RUTA DEL LOA SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A.

COMUNICADO DE PRENSA

	CLASIFICACIÓN	PERSP.
Solvencia		
30-10-25	AA-	Estables
25-10-24	AA-	Estables
Línea Bonos 1056 - A, C, D, E, Linea		
30-10-25	AA-	Estables
25-10-24	AA-	Estables
Línea Bonos 1056 - F		
30-10-25	AA-	Estables
10-03-25	AA-	Estables

FELLER RATE CONFIRMA EN "AA-" LA CLASIFICACIóN DE LA LíNEA DE BONOS DE RUTA DEL LOA. PERSPECTIVAS "ESTABLES".

3 NOVIEMBRE 2025 | SANTIAGO, CHILE

Feller Rate ratificó en "AA-" la clasificación de la línea de bonos de Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. (Ruta del Loa). Las perspectivas de la clasificación son "Estables".

La clasificación "AA-" otorgada a la línea de bonos de Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. refleja la estructuración financiera de emisiones de bonos en base al mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) del Estado de Chile, la obtención de ingresos asegurados a valor presente por un monto determinado mediante los Ingresos Totales de la Concesión (ITC), la gestión de un *sponsor* con gran experiencia y el respaldo del Estado de Chile y del marco legal al programa de concesiones. En contrapartida, considera un tráfico fuertemente influenciado por las actividades económicas de la zona de influencia, principalmente minería e industria de servicios asociada.

Ruta del Loa posee la concesión para la construcción, operación, mantenimiento y explotación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta del Loa". Esta contempla 2 sectores: mejoramiento y ampliación a doble calzada de la actual Ruta 25 en el tramo comprendido entre el inicio del Enlace Carmen Alto hasta el empalme con la Avenida Balmaceda, denominado Sector A; y la nueva circunvalación oriente a Calama, denominado Sector B. Una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria (PSP) de este sector, se pasará a tuición de la Dirección de Vialidad.

Actualmente, la concesionaria posee un sistema de cobro de peajes por derecho de paso compuesto por la plaza de peaje localizada en el kilómetro 74 de la Ruta 25, dentro de la comuna de Sierra Gorda. Este sistema tarifario considera una Tarifa base Máxima de $3.546, distinguiendo ocho categorías de vehículos con una indexación de tarifa de peaje por IPC más un reajuste del 1% real, válido hasta el año 29 de la concesión, aplicando un redondeo de $ 50, al alza o a la baja, por fraccionamiento.

Considerando el acotado historial de tráfico que mantiene la concesionaria a la fecha, a agosto de 2025 el tráfico equivalente mensual de la sociedad presentó un mesurado incremento del 0,2% con respecto a igual mes del año anterior, con niveles de tráfico similares a lo demostrado poco después de la puesta en marcha de la autopista. No obstante, los niveles de tráfico han estado por debajo de lo esperado desde el comienzo de operación, presionando la generación de flujos de la Sociedad.

Coherentemente con los resultados operacionales exhibidos, a diciembre de 2024 se hizo efectiva la aplicación del mecanismo de IMG tras los desfavorables resultados de tráfico en comparación a lo proyectado por la autopista. Asimismo, tras los resultados del primer semestre del año en curso, el sistema de mitigación de riesgo tráfico podría verse nuevamente aplicado al cierre de 2025 si los niveles de tráfico se mantienen por debajo de lo proyectado.

La estructura financiera del proyecto contempló un financiamiento Senior por UF7,5 millones y la posterior colocación de bonos en el mercado local por máximo UF8,6 millones, para refinanciamiento y para obras adicionales. A la fecha se han colocado UF7,5 millones con cargo a la línea de bonos, correspondientes las Series A, C, D, E y F con vencimiento en 2050, cambiando la totalidad del financiamiento Senior por bonos.

La emisión de bonos está estructurada sobre la base de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado (IMG), netos de los gastos operacionales estimados, con una cobertura de estructuración media sobre cupón de 1,2 veces durante la vigencia del sistema, permaneciendo una cola de hasta tres años no cubierta por IMG, la cual se vería expuesta 100% a tráfico en caso de no materializarse el prepago de los pasivos

financieros en 2047, considerando el término estimado de la concesión por ITC en 2050.

En opinión de Feller Rate, la clasificación asignada a los instrumentos es consistente tanto con la estructuración de la deuda en base a los flujos provenientes del IMG como con la exposición al eventual riesgo referente a un escenario de tráfico menor y exposición de la cola de deuda al riesgo de tráfico.

En este caso, el escenario base evaluado por Feller Rate presenta indicadores de cobertura de Flujo de Caja Operacional sobre Servicio de la Deuda promedio de 1,4 veces y un mínimo de 1,03 veces, el cual, considerando crecimientos conservadores sobre el patrón de tráfico, permitirían adecuados niveles de cobertura que posibilitarían el cumplimiento en tiempo y forma sobre el Servicio de Deuda.

PERSPECTIVAS: ESTABLES

Feller Rate estima que, ante una eventual maduración en el historial de tráfico luego de la reciente puesta en servicio, la concesionaria debería mantener adecuados niveles de liquidez e indicadores de cobertura sobre el servicio de deuda. No obstante, tras el débil patrón de tráfico que gatilló el mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados (IMG), serán relevantes el comportamiento real del tráfico con respecto a los estudios respectivos y la potencial actualización del modelo en caso de que se mantuviera la tendencia del desempeño de tráfico por debajo de lo esperado. Ello, dado el impacto del periodo de deuda no cubierto por IMG, expuesto 100% a tráfico.

EQUIPO DE ANÁLISIS

Nicolás González – Analista principal

Esteban Sánchez – Analista secundario

Nicolás Martorell – Director Senior

Contacto: Felipe Acevedo - Tel. 56 2 2757 0400

Las clasificaciones de riesgo de Feller Rate no constituyen, en ningún caso, una recomendación para comprar, vender o mantener un determinado instrumento. El análisis no es el resultado de una auditoría practicada al emisor si no que se basa en información pública remitida a la Comisión para el Mercado Financiero, a las bolsas de valores y en aquella que voluntariamente aportó el emisor a ellas, a Feller Rate o a terceros, no siendo responsabilidad de la clasificadora la verificación de la autenticidad de la misma. La información presentada en estos análisis proviene de fuentes consideradas altamente confiables; sin embargo, dada la posibilidad de error humano o mecánico, Feller Rate no garantiza la exactitud o integridad de la información y, por lo tanto, no se hace responsable de errores u omisiones, como tampoco de las consecuencias asociadas con el empleo de esa información.
Prohibida la reproducción total o parcial sin la autorización escrita de Feller Rate.

Para más información, revisa nuestros Términos de Uso y Limitación de Responsabilidad