SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA CENTRAL S.A.

COMUNICADO DE PRENSA

	CLASIFICACIÓN	PERSP.
Bonos 359 - A1, A2		
30-09-26	AA+	Estables
30-09-25	AA+	Estables

FELLER RATE CONFIRMA EN “AA+” LA CLASIFICACIóN DE LOS BONOS DE AUTOPISTA CENTRAL. LAS PERSPECTIVAS SON "ESTABLES".

7 OCTUBRE 2026 | SANTIAGO, CHILE

Feller Rate ratificó en “AA+” la clasificación asignada a los bonos emitidos por Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. Las perspectivas de la clasificación son “Estables”.

La clasificación “AA+” responde al alto ***track record*** histórico alcanzado en operación por la autopista, las coberturas de servicio de deuda esperadas para el remanente de deuda clasificada (bonos con vencimiento en diciembre de 2026), así como a la presencia de resguardos crediticios, un ***sponsor*** con gran experiencia en el negocio y su buen acceso a los mercados financieros. Además, incorpora el respaldo del Estado de Chile al marco legal del programa de concesiones. En contrapartida, la clasificación toma en cuenta la sensibilidad del tráfico a los ciclos económicos.

Autopista Central posee la concesión de 62,2 kilómetros del sistema Norte-Sur, con tránsito en ambos sentidos, a través de los ejes tramo Ruta 5 de 41,2 km y General Velásquez de 21 km. Inició su operación, en forma parcial, a fines de 2004 y fue habilitada en toda su extensión en mayo de 2006, obteniendo su puesta en servicio definitiva por parte del MOP en abril de 2007. En la actualidad, el plazo de la concesión se extiende hasta 2032, conforme al acuerdo establecido en el Convenio Ad Referendum N°8, con la posibilidad de extenderse 25 meses más, conforme al Convenio Ad Referendum N°12, con lo cual podría finalizar en agosto de 2034.

La concesionaria ha exhibido un positivo desempeño operacional, asociado con el buen desempeño de su tráfico a lo largo de su historia. Sin embargo, al igual que gran parte de la industria, se vio afectada por el impacto de la pandemia en 2020, que conllevó una caída en el tráfico de un 19,4% anual. Luego, en 2021, la concesión mostró una importante alza en sus niveles de tráfico, mientras que en 2022 el crecimiento se normalizó (5,4% con respecto al cierre de 2021).

No obstante, dado el débil desempeño del ciclo económico, a diciembre de 2023 y diciembre de 2024 se registraron caídas de 2,4% y 0,4%, respectivamente. Este comportamiento va en línea con el de la industria, que presenta alta sensibilidad al ciclo económico. A junio de 2026, el tráfico acumulado mostró un leve aumento, de un 0,9% con respecto a junio de 2025 (comparado con un crecimiento de 3,2% entre junio 2024 y junio 2025). En el período hubo alzas en enero, febrero, marzo y junio, y caídas cercanas al 1% en abril y mayo.

El buen desempeño operacional de la autopista ha permitido sostener altos niveles de cobertura de Flujo de Caja Neto Operacional sobre Servicio de la Deuda durante el periodo analizado. Así, al cierre de 2025, este indicador se situó en 1,6 veces, bajo las 1,9 veces registradas en 2024. La caída se explica principalmente por un menor flujo operacional, que disminuyó ante mayores pagos operacionales y menores otros cobros, mientras que el servicio de deuda se mantuvo en niveles similares a los del año anterior, presionando a la baja el indicador.

A junio de 2026, el indicador se mantuvo en 1,5 veces (anualizado), en línea con junio de 2025. Ello se debe a que el mayor flujo de caja operacional del semestre (apoyado en menores pagos de impuestos) fue compensado por un mayor servicio de deuda (explicado principalmente por el pago de intereses de los nuevos créditos bancarios).

La sociedad concesionaria ha mantenido altos niveles de liquidez, dando adecuado cumplimiento a sus cuentas de reserva y entregando una mayor flexibilidad financiera. A junio de 2026, mantenía cerca de $85.342 millones en caja y equivalentes, de los cuales $29.525 millones correspondían a cuentas restringidas, que se clasificaron como

efectivo, debido a que parte de estos son destinados a cubrir desembolsos operativos y servicio de deuda.

PERSPECTIVAS: ESTABLES

Feller Rate estima que la concesión mostrará un comportamiento de tráfico más acotado, en línea con el ciclo económico que presenta el país, manteniendo su reajuste tarifario ligado a la inflación esperada. Por su parte, se prevé que, tras el pago de dividendo en agosto de 2026, la entidad pueda dar adecuado cumplimiento a su servicio de deuda, considerando el último cupón de los bonos nacional e internacional, el 15 de diciembre de 2026, por montos en torno a UF834.000 y US$16 millones, respectivamente.

Finalizando el pago de estos, la sociedad terminará de pagar sus bonos, y su deuda financiera quedará concentrada en créditos bancarios en UF girados para financiar obras viales (Túnel Lo Ruiz y CAR N°8), con vencimientos entre 2029 y 2034, sin ***covenants*** asociados.

EQUIPO DE ANÁLISIS

Joaquín Flores Velásquez- Analista Principal

Nicolás González – Analista Secundario

Nicolás Martorell –Director Senior

Contacto: Joaquín Flores - 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