RUTA DEL LOA SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A.

COMUNICADO DE PRENSA

	CLASIFICACIÓN	PERSP.
Solvencia		
30-10-26	AA-	Estables
30-10-25	AA-	Estables
Línea Bonos 1056 - A, C, D, E, F, Linea		
30-10-26	AA-	Estables
30-10-25	AA-	Estables

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

30 OCTUBRE 2026 | 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 otorgada a la línea de bonos de Ruta del Loa 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 condicionado por las actividades económicas de la zona de influencia, principalmente minería e industria de servicios asociada y su evolución reciente.

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.

Tomando en cuenta el acotado historial operacional de la concesionaria, a junio de 2026 el tráfico equivalente acumulado registró una leve disminución de 0,7% respecto de igual período de 2025, manteniéndose en niveles similares a los observados durante los primeros períodos posteriores a la puesta en marcha de la autopista. A su vez, los niveles de tráfico equivalentes se han mantenido por debajo de lo contemplado previo a la última actualización del modelo financiero, lo que ha limitado la generación de ingresos y flujos respecto de las estimaciones iniciales durante los primeros años de operación de la concesión.

En este contexto, la evolución del tráfico continuará siendo un factor relevante para la capacidad de generación de la sociedad, particularmente considerando la acotada maduración operacional del proyecto, el contexto de la industria y la necesidad de converger gradualmente hacia los niveles incorporados en sus proyecciones financieras. Coherente con el menor nivel de tráfico observado durante los primeros años de operación, a diciembre de 2024 y diciembre de 2025 se activó el mecanismo de Ingreso Mínimo Garantizado. Los recursos asociados a dicho mecanismo se mantienen depositados en una cuenta de reserva especial.

Atendiendo a la evolución reciente del tráfico y a las proyecciones elaboradas por la compañía, el mecanismo de mitigación del riesgo de tráfico podría volver a activarse durante los primeros años de operación, otorgando un soporte adicional a la generación de caja en escenarios de tráfico inferior al esperado.

En este sentido, la estructura de la deuda considera los flujos asociados a pagos provenientes del MOP, lo que mitiga parcialmente la exposición a una evolución del

tráfico inferior a la proyectada y otorga una mayor robustez al servicio de la deuda. No obstante, Feller Rate continuará monitoreando la evolución efectiva del tráfico, la recurrencia de los mecanismos de compensación y su capacidad para sostener las coberturas proyectadas.

La estructura financiera del proyecto contempló un financiamiento senior por U.F.7,5 millones y la posterior colocación de bonos en el mercado local por un máximo de U.F.8,6 millones para refinanciamiento y obras adicionales. A la fecha, se han colocado U.F.7,5 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.

Cabe recalcar que las emisiones de bonos se encuentran estructuradas sobre la base del mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado , netos de los gastos operacionales estimados, con una cobertura media sobre cupón de 1,38 veces durante la vigencia del sistema, permaneciendo una cola de 2 años no cubierta por IMG, la cual se vería expuesta 100% a tráfico, considerando el término estimado de la concesión por ITC en 2052.

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 1,0 vez, el cual, considerando crecimientos conservadores sobre el patrón de tráfico, permitirían niveles de cobertura que posibilitarían el cumplimiento en tiempo y forma del servicio de deuda.

PERSPECTIVAS: ESTABLES

Feller Rate estima que la concesionaria debería mantener adecuados niveles de liquidez e indicadores de cobertura sobre el servicio de deuda, dada su estructuración bajo Ingresos Mínimos Garantizados. No obstante, dado que cuentan con un periodo de deuda expuesto 100% a tráfico no cubierto por IMG y el perfil de tráfico ha presentado una débil evolución en los dos últimos periodos, serán relevantes el comportamiento real del tráfico con respecto a los estudios respectivos y la potencial actualización del modelo en caso de que se mantenga la tendencia de desempeño por debajo de lo esperado.

EQUIPO DE ANÁLISIS

Felipe Acevedo Venegas – 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