ANALISIS RAZONADO – MARZO 2012

SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA INTERPORTUARIA S.A.

El presente informe ha sido preparado para los periodos terminados al 31 de marzo de 2012 y 2011.

1. SINOPSIS DEL PERÍODO

Durante el ejercicio terminado el 31 de marzo de 2012 y 2011 la Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A. operó con normalidad. Evidenció una sostenida recuperación en los niveles de tráfico y recaudación de ingresos luego del terremoto ocurrido en febrero de 2010.

La recaudación por peaje del primer trimestre de 2012 fue 15,1% superior a la de igual período de 2011.

2. ÍNDICES FINANCIEROS

		31-03-12	31-03-11
Liquidez Corriente		10,52	2,40
Razón Acida		9,90	2,13
Razón de Endeudamiento		3,06	3,22
Proporción de la Deuda			
Corto Plazo		2%	12%
Largo Plazo		98%	88%
Margen de utilidad bruta		58,7%	51,4%
Margen de utilidad neta		15,3%	-42,4%
Cobertura de gastos financieros		1,44	0,90
Ingresos Ordinarios	M$	422.079	359.908
Costos de Venta	M$	(174.237)	(174.751)
Resultado operacional	M$	247.842	185.157
Costos financieros	M$	(137.888)	(140.027)
Ganancia Integral	M$	64.506	(152.660)
R.A.I.I.D.A.I.E.	M$	421.308	360.595
Rentabilidad del Patrimonio		0,32%	-0,75%
Rentabilidad del Activo		0,08%	-0,18%
Utilidad por acción	$	24,810	-
Pérdida por Acción	$	-	-58,715

La evolución de los índices financieros a marzo de 2012, está fuertemente influida por la sostenida normalización de la operación de la carretera y de la actividad regional luego del terremoto de febrero de 2010. Los índices de liquidez a marzo de 2012 presentan un importante incremento respecto de igual periodo del año anterior explicado por la mayor generación de caja durante el período y a la estructura de pago de amortizaciones del bono que se contempla en el corto plazo.

Los resultados al 31 de marzo de 2012 reflejan el incremento en los ingresos y los menores costos en comparación a igual período de 2011.

3. ANÁLISIS DE LAS DIFERENCIAS QUE PUEDAN EXISTIR ENTRE VALORES LIBRO Y VALORES ECONÓMICOS Y/O DE MERCADO DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS.

La valorización de activos en Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A., se encuentra protegida de las fluctuaciones cambiarias ya que se encuentran en moneda nacional, por ende no sujeta a fluctuaciones y no se contempla la compra de activos en otra moneda, para evitar todo grado de exposición cambiaria. No existen activos con diferencias respecto de valorizaciones de mercado.

Los activos intangibles están valorizados de acuerdo a la información actualizada de proyecciones de flujos reales de tráfico, ingresos y costos. Estas proyecciones indican que los flujos futuros cubrirán con utilidades las inversiones en los bienes concesionados.

4. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES COMPONENTES DE LOS FLUJOS NETOS ORIGINADOS POR LAS ACTIVIDADES OPERACIONALES, DE INVERSIÓN Y DE FINANCIAMIENTO DEL PERÍODO CORRESPONDIENTE.

El flujo de efectivo del periodo comprendido entre el 01 de Enero y el 31 de marzo de 2012, presenta un flujo neto positivo de M$330.027.- (flujo neto positivo por M$219.522.- en igual período de 2011) en el efectivo y efectivo equivalente.

Flujo de Efectivo (miles de $)	**31-03-12**	**31-03-11**
De la Operación	330.027	219.522
De Inversión	0	0
De Financiamiento	0	0
Flujo neto del período	**330.027**	**219.522**

Este flujo se descompone de la siguiente forma:

a. Un flujo neto positivo originado por actividades de la operación por M$330.027.- (flujo neto positivo por M$219.522.- en igual período de 2011). Durante 2011 este flujo sólo contempla el cobro de los peajes y pagos a proveedores, sin efecto de subsidio.

b. Al 31 de marzo de 2012 y 2011, no se presentan flujos originados por las actividades de inversión.

c. Al 31 de marzo de 2012 y 2011, no se presentan flujos originados por las actividades de financiamiento.

5. ANÁLISIS DE RIESGOS

Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A. tiene como objeto exclusivo la construcción, ejecución, reparación, conservación, mantención, explotación y operación de la obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano – Penco por Isla Rocuant" mediante el sistema de concesiones, así como la prestación de los servicios que se convengan en el contrato de concesión 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 servicio que se convengan.

Los principales Factores de Riesgo están dados por condiciones que afecten la normal explotación del proyecto, los que se pueden resumir en:

a. *Riesgo de Construcción*: no existe por cuanto el proyecto concluyó su construcción y obtuvo su Puesta en Servicio Definitiva en diciembre de 2005.

b. *Riesgo de Demanda*: los ingresos por peaje están determinados por la demanda por el uso de la infraestructura del proyecto. La demanda está determinada por factores como el nivel de actividad económica de la zona, las actividades enmarcadas en el área de influencia de la autopista, el nivel de ingreso de los usuarios, el precio de los combustibles, el costo de transitar por las vías alternativas y el nivel de las tarifas de peaje. El nivel de tarifas está regulado en las Bases de Licitación, es decir, un reajuste en función de la inflación anual y un incremento máximo real de 3% anual. El riesgo de demanda está mitigado por la existencia del mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados (IMG), a través del que el Estado garantiza ingresos al concesionario por un período de 20 años que, de acuerdo a lo definido en el Decreto de Adjudicación, concluyen en 2024.

c. *Riesgo Operacional*: está dado por la exposición de la Sociedad Concesionaria a riesgos debido a la operación de la concesión por el período de 30 años, que concluye en el año 2033. Estos riesgos se traducen en riesgo de mayores costos de explotación y operación, riesgo de enfrentar catástrofes naturales que no permitan la continuidad de servicio, etc. Estos riesgos se mitigan a través de la contratación de operadores de la carretera en un esquema de contratos de administración delegada y a suma alzada, y en la contratación de seguros de catástrofe para bienes físicos y de pérdida de ingresos.

6. ANÁLISIS DE LAS VARIACIONES MÁS IMPORTANTES OCURRIDAS DURANTE EL PERÍODO EN LOS MERCADOS QUE PARTICIPA, EN LA COMPETENCIA QUE ENFRENTA Y EN SU PARTICIPACIÓN RELATIVA.

Durante el período terminado el 31 de marzo de 2012 el mercado relevante continúa su recuperación de las consecuencias del terremoto de febrero de 2010. Más allá de los efectos directos en la infraestructura concesionada, la actividad económica de la zona de influencia del proyecto fue afectada por los daños en la infraestructura económica de la región, en particular, la infraestructura portuaria, industrial y comercial. Sin embargo, la actividad registrada muestra evidencia de una franca recuperación y de un creciente dinamismo en el proceso de reconstrucción de la zona, lo que se refleja en los niveles de tráfico de la autopista.

Las vías alternativas que compiten con la Ruta Interportuaria no variaron en forma significativa durante el ejercicio.