

Ruta del Loa es una sociedad controlada por Intervial Chile S.A.

Santiago, 19 de octubre de 2026

Instrumentos clasificados:

Tipo de instrumento	Nemotécnico	Clasificación ¹
Línea de bonos		AA-
Bonos	BRLOA-A	AA-
Bonos	BRLOA-C	AA-
Bonos	BRLOA-D	AA-
Bonos	BRLOA-E	AA-
Bonos	BRLOA-F	AA-

Humphreys mantiene en "Categoría AA-" la clasificación de bonos de Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A.

Humphreys decide mantener la clasificación de riesgo de **Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. (Ruta del Loa)** en "Categoría AA-". Por su parte, la tendencia se mantiene en "Estable".

La clasificación de los títulos de deuda de la sociedad en "Categoría AA-" se fundamenta en la suficiencia y grado de seguridad de los flujos esperados del emisor. En efecto, la concesionaria mantiene Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) otorgados por el Estado de Chile hasta 2047, los que permiten una buena visibilidad de flujos y otorgan un piso de ingresos frente al riesgo de demanda. Asimismo, el plazo máximo de la concesión (2058) es posterior al vencimiento de los bonos, lo que, junto con la posibilidad de gestionar tarifas, entrega flexibilidad financiera frente a escenarios operacionales menos favorables.

Por otra parte, la carretera concesionada corresponde al mejoramiento de una ruta ya existente, por lo que se trata de una infraestructura con demanda históricamente conocida y asociada a un flujo vehicular maduro. Adicionalmente, el mecanismo de cobro en plaza de peaje elimina el riesgo de morosidad propio de otros sistemas de recaudación.

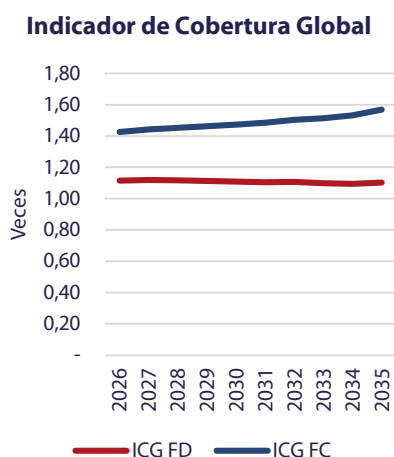
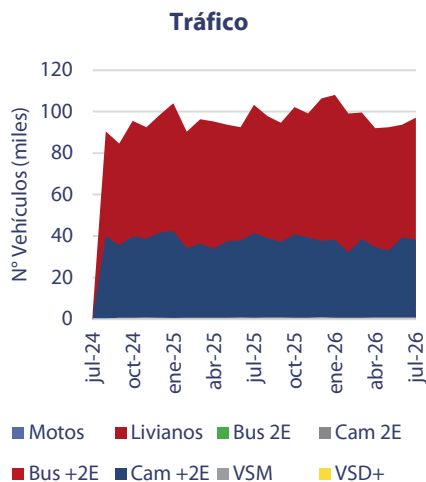
Cabe destacar que la concesión se extingue cuando los ingresos hayan alcanzado un monto igual al ITC ofertado, que asciende a UF 12.000.000, según lo definido en el contrato suscrito entre la empresa y el Ministerio de Obras Públicas (MOP), con tope el año 2058. No obstante, en opinión de **Humphreys**, y en base al último estudio de tráfico, se estima que, mediante una adecuada fijación de tarifas para la plaza de peaje, se pueda generar un nivel de ingresos que permita extender la concesión hasta 2049.

Para lo anterior, es necesario que se cumpla el tráfico vehicular proyectado. En caso de que el tráfico real fuese inferior a lo estimado, **Ruta del Loa** tiene la facultad de subir las tarifas acordes al máximo propuesto en las bases de licitación, y así alcanzar los ingresos y flujos de caja presupuestados, sin grandes riesgos dada la inelasticidad que ha mostrado el uso de carreteras a la variable precio.

Como limitante de la clasificación, se considera que la generación operacional de caja continúa mostrando períodos en los que el EBITDA se ubica cercano al servicio de la deuda. Según los cálculos de **Humphreys**, la razón de cobertura del servicio de la deuda² proyectada se ubica bajo una vez en 2031, 2034

¹ Metodología aplicada: Metodología Clasificación de Riesgo Empresas Concesionarias (25-08-2026).

² Calculada como EBITDA proyectado sobre el servicio de la deuda del mismo periodo.



Savka Vielma Huaiquiñir

Jefe de analistas

savka.vielma@humphreys.cl

Hernán Jiménez Aguayo

Gerente de riesgo

hernan.jimenez@humphreys.cl

y 2035, situación que exige mantener adecuados niveles de eficiencia operacional y control de costos, y hace depender el cumplimiento de esos períodos de la caja acumulada y de las cuentas de reserva del proyecto. Con todo, el Índice de Cobertura Global (ICG) —que compara el valor presente del EBITDA proyectado con el saldo insoluto de la deuda— se mantiene sobre 1,4 veces considerando los flujos hasta el término de la concesión, y sobre la unidad hasta el vencimiento de la deuda, sin evidenciar insuficiencia de flujos para el cumplimiento de las obligaciones financieras en el horizonte proyectado.

Asimismo, persiste la incertidumbre asociada a la ejecución del Sector B, particularmente luego del término del contrato de construcción con Ferrovial Agromán Chile S.A. y la necesidad de contratar un nuevo constructor. Sin perjuicio de ello, este riesgo se encuentra mitigado por el cobro de garantías efectuado por la concesionaria y por las modificaciones introducidas al contrato de emisión de bonos durante 2026, las cuales establecen expresamente la obligación de los accionistas de financiar mediante aportes de capital o deuda subordinada los costos del Sector B que excedan los fondos disponibles de la sociedad.

En materia ESG³, la matriz de **Ruta del Loa** mantiene políticas corporativas aplicables a todas sus sociedades concesionarias. Asimismo, Interconexión Eléctrica S.A. E.S.P. (ISA), controlador último del grupo, reporta periódicamente sus iniciativas ambientales, sociales y de gobernanza, incorporando objetivos y métricas alineadas con estándares internacionales de sostenibilidad.

Ruta del Loa tiene a su cargo la concesión vial denominada “Concesión Vial Rutas del Loa”, que comprende un tramo de aproximadamente 111 kilómetros entre Carmen Alto y la ciudad de Calama, en la Región de Antofagasta. Adicionalmente, el proyecto contempla la Nueva Circunvalación Oriente de Calama, correspondiente al denominado Sector B, con una extensión cercana a 25 kilómetros. El Sector A se encuentra en explotación desde julio de 2024, mientras que el Sector B reinició su proceso de construcción durante 2026.

Entre enero y junio de 2026, **Ruta del Loa** registró ingresos por actividades ordinarias por \$ 5.039 millones, mantenía, al cierre de dicho período, una deuda financiera por \$ 291.642 millones y presentaba un patrimonio de \$ 96.665 millones. Asimismo, durante el primer semestre de 2026, la sociedad obtuvo una utilidad de \$ 6.359 millones. Dado que, bajo IFRIC 12, la recaudación de peajes no se registra como ingreso de actividades ordinarias, cabe señalar que en el mismo semestre esta alcanzó \$ 9.720 millones, un 4,4% superior a la del primer semestre de 2025.

³ Lineamientos medioambientales, sociales y de gobernanza por sus siglas en inglés.