entidad

Al 31 de diciembre de 2023 el capital de la Sociedad, que está representado por 1.000 acciones sin valor nominal y de serie única, se distribuye según el siguiente detalle de accionistas:

Accionistas al 31.12.2023	Serie	Acciones Suscritas	Acciones Pagadas	Acciones con Derecho a Voto	Participación %
Sacyr Concesiones Chile SpA	Única	790	395	790	79
Agencias Universales S.A.	Única	200	100	200	20
Sacyr Chile S.A	Única	10	5	10	1
Total		1.000	500	1.000	100

1.6 Controlador

La entidad controladora directa es Sacyr Concesiones Chile S.p.A., que a su vez es controlada por Sacyr Concesiones S.L., entidad con base en España.

La propiedad del accionista mayoritario de la Sociedad (Sacyr Concesiones Chile S.p.A.) está representada en su totalidad por Sacyr Concesiones SL, único accionista controlador.

Se hace presente que la Sociedad española Sacyr Concesiones S.L, pertenece en un 100% a la Sociedad española Sacyr S.A. que cotiza en el mercado interno español, por lo que resulta complejo determinar las personas naturales que ejercen el control de la Sociedad.

1.7 Directorio

El directorio al 31 de diciembre de 2023 está conformado de la siguiente forma:



Fernando Ruiz de la Torre Esporrín

Director Titular
Ingeniero de Caminos
14.761.723-2



Bárbara Andrea Riffo Adriasola

Director Titular
Ingeniero Comercial
14.183.970-5



Javier Villanueva Gredilla

Director Titular
Ingeniero Civil
9.296.644-5



José Fernando Rodríguez Pinochet

Director Titular
Ingeniero Comercial
10.215.441-K



Oriol Negrell Vila

Director Titular
Ingeniero de Caminos
Extranjero



Cristián Gallardo Carmona

Director Suplente
Ingeniero Civil
8.334.289-7



René David Castro Escobar

Director Suplente
Ingeniero Comercial
9.229.738-1



Lorena de Lourdes Donoso Vargas

Director Suplente
Licenciada en Ciencias de la Ingeniería
mención Civil
11.943.930-2



Fernando Carrandi Díaz

Director Suplente
Ingeniero Comercial
10.886.793-0



Alberto Madrona Laguardia

Director Suplente
Licenciatura en administración y dirección
de empresas
23.938.762-4

1.8 Administración



Fernando Ruiz de la Torre Esporrín

Presidente Directorio
Ingeniero de Caminos
14.761.723-2



Felipe Francisco Kral Bravo

Gerente General
Ingeniero Civil Industrial
15.096.049-5

1.9 Personal

La distribución del personal contratado por la Sociedad al 31 de diciembre de 2023 es la siguiente:

	2023
Administrativos y Mantenión	34
Profesionales Técnicos	8
Profesionales Superiores	8
TOTAL	50



1.10 Responsabilidad Social y desarrollo sostenible

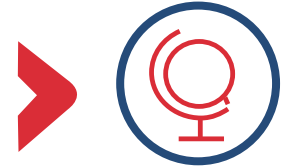
a) Diversidad en el Directorio, gerencia general y en la organización:

Género



	Mujeres	Hombres
Directorio	2	8
Gerencia	0	2
Organización	31	19

Nacionalidad



	Chilenos	Extranjeros
Directorio	7	3
Gerencia	2	0
Organización	32	18

Edad (Años)



	< 30	31-40	41-50	51-60	61-70
Directorio	0	0	4	5	1
Gerencia	0	1	1	0	0
Organización	10	20	13	6	1

Antigüedad (Años)



	< 3	3 y 6	> 9
Directorio	10	0	0
Gerencia	2	0	0
Organización	50	0	0

b) Brecha Salarial por Género

No existe brecha salarial.

1.11 Remuneración al Directorio

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023, los miembros del Directorio no devengaron ni percibieron remuneraciones por el ejercicio de sus cargos.

Personal clave se define como aquellas personas que tienen autoridad y responsabilidad para

planificar, dirigir y controlar las actividades de la Entidad, ya sea directa o indirectamente. La Sociedad ha pagado la suma de M\$100.426 por el período comprendido entre el 28 de septiembre y el 31 de diciembre de 2023.



02

Actividades y Negocios de la Sociedad



2.1 Descripción del Sector donde Opera la Sociedad



Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., es una Sociedad dedicada a la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada “Aeropuerto El Loa de Calama”, mediante el sistema de concesiones, así como la prestación y explotación de los servicios que se convengan en el contrato de concesión, destinados a desarrollar dicha obra y las demás actividades necesarias para la correcta ejecución del proyecto”.



2.2 Características del Contrato de Concesión

El contrato de concesión se encuentra conformado por:

Las Bases de Licitación, sus Circulares Aclaratorias, el Decreto de Adjudicación, y las disposiciones pertinentes de los siguientes cuerpos legales:

El Decreto Supremo MOP N°900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley MOP N°164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.

El Decreto Supremo MOP N°956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.

El Decreto con Fuerza de Ley MOP N°850 de 1997 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del Decreto con Fuerza de Ley N°206 de 1960, Ley de Caminos, y sus modificaciones

La Ley N°16.752, que “Fija Organización y Funciones y Establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil”, y sus modificaciones, así como sus normas complementarias.

La Sociedad Concesionaria se obliga a construir, conservar y explotar las obras descritas en los documentos que forman parte del contrato de concesión, en forma, modo y plazos indicados en dichos documentos.

El proyecto objeto de la concesión, consiste principalmente en la ampliación, reparación, conservación y reposición de la infraestructura, equipamiento e instalaciones existentes del Aeropuerto El Loa de Calama dentro del Área de Concesión, con todas las obras civiles e instalaciones necesarias para dar a las líneas aéreas, pasajeros

y demás usuarios del Aeropuerto, las condiciones de servicio, confort y seguridad, acordes a las de un aeropuerto regional con carácter internacional.

El Aeropuerto El Loa de Calama, cuyo código OACI es SCCF, está ubicado a 6 km al sur de la ciudad de Calama.



La Concesión considera la ejecución de las obras definidas en el artículo 2.5 de las Bases de Licitación e incluye:

- a) El mantenimiento de todas las obras preexistentes y nuevas que debe ejecutar el Concesionario, dentro del Área de Concesión señalada en el artículo 2.4 de las Bases de Licitación, conforme a lo establecido en las Bases y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión; y
- b) La explotación, operación y administración de las obras dentro del Área de Concesión, cumpliendo con los Niveles de Servicio y Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y demás documentos que conforman el Contrato de Concesión; y la prestación y explotación de los servicios obligatorios establecidos en los artículos 1.10.9.1, 1.10.9.2 y 1.10.9.3.1 de las Bases de Licitación.

La DGAC, por su parte, conservará plena competencia sobre los otros servicios e instalaciones aeronáuticas, y funciones propias de la institución, como por ejemplo, prestar los servicios de tránsito aéreo, el servicio de seguridad de la aviación y el servicio de salvamento y de extinción de incendio de aeronaves; operar las instalaciones y obras anexas destinadas a servir de ayuda y protección a la navegación aérea; instalar, mantener y operar los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas, radioayudas y ayudas visuales, como asimismo los servicios meteorológicos para las operaciones aéreas; fiscalizar las actividades de aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo, y dictar instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados.

A efectos de lo previsto en el artículo 25° de la Ley de Concesiones, el inicio del plazo de la concesión será la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación.

La concesión, de acuerdo con lo establecido en el Artículo

1.7.6.2 de las Bases de Licitación, tendrá un plazo máximo de 312 (trescientos doce) meses contados desde el mes de Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes o PSP 1, señalada en el artículo 1.9.7 letra a) de las Bases de Licitación.

Según lo establecido en el Artículo 1.10 de las Bases de Licitación, la Etapa de Explotación comenzará junto con la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes o PSP 1 señalada en el artículo 1.9.7 letra a) de las Bases de Licitación y se extenderá hasta el término de la concesión.

La Etapa de Explotación de la obra, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 1.10 de las Bases de Licitación, comprende lo siguiente:

a) La prestación del Servicio Básico para el que fue construida la obra, dentro del Área de Concesión definida en el artículo 2.4 de las Bases de Licitación. Se entiende por Servicio Básico:

a.1. La prestación y explotación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos de acuerdo a lo señalado en los artículos 1.10.4, 1.10.9.1, 1.10.9.2, 1.10.9.3, 1.10.10 y 1.10.11 de las Bases de Licitación y a lo presentado por el Licitante o Grupo Licitante Adjudicatario en su Oferta.

a.2. La conservación y aseo de la obra, manteniéndola en óptimas condiciones de uso.

Las labores de conservación que son de exclusiva responsabilidad, cargo y costo del Concesionario corresponden a la conservación preventiva y correctiva de la infraestructura, instalaciones y equipamiento, nuevo y preexistente, que se entrega al Concesionario para su operación y explotación. Las labores de aseo se refieren al aseo permanente del Área de Concesión.

Todo lo anterior, según se explicita en las Bases de Licitación y en Área de Concesión definida conforme el artículo 2.4 de las Bases de Licitación.

b) El cobro de tarifas a los usuarios de los Servicios Comerciales, Aeronáuticos y No Aeronáuticos.

c) La ejecución de las obras que deben construirse una vez que la obra haya sido puesta en servicio, si procede.

d) El uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales en los que se desarrolle la obra entregada en concesión, de acuerdo a lo expresado en las letras precedentes de este artículo.

e) El uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a áreas de servicio conforme a lo estipulado en el artículo 32º de la Ley de Concesiones.

f) El cobro de la tarifa por pasajero embarcado, el que se materializará a través de un pago de la DGAC a la Sociedad Concesionaria, conforme a lo establecido en el artículo 1.14.1.1 de las Bases de Licitación.

Según lo establecido en el Artículo 1.9 de las Bases de Licitación, la Etapa de Construcción comenzará en el plazo de 48 meses contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes o PSP 1 y finalizará junto con la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras o PSP 2. Dicha etapa estará regida por lo dispuesto en las Bases y en el Reglamento de la Ley de Concesiones y comprenderá:

a) La elaboración de la totalidad de los estudios y proyectos definitivos que se requieran, según lo establecido en los artículos 1.9.2 y 2.7 de las Bases de Licitación.

b) La construcción de las Obras de la Concesión señaladas en el artículo 2.5, de acuerdo a los Estándares Técnicos y plazos exigidos en las Bases de Licitación.

Se entenderá por Obras de la Concesión la totalidad de la obra gruesa, instalaciones (incluido el suministro del equipamiento) y la totalidad de las terminaciones y obras complementarias objeto de la concesión.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 2.5.1 de las presentes Bases de Licitación, se entiende excluida de la etapa de construcción y de las obligaciones del Concesionario, la ejecución de las obras que se singularizan en dicha disposición.

c) El uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión.

d) El uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a áreas de servicios conforme a lo estipulado en el artículo 32º de la Ley de Concesiones.



El proyecto, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 2.5 de las Bases de Licitación, comprende lo siguiente:

1. Ampliación y Mejoramiento del Edificio Terminal de Pasajeros.
2. Instalaciones Aeronáuticas DGAC correspondientes a:
 - a) Puesto de Inspección de Carga y Control de Acceso DGAC.
 - b) Edificio de Transporte Logístico DGAC.
 - c) Remodelación Edificio Administrativo DGAC.
 - d) Centro de Aproximación DGAC (al interior del Edificio Administrativo DGAC).
 - e) Cuartel AVSEC DGAC (al interior del Edificio Administrativo DGAC).
 - f) Ampliación Edificio SSEI.
3. Central Térmica.
4. Edificio Caniles Servicios Públicos.
5. Ampliación y modificación de la vialidad vehicular y peatonal de circulación interior del Aeropuerto.
6. Ampliación y redistribución del área de estacionamientos vehiculares. Construcción estacionamientos para taxis, buses, minibuses, custodia, rent a car, Servicios Públicos, sociedad concesionaria, carga y DGAC.
7. Construcción obras lado aire:
 - a. Nuevo rodaje y plataforma FACH.
 - b. Instalaciones Combustible FACH.
 - c. Reubicación y ampliación zona de servicios sanitarios: Planta de tratamiento de aguas servidas (PTAS), estanques de agua potable (AP), estanque agua tratada (AT) y estanque de incendio (EI).
 - d. Mejoramiento sistema saneamiento sector FACH.
8. Nuevas instalaciones eléctricas y ayudas visuales, modificaciones y traslados asociados a las nuevas obras.
9. Mejoramiento sistema de saneamiento Lado Tierra.
10. Instalaciones eléctricas tanto en las nuevas edificaciones como en aquellas que sean afectadas, trasladadas o reinstaladas, producto del desarrollo de las obras.
11. Reemplazo total de la señalética preexistente e incorporación de señalética en las nuevas áreas.
12. Distribución de gas en el interior y en el exterior de las edificaciones proyectadas con este servicio.
13. Obras y/o Trabajos Complementarios: Paisajismo, Riego y Cerco de Seguridad del Aeropuerto, entre otras.
14. Desarme y/o demolición, reubicación o reinstalación de obras preexistentes para dar cabida a las nuevas obras del proyecto.
15. Suministro e instalación de sistema fotovoltaico de generación de electricidad.
16. Otras obras, definidas en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP.

El Concesionario deberá contratar el Seguro de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros y el Seguro por Catástrofe, de acuerdo con lo señalado en los artículos 1.8.7 y 1.8.8 de las Bases de Licitación.

El Concesionario deberá constituir las garantías de construcción y de explotación en los plazos y con los requisitos indicados en los Artículos 1.8.3.1 y 1.8.3.2 de las Bases de Licitación, respectivamente. El MOP podrá hacer efectivas, total o parcialmente, dichas garantías en los casos de incumplimiento del contrato y, en particular, en los casos indicados en el Artículo 1.8.3 de las Bases de Licitación. En el caso que el MOP hiciera efectiva la garantía, ésta deberá reconstituirse o completarse, según proceda, en el plazo de 15 días a contar de la fecha en que se hizo efectiva.

De conformidad con lo establecido en las Bases de Licitación, el Concesionario, durante las Etapas de Construcción y Explotación del proyecto, deberá asumir la responsabilidad de protección del medioambiente y el cumplimiento de los aspectos territoriales como una variable más de su gestión, implementando las medidas necesarias que aseguren un exitoso manejo ambiental y territorial del proyecto.

La Sociedad Concesionaria se registrará en sus relaciones con terceros por las normas del derecho privado y, en general, podrá realizar cualquier operación lícita, sin necesidad de la autorización previa del MOP, siempre que se dé cumplimiento a lo establecido en los incisos segundo y siguientes del artículo 21º de la Ley de Concesiones.

De acuerdo a lo señalado en el artículo 1.9.7 letra a) de las Bases de Licitación, la DGAC efectuará un pago mensual a la Sociedad Concesionaria por concepto de Tarifa por Pasajero Embarcado.

Se deberá calcular el monto del pago al Concesionario para el mes vencido. Este monto se obtendrá multiplicando la cantidad de pasajeros embarcados durante dicho mes por la Tarifa por Pasajero Embarcado que sea aplicable en el mes respectivo.

Para estos efectos, el valor de la Tarifa Base por Pasajero Embarcado que la DGAC pagará al Concesionario, expresada en pesos (\$) a diciembre de 2022, será de 1.088 pesos y se reajustará de la manera definida según el artículo 1.14.1.1.1 de las Bases de Licitación.

La DGAC pagará a la Sociedad Concesionaria con el objeto de aportar directamente al financiamiento de

las obras del Aeropuerto, 8 (ocho) cuotas iguales y sucesivas, de UF 17.901.



Cada una de las cuotas será pagada mediante transferencia bancaria a la Sociedad Concesionaria o a quien corresponda legalmente, de la forma que se indica a continuación:

Cuota N°1: A más tardar el último día hábil del mes siguiente a la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras señalada en el artículo 1.9.7 letra b) de las presentes Bases de Licitación.

Cuota N°2: A más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la cuota N°1.

Cuota N°3: A más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la cuota N°2.

Cuota N°4: A más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la cuota N°3.

Cuota N°5: A más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la cuota N°4.

Cuota N°6: A más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la cuota N°5.

Cuota N°7: A más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la cuota N°6.

Cuota N°8: A más tardar el último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la cuota N°7.

Por cada día de atraso en el pago que debe realizar la DGAC al Concesionario, se aplicará el interés establecido en el artículo 1.14.5 de las presentes Bases de Licitación.

La Sociedad Concesionaria deberá realizar pagos anuales al MOP por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión, conforme a lo siguiente:

La Sociedad Concesionaria deberá realizar pagos anuales al MOP por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión, desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes señalada en el artículo 1.9.7 letra a) de las presentes Bases de Licitación hasta la extinción de la concesión, por un monto anual de UF 10.000 (diez mil Unidades de Fomento). El primer pago deberá ser efectuado el último día hábil del mes en que se autorice la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes, mientras que los restantes pagos deberán efectuarse el último día hábil del mes de enero de cada año. La última cuota deberá ser pagada el último día hábil del mes de enero del año en que se produzca la extinción de la concesión, cuyo monto será proporcional a la cantidad de meses que transcurran en dicho año hasta el término del plazo de la concesión y será calculado en razón de UF 834 (ochocientos treinta y cuatro Unidades de Fomento) al mes.

Para efectos de lo dispuesto en el DL N°825 de 1974 y sus modificaciones posteriores, y en especial el artículo 16°, letras c) y h), en el Contrato de Concesión se imputará un 40% (cuarenta por ciento) de los ingresos de explotación para pagar el precio del servicio de

construcción y el 60% (sesenta por ciento) restante de dichos ingresos para pagar el precio del servicio de conservación, reparación y explotación, salvo el período comprendido entre la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes y el inicio de la construcción de las obras, señalados en los artículos 1.9.7 letra a) y 1.9.3, respectivamente, todos de las presentes Bases de Licitación, en donde se imputará el 100% (cien por ciento) de dichos ingresos para pagar el servicio de conservación, reparación y explotación. Como ingresos de explotación, el Concesionario percibirá los pagos de la DGAC por concepto de Tarifa por Pasajero Embarcado y los ingresos por la explotación de los Servicios Comerciales, Aeronáuticos y No Aeronáuticos.

El servicio de construcción deberá ser facturado por la Sociedad Concesionaria al MOP cada 4 (cuatro) meses calendarios, y de acuerdo al avance de obra dentro del período respectivo de 4 (cuatro) meses calendarios informado. Para ello, el Concesionario deberá presentar al Inspector Fiscal una relación escrita y detallada de los documentos que conforman tanto el costo de construcción del período, debidamente correlacionado con el detalle de las partidas de la inversión presentadas al Inspector Fiscal, como también la base imponible del IVA, acompañando fotocopia de los respectivos documentos que acrediten el pago por parte del Concesionario de los bienes y/o derechos que adquiera durante el período informado, junto con los respaldos de toda la información señalada en formato digital a través de medios y software



compatibles con los utilizados por el Inspector Fiscal. Para el primer período informado, se deberá adicionar, si corresponde, la fracción del mes calendario comprendida entre el día de inicio de las obras y el último día de dicho mes calendario. Sólo se considerará como avance de obra lo efectivamente construido o instalado en su lugar definitivo y no serán consideradas las instalaciones provisionales ni estado de pagos a terceros.

Cuando el Fisco tenga que realizar los pagos correspondientes a los servicios antes señalados, no se contemplará reajuste entre la fecha de facturación al Fisco y la fecha de pago de dichas facturas.

En los aspectos relativos a la declaración y pago del Impuesto a la Renta, el Concesionario se deberá regir por lo dispuesto en el DL N°824 de 1974 y sus modificaciones, especialmente por las introducidas por la Ley N°19.460 y las demás normas que correspondan.

2.3 Descripción de las actividades

Las actividades comerciales que desarrolla la Sociedad Concesionaria generan ingresos que provienen de dos fuentes.

1. Ingresos Aeronáuticos.
2. Ingresos no Aeronáuticos.

En cuanto a los primeros, la Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. debe ofrecer Servicios que permitan la operación de las líneas aéreas y a mejorar el bienestar de los pasajeros. Los ingresos aeronáuticos provienen de cobros que se efectúan por conceptos de pasajero embarcado y Servicios en plataforma. Los valores que se cobran por concepto de pasajero embarcado fueron definidos en la oferta económica que permitió adjudicarse la concesión. Los clientes directos de los servicios en plataforma

son las líneas aéreas; y los valores que se les puede cobrar por estos conceptos se encuentran establecidos en las Bases de Licitación.

Las Bases de Licitación de la concesión especifican dos tipos de servicios no aeronáuticos: los obligatorios y los facultativos. Los servicios que se prestan bajo estos conceptos no tienen tarifas reguladas, con la excepción de la gestión del terminal de carga. Las mayores fuentes de ingreso por concepto de servicios no aeronáuticos obligatorios y facultativos son el Rent a Car, estacionamientos y el servicio de alimentación y bebidas.

2.4 Contrato de Servicios de Asistencia Técnica

Como consecuencia de la adjudicación del contrato de concesión, se suscribió un contrato de Servicios de Asistencia Técnica entre Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. y Agencias Universales S.A., donde esta última se obliga a ejecutar todos los servicios referidos en el Anexo 1 del contrato, en conformidad con lo establecido en el contrato de concesión, las Bases de Licitación y la oferta presentada en la licitación, y Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. se obliga a pagar el precio establecido en el contrato.

2.5 Política de Inversiones

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad Concesionaria no mantiene inversiones en otras sociedades.

2.6 Política de Dividendos

Según lo requiere la ley de S.A., a menos que, de otro modo, lo decida un voto unánime de los tenedores de las acciones emitidas y suscritas, una sociedad anónima

abierta debe distribuir mínimo de un 30% de su utilidad neta del ejercicio, excepto en el caso que la sociedad posea pérdidas no absorbidas en años anteriores.

La Sociedad al 31 de diciembre de 2023, no se han pagado dividendos.

2.7 Gestión de Riesgos Financieros

Al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad Concesionaria no mantiene inversiones en otras sociedades.

a) Riesgo de mercado

Se refiere a la posibilidad de que la fluctuación de variables de mercado, principalmente macroeconómicas tales como tasa de interés, tipo de cambio y otros riesgos de precios, produzcan pérdidas económicas, debido a la desvalorización de los flujos o activos o a la valorización de pasivos, que puedan indexarse a dichas variables.

b) Riesgo de tasa de interés

No existen operaciones que pudieran verse afectadas de manera significativa por fluctuaciones en las tasas de interés.

c) Riesgo de tipo de cambio

Los pagos de administración y control MOP en UF establecidos en las Bases de Licitación (artículo 1.14.2.1) son la principal operación que puede verse afectada por la fluctuación del IPC sin embargo el porcentaje de las tarifas que se cobran a la DGAC por pasajero embarcado son reajustadas anualmente por la variación del IPC (artículo 1.14.1.1), y los subsidios establecidos en las Bases de Licitación (artículo 1.14.1.2) son en UF por lo que el efecto de la pérdida producto del reajuste de la deuda por los préstamos se compensa con el beneficio del reajuste de las tarifas y de los subsidios.

d) Riesgo de ingreso

Los ingresos de la concesión corresponden a los pagos de la DGAC de la tarifa por pasajero embarcado, a los ingresos por el subsidio fijo a la construcción que paga el Estado y otros ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. La tarifa por pasajero embarcado está principalmente vinculada al crecimiento de la economía y al precio de la tasa de embarque.

Las estimaciones de crecimiento utilizadas para la determinación de los pasajeros embarcados son conservadoras. Además, no existe competencia relevante que pueda afectar significativamente los flujos del aeropuerto concesionado. También cabe destacar que, de acuerdo con el contrato de concesión, la Sociedad percibirá del Estado un subsidio fijo a la construcción, con el objeto de aportar al financiamiento de las obras de construcción que son necesarias para el mejoramiento y rehabilitación de las Instalaciones Aeronáuticas de la DGAC. Este subsidio fijo a la inversión estará compuesto por 8 cuotas sucesivas de UF 17.901 cada una, cuya fecha de cobro se encuentra restringida al cumplimiento de las condiciones suspensivas establecidas en el Artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación.

El pago de estos subsidios implica para la Sociedad Concesionaria percibir un ingreso que mitiga el riesgo del negocio respecto a recaudar un determinado ingreso por tarifa por pasajero embarcado para cumplir con las expectativas del proyecto.

e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito hace referencia a la incertidumbre financiera, a distintos horizontes de tiempo, relacionada con el cumplimiento de obligaciones suscritas por contrapartes, al momento de ejercer derechos contractuales de cobro por parte de la Sociedad Concesionaria.

Al respecto cabe destacar que Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. cobra principalmente sus ingresos en el momento en que los usuarios utilizan el servicio (embarco), por lo tanto, el riesgo de incobrabilidad de la contraparte está adecuadamente cubierto.

La máxima exposición de la Sociedad al riesgo de crédito corresponde al valor libro de los activos financieros.

f) Riesgo de liquidez

Para cumplir con los requerimientos de corto plazo, esto es el capital de trabajo necesario para su operación y el pago de sus compromisos financieros de corto plazo, la Sociedad mantiene disponibilidades de recursos en instrumentos financieros de rápida liquidación. Además, la Gerencia de Finanzas monitorea permanentemente las proyecciones de Flujos de Caja y de su Plan Económico Financiero elaborado para toda la vida del proyecto. En caso de existir capital de trabajo negativo será monitoreado con los instrumentos necesarios.

03

Estados Financieros



3.1 Análisis Razonado

ESTADOS DE RESULTADOS POR FUNCION	28-sept-23
	31-12-2023
	M\$
Ingresos de actividades ordinarias	6.909.849
Costos de ventas	(6.107.982)
Ganancia Bruta	801.867
Gastos de administración y ventas	(512.744)
Costos financieros	(47.552)
Resultado por unidad de reajuste	(97.791)
Ganancia (Pérdida) Antes de Impuesto	143.780
Ingreso por impuesto a las ganancias	(42.306)
Ganancia (Pérdida) Neta	101.474

La sociedad al 31 de diciembre de 2023 obtuvo una ganancia de M\$ 101.474. Este resultado no es comparable con períodos anteriores debido a que la sociedad inició sus operaciones en septiembre de 2023. Los principales saldos de las cuentas de gastos y beneficios se explican a continuación:

Ingresos por actividades ordinarias está compuesto por los ingresos devengados por los siguientes servicios sub-concesionados:

Servicios aeronáuticos: Sistema de embarque y desembarque, Área de Servicios en plataforma y tarifa por pasajero embarcado.

Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios: Servicio de alimentación y bebida, Áreas y Servicios para compañías aéreas, Estacionamientos públicos para vehículos en general, Servicio de gestión de la infraestructura asociada al transporte de pasajeros y Servicios de gestión de terminales de carga.

Servicios no aeronáuticos comerciales facultativos: Áreas para locales comerciales, Áreas para publicidad

y propaganda, Servicios a pasajeros primera clase y ejecutivos, Estacionamientos para vehículos en arriendo (Rent a car), entre otros.

El costo de venta está conformado por las reparaciones y conservaciones realizadas por empresas del grupo y por terceros; amortización del activo intangible que incluye el reconocimiento de las obligaciones de pago al MOP por la infraestructura preexistente y por la administración y control del contrato de concesión.

Los principales gastos de administración y ventas registrados corresponden a los pagos de pólizas de seguro de explotación; las remuneraciones al personal; y servicios de administración prestados por empresas relacionadas.

Los costos financieros corresponden a los costos por intereses de las obligaciones de pago al MOP.

El resultado por unidad de reajuste corresponde principalmente al reajuste de las obligaciones de pago al MOP.

ESTRUCTURA DE LA SITUACION FINANCIERA

Los principales rubros de Activos y Pasivos por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023 son los siguientes:

	31-12-2023	
	M\$	%
Activos		
Activos corrientes	1.300.405	18,20%
Activos no corrientes	5.843.262	81,80%
Total activos	7.143.667	100,00%
Pasivos		
Pasivos corrientes	1.138.048	15,93%
Pasivos no corrientes	5.404.145	75,65%
Patrimonio	601.474	8,42%
Total pasivos	7.143.667	100,00%

Los principales rubros del Flujo de Efectivo por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023 son los siguientes:

	31-12-2023
	M\$
Flujo de Efectivo Procedente de (utilizados en) Actividades de Operación	(228.414)
Flujo de Efectivo Procedente de (utilizados en) Actividades de Inversión	0
Flujo de Efectivo Procedente de (utilizados en) Actividades de Financiación	500.000
Incremento Neto de Efectivo y Equivalentes al Efectivo	271.586
Efectivo y Equivalentes al Efectivo al inicio del período	0
Efectivo y Equivalentes al Efectivo al Final del Período	271.586

Los principales saldos de Activos, Pasivos y Flujo de Efectivo de la sociedad se explican a continuación:

El principal saldo de los Activos Corrientes corresponde a los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar e incluye la cuenta de Clientes, que contiene el saldo de las empresas que prestan servicios sub-concesionados devengados al 31 de diciembre de 2023 pendientes de cobro.

Los principales saldos del Activos No Corrientes corres-

ponden a los Derechos por cobrar y al Activo Intangible, distinto de la plusvalía cuyo criterio de registro se encuentra revelada en las notas 11 y 12, respectivamente, de los Estados Financieros auditados al 31 de diciembre de 2023.

El principal saldo de los Pasivos Corrientes corresponde a los pagos al MOP por Administración y Control del Contrato de Concesión que se deben pagar en el corto plazo y saldos pendientes de pago con entidades relacionadas.

El principal saldo de los Pasivos No Corrientes corresponde a los pagos al MOP por Administración y Control del Contrato de Concesión que se deben pagar en el largo plazo.

El Flujo de Efectivo Procedente de (utilizados en) Actividades de Operación se compone principalmente de cobros por servicios sub-concesionados, cobros por In-

gresos por pasajeros embarcados y pagos a proveedores por la prestación de servicios asociados a la operación y conservación del aeropuerto.

El Flujo de Efectivo procedentes de (utilizados en) Actividades de Financiación se compone del aporte de capital enterado por los accionistas de la Sociedad Concesionaria.

INDICADORES FINANCIEROS

Los principales Indicadores Financieros para el periodo analizado es el siguiente:

	31-12-2023
Liquidez corriente (veces) a)	1,14
Razón ácida (veces) b)	1,14
Razón de endeudamiento (veces) c)	10,88
Rentabilidad del patrimonio (%) d)	16,87%
Rentabilidad de activos (%) e)	1,42%
Utilidad (pérdida) por acción (\$) f)	101.474
Valor libro de la acción (\$) g)	601.474

(a) Activos corrientes/Pasivos corriente

(b) Activos corrientes - Existencias/Pasivos corrientes

(c) Pasivoscorrientes+Pasivosnocorrientes/Patrimonio

(d) Resultado del período/Patrimonio

(e) Resultado del período/Total Activos

(f) Resultado del período/N° de acciones suscritas y pagadas

(g) Patrimonio/N°deaccionessuscritasy pagadas

ANÁLISIS DE RIESGO

En el curso normal de sus negocios y actividades de financiamiento, la Sociedad está expuesta a diversos riesgos financieros que pueden afectar de manera significativa el valor económico de sus flujos y activos y, como consecuencia, sus resultados.

A continuación, se presenta una definición de los riesgos que enfrenta la Sociedad, así como una descripción de las medidas adoptadas por la Sociedad para su mitigación.

a) Riesgo de mercado

Se refiere a la posibilidad de que la fluctuación de variables de mercado, principalmente macroeconómicas tales como tasa de interés, tipo de cambio y otros riesgos de precios, produzcan pérdidas económicas, debido a la desvalorización de los flujos o activos o a la valorización de pasivos, que puedan indexarse a dichas variables.

b) Riesgo de tasa de interés

No existen operaciones que pudieran verse afectadas de manera significativa por fluctuaciones en las tasas de interés.

c) Riesgo de tipo de cambio

Los pagos de administración y control MOP en UF establecidos en las Bases de Licitación (artículo 1.14.2.1) son la principal operación que puede verse afectada por la fluctuación del IPC sin embargo el porcentaje de las tarifas que se cobran a la DGAC por pasajero embarcado son reajustadas anualmente por la variación del IPC (artículo 1.14.1.1), y los subsidios establecidos en las Bases de Licitación (artículo 1.14.1.2) son en UF por lo que el efecto de la pérdida producto del reajuste de la deuda por los préstamos se compensa con el beneficio del reajuste de las tarifas y de los subsidios.

d) Riesgo de ingreso

Los ingresos de la concesión corresponden a los pagos de la DGAC de la tarifa por pasajero embarcado, a los ingresos por el subsidio fijo a la construcción que paga el Estado y otros ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. La tarifa por pasajero embarcado está principalmente vinculado al crecimiento de la economía y al precio de la tasa de embarque.

Las estimaciones de crecimiento utilizadas para la determinación de los pasajeros embarcados son conservadoras. Además, no existe competencia relevante que pueda afectar significativamente los flujos del aeropuerto concesionado. También cabe destacar que de acuerdo al contrato de concesión, la Sociedad percibirá del Estado un subsidio fijo a la construcción, con el objeto de aportar al financiamiento de las obras de construcción que son necesarias para el mejoramiento y rehabilitación de las instalaciones aeronáuticas de la DGAC. Este subsidio fijo a la inversión estará compuesto por 8 cuotas sucesivas de UF 17.901 cada una, cuya fecha de cobro se encuentra restringida al cumplimiento de las condiciones suspensivas establecidas en el Artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación.

El pago de estos subsidios implica para la Sociedad Concesionaria percibir un ingreso que mitiga el riesgo del negocio respecto a recaudar un determinado ingreso por tarifa por pasajero embarcado para cumplir con las expectativas del proyecto.

e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito hace referencia a la incertidumbre financiera, a distintos horizontes de tiempo, relacionada con el cumplimiento de obligaciones suscritas por contrapartes, al momento de ejercer derechos contractuales de cobro por parte de la Sociedad Concesionaria.

Al respecto cabe destacar que Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. cobrará principalmente sus ingresos en el momento en que los usuarios utilizan el servicio (embarco), por lo tanto, el riesgo de incobrabilidad de la contraparte está adecuadamente cubierto.

La máxima exposición de la Sociedad al riesgo de crédito corresponde al valor libro de los activos financieros.

f) Riesgo de liquidez

Para cumplir con los requerimientos de corto plazo, esto es el capital de trabajo necesario para su operación y el pago de sus compromisos financieros de corto plazo, la Sociedad mantiene disponibilidades de recursos en instrumentos financieros de rápida liquidación. Además, la Gerencia de Finanzas monitorea permanentemente las proyecciones de caja de la Sociedad basándose en las proyecciones de Flujos de Caja y de su Plan Económico Financiero elaborado para toda la vida del proyecto. En caso de existir capital de trabajo negativo será monitoreado con los instrumentos necesarios.

Estados Financieros

SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO EL LOA S.A.

Al 31 de diciembre de 2023

Santiago, Chile.



INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 27 de marzo de 2024

Señores Accionistas y Directores
Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A.

Opinión

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y los correspondientes estados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el período comprendido entre el 28 de septiembre y el 31 de diciembre de 2023 y las correspondientes notas a los estados financieros.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. al 31 de diciembre de 2023, los resultados de sus operaciones y sus flujos de efectivo por el período comprendido entre el 28 de septiembre y el 31 de diciembre de 2023 de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board.

Base para la opinión

Efectuamos nuestra auditoría de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Nuestras responsabilidades de acuerdo a tales normas se describen, posteriormente, en los párrafos bajo la sección “Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros” del presente informe. De acuerdo a los requerimientos éticos pertinentes, para nuestra auditoría de los estados financieros, se nos requiere ser independientes de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. y cumplir con las demás responsabilidades éticas de acuerdo a tales requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

Responsabilidades de la Administración por los estados financieros

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de los estados financieros de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Al preparar y presentar los estados financieros, se requiere que la Administración evalúe si existen hechos o circunstancias que, considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. para continuar como una empresa en marcha en un futuro previsible.



Santiago, 27 de marzo de 2024
 Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A.

2

Responsabilidades del auditor por la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros como un todo, están exentos de representaciones incorrectas significativas debido a fraude o error y emitir un informe del auditor que incluya nuestra opinión. Una seguridad razonable es un alto, pero no absoluto, nivel de seguridad y, por lo tanto, no garantiza que una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile siempre detectará una representación incorrecta significativa cuando exista. El riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a fraude es mayor que el riesgo de no detectar una representación incorrecta significativa debido a un error, ya que el fraude puede involucrar colusión, falsificación, omisiones intencionales, ocultamiento, representaciones inadecuadas o hacer caso omiso de los controles por parte de la Administración. Una representación incorrecta se considera significativa sí, individualmente, o de manera agregada, podría influir el juicio que un usuario razonable realiza en base a estos estados financieros.

Como parte de una auditoría realizada de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile nosotros:

- Ejercemos nuestro juicio profesional y mantenemos nuestro escepticismo profesional durante toda la auditoría.
- Identificamos y evaluamos los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros, ya sea debido a fraude o error, diseñamos y realizamos procedimientos de auditoría en respuesta a tales riesgos. Tales procedimientos incluyen el examen, en base a pruebas, de la evidencia con respecto a los montos y revelaciones en los estados financieros.
- Obtenemos un entendimiento del control interno pertinente para una auditoría con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión.
- Evaluamos lo apropiado que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración y evaluamos lo apropiado de la presentación general de los estados financieros.
- Concluimos si a nuestro juicio existen hechos o circunstancias que, considerados como un todo, originen una duda sustancial acerca de la capacidad de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. para continuar como una empresa en marcha en un período de tiempo razonable.

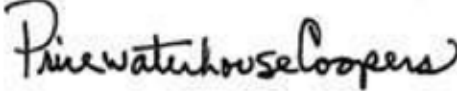


Santiago, 27 de marzo de 2024
Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A.
3

Se nos requiere comunicar a los responsables del Gobierno Corporativo, entre otros asuntos, la oportunidad y el alcance planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa y debilidad importante del control interno que identificamos durante nuestra auditoría.

DocuSigned by:

8BF1269D4E39419...
Álvaro Nieto Tassara
RUT: 10.897.795-7



Índice

Estados Financieros	Página
Estado de Situación Financiera	1
Estado de Resultados Integrales.....	3
Estado de Cambios en el Patrimonio	4
Estado de Flujos de Efectivo	5
Notas a los Estados Financieros	6
Nota 1 - Información general.....	6
Nota 2 – Principales criterios contables aplicados.....	7
a) Período cubierto.....	7
b) Moneda funcional.....	7
c) Bases de conversión.....	7
d) Cuentas por cobrar - Acuerdos de concesión	8
e) Instrumentos financieros	9
f) Impuesto a la renta	11
g) Política de dividendos	12
h) Reconocimiento de ingresos	12
i) Información financiera por segmentos operativos	15
j) Efectivo y efectivo equivalente	15
Nota 3 – Nuevos pronunciamientos contables	15
Nota 4 - Gestión de riesgos financieros.....	17
Nota 5 – Juicios y criterios de la administración	19
Nota 6 - Efectivo y equivalentes al efectivo	20
Nota 7 - Otros activos no financieros	20
Nota 8 – Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	20
Nota 9 – Saldos y transacciones significativas con entidades relacionadas	21
Nota 10 – Activos por impuestos corrientes	23
Nota 11 – Activos contractual en concesión – Derechos por cobrar	24
Nota 12 – Activos intangibles, distintos de la plusvalía.....	25
Nota 13 – Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	26
Nota 14 – Impuesto a la renta e impuestos diferidos	27
Nota 15 – Patrimonio	29
Nota 16 – Ingresos de actividades ordinarias y costo de ventas	30
Nota 17 – Gastos de administración	30
Nota 18 – Costos financieros	31
Nota 19 – Resultados por unidades de reajuste.....	31
Nota 20 – Acuerdo de concesión de servicios.....	32
Nota 21 - Contingencias y restricciones	34
Nota 22 - Sanciones.....	35
Nota 23 - Medioambiente	36
Nota 24 - Hechos posteriores.....	36

ACTIVOS	Nota	31-12-2023 M\$
Activo corriente		
Efectivo y equivalentes al efectivo	(6)	271.586
Otros activos no financieros	(7)	22.227
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	(8)	853.801
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	(9)	132.026
Activos por impuestos corrientes	(10)	20.765
Total activo corriente		<u>1.300.405</u>
Activo no corriente		
Derechos por cobrar	(11)	245.869
Activos intangibles distintos de la plusvalía	(12)	5.520.169
Propiedades, planta y equipos		77.224
Total activo no corriente		<u>5.843.262</u>
Total Activos		<u>7.143.667</u>

Las notas adjuntas números 1 al 24 forman parte integral de estos estados financieros.

PASIVOS Y PATRIMONIO	Nota	31-12-2023 M\$
Pasivos		
Pasivo corriente		
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	(13)	770.993
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	(9)	367.055
Total pasivo corriente		<u>1.138.048</u>
Pasivo no corriente		
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	(13)	5.109.901
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	(9)	251.938
Pasivos por impuestos diferidos	(14)	42.306
Total pasivo no corriente		<u>5.404.145</u>
Patrimonio		
Capital	(15)	500.000
Resultados acumulados		101.474
Total patrimonio		<u>601.474</u>
Total Pasivos y Patrimonio		<u>7.143.667</u>

Las notas adjuntas números 1 al 24 forman parte integral de estos estados financieros.

		28-09-2023
		31-12-2023
	Nota	M\$
Ingresos de actividades ordinarias	(16)	6.909.849
Costos de ventas	(16)	<u>(6.107.982)</u>
Ganancia bruta		801.867
Gastos de administración	(17)	(512.744)
Costos financieros	(18)	(47.552)
Resultados por unidades de reajuste	(19)	<u>(97.791)</u>
Resultado antes de impuesto		143.780
Impuesto a las ganancias	(14)	<u>(42.306)</u>
Ganancia		101.474
Ganancia por acción		
Ganancia por acción básica		101,47
Estados de resultados integrales		
Otros resultados integrales		<u>-</u>
Resultado integral del período		101.474

Las notas adjuntas números 1 al 24 forman parte integral de estos estados financieros.

	Nota	Capital M\$	Resultados Acumulados M\$	Total Patrimonio M\$
Saldo inicial al 28.09.2023		-	-	-
Aporte de capital		500.000	-	500.000
Otro resultado integral		-	101.474	101.474
Total cambios en patrimonio		500.000	101.474	601.474
Saldo final al 31.12.2023	(15)	500.000	101.474	601.474

La información asociada a los saldos presentados en el Estado de Cambios en el Patrimonio se encuentra revelada en la nota N°15.

	28-09-2023
	31-12-2023
	M\$
Nota	
Flujo de Efectivo Procedentes de (Utilizados en) Actividades de Operación	
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	606.959
Pagos a proveedores por suministro de bienes y servicios	(473.962)
Pago de IVA por facturas de proveedores	(17.038)
Pagos a/y por cuenta de los empleadores	(113.360)
Otros impuestos pagados	(231.001)
Otros pagos por actividades de operación	(12)
Flujo de efectivo netos de actividades de operación	<u>(228.414)</u>
Flujo de Efectivo Procedentes de (Utilizados en) Actividades de Inversión	
Flujo de efectivo de actividades de inversión	-
Flujo de efectivo netos de actividades de inversión	<u>-</u>
Flujo de Efectivo procedentes de (utilizados en) Actividades de Financiación	
Importes procedentes de aportes de capital	500.000
Flujo de efectivo netos de actividades de financiación	<u>500.000</u>
Incremento (Disminución) Neto de Efectivo y Equivalentes al Efectivo	271.586
Efectivo y Equivalentes al Efectivo al Principio del Período	-
Efectivo y Equivalentes al Efectivo al Final del Período	(7) <u>271.586</u>

Nota 1 - Información general

Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., en adelante “la Sociedad”, “la Sociedad Concesionaria” o “la Concesionaria”, rol único tributario 76.703.718-K, se constituyó como Sociedad Anónima cerrada por escritura pública otorgada con fecha 28 de septiembre de 2023 ante el Notario Público señora Antonieta Mendoza Escalas. Un extracto de la escritura se inscribió en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, a fojas N°83986, N°36275 correspondiente al año 2023 y se publicó en el Diario Oficial el día 4 de octubre de 2023. Su domicilio legal es Avenida Isidora Goyenechea N° 2800 oficina 2401, Comuna Las Condes, Santiago de Chile.

El objeto social es la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal Aeropuerto El Loa de Calama, obra licitada por el Ministerio de Obras Públicas como parte del Plan de Concesiones de Obras Públicas, cuya adjudicación según Decreto N° 151 de fecha 1 de agosto de 2023, publicado en el Diario Oficial del día 28 de septiembre de 2023. A contar de dicha fecha se autoriza la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos asociados a ella y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión y las áreas de servicios que se convengan.

Al 31 de diciembre de 2023, no se ha dado inicio a las obras descritas en el artículo 2.5 de las Bases de Licitación.

La entidad controladora directa es Sacyr Concesiones Chile SpA. (Sociedad por acciones), que a su vez es controlada por Sacyr Concesiones, S.L., Entidad con base en España.

Al 31 de diciembre de 2023 el capital de la Sociedad, que está representado por 1.000 acciones sin valor nominal, se distribuye según el siguiente detalle de Accionistas:

Accionistas	Serie	Acciones	Acciones	Acciones	Acciones	Participación
		Suscritas	Pagadas	Pendientes pago	Derecho a Voto	
Sacyr Concesiones Chile SpA.	Única	790	395	395	790	79
Agencias Universales S.A.	Única	200	100	100	200	20
Sacyr Chile S.A.	Única	10	5	5	10	1
Total		1.000	500	500	1.000	100

El plazo de la duración de la Sociedad es indefinido y se podrá poner término a la Sociedad una vez transcurridos dos años contados desde la extinción de la concesión, la cual tiene una duración máxima de 26 años, según lo indicado en el artículo 1.7.6.2 de las Bases de Licitación.

Los presentes Estados Financieros fueron aprobados por el Directorio de la Sociedad en Sesión celebrada con fecha 27 de marzo de 2024.

Nota 2 – Principales criterios contables aplicados

Los presentes estados financieros al 31 de diciembre de 2023 de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. han sido preparados de acuerdo a Normas Internacionales de Información Financiera (en adelante “NIIF”) emitidas por el International Accounting Standards Board (IASB).

La información contenida en los presentes estados financieros es responsabilidad de la Administración de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. La preparación de los estados financieros en conformidad con NIIF requiere el uso de estimaciones y supuestos que afectan los montos reportados de activos y pasivos a la fecha de los estados financieros y los montos de ingresos y gastos durante el período reportado. Estas estimaciones están basadas en el mejor saber de la Administración sobre los montos reportados, eventos o acciones.

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros. Estas políticas han sido definidas en función de las NIIF vigentes al 31 de diciembre de 2023.

a) **Período cubierto**

Los presentes estados financieros de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2023, el estado de resultado integrales y los correspondientes estados de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo, por el período comprendido entre el 28 de septiembre y 31 de diciembre de 2023 y sus notas relacionadas.

b) **Moneda funcional**

Los estados financieros son presentados en pesos chilenos que es la moneda funcional del ambiente económico principal en que la Sociedad opera según lo establece la Norma Internacional de Contabilidad 21 (en adelante NIC 21). Todos los valores se presentan en miles de pesos, excepto cuando se indique otra cosa.

c) **Bases de conversión**

Al cierre del período los activos y pasivos en unidades de fomento han sido expresados en moneda corriente, utilizando el valor de \$36.789,36 por 1 UF al 31 de diciembre de 2023.

Nota 2 – Principales criterios contables aplicados (continuación)

d) Cuentas por cobrar - Acuerdos de concesión

La concesión de la Obra se encuentra dentro del alcance de CINIIF 12 “Acuerdos de concesión de servicios”. Esta interpretación requiere que la inversión en infraestructura pública no sea contabilizada como propiedad, planta y equipo del operador, sino como un activo financiero, un intangible o un mix de ambos según corresponda.

En la aplicación de la mencionada interpretación, la Administración ha concluido que, dadas las características del acuerdo de concesión, la Sociedad posee un activo mixto, cuyo fundamento es el siguiente:

i) Activo contractual en concesión - Derecho por cobrar

Según las instrucciones impartidas en la Interpretación de la Norma Internacional de Información Financiera 12 (en adelante “CINIIF”), la Sociedad ha reconocido por la contraprestación de los servicios de construcción un derecho por cobrar, toda vez que la Sociedad tiene un derecho contractual incondicional a recibir del concedente efectivo u otro activo financiero (Subsidios a la construcción), cuyo valor es equivalente a ocho cuotas de UF 17.901 cada una que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) pagará a la Sociedad Concesionaria con el objeto de aportar directamente al financiamiento de las instalaciones aeronáuticas DGAC.

La Sociedad reconocerá como activo todos aquellos desembolsos efectuados por concepto de construcción de la obra asociada a las Instalaciones Aeronáuticas DGAC, y de acuerdo a NIIF 9 reconocerá intereses por la cuenta por cobrar con abono en resultado utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

ii) Activos Intangibles distintos de la plusvalía

La Sociedad registrará sus activos intangibles de acuerdo al modelo del costo según lo definido en NIC 38 reconociendo en dichos activos todos aquellos costos de construcción de la obra distintos a las instalaciones aeronáuticas DGAC, y que corresponde al costo de la obra que no será cubierto por el Activo Financiero (Subsidios a la construcción) determinado según lo indicado en la letra i) anterior, y que se reconoce por el derecho que tiene la Sociedad a cobrar a los usuarios por el uso de la infraestructura. Los activos intangibles se reconocen inicialmente por su costo de adquisición y posteriormente, se valorizan a su costo menos la amortización acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. Para amortizar el activo intangible la Sociedad ha optado por utilizar el método de los ingresos, pues el plazo de la concesión está asociado a un Ingreso Total de la Concesión (ITC) al que el licitante postuló en su oferta económica, el que se ha estimado recaudar en un período inferior al plazo máximo de la concesión establecido en las Bases de Licitación, por lo tanto, dicho ingreso constituye la base para la amortización del activo intangible. Esta metodología se aplica a partir del período en que se inicie la explotación de la autopista.

Nota 2 – Principales criterios contables aplicados (continuación)

e) Instrumentos financieros

i) Activos financieros

Clasificación y medición

La Sociedad mide inicialmente un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero que no se encuentra al valor razonable con cambios en resultados, los costos de transacción.

Los instrumentos financieros de deuda se miden posteriormente al valor razonable con cambios en resultados, el costo amortizado o el valor razonable a través de otro resultado integral. La clasificación se basa en dos criterios: el modelo de negocio de la Sociedad para administrar los activos; y si los flujos de efectivo contractuales de los instrumentos representan únicamente pagos de capital e intereses sobre el monto principal pendiente.

La clasificación y medición de los activos financieros de deuda de la Sociedad son los siguientes:

- Instrumentos de deuda a costo amortizado para activos financieros que se mantienen dentro de un modelo de negocio con el objetivo de mantener los activos financieros a fin de recolectar flujos de efectivo contractuales. Esta categoría incluye las cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar, por los préstamos incluidos en Otros activos financieros y el activo financiero en concesión.
- Instrumentos de deuda en otro resultado integral, con ganancias o pérdidas recicladas a resultados en el momento de su realización. Los activos financieros en esta categoría son los instrumentos de deuda cotizados de la Sociedad que se mantienen dentro de un modelo comercial tanto para cobrar los flujos de efectivo como para vender.

Otros activos financieros se clasifican y, posteriormente, se miden de la siguiente manera:

- Instrumentos de capital en otro resultado integral, sin reciclaje de ganancias o pérdidas a resultados en el momento de su realización. Esta categoría solo incluye los instrumentos de capital, que la Sociedad tiene la intención de mantener en el futuro previsible y que la Sociedad ha elegido irrevocablemente para clasificarlos en el reconocimiento inicial o la transición. La Sociedad clasifica sus instrumentos de patrimonio no cotizados como instrumentos de patrimonio en otro resultado integral.

Nota 2 – Principales criterios contables aplicados (continuación)

e) Instrumentos financieros (continuación)

i) Activos financieros (continuación)

Clasificación y medición (continuación)

- Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados comprenden instrumentos derivados e instrumentos de capital cotizados que la Sociedad no ha elegido irrevocablemente, en el reconocimiento inicial o transición, para clasificar en otros resultados integrales. Esta categoría también incluye instrumentos de deuda cuyas características de flujo de caja que no se encuentren dentro de un modelo de negocios cuyo objetivo sea recolectar flujos de efectivo contractuales o acumular flujos de efectivo contractuales y vender.

La NIIF 9 requiere que los pasivos con contraprestación contingente se traten como instrumentos financieros medidos a valor razonable, con los cambios en el valor razonable reconocidos en el estado de ganancias o pérdidas.

Conforme a la NIIF 9, los derivados implícitos no están separados de un activo financiero principal. En cambio, los activos financieros se clasifican según sus términos contractuales y el modelo de negocio de la Sociedad.

ii) Pasivos financieros

Los pasivos financieros, incluyendo los préstamos obtenidos de instituciones financieras, se valorizan inicialmente a su valor razonable, más o menos los costos de transacción, y posteriormente son valorizados al costo amortizado utilizando el método de la tasa de interés efectiva, reconociendo los gastos por intereses en el resultado de la Sociedad.

iii) Deterioro

La NIIF 9 requiere que la Sociedad registre las pérdidas crediticias esperadas de todos sus títulos de deuda, préstamos y deudores comerciales, ya sea sobre una base de 12 meses o de por vida. La Sociedad aplica el modelo simplificado y registra las pérdidas esperadas en la vida de todos los deudores comerciales.

La Sociedad ha establecido una matriz de provisiones que se basa en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de esta concesión, ajustada por factores prospectivos específicos para los deudores y el entorno económico.

Para otros activos financieros de la deuda, la pérdida esperada se basa en la pérdida esperada de 12 meses. La pérdida crediticia esperada de 12 meses es la porción de pérdida esperada de por vida que resulta de eventos predeterminados en un instrumento financiero que son posibles dentro de los 12 meses posteriores a la fecha de presentación.

Nota 2 – Principales criterios contables aplicados (continuación)**e) Instrumentos financieros (continuación)****iii) Deterioro (continuación)**

Sin embargo, cuando ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito desde el origen, la asignación se basará en la pérdida esperada de por vida.

f) Impuesto a la renta**i) Impuesto a la renta**

Los activos y pasivos tributarios son medidos al monto que se espera recuperar o pagar a las autoridades tributarias para cada ejercicio, y han sido determinados sobre la base de la renta líquida imponible de primera categoría calculada de acuerdo con las normas tributarias vigentes menos los respectivos pagos provisionales enterados a cuenta del impuesto a pagar. Las tasas de impuesto y las leyes tributarias usadas para computar el monto son las promulgadas a la fecha del estado de situación financiera. La tasa vigente para el año 2023 corresponde a un 27%.

ii) Impuestos diferidos

Los activos y pasivos por impuesto diferido son determinados sobre la base de las diferencias temporarias entre sus valores contables y sus valores tributarios, y son medidos a las tasas de impuesto que se espera sean aplicables en el período en el cual el activo es realizado o el pasivo es liquidado, según lo indicado en la NIC 12.

iii) Provisiones

Las provisiones son reconocidas cuando la Sociedad tiene una obligación presente como resultado de un evento pasado y es probable que se requiera una salida de recursos incluyendo beneficios económicos para liquidar la obligación y se pueda hacer una estimación confiable del monto de la obligación.

Cuando la Sociedad tiene alta seguridad que parte o toda la provisión sea reembolsada (por ejemplo, vía un contrato de seguro), el reembolso es reconocido como un activo separado. El gasto relacionado con cualquier provisión es presentado en el estado de resultados neto de cualquier reembolso. Si el efecto del valor en el tiempo del dinero es material, las provisiones son descontadas usando una tasa actual antes de impuesto que refleje los riesgos específicos del pasivo. Cuando se usa una tasa de descuento, el aumento en la provisión debido al paso del tiempo es reconocido como un costo financiero.

Nota 2 – Principales criterios contables aplicados (continuación)

g) Política de dividendos

De acuerdo a lo señalado en los estatutos de la Sociedad Concesionaria, anualmente se debe distribuir dividendos a sus accionistas a prorrata de su participación, por al menos el 30% de su utilidad neta del ejercicio, excepto en el caso que la Sociedad posea pérdidas no absorbidas de años anteriores.

Por tratarse de una sociedad de reciente formación y afecto de cumplir con las obligaciones de pago al Ministerio de Obras Públicas, prevista en las bases de licitación, la Sociedad no registra provisión de dividendos con cargo a las utilidades del periodo 2023.

h) Reconocimiento de ingresos

La Sociedad reconoce los ingresos basado en la prestación de servicios de construcción y operación los cuales se registran en el activo financiero en base a IFRS 9 y activo intangible. La Sociedad analiza y toma en consideración todos los hechos y circunstancias relevantes al aplicar cada paso del modelo establecido por NIIF 15 a los contratos con sus clientes: (i) identificación del contrato, (ii) identificar obligaciones de desempeño, (iii) determinar el precio de la transacción, (iv) asignar el precio, y (v) reconocer el ingreso.

Además, la Sociedad también evalúa la existencia de costos incrementales de la obtención de un contrato y los costos directamente relacionados con el cumplimiento de un contrato.

La Sociedad mide los ingresos de actividades ordinarias del contrato de concesión por el valor razonable de la contraprestación recibida y los costos del contrato deben comprender todos aquellos costos que se relacionen directamente con el contrato específico. Cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado con suficiente fiabilidad, los ingresos de actividades ordinarias y los costos asociados con el mismo deben ser reconocidos en resultados como tales, con referencia al estado de terminación o grado de avance de la actividad producida por el contrato en la fecha de cierre del balance.

En los ingresos de explotación la Sociedad también reconoce los intereses determinados sobre el activo financiero relacionado con el acuerdo de concesión y reconocido de acuerdo con CINIIF 12 y NIIF 15.

i) Ingresos ordinarios

Los ingresos son reconocidos en la medida que es probable que los beneficios económicos fluirán a la Sociedad y que éstos pueden ser confiablemente medidos. Los ingresos son medidos al valor razonable del pago recibido, excluyendo descuentos, rebajas y otros impuestos a la venta o derechos que correspondan. Los siguientes son los criterios para el reconocimiento de ingresos:

- Ingresos operacionales

Dentro de los ingresos operacionales existen las siguientes categorías.

Nota 2 - Criterios contables aplicados (continuación)

h) Reconocimiento de ingresos (continuación)

- **Servicios aeronáuticos:** Aquellos que se relacionan con el servicio de apoyo a las aeronaves durante su escala en el aeropuerto y otros servicios en tierra. La Sociedad presta servicios durante todo el período de explotación de la Concesión, desde la puesta en servicio provisoria de las instalaciones existentes hasta el término de la concesión, en forma obligatoria o facultativa según se establece en cada caso en las bases de licitación, y tendrá derecho a percibir ingresos, mediante el cobro de tarifas a los usuarios ya sea por la prestación directa del servicio o a través de terceros. Los servicios aeronáuticos se clasifican en las siguientes sub-categorías:

Sistema de embarque – Desembarque: La Sociedad provee, mantiene y opera en carácter obligatorio las facilidades para el embarque y desembarque de los pasajeros, a través de la totalidad de los puentes de embarque y desembarque para dar servicio a los vuelos nacionales o internacionales que operen en el aeropuerto.

- **Área de servicio en plataforma:** La Sociedad explota las áreas destinadas para los servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, al equipaje y la carga, que los prestadores de estos servicios realizan en plataforma y los servicios de asistencia a los pasajeros en el edificio terminal.
- **Tarifa por Pasajero Embarcado:** La Sociedad recupera en forma mensual desde la autoridad (Dirección General de Aeronáutica Civil) un monto por concepto de tarifa por cada pasajero embarcado en el aeropuerto. Este cobro se encuentra estipulado en las Bases de Licitación en el artículo 1.14.1.1.
- **Servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios:** La Sociedad deberá prestar estos servicios en forma obligatoria durante todo el período de explotación de acuerdo a las necesidades del aeropuerto. Los servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios se clasifican en las siguientes sub-categorías.
 - **Servicio de alimentación y bebida:** La Sociedad deberá explotar el servicio de alimentación y bebida, habilitando para ello, áreas para restaurante, cafetería, bar y/u otro similar.
 - **Áreas y servicios para compañías Aéreas:** La Sociedad deberá explotar diferentes áreas para que las compañías aéreas puedan atender y realizar el chequeo de pasajeros y equipaje, de acuerdo a las necesidades del aeropuerto. Además, deberá asignar y proporcionar a las líneas aéreas, áreas para oficinas de apoyo a su operación.

Nota 2 - Criterios contables aplicados (continuación)

h) Reconocimiento de ingresos (continuación)

i) Ingresos ordinarios (continuación)

- Estacionamientos públicos para vehículos en general: La Sociedad deberá explotar las áreas de estacionamientos públicos para vehículos en general en cantidad acorde con los volúmenes de tráfico de este y dentro del área de concesión.
- Servicio de gestión de la infraestructura asociada al transporte terrestre de pasajeros: La Sociedad será responsable de la gestión de la infraestructura asociada al transporte terrestre de pasajeros, organizando y coordinando las llegadas y salidas de vehículos de transporte terrestre de pasajeros, público y privado.
- Servicios de gestión de terminales de carga: La Sociedad deberá gestionar y explotar las áreas destinadas a la carga, permitiendo la libre prestación de servicios de operación de carga y servicios comerciales en los terminales de carga.
- **Servicios no aeronáuticos comerciales facultativos:** La Sociedad está autorizada a prestar, sin ser obligatorio, durante el período de explotación los servicios no aeronáuticos comerciales facultativos los cuales se clasifican en las siguientes sub-categorías:
 - Áreas para locales comerciales
 - Áreas para publicidad y propaganda
 - Servicio de custodia, sellado y embalaje de equipaje
 - Servicios a pasajeros primera clase y ejecutivos
 - Estacionamientos para vehículos en arriendo (Rent a car)
 - Oficinas de uso general
 - Área de desarrollo inmobiliario
 - Otros

La etapa de construcción comenzará en el plazo de 48 (cuarenta y ocho) meses contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes, 1 de octubre de 2023, según lo indicado en el artículo 1.9 de las Bases de Licitación. El margen de construcción se reconocerá al inicio de dicha etapa.

- Otros ingresos de operación

Corresponden a intereses percibidos o devengados al cierre de cada período contable, originado por transacciones como activos financieros.

Nota 2 - Criterios contables aplicados (continuación)

i) Información financiera por segmentos operativos

Actualmente la Sociedad tiene un único segmento operativo que es la concesión establecida en las bases de licitación a través del cobro servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, por lo tanto, no se reporta información separada por segmentos operativos.

j) Efectivo y efectivo equivalente

Se incluyen dentro de este rubro el efectivo en caja y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de 90 días o menos y riesgo mínimo de pérdida significativa de valor.

Nota 3 – Nuevos pronunciamientos contables

- a) Normas, interpretaciones y enmiendas obligatorias por primera vez para los ejercicios financieros iniciados el 1 de enero de 2023.

NIIF 17 “Contratos de Seguros”. Publicada en mayo de 2017, reemplaza a la actual NIIF 4. La NIIF 17 cambiará principalmente la contabilidad para todas las entidades que emitan contratos de seguros y contratos de inversión con características de participación discrecional.

Enmiendas a la NIC 1 “Presentación de estados financieros” y NIC 8 “Políticas Contables, Cambios en las Estimaciones Contables y Errores”, publicada en febrero de 2021. Las modificaciones tienen como objetivo mejorar las revelaciones de políticas contables y ayudar a los usuarios de los estados financieros a distinguir entre cambios en las estimaciones contables y cambios en las políticas contables.

Enmienda a la NIC 12 - Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que surgen de una sola transacción. Publicada en mayo de 2021, esta modificación requiere que las empresas reconozcan impuestos diferidos sobre transacciones que, en el reconocimiento inicial, dan lugar a montos iguales de diferencias temporarias imponibles y deducibles.

Enmienda a la NIC 12 “Impuestos a las ganancias” sobre reforma fiscal internacional – reglas del modelo del pilar dos. Publicada en mayo de 2023, esta enmienda brinda a las empresas una exención temporal de la contabilidad de los impuestos diferidos derivados de la reforma fiscal internacional de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Las enmiendas también introducen requisitos de divulgación específicos para las empresas afectadas.

Enmienda a la NIC 1 “Presentación de estados financieros” sobre clasificación de pasivos “. Esta enmienda, aclara que los pasivos se clasifican como corrientes o no corrientes dependiendo de los derechos que existan al cierre del período de reporte. La clasificación no se ve afectada por las expectativas de la entidad o los eventos posteriores a la fecha del informe (por ejemplo, la recepción de una renuncia o un incumplimiento del pacto). La enmienda también aclara lo que significa la NIC 1 cuando se refiere a la “liquidación” de un pasivo. La enmienda deberá aplicarse retrospectivamente de acuerdo con NIC 8.

Nota 3 – Nuevos pronunciamientos contables (continuación)

Enmienda a NIIF 17 - Aplicación inicial de NIIF 17 y NIIF 9 Información comparativa. Esta modificación es una modificación de alcance limitado a los requisitos de transición de la NIIF 17, Contratos de seguro, que proporciona a las aseguradoras una opción destinada a mejorar la utilidad de la información para los inversores sobre la aplicación inicial de la nueva Norma. La modificación se relaciona únicamente con la transición de las aseguradoras a la nueva Norma, no afecta a ningún otro requisito de la NIIF 17.

La adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tienen un impacto significativo en los estados financieros de la Sociedad.

- b) Normas, interpretaciones y enmiendas emitidas, cuya aplicación aún no es obligatoria, para las cuales no se ha efectuado adopción anticipada.

Normas e interpretaciones	Obligatoria para ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a la NIC 1 “Pasivos no corrientes con covenants”. Publicada en enero de 2022, la enmienda tiene como objetivo mejorar la información que una entidad entrega cuando los plazos de pago de sus pasivos pueden ser diferidos dependiendo del cumplimiento de covenants dentro de los doce meses posteriores a la fecha de emisión de los estados financieros.	01/01/2024
Enmienda a la NIIF 16 “Arrendamientos” sobre ventas con arrendamiento posterior. Publicada en septiembre de 2022, esta enmienda explica como una entidad debe reconocer los derechos por uso del activo y como las ganancias o pérdidas producto de la venta y arrendamiento posterior deben ser reconocidas en los estados financieros.	01/01/2024
Enmiendas a la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo” y a la NIIF 7 “Instrumentos Financieros: Información a Revelar” sobre acuerdos de financiamiento de proveedores. Publicada en mayo de 2023, estas enmiendas requieren revelaciones para mejorar la transparencia de los acuerdos financieros de los proveedores y sus efectos sobre los pasivos, los flujos de efectivo y la exposición al riesgo de liquidez de una empresa.	01/01/2024

Nota 3 – Nuevos pronunciamientos contables (continuación)

Normas e interpretaciones

Obligatoria para
ejercicios iniciados a
partir de

Modificaciones a las NIC 21 – Ausencia de convertibilidad. Publicada en agosto de 2023, esta modificación afecta a una entidad que tiene una transacción u operación en una moneda extranjera que no es convertible en otra moneda para un propósito específico a la fecha de medición. Una moneda es convertible en otra cuando existe la posibilidad de obtener la otra moneda (con un retraso administrativo normal), y la transacción se lleva a cabo a través de un mercado o mecanismo de convertibilidad que crea derechos y obligaciones exigibles. La presente modificación establece los lineamientos a seguir, para determinar el tipo de cambio a utilizar en situaciones de ausencia de convertibilidad como la mencionada. Se permite la adopción anticipada.

01/01/2025

La Administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, interpretaciones y enmiendas antes descritas no tendrá un impacto significativo en los estados financieros de la Sociedad en el período de su primera aplicación.

Nota 4 - Gestión de riesgos financieros

En el curso normal de sus negocios y actividades de financiamiento, la Sociedad está expuesta a diversos riesgos financieros que pueden afectar de manera significativa el valor económico de sus flujos y activos y, como consecuencia, sus resultados.

A continuación, se presenta una definición de los riesgos que enfrenta la Sociedad, así como una descripción de las medidas adoptadas por la Sociedad para su mitigación.

a) Riesgo de mercado

Se refiere a la posibilidad de que la fluctuación de variables de mercado, principalmente macroeconómicas tales como tasa de interés, tipo de cambio y otros riesgos de precios, produzcan pérdidas económicas, debido a la desvalorización de los flujos o activos o a la valorización de pasivos, que puedan indexarse a dichas variables.

b) Riesgo de tasa de interés

No existen operaciones que pudieran verse afectadas de manera significativa por fluctuaciones en las tasas de interés.

Nota 4 - Gestión de riesgos financieros (continuación)

c) Riesgo de tipo de cambio

Los pagos de administración y control MOP en UF establecidos en las Bases de Licitación (artículo 1.14.2.1) son la principal operación que puede verse afectada por la fluctuación del IPC sin embargo el porcentaje de las tarifas que se cobran a la DGAC por pasajero embarcado son reajustadas anualmente por la variación del IPC (artículo 1.14.1.1), y los subsidios establecidos en las Bases de Licitación (artículo 1.14.1.2) son en UF por lo que el efecto de la pérdida producto del reajuste de la deuda por los préstamos se compensa con el beneficio del reajuste de las tarifas y de los subsidios.

d) Riesgo de ingreso

Los ingresos de la concesión corresponden a los pagos de la DGAC de la tarifa por pasajero embarcado, a los ingresos por el subsidio fijo a la construcción que paga el Estado y otros ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. La tarifa por pasajero embarcado está principalmente vinculado al crecimiento de la economía y al precio de la tasa de embarque.

Las estimaciones de crecimiento utilizadas para la determinación de los pasajeros embarcados son conservadoras. Además, no existe competencia relevante que pueda afectar significativamente los flujos del aeropuerto concesionado. También cabe destacar que de acuerdo al contrato de concesión, la Sociedad percibirá del Estado un subsidio fijo a la construcción, con el objeto de aportar al financiamiento de las obras de construcción que son necesarias para el mejoramiento y rehabilitación de las instalaciones aeronáuticas de la DGAC. Este subsidio fijo a la inversión estará compuesto por 8 cuotas sucesivas de UF 17.901 cada una, cuya fecha de cobro se encuentra restringida al cumplimiento de las condiciones suspensivas establecidas en el Artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación.

El pago de estos subsidios implica para la Sociedad Concesionaria percibir un ingreso que mitiga el riesgo del negocio respecto a recaudar un determinado ingreso por tarifa por pasajero embarcado para cumplir con las expectativas del proyecto.

e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito hace referencia a la incertidumbre financiera, a distintos horizontes de tiempo, relacionada con el cumplimiento de obligaciones suscritas por contrapartes, al momento de ejercer derechos contractuales de cobro por parte de la Sociedad Concesionaria.

Al respecto cabe destacar que Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A. cobrará principalmente sus ingresos en el momento en que los usuarios utilizan el servicio (embarco), por lo tanto, el riesgo de incobrabilidad de la contraparte está adecuadamente cubierto.

La máxima exposición de la Sociedad al riesgo de crédito corresponde al valor libro de los activos financieros.

Nota 4 - Gestión de riesgos financieros (continuación)**f) Riesgo de liquidez**

Para cumplir con los requerimientos de corto plazo, esto es el capital de trabajo necesario para su operación y el pago de sus compromisos financieros de corto plazo, la Sociedad mantiene disponibilidades de recursos en instrumentos financieros de rápida liquidación. Además, la Gerencia de Finanzas monitorea permanentemente las proyecciones de caja de la Sociedad basándose en las proyecciones de Flujos de Caja y de su Plan Económico Financiero elaborado para toda la vida del proyecto. En caso de existir capital de trabajo negativo será monitoreado con los instrumentos necesarios.

En este contexto, de acuerdo con los actuales compromisos existentes con los acreedores, los requerimientos de caja para cubrir los pasivos financieros clasificados por tiempo de maduración presentes en el estado de situación financiera son los siguientes:

Vencimiento Pasivos Financieros al 31 de diciembre de 2023	Menor a un año M\$	Entre un año y tres años M\$	Más de tres años M\$
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar	770.993	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	367.055	-	-
Total	1.138.048	-	-

Nota 5 – Juicios y criterios de la administración

La aplicación de las NIIF requiere el uso de estimaciones y supuestos que afectarán los montos a reportar de activos y pasivos a la fecha de los estados financieros y los montos de ingresos y gastos durante el período de reporte. La Administración de la Sociedad, necesariamente efectúa juicios y estimaciones que tienen un efecto sobre las cifras presentadas en los estados financieros bajo NIIF. Cambios en estos supuestos o estimaciones podrían tener un impacto en los estados financieros bajo NIIF. Al 31 de diciembre de 2023 existen los siguientes juicios o estimaciones que podrían tener un efectivo significativo sobre las cifras presentadas en los estados financieros:

- a) **Impuestos diferidos:** El reconocimiento de activos por impuestos diferidos ha sido determinado por la Compañía de acuerdo con las provisiones de NIC 12, incluyendo si es necesario, la estimación de las utilidades futuras sujetas a impuestos, y es adecuada para reducir el total del activo por impuestos diferidos a un monto con más probabilidad de ser realizado. Un activo por impuestos diferidos es reconocido en la medida en que sea probable que las ganancias futuras estén disponibles en el momento en que la diferencia temporaria o pérdida tributaria de arrastre pueda ser utilizada.

Nota 6 - Efectivo y equivalentes al efectivo

El detalle de efectivo y equivalentes al efectivo al 31 de diciembre de 2023 corresponde a lo siguiente:

	Moneda	31-12-2023 M\$
Efectivo en caja	CLP	4.000
Saldos en bancos	CLP	<u>267.586</u>
Total		<u>271.586</u>

No existen restricciones sobre los saldos de efectivo y equivalentes al efectivo.

Nota 7 - Otros activos no financieros

El detalle de otros activos no financieros al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	31-12-2023 M\$
Gastos anticipados (1)	<u>22.227</u>
Total	<u>22.227</u>

- (1) El saldo de los gastos pagados por anticipado al 31 de diciembre de 2023 corresponde a los pagos realizados por los seguros de explotación que se reconocen en el resultado en los plazos de cobertura en las respectivas pólizas de seguro.

Nota 8 – Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

El detalle de deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	31-12-2023 M\$
Clientes (1)	830.792
Anticipo a proveedores	19.752
Anticipo de remuneraciones	<u>3.257</u>
Total	<u>853.801</u>

- (1) El saldo de la cuenta clientes al 31 de diciembre de 2023 corresponde a la facturación de los servicios de Subconcesión.

Nota 8 – Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar (continuación)

El saldo de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar de acuerdo con su entidad al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	31.12.2023				
	< a 3 Meses	3 a 6 Meses	6 a 12 Meses	> a 12 Meses	Total
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Clientes	830.792	-	-	-	830.792
Anticipo remuneraciones	3.257	-	-	-	3.257
Anticipo a proveedores	19.752	-	-	-	19.752
Total	853.801	-	-	-	853.801

El criterio general para la determinación de la provisión por deterioro ha sido establecido en el marco de la IFRS 9, la que requiere analizar el comportamiento de la cartera de clientes en el largo plazo para generar un índice de pérdidas crediticias esperadas por tramos en base a la antigüedad de la cartera.

La sociedad no ha constituido provisión de incobrables para deudores, dado que recién ha comenzado su operación a partir del 28 de septiembre de 2023.

Nota 9 – Saldos y transacciones significativas con entidades relacionadas**a) Documentos y cuentas por cobrar, corrientes**

Al 31 de diciembre de 2023, existen los siguientes saldos por cobrar corrientes con empresas relacionadas.

RUT	Entidad	País de Origen	Relación	Tipo de Moneda	31.12.2023 M\$
96.566.940-K	Agencias Universales S.A. (1)	Chile	Accionista	Pesos	132.026
Total					132.026

(1) Corresponde al saldo por cobrar por ingresos de cafetería y estacionamiento.

Nota 9 – Saldos y transacciones significativas con entidades relacionadas (continuación)

b) Documentos y cuentas por pagar, corrientes

Al 31 de diciembre de 2023, existen los siguientes saldos por pagar corrientes con empresas relacionadas.

RUT	Entidad	País de Origen	Relación	Tipo de Moneda	31.12.2023 M\$
96.566.940-K	Agencias Universales (1)	Chile	Accionista	Pesos	367.055
Total					367.055

(1) Corresponde al saldo por pagar por servicios recibidos.

c) Documentos y cuentas por pagar, no corrientes

Al 31 de diciembre de 2023, existen los siguientes saldos por pagar corrientes con empresas relacionadas.

RUT	Entidad	País de Origen	Relación	Tipo de Moneda	31.12.2023 M\$
76.057.576-3	Sacyr Concesiones Chile SpA (1)	Chile	Accionista	Pesos	251.938
Total					251.938

(1) Corresponde al saldo por pagar por servicios recibidos.

d) Saldos y transacciones significativas con entidades relacionadas

RUT	Entidad	Relación	País de Origen	Concepto	Tipo de Moneda origen	31.12.2023 M\$	
						Monto	Efectos en Resultado (Cargo)/Abono
96.566.940-K	Agencias Universales	Accionista	Chile	Servicios recibidos	CLP	218.797	(218.797)
76.057.576-3	Sacyr Concesiones Chile SpA.	Accionista	Chile	Servicios recibidos	CLP	251.938	(251.938)
76.057.576-3	Sacyr Concesiones Chile SpA.	Accionista	Chile	Aporte de capital	CLP	395.000	-
96.566.940-K	Agencias Universales	Accionista	Chile	Aporte de capital	CLP	100.000	-
96.786.880-9	Sacyr Chile S.A.	Accionista	Chile	Aporte de capital	CLP	5.000	-

Nota 9 – Saldos y transacciones significativas con entidades relacionadas (continuación)**e) Administración y Alta Dirección**

Los miembros de la alta Administración y demás personas que asumen la gestión de Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., así como los Accionistas o las personas naturales o jurídicas a las que representan, no han participado al 31 de diciembre de 2023, en transacciones inhabituales y/o relevantes con la Sociedad distintas a las mencionadas en la letra anterior. El número de directores asciende a cinco.

f) Remuneraciones del Directorios y otras prestaciones

Durante el período terminado al 31 de diciembre de 2023, los miembros del Directorio no devengaron ni percibieron remuneraciones por el ejercicio de sus cargos.

g) Garantías constituidas por la Sociedad a favor de los directores

Durante el período terminado al 31 de diciembre de 2023, la Sociedad no ha constituido garantías a favor de los miembros del directorio.

h) Remuneraciones del personal clave de la Gerencia y su retribución

Personal clave se define como aquellas personas que tienen autoridad y responsabilidad para planificar, dirigir y controlar las actividades de la Entidad, ya sea directa o indirectamente. La Sociedad ha pagado la suma de M\$100.426 por el período comprendido entre el 28 de septiembre y 31 de diciembre de 2023.

Descripción	Cantidad 31-12-2023
Profesionales superiores	8
Profesionales técnicos	8
Administración y mantención	34
Total	<u>50</u>

Nota 10 – Activos por impuestos corrientes

El detalle de activos por impuestos corrientes al 31 de diciembre de 2023 corresponde a lo siguiente:

	31-12-2023 M\$
Pago provisional mensual	20.765
Total	<u>20.765</u>

Nota 11 – Activos contractual en concesión – Derechos por cobrar

En este rubro se clasifica la Cuenta por Cobrar al MOP que surge de la aplicación de la CINIIF 12, y que corresponde al derecho contractual incondicional a recibir del Estado efectivo u otro activo financiero por los servicios de construcción, y que el Estado tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, normalmente porque el acuerdo es legalmente exigible.

La Sociedad ha reconocido por la contraprestación de los servicios de construcción un derecho por cobrar, toda vez que la Sociedad, según lo establecido en el Artículo 1.14.1.2 de las bases de licitación, tiene un derecho contractual incondicional a recibir del concedente efectivo u otro activo financiero (Subsidios a la inversión).

La Sociedad de acuerdo con NIIF 9 reconoce intereses por la cuenta por cobrar con abono en resultados utilizando el método de la tasa de interés efectiva. El activo financiero se extinguirá por medio de los pagos garantizados que reciba del MOP, sea directo o de los usuarios.

Activo contractual en concesión no corriente

- a) El detalle de este rubro al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	31-12-2023 M\$
Cuentas por cobrar al MOP (subsidio a la construcción)	245.869
Total	<u>245.869</u>

- b) El detalle de los movimientos de la cuenta al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	31-12-2023 M\$
Saldo inicial	-
Resultado por servicio de construcción (Adm. y control MOP)	244.623
Adición (1)	1.246
Total activo financiero corriente y no corriente	<u>245.869</u>

- (1) Corresponde a la activación de una factura emitida por Sacyr Concesiones Chile SpA. por la compra de carros portaequipaje.

Una descripción del acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y la Sociedad Concesionaria se encuentra expuesta en la nota 20.

Nota 12 – Activos intangibles, distintos de la plusvalía

a) El detalle del activo intangible al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	Saldo bruto	Amortización acumulada	Saldo neto 31-12-2023
	M\$	M\$	M\$
Activo intangible de operación	5.539.282	(19.113)	5.520.169
Total	5.539.282	(19.113)	5.520.169

b) El detalle de los movimientos de la cuenta durante el período comprendido entre 28 de septiembre y el 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	Intangible en operación M\$	Total 31-12-2023 M\$
Saldo inicial	-	-
Resultado por servicio de constr. (Adm. y control MOP)	5.511.215	5.511.215
Adición (1)	28.067	28.067
Amortización	(19.113)	(19.113)
Saldo final	5.520.169	5.520.169

(1) Corresponde a la activación de una factura emitida por Sacyr Concesiones Chile SpA. por la compra de carros portaequipaje.

c) El detalle de la amortización acumulada al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	Amortización acumulada M\$
Saldo inicial	-
Amortización del período	(19.113)
Total	(19.113)

Una descripción del acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y la Sociedad Concesionaria se encuentra expuesta en la nota 20.

Nota 13 – Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

- a) El detalle de cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes al 31 de diciembre de 2023 corresponde a lo siguiente:

	31-12-2023 M\$
Facturas por recibir	4.558
Proveedores	185.988
Acreedores varios	450.430
Impuestos por pagar (Formulario 29)	114.463
Leyes sociales por pagar	15.554
Total	<u><u>770.993</u></u>

Proveedores con pagos al día
(período promedio de pago a 30 días)

Tipo de Proveedor	Montos según plazos de pago						Total M\$ 31.12.23
	hasta 30 días	31 - 60	61 - 90	91 - 120	121 - 365	366 y más	
	31.12.23	31.12.23	31.12.23	31.12.23	31.12.23	31.12.23	
Servicios	770.993	-	-	-	-	-	770.993
Total M\$	770.993	-	-	-	-	-	770.993
	Total M\$						770.993

- b) El detalle de cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, no corrientes al 31 de diciembre de 2023 corresponde a lo siguiente:

	31-12-2023 M\$
Boletas de garantía	21.474
Administración y control por pagos al MOP	5.088.427
Total	<u><u>5.109.901</u></u>

i) El detalle de los movimientos de la cuenta al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	31-12-2023 M\$
Saldo inicial	-
Adiciones administración y control MOP	5.755.838
Adiciones boletas de garantía	21.474
Traspaso a cuentas comerciales y otras cuentas por pagar corrientes	(450.430)
Cuota pagada administración y control MOP	(362.324)
Costo financiero (1) (Nota 18)	47.552
Reajuste UF (1) (Nota 19)	97.791
Total	<u><u>5.109.901</u></u>

(1) Se reconoce un interés financiero de M\$47.552 y un reajuste por UF de M\$97.791 asociado a los pagos por administración y control MOP.

Nota 14 – Impuesto a la renta e impuestos diferidos

La sociedad reconoció al 31 de diciembre de 2023 una pérdida tributaria de M\$7.379.132 razón por la cual no han generado impuesto a la renta.

a) Impuesto a la renta reconocido en el resultado del período

	31-12-2023 M\$
Gastos por Impuestos Diferidos a las Ganancias	
Gasto por impuestos diferidos del activo intangible	(42.306)
Total (gasto) beneficio por impuestos diferidos, neto	<u>(42.306)</u>
Total (gasto) por impuesto a las ganancias	<u>(42.306)</u>

La Administración en concordancia con lo dispuesto en la NIC 12 párrafo 47 procedió con la aplicación de las tasas de impuestos correspondientes a los activos y pasivos por impuestos diferidos de acuerdo con la mejor estimación respecto de la realización de activos y pasivos.

b) Impuestos diferidos

La Administración en concordancia con lo dispuesto en la NIC 12 párrafo 47 procedió con la aplicación de las tasas de impuestos correspondientes a los activos y pasivos por impuestos diferidos de acuerdo con la mejor estimación respecto de la realización de activos y pasivos.

Nota 14 – Impuesto a la renta e impuestos diferidos (continuación)

b) Impuestos diferidos (continuación)

El detalle de los saldos acumulados de activos y pasivos por impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	31-12-2023 M\$
Activos por impuestos diferidos	
Pérdida tributaria	1.980.943
Otras provisiones contables	8.112
Total activos por impuestos diferidos	<u>1.989.055</u>

	31-12-2023 M\$
Pasivos por impuestos diferidos	
Obligaciones deuda MOP	(469.370)
Activo intangible (CINIIF 12)	(1.495.606)
Activo financiero	(66.385)
Total pasivos por impuestos diferidos	<u>(2.031.361)</u>
Total (pasivo) activo neto por impuestos diferidos	<u>(42.306)</u>

c) Movimiento de impuestos diferidos

Los activos (pasivos) de impuestos diferidos se derivan de los siguientes movimientos:

	31-12-2023 M\$
Activo por impuesto diferido, saldo inicial	-
Incremento en activo por impuesto diferido	1.989.055
Saldo final activos por impuestos diferidos	<u>1.989.055</u>

	31-12-2023 M\$
Pasivo por impuesto diferido, saldo inicial	-
Incremento en pasivo por impuesto diferido	(2.031.261)
Saldo final pasivos por impuestos diferidos	<u>(2.031.361)</u>

Nota 14 – Impuesto a la renta e impuestos diferidos (continuación)**d) Conciliación del gasto por impuesto utilizando la tasa legal con el gasto por impuestos**

	31-12-2023 M\$
Resultado por impuestos utilizando tasa legal 27%	(38.820)
Efecto por diferencias permanentes	(3.486)
Gasto por impuesto utilizando la tasa efectiva	<u>(42.306)</u>

La tasa efectiva utilizada correspondiente al gasto por impuesto asciende a (29,42%) para el período comprendido entre el 28 de septiembre y 31 de diciembre de 2023.

Nota 15 – Patrimonio**a) Capital suscrito y pagado y número de acciones**

Al 31 de diciembre de 2023 el capital de la Sociedad, que está representado por 1.000 acciones sin valor nominal y de serie única, se distribuye según el siguiente detalle:

Accionistas	Serie	Acciones	Acciones	Acciones	Acciones	Participación
		Suscritas	Pagadas	Pendientes pago	Derecho a Voto	
Sacyr Concesiones Chile SpA.	Única	790	395	395	790	79
Agencias Universales S.A.	Única	200	100	100	200	20
Sacyr Chile S.A.	Única	10	5	5	10	1
Total		1.000	500	500	1.000	100

Serie	Capital	Capital	Capital no
	Suscrito	pagado	pagado
	31-12-2023	31-12-2023	31-12-2023
	M\$	M\$	M\$
Única	<u>1.000.000</u>	<u>500.000</u>	<u>500.000</u>

El saldo del capital pendiente deberá pagarse en el plazo máximo de doce meses contados desde la fecha de la escritura pública de constitución de la Sociedad 28 de septiembre de 2023.

Nota 15 – Patrimonio (continuación)

b) Resultados acumulados

	31-12-2023
	M\$
Saldo inicial del ejercicio	-
Resultado del ejercicio	101.474
Total	<u>101.474</u>

c) Gestión del capital

El objetivo es mantener una estructura financiera óptima que permita reducir el costo del capital pero que garantice la capacidad de continuar gestionando las operaciones periódicas. No existen covenants relacionados con el capital.

Nota 16 – Ingresos de actividades ordinarias y costo de ventas

a) El resumen de los ingresos de actividades ordinarias por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	28-09-2023
	31-12-2023
	M\$
Ingresos de actividades ordinarias de construcción (1)	5.755.838
Ingresos de actividades ordinarias de operación	1.154.011
Total	<u>6.909.849</u>

(1) La etapa de construcción comenzará en el plazo de 48 meses contados desde la Puesta en Servicio Provisionaria de las Instalaciones Existentes, 01 de octubre de 2023, según el art. 1.9 de las Bases de Licitación.

b) El resumen de los costos de ventas por el período terminado al 31 de diciembre de 2023.

	28-09-2023
	31-12-2023
	M\$
Costo de actividades de construcción (1)	(5.755.838)
Costo de actividades de operación	(114.234)
Costos servicios prestados por Agencias Universales S.A.	(218.797)
Amortización activo intangible acuerdo concesional	(19.113)
Total	<u>(6.107.982)</u>

(1) La etapa de construcción comenzará en el plazo de 48 meses contados desde la Puesta en Servicio Provisionaria de las Instalaciones Existentes, 01 de octubre de 2023, según el art. 1.9 de las Bases de Licitación.

Nota 17 – Gastos de administración

El detalle de los gastos de administración por el período terminado al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	28-09-2023
	31-12-2023
	M\$
Seguro de responsabilidad civil y catástrofe	(7.382)
Remuneraciones del personal	(210.976)
Otros gastos de administración	(291.279)
Gastos de asesorías y auditorías	(3.107)
Total	<u>(512.744)</u>

Nota 18 – Costos financieros

El detalle de los costos financieros por el período terminado al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	28-09-2023
	31-12-2023
	M\$
Costo financiero intereses MOP (Nota 13)	(47.552)
Total	<u>(47.552)</u>

Nota 19 – Resultados por unidades de reajuste

El detalle de los resultados por unidades de reajuste por el período terminado al 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	28-09-2023
	31-12-2023
	M\$
Reajuste deuda Administración y Control MOP (Nota 13)	(97.791)
Total	<u>(97.791)</u>

Nota 20 – Acuerdo de concesión de servicios

El contrato de concesión se encuentra conformado por:

Las bases de Licitación, sus Circulares aclaratorias, el Decreto de adjudicación y las disposiciones pertinentes de los siguientes cuerpos legales:

- Decreto con Fuerza de Ley N°164 de 1991, contenido en el D.S. MOP N°900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Concesiones.
- Decreto Supremo MOP N°956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- Decreto con Fuerza de Ley MOP N°850 de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del D.F.L. N°206, de 1960, Ley de Caminos.

Aeropuerto El Loa de Calama es una obra licitada por el Ministerio de Obras Públicas como parte del Plan de Concesiones de Obras Públicas, cuya adjudicación al Grupo Licitante "Consortio Sacyr - Agunsa", integrado por las empresas Sacyr Concesiones Chile SpA., Agencias Universales S.A. y Sacyr Chile S.A., fue publicada en el Diario Oficial el día 28 de septiembre de 2023.

Para ejecutar las obras y operar la Concesión del Aeropuerto, conforme a lo establecido en las Bases de Licitación, se constituyó una Sociedad de objeto único denominada Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A., la cual efectuará la Administración general de las obras a través de su propia organización, apoyada por empresas consultoras, asesoras y contratistas para complementar las tareas de diseño y ejecución de los trabajos de construcción, mantenimiento y control de las operaciones.

El capital social de la Sociedad no podrá ser inferior a M\$1.000.000, que corresponden aproximadamente al 1% del Presupuesto Oficial Estimado de la Obra establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación. Al constituirse la Sociedad se deberá suscribir íntegramente el capital y pagarse, al menos, la suma de M\$500.000, el saldo del capital deberá pagarse en un plazo de 12 meses contados desde la fecha de la escritura de la constitución. Una vez que el inspector fiscal haya anotado en el Libro de Explotación de la Obra el inicio de la Etapa de Construcción, de acuerdo a lo señalado en el párrafo segundo del artículo 1.9 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá aumentar el capital social en un monto de M\$22.000.000, correspondientes al 24% del

Presupuesto Oficial Estimado de la Obra establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, debiendo pagar la suma de M\$11.000.000 en el plazo de 30 días contados desde la fecha en que se haya consignado el inicio de la Etapa de Construcción y el saldo restante dentro de los 12 meses siguientes a dicho pago.

El inicio del plazo de la concesión se contará a partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial del D.S. de Adjudicación, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 1.9.7 de las Bases de Licitación.

Según lo indicado en el artículo 1.7.6 de las Bases de Licitación, la concesión se extinguirá a los trescientos doce meses contados desde la publicación en el Diario Oficial.

Nota 20 – Acuerdo de concesión de servicios (continuación)

El objeto social es la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal Aeropuerto El Loa de Calama, mediante el Sistema de Concesiones, así como la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos asociados a ella y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión y las áreas de servicios que se convengan.

El Concesionario tiene derecho a explotar la obra por el período de concesión indicado anteriormente, y por consiguiente tiene derecho a cobrar las tarifas por pasajero embarcado, conforme al procedimiento descrito en el artículo 1.14.1.1 de las Bases de Licitación. Según lo establecido en el artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, también tiene derecho a cobrar a la DGAC para el financiamiento de las instalaciones Aeronáuticas ocho cuotas sucesivas cada una por un monto de UF17.901 (diecisiete mil novecientos un Unidades de Fomento), las que serán pagadas en las siguientes fechas:

- A más tardar el último día hábil del mes siguiente a la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras señaladas en el artículo 1.9.7 letra b) de las Bases de Licitación.
- El último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la Cuota N°1.
- El último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la Cuota N°2.
- El último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la Cuota N°3.
- El último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la Cuota N°4.
- El último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la Cuota N°5.
- El último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la Cuota N°6.
- El último día hábil del mes de marzo del año siguiente al pago de la Cuota N°7.

La fórmula de ajuste de la tarifa por pasajero embarcado se encuentra establecida en el artículo 1.14.1.1.1 de las Bases de Licitación.

El Concesionario deberá pagar en el período comprendido entre la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes y hasta la extinción de la Concesión, por concepto de Administración y control del contrato de concesión, la suma de UF10.000 (setenta y cuatro mil Unidades de Fomento) anuales. La primera cuota deberá ser pagada el último día hábil del mes en que se autorice la Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes señalada en el artículo 1.9.7 letra a) de las Bases

de Licitación, mientras que las siguientes cuotas deberán ser pagadas el último día hábil del mes de enero de cada año. La última cuota deberá ser pagada el último día hábil del mes de enero del año en que se produzca la extinción de la concesión, cuyo monto será proporcional a la cantidad de meses que transcurran en dicho año hasta el término del plazo de la concesión y será calculado en razón de UF834 (Ochocientos treinta y cuatro Unidades de Fomento) al mes.

La Sociedad Concesionaria deberá contratar los seguros de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros y por Catástrofe de acuerdo a lo señalado en las Bases de Licitación.

Nota 20 – Acuerdo de concesión de servicios (continuación)

El Concesionario deberá constituir las garantías de construcción y de explotación en los plazos y con los requisitos indicados en los Artículos 1.8.3.1 y 1.8.3.2 de las Bases de Licitación, respectivamente, pudiendo ser tomadores de las garantías el Adjudicatario o la Sociedad Concesionaria, según corresponda.

El MOP podrá hacer efectivas, total o parcialmente, dichas garantías en los casos de incumplimiento del contrato y, en particular, en los casos indicados en el Artículo 1.8.3 de las Bases de Licitación. En el caso que el MOP hiciera efectiva la garantía, ésta deberá reconstituirse o completarse, según proceda, en el plazo de 15 días a contar de la fecha en que se hizo efectiva.

La Concesión se extinguirá al cumplirse el plazo por el que se otorgó el acuerdo; por mutuo acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el Concesionario, o por incumplimiento grave de las obligaciones del Concesionario y las que se estipulen en las Bases de Licitación.

La Dirección General de Obras Públicas será el servicio del Ministerio de Obras Públicas que fiscalizará el Contrato de Concesión en sus diversos aspectos y etapas.

Durante el período la Sociedad Concesionaria no ha efectuado cambios en los contratos con el Ministerio de Obras Públicas.

Nota 21 - Contingencias y restricciones

a) Garantías

Garantías directas

A la fecha de cierre de los presentes estados financieros, la Sociedad Concesionaria no ha constituido garantías directas con terceros.

Garantías indirectas

A la fecha de cierre de los presentes estados financieros, conforme lo dispone el numeral 1.8.3.2 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria ha entregado las siguientes boletas de garantía a favor del Director General de Concesiones de Obras Públicas, las cuales garantizan el cumplimiento de las obligaciones durante la etapa de Explotación de las Instalaciones Existentes de la obra Pública Fiscal denominada “Aeropuerto El Loa de Calama”.

Nota 21 - Contingencias y restricciones (continuación)**a) Garantías (continuación)****Garantías indirectas (continuación)**

Compañía	Concepto	N° Boleta	Vigencia	Monto UF
Banco de Chile	Explotación	505670-3	12.09.2023 - 30.10.2025	2.600
Banco de Chile	Explotación	505670-4	12.09.2023 - 30.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070126	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070133	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070142	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070158	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070092	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070101	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070119	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Banco Consorcio	Explotación	BP-6600070083	11.09.2023 - 31.10.2025	2.600
Total				26.000

A la fecha de cierre de los presentes Estados Financieros, la Sociedad Concesionaria no ha constituido garantías de construcción con terceros.

b) Juicios u otras acciones legales en que se encuentra involucrada la Empresa

Al 31 de diciembre de 2023 no existen en la Sociedad juicios u otras acciones legales.

c) Otras contingencias

No existen en la Sociedad otras contingencias que informar al 31 de diciembre de 2023.

Nota 22 - Sanciones**a) De la Comisión para el Mercado Financiero**

La Sociedad, sus Directores y Administradores, no han sido objeto de sanción alguna durante el período comprendido entre el 28 de septiembre y el 31 de diciembre de 2023.

b) Del Servicio de Impuestos Internos

La Sociedad no ha sido objeto de sanción alguna durante el período comprendido entre el 28 de septiembre y el 31 de diciembre de 2023.

c) De otras entidades administrativas

La Sociedad no ha sido objeto de sanción alguna durante el período comprendido entre el 28 de septiembre y el 31 de diciembre de 2023.

Nota 23 - Medioambiente

A la fecha de cierre de los presentes estados financieros, la Sociedad no ha efectuado desembolsos relacionados con la protección del medioambiente.

Nota 24 - Hechos posteriores

Entre el 31 de diciembre de 2023 y la fecha de emisión de los presentes estados financieros no han ocurrido hechos de carácter financiero o de otra índole que pudiesen afectar significativamente los saldos o interpretación de los mismos.



