

## **Ruta del Maipo Sociedad Concesionaria S.A.**

Clasificación de un Nuevo Instrumento

**ANALISTAS:**

Diego Segovia Cisternas  
Savka Vielma Huaiquiñir  
Hernán Jiménez Aguayo  
diego.segovia@humphreys.cl  
savka.vielma@humphreys.cl  
hernan.jimenez@humphreys.cl

**FECHA**  
Febrero 2026

Categoría de riesgo <sup>1</sup>	
Tipo de instrumento	Categoría
Línea de bonos	<b>AA+</b>
Tendencia	<b>Estable</b>
EEFF base	30 de septiembre de 2025

Características de línea de bonos en proceso de inscripción	
Plazo	14 años
Monto Máximo	UF 25.000.000
Moneda de emisión	UF
Uso de Fondos	Refinanciamiento de pasivos, pago de costos o gastos asociados al refinanciamiento de pasivos o de colocación de los bonos, financiamiento de obras complementarias de la concesión, necesidades de caja y/o otros fines corporativos del emisor.
Garantías	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nueva prenda sobre concesión.</li> <li>• Nueva prenda sobre acciones.</li> <li>• Prenda sobre dineros.</li> </ul>

Estados de Resultados Individual IFRS					
M\$ de cada año	2021	2022	2023	2024	sept-25
Ingresos de actividades ordinarias	74.154.152	57.849.985	61.197.877	87.113.811	75.859.301
Otros gastos por naturaleza	-60.705.385	-46.085.676	-47.039.910	-69.621.120	-61.987.695
Ingresos financieros	138.076.035	142.439.831	135.786.083	126.505.184	101.875.860
Costos financieros	-43.651.066	-46.858.691	-47.799.435	-46.499.392	-31.645.916
<b>Utilidad del ejercicio</b>	<b>43.478.011</b>	<b>72.933.422</b>	<b>90.371.561</b>	<b>93.931.135</b>	<b>70.542.764</b>

Estado de Situación Individual IFRS					
M\$ de cada período	2021	2022	2023	2024	sept-25
Activos corrientes	227.175.140	406.011.630	366.619.239	469.105.028	417.798.097
Activos no corrientes	1.143.486.009	1.172.072.845	1.244.092.398	1.223.035.454	1.270.966.497
<b>Total activos</b>	<b>1.420.661.149</b>	<b>1.578.084.475</b>	<b>1.610.711.637</b>	<b>1.692.140.482</b>	<b>1.688.764.594</b>
Pasivos corrientes	77.662.010	140.365.436	123.117.448	128.779.364	118.058.713
Pasivos no corrientes	908.438.389	933.976.245	922.108.882	903.944.676	872.133.147
Patrimonio	434.560.750	503.742.794	565.485.307	659.416.442	698.572.734
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>1.420.661.149</b>	<b>1.578.084.475</b>	<b>1.610.711.637</b>	<b>1.692.140.482</b>	<b>1.688.764.594</b>

<sup>1</sup> Metodología aplicada: Metodología Clasificación de Riesgo Empresas Concesionarias (29-02-2024).

# 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 extensión aproximada de 237 kilómetros, que comprenden 190 km de la Ruta 5 Sur, 46 km del Acceso Sur a Santiago y el *By Pass* Rancagua.

El presente informe se enmarca en la inscripción de una nueva línea que contempla un monto máximo de emisión de hasta UF 25.000.000 y una vigencia de 14 años desde su inscripción en el Registro de Valores, pudiendo materializarse en una o más series o sub-series mediante escrituras complementarias. En este marco, la sociedad proyecta colocar en marzo de 2026 una emisión destinada a prepagar las series actualmente vigentes<sup>2</sup> y a redefinir el perfil de amortizaciones, por un monto de UF 15.600.000.

Al cierre de septiembre de 2025, la sociedad registró ingresos por actividades ordinarias por \$ 75.859 millones e ingresos financieros por \$ 101.876 millones, alcanzando una utilidad del ejercicio de \$ 70.543 millones. A la misma fecha, presentó un EBITDA de \$ 130.609 millones.

La clasificación en “*Categoría AA+*” de los títulos de deuda a emitir por parte de **Ruta del Maipo** se sustenta en la solidez y el adecuado calce de flujos de la nueva estructura financiera, así como en los niveles actuales y proyectados del Indicador de Cobertura Global (ICG), el cual se mantiene sobre las 2,0 veces, reflejando que el valor presente de los flujos operacionales supera de manera holgada el saldo insoluto de la deuda. Adicionalmente, se evidencia la capacidad de la concesionaria para atender el pago oportuno de sus obligaciones financieras en cada período, lo cual se observa en la razón de cobertura de servicio de la deuda (RSCD). Según las proyecciones, este indicador se mantiene consistentemente por sobre la unidad durante toda la vida remanente de las eventuales emisiones, mostrando que los flujos generados cada año son suficientes para cubrir el servicio de la deuda en tiempo y forma, incluso bajo escenarios de estrés operacional o de tráfico.

En complemento a lo anterior, el Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) constituye un elemento estructural relevante en el perfil crediticio de la concesión, ya que permite ajustar tarifas en escenarios de menor crecimiento del tráfico. En particular, la concesionaria puede incrementar las tarifas hasta en un 5% anual acumulable durante la vigencia de la concesión si los tráficos no crecen en igual proporción, con un límite de 25% durante el plazo original y la posibilidad de un 25% adicional en caso de que la extensión supere los 100 meses. Este mecanismo contribuye a mitigar parcialmente la volatilidad de los ingresos operacionales.

Junto con lo anterior, 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. En general, la autopista ha demostrado tener flujo de vehículos creciente, a noviembre 2025 (UDM) el flujo aumentó un 1,45% respecto a igual periodo 2024.

El plazo original de la concesión estaba pactado hasta septiembre de 2024; sin embargo, considerando el MDI acumulado y los convenios posteriores por nuevas obras, se estima que se extenderá hasta septiembre de 2037, lo que otorga un horizonte temporal suficiente respecto del calendario de obligaciones financieras.

En materia ASG (ESG), ISA S.A., controladora de ISA Intervial, mantiene políticas transversales aplicables a todas sus sociedades concesionarias y elabora un informe anual específico en esta materia. En marzo de 2025 presentó

---

<sup>2</sup> Estos títulos de deuda se encuentran clasificados actualmente por **Humphreys** en “*Categoría A+*” con tendencia “*Favorable*”.

su estrategia 2040, que incorpora como eje central la sostenibilidad ambiental, con foco en el apoyo a las comunidades y la protección del entorno natural.

#### Resumen Fundamentos Clasificación

##### Fortalezas centrales

- Importancia de la ruta para la conexión entre Santiago y al sur del país.
- Mecanismo que acota el riesgo de caída de flujos (MDI).
- Términos de la estructura de financiamiento que favorecen la liquidez de la sociedad.

##### Fortalezas complementarias

- Marco regulatorio estable.
- Concesión con historia.

##### Riesgos considerados

- Contracción en niveles de tráfico.

## Definición de categoría de riesgo

### Categoría AA

Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con una muy alta capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, la cual no se vería afectada en forma significativa ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía.

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

### Tendencia Estable

Corresponde a aquellos instrumentos que presentan una alta probabilidad que su clasificación no presente variaciones a futuro.

## Hechos recientes

### Resultados a septiembre 2025

Durante los primeros nueve meses de 2025, la sociedad concesionaria obtuvo \$ 75.859 millones por concepto de ingresos por actividades ordinarias, lo que representa un aumento de 32,9% respecto a septiembre de 2024 (\$ 57.080 millones). Asimismo, los ingresos financieros alcanzaron \$ 101.876 millones, registrando un incremento de 4,2% en comparación con igual período del año anterior (\$ 97.726 millones). Esta evolución se explica por la dinámica propia del mecanismo de distribución de ingresos (MDI), el devengo de activos financieros y los reajustes asociados a la estructura contractual.

En cuanto a los costos y gastos, los gastos por beneficios a los empleados ascendieron a \$ 4.666 millones, aumentando 6,9% respecto a septiembre de 2024 (\$ 4.366 millones). Por su parte, los otros gastos por naturaleza totalizaron \$ 61.988 millones, evidenciando un crecimiento de 38,0% frente a los \$ 44.906 millones del ejercicio anterior, reflejando mayores costos asociados a la operación, mantención y obligaciones contractuales. El gasto por depreciación y amortización alcanzó \$ 420 millones, superior en 32,3% al registrado en igual período de 2024.

El resultado antes de impuestos fue de \$ 90.922 millones, lo que implica un aumento de 3,4% respecto a septiembre de 2024 (\$ 87.964 millones). La utilidad del ejercicio, por su parte, alcanzó \$ 70.543 millones, representando un incremento de 2,4% en comparación con los \$ 68.860 millones obtenidos en igual período del año anterior.

Al cierre de septiembre de 2025, **Ruta del Maipo** presentó activos por \$ 1.688.765 millones, levemente inferiores a los registrados al cierre de 2024. Los pasivos totalizaron \$ 990.192 millones, disminuyendo 4,1% respecto a diciembre de 2024, mientras que el patrimonio alcanzó \$698.573 millones, reflejando un aumento de 5,9% respecto al cierre del ejercicio anterior. La deuda financiera –considerando pasivos por arrendamiento– ascendió a \$792.030 millones, mostrando una reducción respecto a los \$848.074 millones aproximados registrados a septiembre de 2024.

## 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 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 hasta 2024, sin embargo, a partir de la firma del convenio complementario N°4, la concesión pasó a tener un plazo de término variable y finalizaría cuando el valor presente de los ingresos (netos de costos en la extensión del plazo descontados al 9,5% real anual) alcance el Ingreso Total Garantizado de UF 30,4 millones.

A causa de los Convenios *Ad-Referéndum* N° 8 y N° 9, la concesión cuenta con dos alternativas: una posible extensión de plazo de 17 meses y 21 días, que aplicaría una vez que se cumpla la relación entre el ITG y el MDI; o un pago directo por el remanente de la Cuenta de Inversión del Convenio al momento del término de la concesión por parte del MDI. Lo anterior, corresponde a la compensación asociada a las nuevas obras vinculadas al sistema *free flow* de los peajes Angostura y Quinta. Dada las características del flujo de tráfico que actualmente presenta la ruta, se estima que el fin de la concesión por término del MDI, sea en septiembre 2037.

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 ha mostrado 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.

## 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 para que se cumpla la relación es septiembre de 2037). Además, este mecanismo permite subir tarifas para enfrentar períodos de menores flujos, según lo estipulado en los antecedentes de la concesión. A diciembre de 2025 el MDI alcanzó un 89,2% de los ITG.

## Convenios complementarios

El presente ítem presenta los convenios firmados más recientes, que explican obras adicionales que ha realizado o debe realizar la sociedad concesionaria. En el Anexo 1 se pueden revisar los convenios complementarios y convenios ad-referéndum anteriores.

### 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.

### 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.

### Convenio Ad Referéndum N°10

Con fecha 11 de enero de 2024, se publica en el Diario Oficial un nuevo convenio que incorpora nuevas obras a realizar: Obras grupo II normativas y servicialidad; Obras grupo III calles de servicio; Obras pasarela Vista Hermosa; PID; y ejecución de obras área de ventas de Angostura. También, se reconocen obras ya realizadas (Obras Par Vial). El monto máximo de inversión se define en MMUF 2,6 IVA incluido.

**Ruta del Maipo** mantiene una cuenta de inversión asociada a las obras adicionales contempladas en los CAR N° 7 y CAR N° 10, la cual acumula los costos incurridos y se reduce conforme la concesionaria recibe compensaciones por parte del MOP. En este contexto, la sociedad emitió una factura por UF 500.000 en concepto de anticipo de las inversiones comprometidas, pago que fue recibido en febrero de 2024 y posteriormente, en abril del mismo año, el MOP hizo uso de su facultad para realizar un nuevo desembolso por UF 1.400.000. Ambos pagos asociados principalmente al CAR N° 7.

Adicionalmente, este regula las condiciones de contabilización del diferencial de ingresos percibidos por la tarifa aplicada el primero semestre de 2023, por el DS MOP N°217 de 2022.

## Características del flujo vehicular

La Ilustración 1 muestra el tráfico mensual de los últimos cinco años, es posible observar que en enero de 2022 hubo un crecimiento histórico superando los nueve millones de vehículos, para luego estabilizarse en torno a 8,0 a 8,9 millones y comportarse de manera similar a los periodos prepandemia.

En el mismo gráfico se observa que durante 2023 hay una disminución del tráfico en todos los periodos con respecto a 2022, esta baja fue de 5,25%, explicado principalmente por la recesión económica a nivel país. En 2024 se observaron resultados similares a los de 2023, salvo por un aumento en el flujo entre octubre y diciembre. Por su parte, durante 2025 ha mostrado niveles levemente superiores al año anterior.

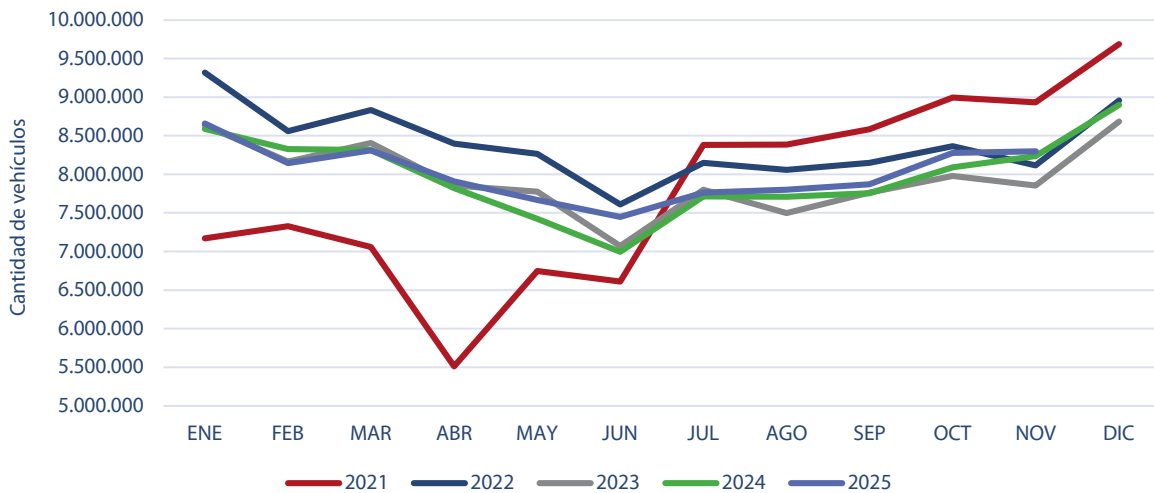


Ilustración 1: Tráfico vehicular mensual

## Patrocinadores

En la actualidad **Ruta del Maipo** tiene dos accionistas, su controlador Intervial Chile S.A. con 999.999 de las acciones suscritas e ISA Inversiones Toltén Limitada con una acción. A su vez, Intervial Chile es controlada por Interconexión Eléctrica S.A. E.S.P (ISA), a través de ISA Inversiones Chile Vías SpA.

Por su parte, ISA es una organización 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. En la actualidad, la matriz tiene presencia en seis países de Suramérica y en Centroamérica, con un total de 835 kilómetros de autopistas en operación y 296 kilómetros en construcción.

Tabla 1: Accionistas de Ruta del Maipo

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

# Análisis financiero

## Proyecciones de EBITDA y pago de obligaciones financieras

Tal como se observa en la Ilustración 2 y de acuerdo con las estimaciones efectuadas por **Humphreys**, el EBITDA<sup>3</sup> proyectado de la sociedad concesionaria es suficiente para cumplir con sus obligaciones financieras que emitirá la sociedad, incluso con castigos severos a sus niveles de EBITDA.

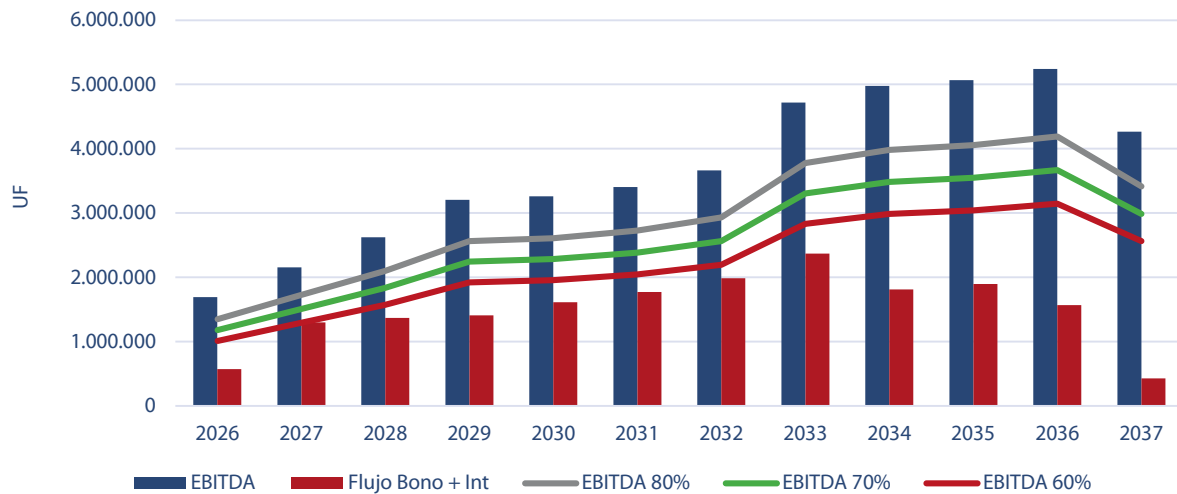


Ilustración 2: Proyección EBITDA y perfil de pago del bono<sup>4</sup>

## Razón de cobertura de servicio de la deuda

La razón de cobertura de servicio de la deuda muestra cuán holgada o presionada se encuentra la sociedad para pagar en cada periodo sus pasivos con el EBITDA proyectado. La evolución esperada de este indicador se muestra en la Ilustración 3, donde se observa que esta es superior a la unidad en todos los periodos de análisis, soportando caídas considerables en sus flujos.

## Índice de cobertura global

El Indicador de Cobertura Global es calculado como el coeficiente entre el valor presente del EBITDA proyectado durante el periodo de vigencia del bono, descontado a la tasa de interés de este, y el saldo insoluto de la deuda financiera que mantiene la sociedad concesionaria. Así, se presume que, si el indicador muestra una relación mayor a uno, los flujos de caja de la concesión serían suficientes en relación con el monto de la deuda, bajo el supuesto de calce de flujos. La Ilustración 4 presenta el comportamiento del ICG de **Ruta del Maipo**, en donde se muestran dos versiones de este indicador; con flujos de la operación hasta término de la concesión (ICG) y con flujos de la operación hasta el término de la concesión, considerando el pago de CAR 8 y 9 (ICG Ajustado).

<sup>3</sup> Calculado como: Ingresos por peaje – Gastos por beneficios a los empleados – Otros gastos por naturaleza – Pagos por infraestructura preexistente.

<sup>4</sup> Construido sobre una emisión de UF 15.600.000, con la información proporcionada por la compañía.

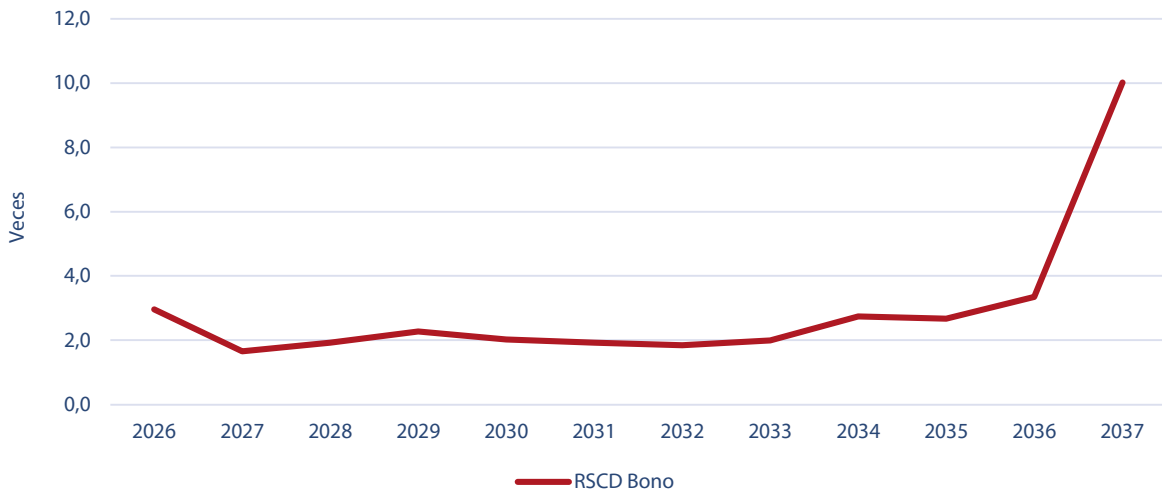


Ilustración 3: Razón de cobertura de servicio de la deuda proyectada

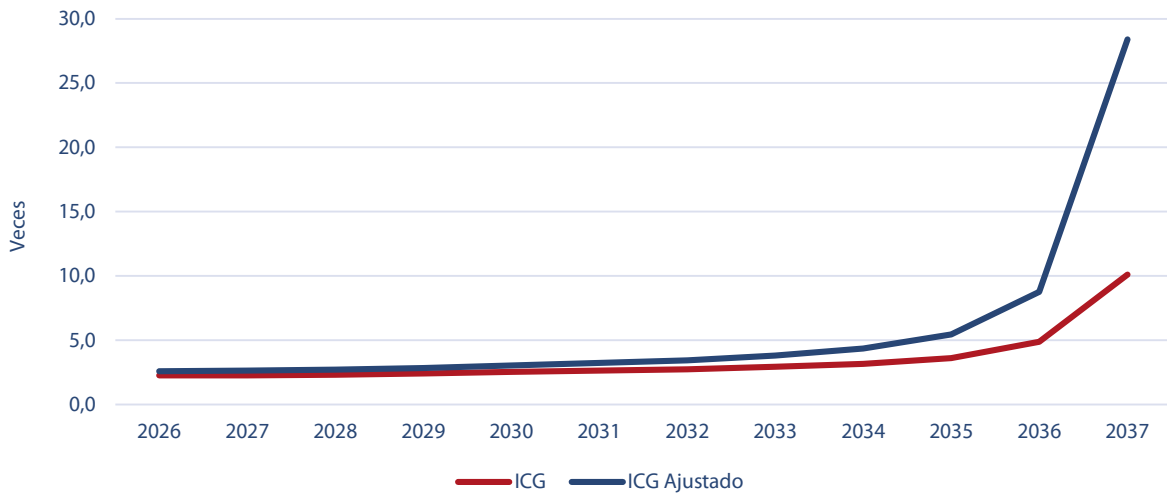


Ilustración 4: Indicador de Cobertura Global

Según las proyecciones, **Ruta del Maipo** presentaría un ICG de 2,26 veces<sup>5</sup>, elevándose a 2,60 veces al considerarse los montos a percibir por los CAR. Lo anterior implica que el valor presente de los flujos futuros proyectados duplica el saldo insoluto de la deuda financiera, otorgando un margen de holgura relevante frente a eventuales desviaciones en tráfico, costos operacionales o variaciones en variables macroeconómicas.

## Endeudamiento

El endeudamiento, medido como el pasivo exigible sobre el patrimonio, se presenta en la Ilustración 5 con un comportamiento estable a lo largo del tiempo. Se destaca que, al cierre de septiembre de 2025 dicho indicador

<sup>5</sup> Considerando una deuda referencial de UF 15.600.000.

alcanzó su punto más bajo de los últimos cinco años, situándose en 1,42 veces, explicado principalmente por el aumento del patrimonio por los resultados de la sociedad.

## Liquidez

La liquidez de **Ruta del Maipo**, medida como activo circulante sobre pasivo circulante, se ha mantenido en niveles superiores a la unidad. Si bien el indicador mostró una tendencia a la baja en los últimos cinco años, durante el último ejercicio se observa un cambio de dirección con una trayectoria al alza, explicada principalmente por una reducción de los pasivos financieros corrientes, junto con una posición de caja que se mantiene en niveles elevados. De esta forma, la razón corriente se situó en 3,54 veces a septiembre de 2025, tal como se puede apreciar en la Ilustración 6, reflejando una holgura relevante para enfrentar sus obligaciones de corto plazo.



Ilustración 5: Endeudamiento

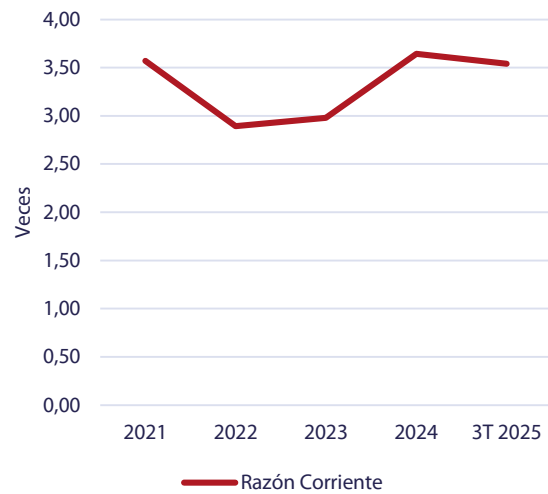


Ilustración 6: Liquidez

*"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."*

# Anexo 1

## 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 ingresos 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 1.000,7.

### 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 éstas<sup>6</sup>. 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.

---

<sup>6</sup> Los costos se actualizarán a una tasa del 5,3% real anual.