



HUMPHREYS
CLASIFICADORA DE RIESGO

Ruta del Maipo Sociedad Concesionaria S.A.

Anual desde Envío Anterior

ANALISTAS:

Savka Vielma Huaiquiñir
Ignacio Muñoz Quezada
savka.vielma@humphreys.cl
ignacio.munoz@humphreys.cl

FECHA

Junio 2023

Categoría de riesgo	
Tipo de instrumento	Categoría

Línea de bonos y bonos
Tendencia **A+**
Estable

EEFF base 31 de marzo de 2023

Número y fecha de inscripción de emisores de deuda	
Línea de bonos y bonos	N° 877 de 21.12.2017
Serie C (BAMAI-C)	Primera emisión
Serie D (BAMAI-D)	Primera emisión
Serie E (BAMAI-E)	Primera emisión
Serie F (BAMAI-F)	Segunda emisión

Características de bonos colocados en Chile				
Serie	Tasa de interés anual (%)	Periodo de Capitalización	Valor Nominal Vigente UF	Fecha de Vencimiento
C	4,85%	Semestral	5.800.000	Junio 2025
D	3,20%	Semestral	9.922.873	Diciembre 2030
E	2,30%	Semestral	550.000	Diciembre 2024
F	2,30%	Semestral	5.057.173	Diciembre 2030

Estados de Resultados Consolidados IFRS						
M\$ de cada año	2018	2019	2020	2021	2022	mar-23
Ingresos de actividades ordinarias	45.475.256	70.430.627	80.226.005	74.154.152	57.849.985	15.532.096
Otros gastos por naturaleza	-38.257.110	-58.476.736	-67.644.513	-60.705.385	-46.085.676	-12.240.285
Ingresos financieros	116.991.604	120.126.942	123.988.076	138.076.035	142.439.831	34.534.257
Costos financieros	-52.232.663	-51.363.216	-56.853.579	-43.651.066	-46.858.691	-11.944.032
Utilidad del ejercicio	42.968.966	45.513.537	39.011.664	43.478.011	72.933.422	21.929.187

Estados de Situación Financiera Consolidados IFRS						
M\$ de cada año	2018	2019	2020	2021	2022	mar-23
Activos corrientes	227.239.044	391.000.313	303.342.688	227.175.140	406.011.630	432.948.182
Activos no corrientes	974.271.140	1.007.769.529	1.116.693.760	1.143.486.009	1.172.072.845	1.184.548.439
Total activos	1.201.510.184	1.398.769.842	1.420.036.448	1.420.661.149	1.578.084.475	1.617.496.621
Pasivos corrientes	79.802.143	73.740.968	88.151.672	77.662.010	140.365.436	136.137.291
Pasivos no corrientes	709.416.605	866.557.748	884.361.430	908.438.389	933.976.245	955.687.349
Patrimonio	412.291.436	458.471.126	447.523.346	434.560.750	503.742.794	525.671.981
Total patrimonio y pasivos	1.201.510.184	1.398.769.842	1.420.036.448	1.420.661.149	1.578.084.475	1.617.496.621

Opinión

Fundamentos de la clasificación

Ruta del Maipo Sociedad Concesionaria S.A. (Ruta del Maipo) tiene a su cargo la concesión vial denominada “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Santiago Talca y Acceso Sur a Santiago”, con una longitud de aproximadamente 237 kilómetros, que comprenden 190 km. de la Ruta 5 Sur, el Acceso Sur a Santiago y el *By Pass* Rancagua.

Al cierre de marzo de 2023, la sociedad tuvo ingresos por actividades ordinarias por \$ 15.532 millones, en tanto los ingresos por tráfico ascendieron a \$ 54.748 millones y finalizó con una deuda financiera de \$ 953.357 millones.

La categoría de riesgo asignada a los títulos de deuda de la sociedad en “*Categoría A+*”, se fundamenta principalmente en los mecanismos legales existentes, los que protegen en caso de una caída en los flujos de caja del emisor. En este contexto, se destacan los Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y el Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI), medidas que mitigan el riesgo de tráfico por medio de extender el plazo de la concesión hasta alcanzar cierto nivel de ingresos acumulados.

Junto con lo anterior, la clasificación también se sustenta en las características propias de la concesión y en las características de la estructura financiera de los bonos. Asimismo, se reconoce la ubicación de la autopista, la que es parte de la Ruta 5 Sur, un eje fundamental de la estructura de transporte terrestre del país. Sumado a esto, la autopista ha demostrado tener flujo de vehículos creciente.

El mecanismo de distribución de ingresos de la concesión le permite a la compañía subir las tarifas y así poder enfrentar posibles períodos con menor flujo vehicular a lo esperado. En esta línea, la concesionaria tiene la opción de incrementar las tarifas hasta en un 5% anual (acumulables durante el período de la concesión) en caso de que los tráficos no hayan crecido en el mismo porcentaje anterior. Cabe señalar, que dicha alza no puede superar el 25% durante el plazo original de la concesión, pero si la extensión del plazo original supera los 100 meses se podría aumentar en un 25% adicional.

Con respecto al plazo de la concesión, estaba originalmente pactado hasta septiembre de 2024, sin embargo con el MDI actualmente registrado el plazo estimado es hasta diciembre de 2032. Por su parte, los bonos de **Ruta del Maipo** terminan en diciembre de 2030, por lo que aún existe holgura en la variación de la duración de la concesión.

En forma complementaria, la clasificación considera los términos de la estructura de financiamiento, la que condiciona los retiros de los socios al cumplimiento de ciertos indicadores que favorecen la liquidez de la sociedad. Al 31 de marzo de 2023, la sociedad mantenía \$ 158.546 millones en efectivo y equivalente de efectivo.

En el ámbito de ASG (o ESG por sus siglas en inglés), la matriz de **Ruta del Maipo** cuenta con políticas que son transversales a todas sus sociedades concesionarias. ISA S.A., controladora de Intervial Chile S.A. realiza un informe especial anual sobre ASG, en donde menciona que la estrategia 2030 de la compañía está

orientada a la creación de valor sostenible y detalla las acciones concretas que ha realizado en esta línea y como contribuyen a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por las Naciones Unidas.

La tendencia de clasificación en el corto plazo se mantiene en “Estable”, ya que no se visualizan modificaciones en los factores relevantes que puedan incidir favorable o desfavorablemente en la clasificación de riesgo de la compañía.

Resumen Fundamentos Clasificación

Fortalezas centrales

- Importancia de la ruta para la conexión entre Santiago y al sur del país.
- Términos de la estructura de financiamiento que favorecen la liquidez de la sociedad.

Fortalezas complementarias

- Mecanismos que acotan una eventual caída en los flujos (IMG y MDI), con un marco regulatorio estable.
- Ruta con hartos años de operación.

Riesgos considerados

- Perfil de la deuda ajustado en relación con los flujos estimados.

Definición de categoría de riesgo

Categoría A

Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con una buena capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es susceptible de deteriorarse levemente ante posibles cambios en el emisor, en la industria a la que pertenece o en la economía.

“+”: corresponde a los títulos de deuda con menor riesgo relativo dentro de su categoría.

Hechos recientes

Resultados 2022

Durante el año 2022, la empresa generó ingresos por tráfico por \$ 174.414 millones, presentando un aumento nominal del 9,85% con respecto al año 2021. Cabe señalar, que contablemente se muestran ingresos por actividades ordinarias que ascendieron a \$ 57.849 millones, disminuyendo un 21,99% con respecto al año anterior. Por otra parte, los otros gastos por naturaleza alcanzaron un monto de \$ 46.085 millones, equivalente a una disminución nominal de 24,08% respecto a 2021.

La ganancia ascendió a \$ 72.933 millones, lo que implica un aumento de 67,75% con respecto al año anterior, explicado en su mayoría por aumento en los ingresos financieros e impuestos a las ganancias con respecto a reajustes de los pasivos en UF.

Resultados a marzo de 2023

Al cierre de marzo de 2023, la empresa ha generado ingresos por tráfico por \$ 54.748 millones, presentando un aumento nominal de 7,52% respecto al mismo periodo de 2022. Con respecto a los ingresos por actividades ordinarias, estos aumentaron, pasando de \$ 11.050 millones en marzo de 2022 a \$ 15.532 millones en marzo de 2023. En el mismo periodo, los otros gastos por naturaleza alcanzaron un monto de \$ 12.240 millones, equivalente a una disminución nominal de 44,10% respecto al año anterior.

La ganancia ascendió a \$ 21.929 millones, lo que implica un aumento del 545,35% con respecto a marzo de 2022, explicado principalmente por cambio en la metodología del activo financiero el que era en pesos y actualmente es en UF.

Antecedentes generales

Características de la concesión

La concesión vial “Concesión Internacional Ruta Tramo Santiago Talca y Acceso Sur a Santiago” (**Ruta del Maipo**) tiene una longitud aproximada de 237 kilómetros, que comprende 190 kilómetros de la Ruta 5 Sur,

46 kilómetros del acceso Sur a Santiago y del *By Pass* Rancagua. Actualmente, no existe una ruta alternativa que sustituya esta ruta, situándose en una zona de influencia en torno al 50% de la población nacional.

El plazo de la concesión era inicialmente por un período de 300 meses (25 años) contado desde el 12 de septiembre de 1999. Sin embargo, a partir de la firma del convenio complementario N° 4, la concesión pasó a tener un plazo de término variable y finalizará cuando el valor presente de los ingresos (netos de costos en la extensión del plazo descontados al 9,5% real) alcancen el Ingreso Total Garantizado de UF 30,4 millones (al cierre del 2022 el valor presente de los ingresos es UF 24,90 millones aproximadamente).

La operatividad del sistema abarca toda la zona de concesión y cuenta con un sistema de cobro de peajes adoptado por derecho de paso, compuesto por tres plazas de peajes troncales y 39 plazas de peajes laterales.

Las tarifas se reajustan el 1 de enero de cada año, según la variación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC). En virtud del Convenio Complementario N° 4 (MDI) también se pueden realizar alzas de tarifas anuales de hasta 5% en escenarios de bajo crecimiento de tráfico con un tope de 25% hasta el plazo original de concesión más 100 meses, según el mecanismo establecido en dicho convenio. Cabe destacar que, debido a los buenos niveles de crecimiento de tráfico que se han presentado durante la concesión, nunca se ha presentado la necesidad de utilizar dicha alza en las tarifas.

Si el período de extensión de la concesión supera los 100 meses, existe la opción de incrementar la tarifa en un 25% adicional. Junto con lo anterior, la concesionaria también podrá realizar alzas de tarifas por premio de seguridad vial de hasta 5%, esto en virtud de la disminución anual de accidentes y fallecidos. Desde el año 2010, las gestiones de la concesionaria le han permitido ganar el máximo incremento aplicable (5%). No obstante, es importante tener en cuenta que este es un incremento real, pero no computa dentro de MDI.

Ingresos mínimos garantizados

El mecanismo de ingresos mínimos garantizados consiste en que el Estado de Chile garantiza un monto mínimo de ingresos por peajes —medido en base anual— a la concesionaria hasta el año 2024. El monto por pagar es la diferencia entre los ingresos reales por tráfico de la concesionaria y el ingreso mínimo establecido en las bases de la licitación. Cabe destacar, que a la fecha y dado el nivel de tráfico que ha presentado la autopista, no se han producido los eventos necesarios para generar la aplicación del mecanismo de ingresos mínimos garantizados.

Mecanismos de distribución de ingresos

Este mecanismo transforma el período de la concesión desde un plazo fijo a uno variable en función de un monto de Ingresos Totales Garantizados (ITG), lo que implica que el plazo de la concesión termina cuando se alcanza el monto garantizado. La existencia de este mecanismo mitiga el riesgo de tráfico de la concesión, ya que asegura un monto total de ingresos mediante la extensión del plazo original (el plazo de la concesión originalmente pactado era hasta septiembre de 2024 y actualmente el plazo estimado es hasta diciembre de 2032).

Además, este mecanismo permite subir tarifas para enfrentar períodos de menores flujos, según lo estipulado en los antecedentes de la concesión.

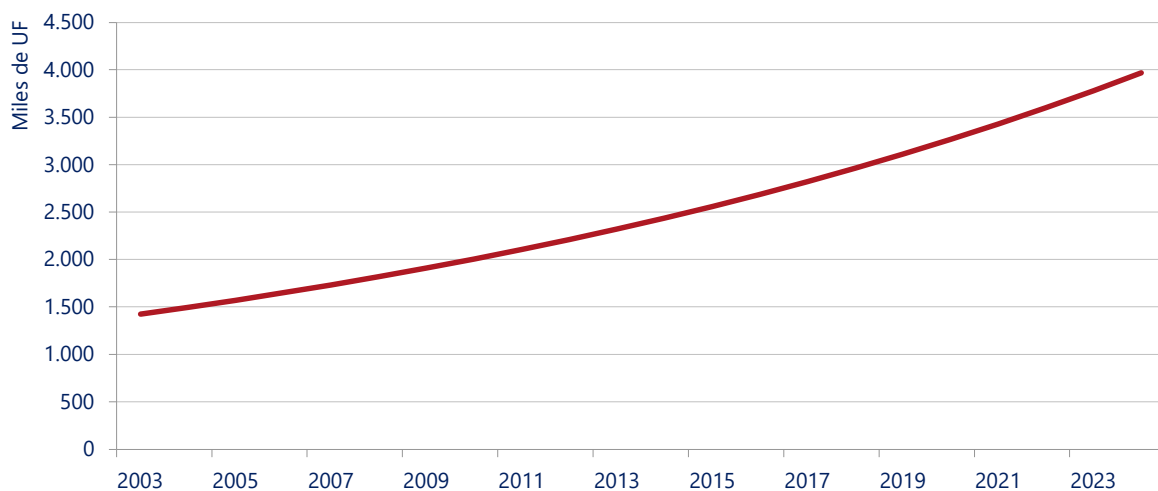


Ilustración 1: Ingresos mínimos garantizados de Ruta del Maipo

Convenios complementarios

Convenio Complementario N° 1

Con fecha 22 de junio de 1999, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, donde se anticipan las fechas y plazos de inicio del sector San Fernando—Talca.

Convenio Complementario N° 2

Con fecha 6 de octubre de 2000, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, que estableció nuevos proyectos y fechas de cumplimiento de las obras correspondientes al acceso sur a Santiago y el *By Pass* Rancagua. El 18 de diciembre de 2000, se modificó el contrato de concesión y se estableció un mecanismo de cobertura cambiaria a favor de la concesionaria para el pago de su deuda en dólares a cambio de obras adicionales. El 19 de mayo de 2005, la concesionaria puso término al mecanismo de cobertura cambiaria con el MOP y realizó la contratación de una cobertura cambiaria que elimina todo el riesgo para la deuda en moneda extranjera durante su vigencia.

Convenio Complementario N° 3

Con fecha 29 de junio de 2001, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, en el cual se establece la anticipación de la habilitación parcial de las obras del sector Tramo San Fernando—Talca.

Convenio Complementario N° 4 (MDI)

Con fecha 8 de julio de 2003, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, el que asegura un total de entradas a lo largo de la vida de la concesión, convirtiendo su régimen de fijo a variable.

Convenio Complementario N° 5

Con fecha 2 de septiembre de 2004, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio, que regula la forma de pago a la concesionaria por la indemnización dictaminada por la comisión arbitral por el retraso en la apertura de peajes.

El fallo consideró:

1. Contabilizar en la cuenta MDI (Mecanismo de Distribución de Ingresos) la suma de UF 76.402,44 por el retraso en la apertura de peajes laterales.
2. Contabilizar en la cuenta MDI el importe de UF 2.384,23 por el retraso en la puesta en servicio en el cobro de tarifa de la Plaza de peajes del Acceso Sur Rancagua.
3. Pago de parte del MOP a la Concesionaria la suma de UF 1.000,70.

Convenio Complementario N° 6

Con fecha 14 de junio de 2006, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio que regula el pago por indemnización a la concesionaria en relación con los mayores costos de construcción por UF 1,6 millones y los intereses respectivos. Adicionalmente y mediante distintas resoluciones, se establecieron órdenes ejecutorias para distintas obras y extensiones en los plazos de construcción.

Convenio Complementario N° 7

Con fecha primero de febrero de 2008, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas suscribieron este convenio complementario, en donde la concesionaria se comprometió a la ejecución, realización y mantención de obras por UF 1,439 millones los que están siendo compensados por el MOP.

Adicionalmente, se establecieron condiciones para la autorización del cobro de tarifas en la Plaza de Peajes Troncal del Acceso Sur a Santiago, a partir del 8 de abril de 2008.

Convenio Ad Referéndum N° 1

Con fecha 20 de diciembre de 2010, la Sociedad Concesionaria suscribió este convenio con el Ministerio de Obras Públicas que regula las resoluciones de los Decretos Supremos N° 105 y N° 171.

Convenio Ad Referéndum N° 2

Con fecha 18 de octubre de 2010, la Sociedad Concesionaria suscribió este convenio con el Ministerio de Obras Públicas que regula las compensaciones de los Decretos Supremos N° 318, N° 748, N° 948 y N° 130. Se facturó el equivalente UF 69.371 por inversiones realizadas, dicho monto ya fue pagado por el Ministerio de Obras Públicas.

Convenio Ad Referéndum N° 3

Con fecha 8 de noviembre de 2010, la Sociedad Concesionaria suscribió este convenio con el Ministerio de Obras Públicas que regula la resolución del Decreto Supremo N° 187.

Convenio Ad Referéndum N° 4

Con fecha 23 de febrero de 2013 fue aprobado el Convenio Ad Referéndum N° 4 sobre el Sistema de Telepeaje Interoperable.

Convenio Ad Referéndum N° 5

Desde diciembre de 2013 se encuentra en ejecución este convenio, el cual incluye el desarrollo de terceras pistas en el tramo II (desde el enlace del acceso sur hasta el enlace de Pirque), el cambio de la plaza de peaje de Angostura (2 kilómetros al norte de la posición inicial) y la instalación de cierres antivandálicos en el lugar. El MOP reembolsó el costo de las obras a través de resoluciones mensuales, según el estado de avance de éstas¹. El valor de la inversión alcanza UF 2,3 millones.

Convenio Ad Referéndum N° 6

El 11 de octubre de 2014, fue aprobado el Convenio Ad Referéndum N° 6, que contempla las "Obligaciones del Titular del Proyecto Acceso Sur a Santiago por Impactos Ambientales" y establece su forma de pago.

Convenio Ad Referéndum N° 7

La Sociedad Concesionaria firmó con fecha 15 de diciembre de 2017, el Convenio Ad Referéndum N°7 en donde se considera la ejecución, conservación, mantención, operación y explotación de obras como Terceras Pistas Ruta 5 Sur, tramo III, km 58.00 al km 70.00, VI Región, Obras Parque La Serena, PID Acceso Provisorio El Recurso, entre otros. Estas obras representan una inversión por MM UF 5,2 y que se ejecutarán entre el año 2017 y 2024.

¹ Los costos se actualizarán a una tasa del 5,3% real anual.

Convenio Ad Referéndum N° 8

Con fecha 21 de diciembre de 2018, la Sociedad Concesionaria firmó este convenio con el Ministerio de Obras Públicas, que sienta las bases para la implementación del sistema *free flow* en el peaje nueva angostura.

Convenio Ad Referéndum N°9

Con fecha 14 de julio de 2022, la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas firmaron el Convenio Ad Referéndum N°9 que establece las bases para la implementación del sistema *free flow* en la Plaza de Peaje Troncal Quinta.

Características del flujo vehicular

En sus años de operación, previos al estallido social de 2019, la autopista aumentó constantemente el nivel de tráfico que posee en su traza, mostrando en todos los ejercicios un crecimiento respecto del mismo mes del periodo anterior. Durante el año 2020, hubo una disminución del 19,11% con respecto al total de tráfico de 2019, producto de las medidas sanitarias por la pandemia de Covid-19. Sin embargo, una vez disminuyeron las restricciones de movilidad, se observó un notable incremento en la cantidad de vehículos que circularon por la ruta, desde 2021 y se sostuvo durante 2022. Por su parte, durante los primeros meses de 2023, posterior al auge post pandemia, se registró una disminución con respecto a los mismos meses de 2022. En la Ilustración 2 se pueden observar los flujos de tráfico total mensual de la autopista desde el año 2019 a marzo de 2023.

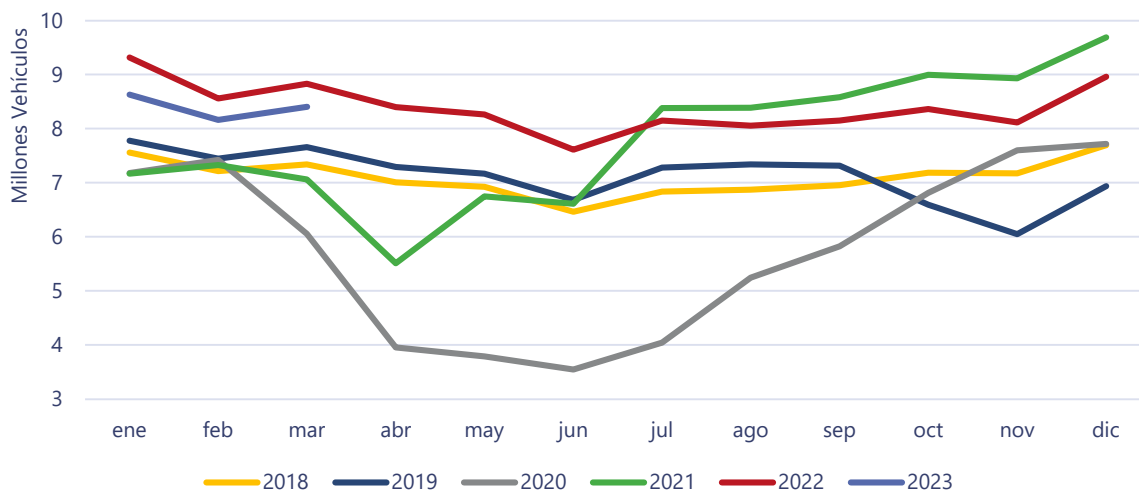


Ilustración 2: Flujo de tráfico total mensual de la autopista

Patrocinadores

Ruta del Maipo es controlada por Intervial Chile S.A., quien a su vez es controlada por ISA Inversiones SpA. Perteneciente a ISA S.A. E.S.P. En la Tabla 1 se presentan los accionistas de la autopista.

Tabla 1: Accionistas de Ruta del Maipo

Accionista	% de propiedad
Intervial Chile S.A.	99,9999%
ISA Inversiones Toltén Limitada	0,0001%

ISA S.A E.S.P. es una organización de origen colombiano, constituida en 1967, con negocios en transporte de energía eléctrica, concesiones viales, tecnologías de información y telecomunicaciones y gestión de sistemas de tiempo real. Al cierre de 2022, el Grupo ISA tenía activos por US\$ 16.638 millones.

Análisis financiero

Proyecciones de EBITDA y pago de bonos

Como se observa en la Ilustración 3, y de acuerdo con las estimaciones efectuadas por **Humphreys**, el EBITDA proyectado para la sociedad concesionaria alcanza una holgura aceptable para cubrir los vencimientos anuales de la deuda². Siendo en 2023 y 2026 donde se estima se produciría el menor superávit, pero antecedido por ejercicios con elevados excedentes, además de los actuales niveles de caja que ayudarían a enfrentar el pago correspondiente a 2023.

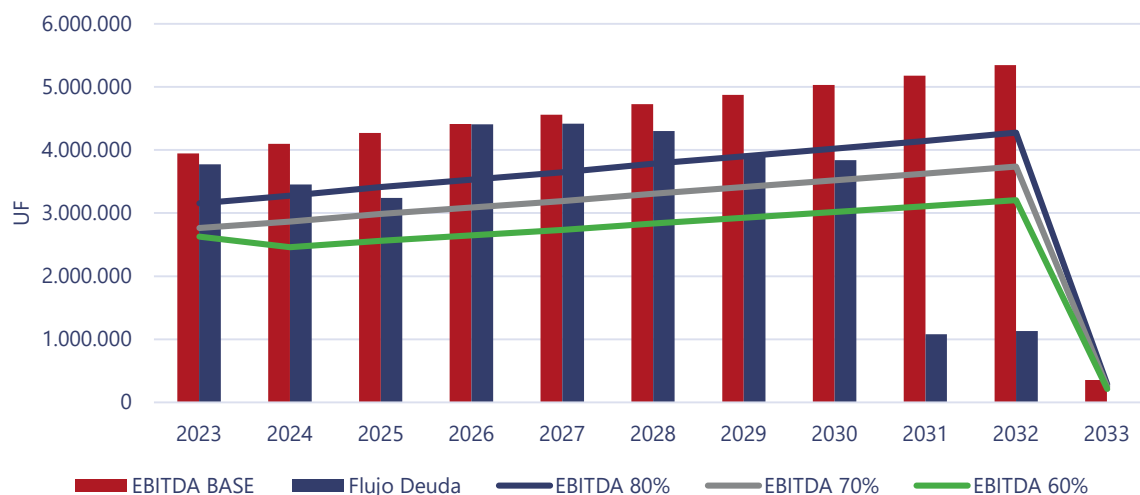


Ilustración 3: Proyección EBITDA y deuda

Razón de cobertura de servicio de la deuda (RCSD)

Por su parte, la razón de cobertura de servicio de la deuda (RCSD) muestra cuán holgada se encuentra la sociedad para pagar en cada periodo sus pasivos con el EBITDA proyectado. La evolución y proyección de

² Esta corresponde a los bonos C, D, F y E, y a las obligaciones con el Ministerio de Obras Públicas.

este indicador se muestra en la Ilustración 4 y en él se observa un posicionamiento sobre uno para todo el periodo analizado, estando muy cerca del límite los años 2023, 2026 y 2027.

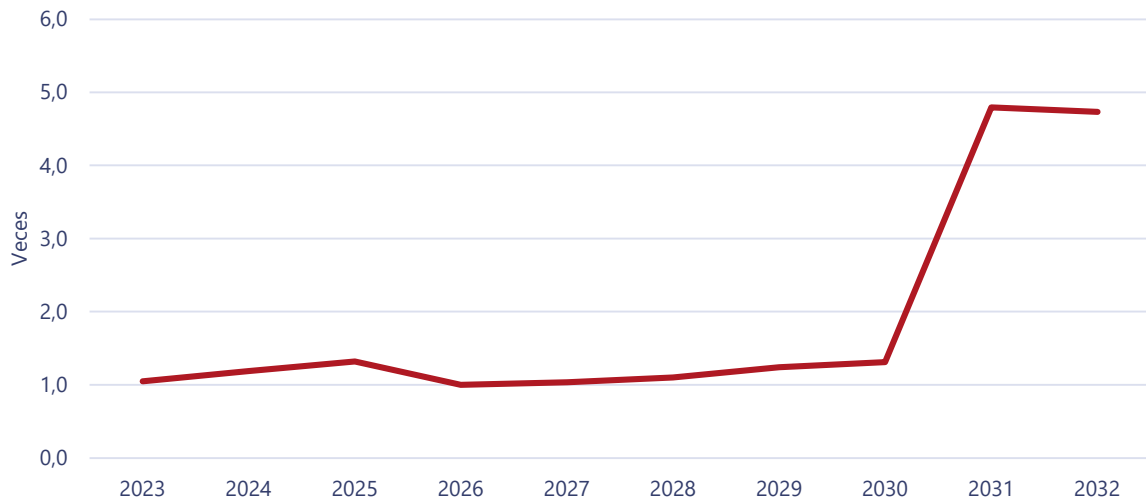


Ilustración 4: Razón de cobertura del servicio de la deuda proyectado

Índice de cobertura global (ICG)

El indicador de cobertura global es calculado con el valor presente del EBITDA proyectado, descontado a la tasa promedio de la deuda, sobre el saldo insoluto de la deuda financiera de la sociedad concesionaria. Así, se presume que, si el indicador muestra una relación mayor a uno, los flujos de caja de la concesión, sin considerar pago a los accionistas, son suficientes en relación con el monto de la deuda (y suponiendo calce de flujos).

En el caso de **Ruta del Maipo**, el indicador se mantiene sobre uno durante el periodo analizado. La proyección de este indicador se puede observar en la Ilustración 5.

Endeudamiento

El índice de endeudamiento de la sociedad, que se presenta en la Ilustración 6, medido como pasivo exigible sobre patrimonio, ha mostrado un comportamiento estable durante los últimos cinco años, donde el nivel más bajo que fue en marzo de 2019 con 1,89 veces y el nivel más alto alcanzado fue junio de 2022 con 2,32 veces. Al cierre de marzo de 2023 este indicador estaba en 2,08 veces.

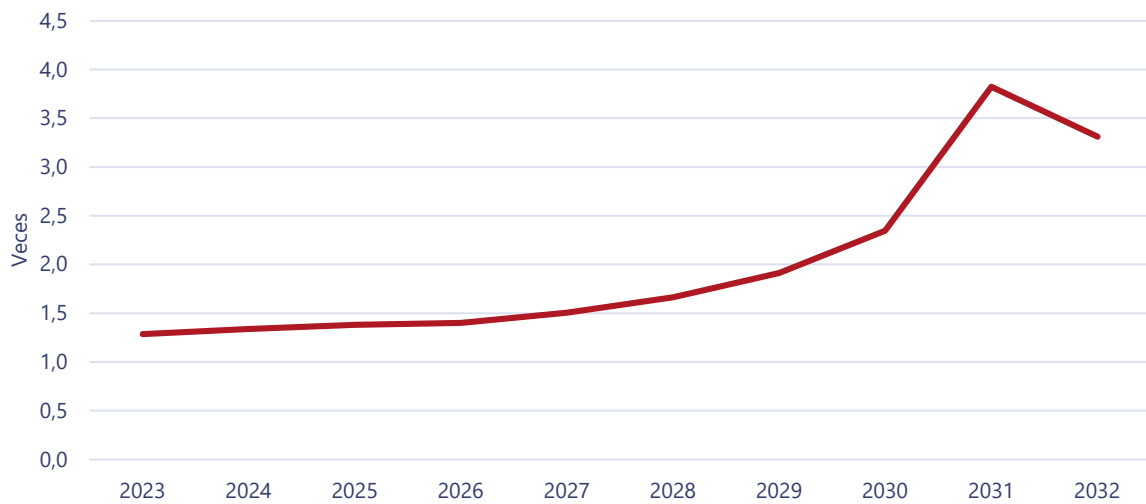


Ilustración 5: Índice de cobertura global proyectado

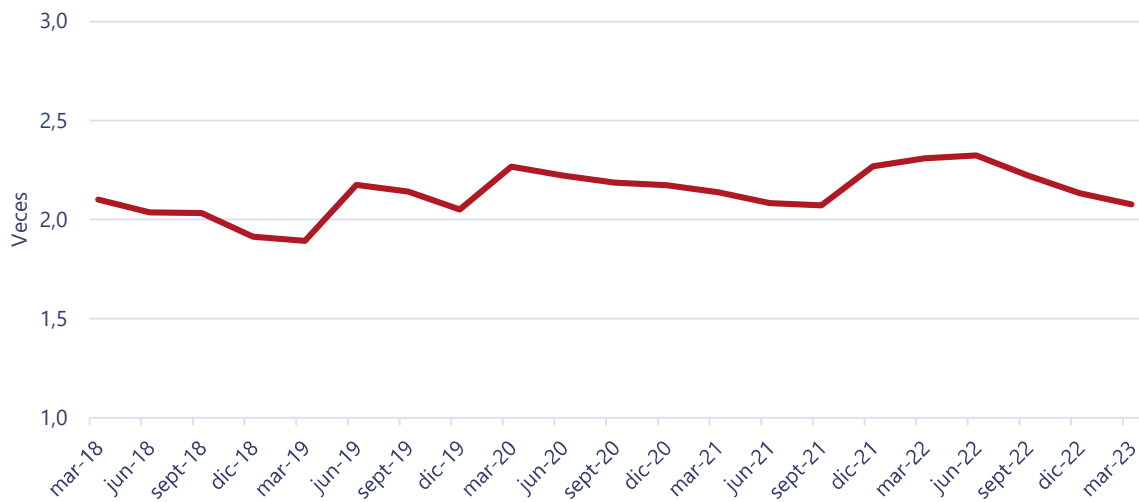


Ilustración 6: Razón de endeudamiento

Liquidez

La razón de liquidez, medida como la relación entre activos y pasivos corrientes, se ha mantenido en niveles superiores a una vez, tal como se puede observar en la Ilustración 7, pero con un comportamiento volátil en el tiempo. El nivel más alto alcanzó las 6,49 veces en junio de 2019 debido a la colocación de la serie F, llegando a 3,18 veces en marzo de 2023.



Ilustración 7: Razón de liquidez

"La opinión de las entidades clasificadoras no constituye 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, sino que se basa en información que éste ha hecho pública o ha remitido a la Comisión para el Mercado Financiero y en aquella que ha sido aportada voluntariamente por el emisor, no siendo responsabilidad de la firma evaluadora la verificación de la autenticidad de la misma."