



Concesión Vial Ruta del Loa

Noviembre 2024

Descripción general

- ISA Vías hace parte de un grupo empresarial que cuenta con más de **56 años** de experiencia operando en sectores tales como el de Energía, Vías y Telecomunicaciones en países tales como Colombia, Chile, Brasil, Perú, Argentina y Centroamérica.
- Es uno de los operadores de concesiones de carreteras más relevante del país, operando y construyendo más **de 700 km en cinco concesiones** distintas en Chile.
- De las cinco concesiones que posee actualmente, cuatro están en operación y Orbital Sur Santiago fue adjudicada a finales del año pasado (nov. 2023).

Descripción general



Mapeo de Concesiones de ISA Intervial



Región	Ruta	Longitud (km)	Término Concesión
II	Ruta del Loa	136	Marzo 2058 ⁽¹⁾
RM, VI, VII	Ruta del Maipo	237	Febrero 2036 ⁽¹⁾
RM	Ruta Orbital Sur	25	Abril 2060 ⁽¹⁾
IX	Ruta de la Araucanía	144	Octubre 2026
IX, XIV	Ruta de los Ríos	172	Marzo 2026
Total		714	

Concesiones terminadas

VII, VIII	Ruta del Maule	193	Marzo 2021
VIII, IX	Ruta del Bosque	161	Febrero 2023
Total		354	

Concesiones fuera de Chile

Colombia	Ruta Costera	146	Septiembre 2043 ⁽¹⁾
Panamá	Ruta del Este	246 ⁽¹⁾	Noviembre 2042
Total		392	

(1) Plazo estimado (concesión con plazo variable)

Descripción de ISA Intervial

Principales cifras

- Actualmente ISA Intervial cuenta con 5 concesiones en Chile y 2 en el extranjero. Durante el año 2023 obtuvo los siguientes resultados:



Ingresos de
US\$571 MM



EBITDA de
US\$401 MM



259 mil de tráfico
medio diario
equivalente



59 plazas de peaje



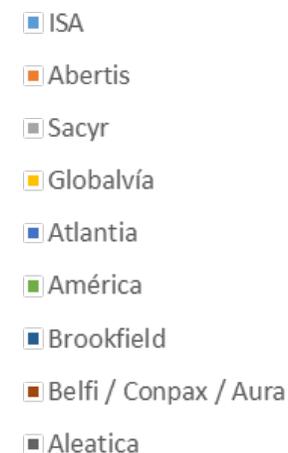
690 kilómetros en
concesiones



155 puentes

Participación por ingresos de peaje interurbano

- A diciembre de 2023, ISA Intervial fue la empresa líder en Chile en ingresos de peaje interurbano, con un 29,5% de participación de los ingresos disponibles



Ruta del LOA



isa
VÍAS



Resumen Ejecutivo



Resumen del Proyecto

- La Concesión consiste en la mejora y ampliación a **doble calzada** de la **Ruta 25** entre el Enlace Carmen Alto y los accesos a la ciudad de Calama.
- Incluye el desdoblamiento de **111km** de la vía actual (**sector A**) y la construcción de **25km** de nueva vía localizados en la circunvalación oriente a Calama (**sector B**).
- Tras la ejecución de las obras el Concesionario será responsable de la reparación, conservación y explotación **sólo del Sector A**.
- La concesión es otorgada por el Ministerio de Obras Publicas ("**MOP**").

Principales Magnitudes

- El Presupuesto la Obra es de **UF 8.151.027** (equivalente a USD 342 MM)*, **incluyendo** los costos de la sociedad concesionaria durante la construcción.
- El Plazo de concesión es variable en función de los Ingresos Totales de la Concesión ("ITC"), con un máximo de 480 meses (40 años).
- La Etapa de Construcción del Tramo A se desarrolló durante un plazo máximo de **75 meses**, plazo máximo para la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria ("PSP") del sector.

Ingresos del Proyecto

- El Concesionario **cobra tarifas** a los usuarios finales mediante un sistema de cobro por derecho de paso bajo el sistema de cobro de **peaje manual** (barrera) desde la obtención de la **PSP del Sector A, 31 de julio de 2024**. El sistema tarifario cuenta con una indexación al **IPC** y un reajuste de **1% real**, válido hasta el **año 29** de la concesión.
- Existe un mecanismo de Ingreso Mínimo Garantizado ("**IMG**") por el que el licitante puede optar durante **los primeros 24 años** de explotación.
- Alza de tarifa de 2,5% en compensación de Convenio Ad Referéndum N° 1

Racional del Proyecto

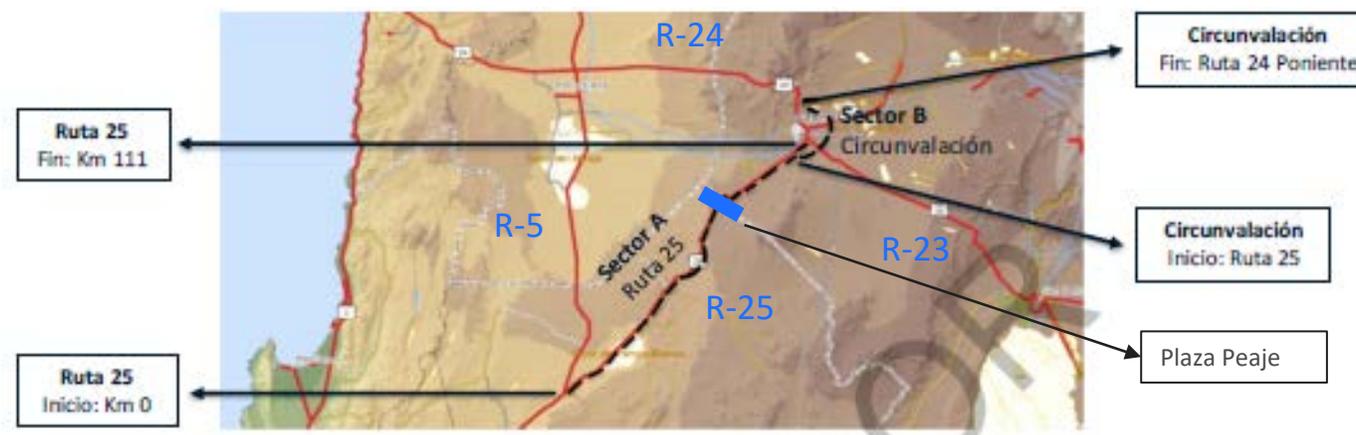
- El Proyecto permite mejorar la conectividad de la zona, así como las condiciones de seguridad, iluminación y señalética de la vía actual en beneficio de los usuarios particulares, así como de los transportistas relacionados con la actividad minera en la región.

Descripción del Proyecto

El Proyecto consiste en la construcción, operación y mantenimiento de una concesión vial en Región de Antofagasta.



- Mejora y ampliación a **doble calzada** de la actual **Ruta 25** entre el inicio del Enlace Carmen Alto hasta el empalme con la Avenida Balmaceda, al norte de la anterior rotonda de acceso sur a Calama, que fue reemplazada por un enlace a desnivel conectando con la vía de acceso al Aeropuerto El Loa de Calama. Esta parte del trazado (**sector A**) supone un total de **111 km** de vía.
- **Nueva circunvalación oriente a Calama**, que conectará las Rutas 24 Oriente, Ruta 23 y Ruta 25, incluyendo las obras de conexión que den continuidad a las mencionadas vías. Esta parte del trazado (**sector B**) afecta a **24km** de vía.
- Instalación de una **plaza de peaje bidireccional en Carmen Alto-Calama**.
- El proyecto incluye la **conservación y mantenimiento del Sector A** durante todo el periodo concesional. Una vez obtenida la PSP del Sector B, este pasará a tuición de la Dirección de Vialidad. Este Sector no tiene impacto sobre los tráficos ni los ingresos asociados al Sector A.
- Otras actuaciones en la Ruta 25: intersecciones a desnivel, pasos superiores de ferrocarril, saneamiento, señalización y seguridad vial, iluminación, pasarelas peatonales, área de servicios generales y atención de emergencias, paraderos de buses y teléfonos S.O.S, iluminación y paisajismo.



Ingresos

El Concesionario recibirá ingresos por cobro de una tarifa a los vehículos que transiten por la vía. Además, la Concesión **considera pagos de IMG** que permiten mitigar el riesgo tráfico y contemplan un plazo de 24 años a partir de la PSP del sector A.

Sistema Tarifario

- Sistema de cobro por derecho de paso.
- Se establece una Tarifa Base Máxima T_0 de CLP 3.460, distinguiendo ocho tipos de vehículos con factores de correspondientes.
- Reajuste Tarifa Base Máxima (TBM): IPC + 1,0% real para los primeros 29 años de operación.
- Se aplica un redondeo de CLP 50, al alza o a la baja, por fraccionamiento.

Mecanismo de Valor Presente de los Ingresos (VPI)

Las principales causales de extinción de la concesión son las siguientes:

- 1 La concesión se extinguirá el mes “m” que se cumpla la siguiente relación:

$$VPI_m \geq ITC$$

donde VPI es el valor presente de los ingresos e ITC son los ingresos totales de concesión.

La tasa de descuento en UF es de 5% para ingresos de tráfico y 4% para pagos del MOP por concepto de IMG.

- 2 Cumplimiento del plazo máximo de la concesión (480 meses)

(*) Excluyendo Administración y Control, variable durante explotación

(**) Mientras no renuncie al mecanismo



- 3 Opción del MOP de extinción anticipada cuando se cumpla cualquiera de las condiciones siguientes:

- Han transcurrido al menos 27 años desde el inicio de la concesión
- El $VPI_m > 70\% ITC$

El MOP tendrá la opción de extinguir anticipadamente la concesión aduciendo que: existen razones que limitan el buen funcionamiento de las obras o el desarrollo regional, la necesidad de elevar estándares técnicos y/o niveles de servicio, u otras razones de interés público, etc.

El MOP pagará una indemnización a la concesionaria según una fórmula recogida en las BALIs. (Art. 1.11.2.5). La indemnización considera un margen EBITDA máximo del 80% y una tasa de capitalización del ingreso no contabilizado aún en el VPI ($ITC - VPI_m$) del 6%.

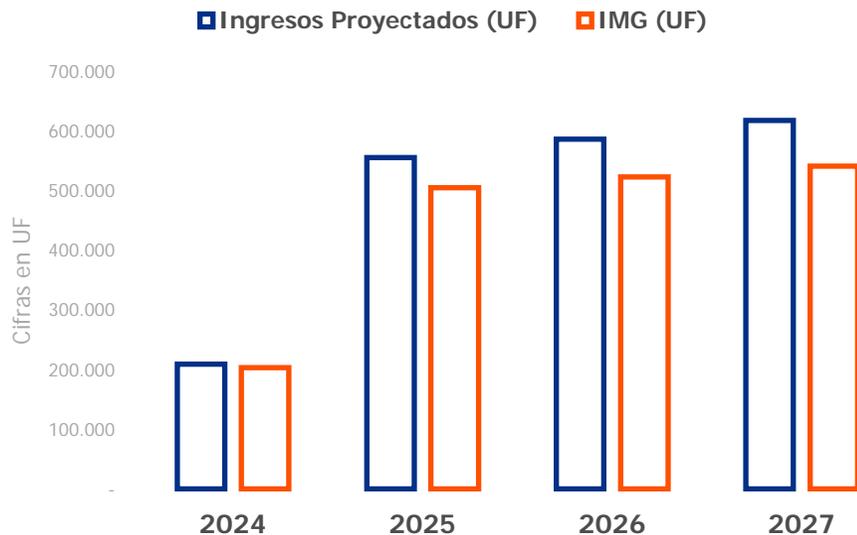
Ingreso Mínimo Garantizado



- El mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados permite distribuir los riesgos derivados de la incertidumbre respecto del tráfico futuro de la Concesión.
- El Estado garantiza a la Sociedad Concesionaria un IMG anual.
- Las proyecciones de ingresos correspondientes al estudio de tráfico de la Concesión son superiores al IMG

Cobertura sobre el Servicio de la Deuda

La Cobertura del IMG sobre el Servicio de Deuda es superior al 1,27x en todos los años.



Durante el trimestre Ago-Oct 2024, el ingreso por recaudo ha alcanzado las UF 119 mil, correspondiente al tránsito de mas de 439 mil vehículos.

Año	IMG	% de amortización	Amortización	Intereses	IMG/Serv. Deuda
2025	488.525	1,4470%	108.525	133.146	2,02
2026	505.623	0,0470%	3.525	288.524	1,73
2027	523.320	0,0770%	5.775	288.387	1,78
2028	541.636	0,2110%	15.825	288.951	1,78
2029	560.594	0,3230%	24.225	287.544	1,80
2030	580.215	0,4990%	37.425	286.598	1,79
2031	600.522	0,5710%	42.825	285.137	1,83
2032	621.540	0,7720%	57.900	284.243	1,82
2033	643.294	1,1620%	87.150	281.205	1,75
2034	665.810	2,8410%	213.075	277.803	1,36
2035	689.113	3,1730%	237.975	269.486	1,36
2036	713.232	3,5190%	263.925	260.910	1,36
2037	738.195	4,0560%	304.200	249.894	1,33
2038	764.032	4,5480%	341.100	238.020	1,32
2039	790.773	5,1740%	388.050	224.706	1,29
2040	818.450	5,7790%	433.425	210.132	1,27
2041	847.096	6,2800%	471.000	192.639	1,28
2042	876.744	6,7270%	504.525	174.254	1,29
2043	907.430	7,3130%	548.475	154.560	1,29
2044	939.190	7,8540%	589.050	133.515	1,30
2045	972.062	8,4730%	635.475	110.157	1,30
2046	1.006.084	9,3600%	702.000	85.352	1,28
2047	1.041.297	9,0160%	676.200	57.950	1,42
2048	1.077.742	2,6340%	197.550	31.640	4,70
2049	-	3,8910%	291.825	23.843	-
2050	-	4,2530%	318.975	12.452	-
		100,0000%	7.500.000	5.131.043	

Construcción

Contrato de Construcción

- El contrato de ejecución de obras se suscribió con la empresa Constructora Ferrovial Agromán Chile S.A, empresa multinacional española, con más de 75 años de experiencia en el sector de la infraestructura de transporte y movilidad.
- El Contrato es a suma alzada y bajo el principio Back to Back. Todos los riesgos de la construcción son transferidos al constructor manteniendo indemne a la Sociedad Concesionaria. Se mantienen Garantías Cruzadas.
- El sector A ya fue recepcionado y fiscalizado. El periodo de Operación empezó el 31 de julio 2024
- El sector B, que es completamente independiente del sector A en términos operativos, se encuentra suspendido. Su ejecución no representa un mayor riesgo para el financiamiento actual.

Obras Adicionales

El contrato de Concesión puede ser Modificado para incluir Obras Adicionales las cuales son compensadas por el MOP

Convenio Ad Referéndum No.1

Ejecución de obras adicionales: modificación del trazado de la Variante Sierra Gorda, atraviesos, calles de acceso y retorno, pavimentación de calles e iluminación, etc.

Presupuesto: UF 164.823,94 + IVA

- Cuenta de compensación actualizada mensualmente a una tasa de interés de 3,85% anual.
- Como parte de la compensación, se aumenta en un 2,5% la Tarifa Base Máxima (T_0). Este aumento de tarifa rige a partir del año 2025 y no afecta el ITC e IMG.



FINANCIAMIENTO



isa
VÍAS

Principales resguardos Financiamiento



Ratio de Cobertura de Servicio de Deuda

- El Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) cubre al menos 1,27x el servicio de deuda.
- El Contrato de Emisión de bonos contempla restricciones para:
 - Realizar pagos restringidos (*ratio 1,05x durante IMG, 1,20x posterior a IMG, obtención PSD*)
 - Tomar deuda Adicional:
 - 1.- *En caso de nuevas obras requeridas (compensadas por el MOP) se puede tomar deuda adicional cumpliendo con criterios RCSD mayor o igual a lo señalado en contrato (*)*
 - 2.- *La nueva deuda, en conjunto con los endeudamientos vigentes, deben tener una clasificación de AA- con posterioridad al PSP Sector A*
 - Modificar el Contrato de Concesión / Suscribir Convenios complementarios. (*autorización acreedores, condiciones de deuda adicional*)

Cuentas de Reserva y Garantías

- Cuenta de Servicio de Deuda
- Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda
- Cuenta de Reserva de Operación y Mantenimiento
- Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor
- Cuenta de Reserva IMG
- Prenda sobre los derechos de la concesión
- Prendas los dineros depositados en las cuentas y sobre las Inversiones
- Prenda sobre los derechos de los Contratos Relevantes
- Prendas sobre acciones

Rescates anticipados obligatorios

- En caso de extinción anticipada de la concesión: se deberá pagar la totalidad de la deuda con fondos provenientes de los pagos del MOP (estos fondos se calculan de acuerdo a las Bases de Licitación, indemnizan a la Concesionaria por los ingresos que deja de percibir).
- Rescate por fin teórico de la concesión: en el caso de que la concesión se acorte por una mejora en la proyección de tráfico, se deberá realizar un prepago parcial o total de las últimas cuotas de manera de que se mantenga una **cola de dos años** respecto al término de la concesión.
- Rescate parcial por DSCR inferior a 1,35x en los últimos años de la concesión luego de finalizado el periodo de IMG, se deberá realizar un prepago parcial con el fin de mantener **ratio de al menos 1,35x para los años no cubiertos por IMG**.

(*) IMG 1-5 años RCSD 1,10x ; IMG 6-14 años RCSD 1,125x ; IMG 15-23 años RCSD 1,15x ; Tráfico 1-Tráfico 3 RCSD 1,50x

© TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS POR INTERVIAL CHILE S.A.

Clasificaciones de Riesgo 2024

Las clasificaciones de riesgo actuales la Línea de Bonos de Ruta del Loa son:

Feller Rate Clasificadora de Riesgo

 “AA-” / Estable, octubre 2024

“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”

Clasificadora de Riesgo Humphreys Limitada

 “AA-” / Estable, octubre 2024

“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 del emisor hasta el año 2047. En efecto, hasta este ejercicio la concesionaria tiene derecho a percibir Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) por parte del Estado de Chile que, en términos de montos anuales, son suficientes para responder al pago de las obligaciones. Para los tres años posteriores al pago del IMG, las proyecciones muestran que existe una adecuada capacidad de pago de la deuda, incluso bajo el supuesto de desviaciones negativas significativas entre lo real y lo presupuestado. Además, la concesión terminaría con posterioridad al vencimiento de los pasivos financieros, lo cual entrega flexibilidad financiera al emisor en caso de bajas inesperadas en el nivel de ingresos”.





isa
VÍAS