



HUMPHREYS
CLASIFICADORA DE RIESGO

Vías Chile S.A.

Anual desde Envío Anterior

ANALISTAS:
Ignacio Muñoz Quezada
Hernán Jiménez Aguayo
ignacio.munoz@humphreys.cl
hernan.jimenez@humphreys.cl

FECHA
Agosto 2021

Categoría de riesgo	
Tipo de instrumento	Categoría
Instrumentos de capital	Riesgo de capital
Instrumentos de deuda	Riesgo de deuda
Instrumentos de liquidez	Riesgo de liquidez
Instrumentos de riesgo sistemático	Riesgo sistemático
Instrumentos de riesgo no sistemático	Riesgo no sistemático

Líneas de bonos y bonos	AA
Tendencia	Estable

Estados Financieros base 31 de marzo 2021

Número y fecha de inscripción de emisiones de deuda	
Línea de bonos	Nº938 de 17.04.19
Bono Serie B (BVIAS-B)	Primera emisión
Línea de bonos	Nº939 de 17.04.19
Bono Serie A (BVIAS-A)	Primera emisión

Estados de Resultados Consolidados IFRS						
MM\$ de cada año	2016	2017	2018	2019	2020	mar-21
Ingresos de explotación	389.598	492.402	400.174	414.535	310.115	95.440
Gasto de personal	-26.072	-19.296	-22.991	-24.359	-21.110	-5.874
Otros gastos de explotación	-56.523	-60.797	-68.015	-60.987	-58.846	-15.878
Gastos financieros	-106.842	-102.700	-56.098	-89.636	-62.691	-12.782
Ganancia	232.177	33.862	81.448	68.330	28.151	9.538

Estados de Situación Financiera Consolidados IFRS						
MM\$ de cada año	2016	2017	2018	2019	2020	mar-21
Activos corrientes	645.306	587.843	557.579	467.869	426.840	436.529
Activos no corrientes	2.669.440	2.547.577	2.352.441	2.201.818	1.987.056	1.948.627
Total activos	3.314.746	3.135.420	2.910.020	2.669.687	2.413.896	2.385.156
Pasivos corrientes	185.741	334.082	305.923	364.339	244.001	201.991
Pasivos no corrientes	1.596.135	1.243.127	1.015.657	1.405.323	1.273.078	1.277.112
Patrimonio	1.532.870	1.558.211	1.588.440	900.025	896.816	906.053
Total patrimonio y pasivos	3.314.746	3.135.420	2.910.020	2.669.687	2.413.895	2.385.156

Opinión

Fundamentos de la clasificación

Vías Chile S.A. (Vías Chile), es un *holding* con presencia de más de una década en el país y controladora de seis concesiones en Chile: Autopista Central, Rutas del Pacífico, Autopista Los Libertadores, Autopista del Sol, Rutas del Elqui y Autopista Los Andes, de las cuales cinco son interurbanas (tres conectan a Santiago con la quinta región) y una urbana, siendo esta última la de mayor tráfico de la región.

Durante el primer trimestre de 2021, el *holding* tuvo un EBITDA de \$73.688 millones, un 7,90% menor a lo registrado en el mismo periodo en 2020, y beneficios netos equivalentes a \$9.538 millones. A la misma fecha, la compañía presentaba activos por \$2.385 miles de millones, pasivos por \$1.479 miles de millones y patrimonio por \$906 miles de millones.

Dada la contingencia sanitaria actual producto del Covid-19, el movimiento de la población se ha visto restringido, disminuyendo el tráfico un 19,72% en 2020 con respecto a 2019. Sin embargo, en los últimos meses estas políticas se han flexibilizado; viéndose desde el mes de marzo un incremento en el tráfico con respecto a las mismas fechas en 2020. Aun cuando se aumenten y/o prolonguen las restricciones, se estima que se cuenta con la liquidez suficiente para cumplir con las obligaciones de corto y mediano plazo, tanto a nivel de filiales como de matriz¹. No obstante, se estima que el avanzado proceso de inoculación de la población debiese llevar a una normalización del tráfico.

Dentro de los principales fundamentos que sustentan la clasificación en “Categoría AA” de **Vías Chile** destacan la elevada generación de flujos que presentan las filiales operativas después de haber servidos sus respectivas obligaciones financieras y pagados los impuestos correspondientes. En efecto, el índice de cobertura² de **Humphreys**, ajustado por impuestos, aplicado al consolidado ascendió a 2,22 veces. Este indicador refleja que los flujos esperados para las concesiones podrían reducirse fuertemente y, aun así, la matriz estaría capacitada para dar cumplimiento a sus pasivos financieros. Asimismo, la holgada relación consolidada entre flujos y pasivos permite presumir que, ante una eventualidad de descalce de flujos, que pudiere presionar la liquidez, existiría siempre la posibilidad de recurrir a “créditos puentes”, más allá que, en un plazo acotado, podría verse incrementado su costo de financiamiento.

Adicionalmente, dentro de las fortalezas se ha considerado que **Vías Chile** controla íntegramente a todas sus filiales, por lo tanto, maneja totalmente las políticas de dividendos de sus inversiones y, finalmente, todos los flujos de las filiales llegarán a la matriz. Tampoco es ajeno a la clasificación que a la fecha de evaluación el disponible consolidado de la compañía representa un 47,59% del total de obligaciones de la matriz y un 17,37% de los pasivos financieros consolidados.

Por otra parte, la clasificación considera que, bajo situaciones extremas la sociedad emisora siempre tiene la posibilidad de desinvertir y con ello mejorar su situación de caja. La experiencia ha mostrado que existe poder de compra para enajenar concesiones.

También, como elemento favorable, la clasificación de riesgo recoge el buen desempeño y la dinámica de crecimiento que ha mostrado el tráfico de las distintas autopistas, las que se han visto reflejado—entre otros factores—por las clasificaciones de riesgos recibidas en sus evaluaciones. En la actualidad, Autopista Central,

¹ Con excepción de Sociedad Concesionaria Autopista Los Libertadores S.A. cuya liquidez es más ajustada.

² IC se define como la relación entre el valor actual de los flujos de las filiales descontado a la tasa de la deuda y dividido por el saldo insoluto de la deuda individual de la matriz. Por su parte, por flujos de las filiales, se entiende EBITDA menos pago de deuda e impuesto a la renta.

principal generadora de flujos de **Vías Chile**, tiene una clasificación en “*Categoría AA+*” en escala local por **Humphreys**.

Sin perjuicio de lo anterior, la clasificación de riesgo se ve limitada por el hecho de que parte de los excesos de flujos para el pago de la deuda se basan en ingresos futuros asociados a crecimientos de tráfico. Otro factor que restringe la clasificación dice relación con la alta dependencia del pago de la deuda a la generación de flujos de Autopista Central, la que a diciembre de 2020 aporta un 58,46% del EBITDA consolidado.

La perspectiva de la clasificación en corto plazo se considera “*Estable*”, ya que no se visualizan modificaciones en los factores relevantes que incidan favorable o desfavorablemente en la clasificación de riesgo de la compañía.

Resumen Fundamentos Clasificación

Fortalezas centrales

- Alto valor económico de sus inversiones.

Fortalezas complementarias

- Control de políticas de dividendos y de filiales.
- Diversificación de generación de flujos.

Fortalezas de apoyo

- Experiencia en el rubro.

Riesgos considerados

- Dependencia a pago de dividendos de filiales.

Definición de categoría de riesgo

Categoría AA

Instrumentos que cuentan con una muy alta capacidad de pago de 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.

Antecedentes generales

La compañía

Vías Chile es un *holding* controlado en un 80% por Abertis Infraestructura S.A., entidad de origen español dedicada a la gestión de autopistas, lo que incluye construcción, mantenimiento, explotación y operación de éstas (calificada en BBB- en escala global); y en un 20% por el fondo soberano de Abu-Dhabi "ADIA". En la actualidad, la matriz tiene presencia en 15 países del mundo con un total de 8.600 kilómetros de autopistas, de las cuales 773 kilómetros se sitúan en Chile distribuidos en seis concesiones.

Este *holding* se constituyó como sociedad anónima cerrada en noviembre de 1996 con el nombre de Inversiones Nocedal S.A., luego ha cambiado su razón social en dos ocasiones y la última se efectuó con fecha de enero del 2018 dando origen a **Vías Chile S.A.**

Distribución de flujos

Como se mencionó anteriormente, el holding cuenta con seis concesiones de las cuales cinco son interurbanas (tres de las cuales conectan Santiago con la Quinta Región) y una es urbana (Autopista Central). La Ilustración 1 muestra la importancia relativa de las seis concesiones en función del EBITDA generado en el último cierre anual disponible.

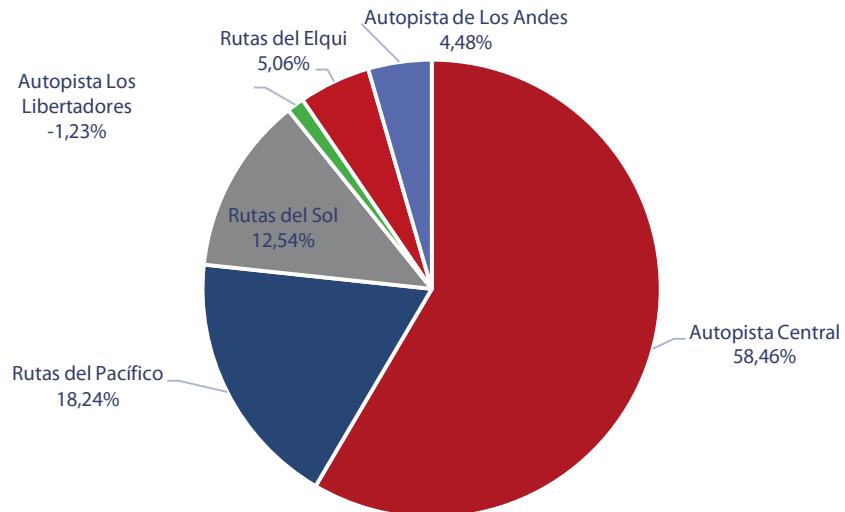


Ilustración 1: Distribución del EBITDA generado por las concesiones

Líneas de negocios

Vías Chile, a través de sus filiales operativas —Autopista Central, Rutas del Pacífico, Autopista del Sol, Autopista Los Libertadores, Rutas del Elqui y Autopista de Los Andes— participa en la gestión de infraestructura vial pertenecientes a la industria de las concesiones del país. Esta industria cuenta con más de 2.500 kilómetros de autopistas (urbanas e interurbanas) a lo largo de Chile, de las cuales 773 kilómetros corresponden al holding de Abertis presente en el territorio nacional (cerca del 31% del total).

Autopista Central

Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. (Autopista Central) es una sociedad anónima cerrada la cual opera la Concesión Internacional Sistema Norte - Sur, otorgada por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que incluye las Avenidas Norte Sur y General Velásquez, las que totalizan 61,91 km de carreteras (41,25 km para la Ruta 5 y 20,66 km. para General Velásquez).

El plazo de dicha concesión es por un período de 360 meses (30 años) contado desde la fecha de la firma del convenio entre el MOP y el concesionario. Adicionalmente el Convenio Ad-Referéndum N°8 extiende el plazo de concesión 12 meses como parte de las compensaciones por la revisión de la fórmula de reajuste de tarifas. De esta forma, su extinción está programada para el año 2032.

Rutas del Pacífico

Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. (Rutas del Pacífico) es una sociedad anónima cerrada la cual opera la Concesión Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, mediante concesión otorgada por el MOP, las que totalizan 141,3 km de carreteras compuestos por 109,6 km de la Ruta 68, 21,0 km de la Ruta 62 (Troncal Sur) y 10,7 km de la Ruta 60-CH (Vía Las Palmas). A la fecha cuenta con varios Convenios Complementarios y Ad-Referéndum.

El plazo de dicha concesión es variable hasta completar el ITC, con un máximo de 300 meses (25 años) contado desde la fecha del convenio entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para el año 2024, luego de cumplido el ITC y aplicar los 10 meses de extensión adicionales producto de la compensación por las obras del *Free Flow*.

Autopista del Sol

Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A. (Autopista del Sol) es una sociedad anónima cerrada la cual opera la Concesión Autopista Santiago – San Antonio. Esta vía tiene una longitud de 131,4 kilómetros, se extiende desde Avenida Isabel Riquelme (Santiago) hasta Malloco, en su tramo urbano, y desde Malloco hasta San Antonio, en el interurbano. A la fecha cuenta con varios Convenios Complementarios y Ad-Referéndum.

El plazo de dicha concesión es por un período de 306 meses (25,5 años) contado desde la fecha de la firma del convenio entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para el año 2021.

Autopista Los Libertadores

Sociedad Concesionaria Autopista Los Libertadores S.A. (Autopista Los Libertadores) es una sociedad anónima la cual opera la Concesión Ruta 57 Santiago – Colina – Los Andes y se encargar de unir la Región Metropolitana con las provincias de Chacabuco y de los Andes, más conexiones con otras carreteras, con una extensión de 116 kilómetros. A la fecha cuenta con varios Convenios Complementarios y Ad-Referéndum.

El plazo de dicha concesión es por un período de 341 meses (28,4 años) contado desde la fecha de la firma del convenio entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para el año 2026.

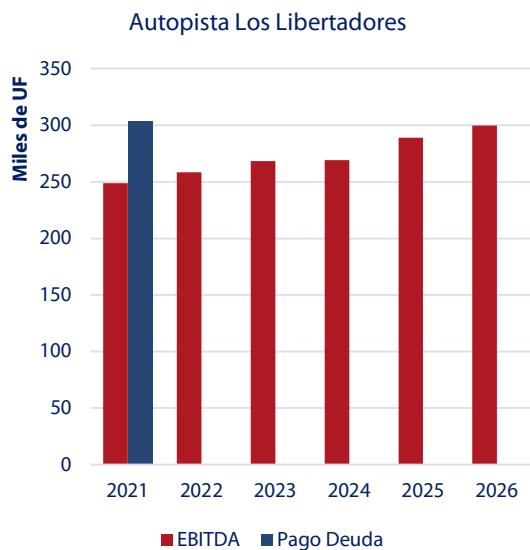
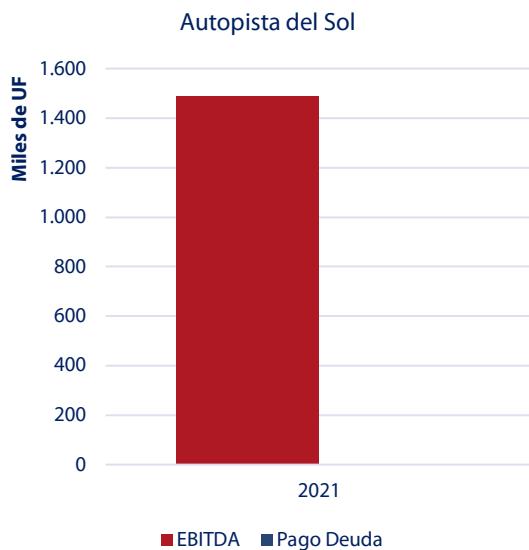
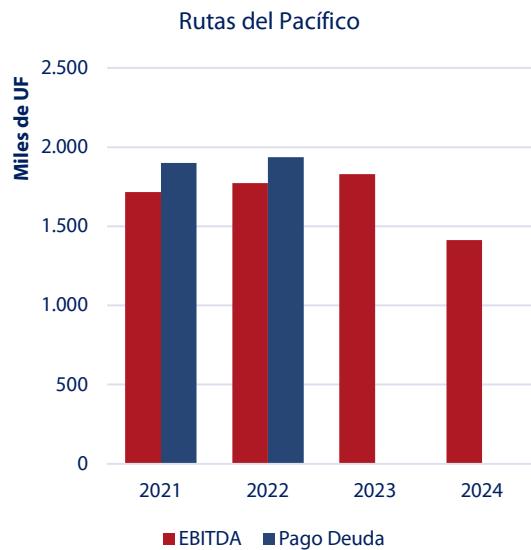
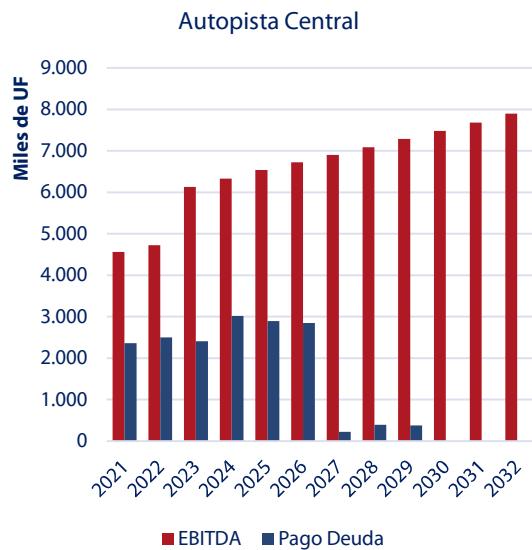
Rutas del Elqui

Sociedad Concesionaria Del Elqui S.A. (Rutas del Elqui) es una sociedad anónima cerrada la cual opera la Concesión Ruta 5 Tramo Los Vilos – La Serena, otorgada por el MOP. Esta vía tiene una longitud de 229 kilómetros, se extiende en la denominada Ruta 5 norte, desde el norte de Los Vilos hasta La Herradura en Coquimbo. A la fecha cuenta con varios Convenios Complementarios.

El plazo de dicha concesión es por un período de 300 meses (25 años) contado desde la fecha de la firma del convenio entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para el año 2022.

Autopista Los Andes

Sociedad Concesionaria Autopista De Los Andes S.A. (Autopista Los Andes) es una sociedad anónima la cual atraviesa transversalmente el territorio nacional, cruzando la Quinta Región de Valparaíso en sentido oriente-poniente. Esta concesión tiene una longitud efectiva de 90,5 km y está dividida en dos sectores: sector 1, Los Andes – Ruta 5 Norte, y sector 2, Ruta 5 Norte – Enlace Peñablanca. A la fecha cuenta con varios Convenios Complementarios. El plazo de dicha concesión es por un período de 384 meses (32 años) contado desde la fecha de la firma del convenio entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para el año 2036.



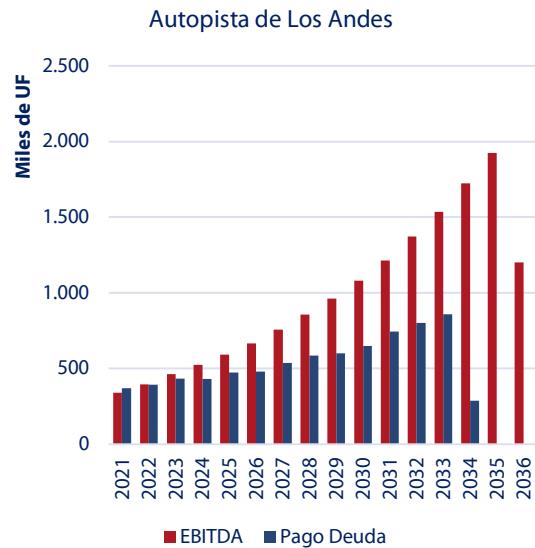
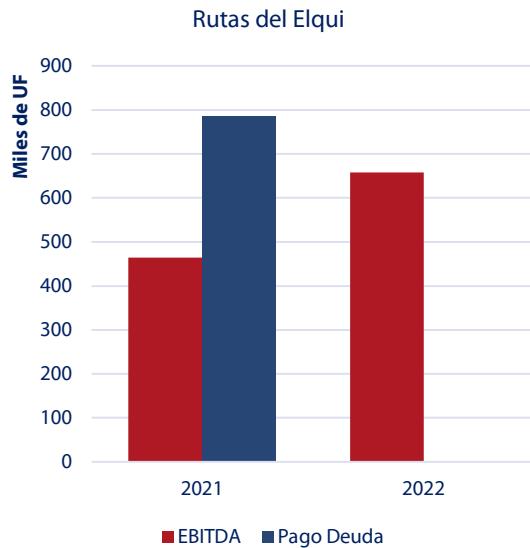


Ilustración 2: Evolución de los flujos de las concesiones de Vías Chile

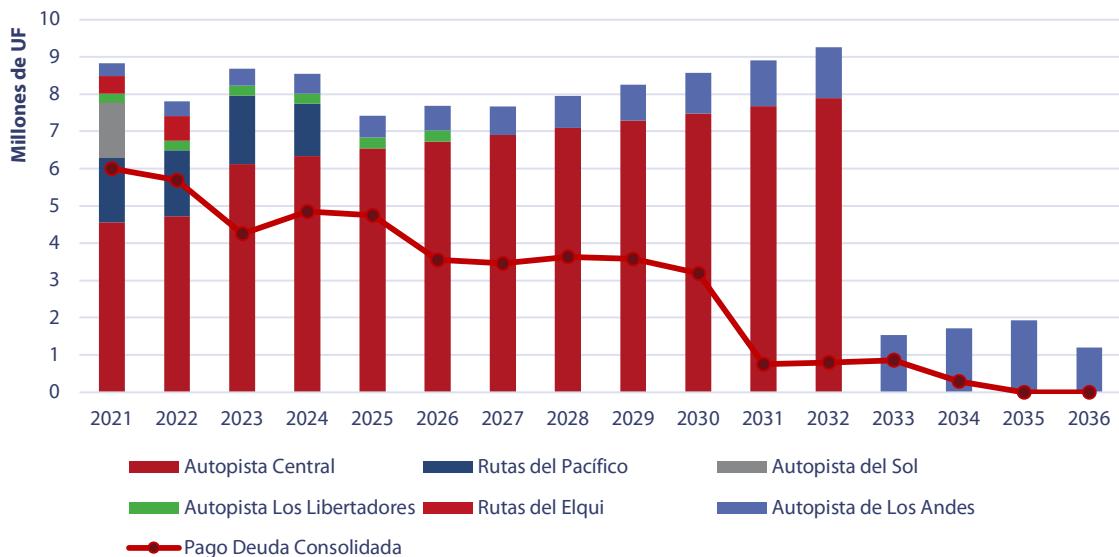
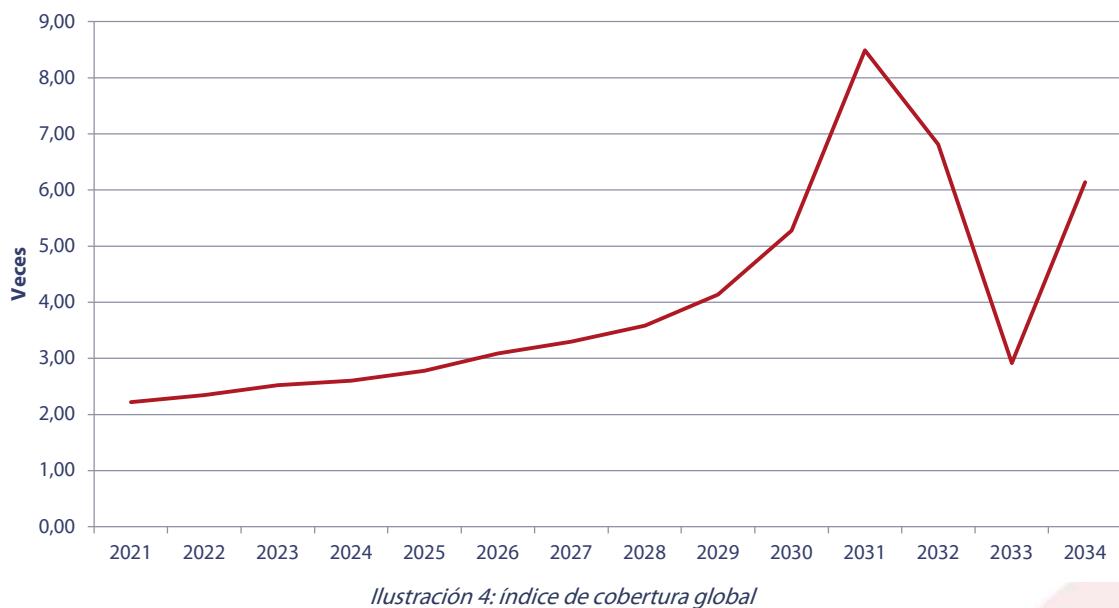
Análisis consolidado

EBITDA vs deuda

La Ilustración 3 muestra el EBITDA consolidado de **Vías Chile**, suma del EBITDA individual de cada una de las filiales operativas, y se contrasta con su deuda financiera consolidada (obligaciones directas de **Vías Chile** más las propias de las concesiones).

Índice de cobertura global

El indicador de cobertura global es calculado como la relación entre el valor presente del EBITDA proyectado para el período de vigencia de la deuda, descontado a la tasa de interés de esta, y el valor de la deuda financiera de la matriz y sus concesionarias. Así, si el indicador muestra una relación mayor a uno, previo ajuste por el pago de impuestos, entonces se presume que el consolidado no debiera presentar problemas para dar cumplimiento al pago de sus pasivos financieros (bajo el supuesto de un adecuado calce entre los flujos). Se observa que el indicador es superior a las dos veces si el horizonte de evaluación coincide con la vigencia estimada para la deuda del consolidado. La Ilustración 4 presenta la evolución del indicador desde el año 2021 hasta el fin de la deuda.


Ilustración 3: EBITDA consolidado vs pago de deuda total de concesiones

Ilustración 4: índice de cobertura global

Excedentes de EBITDA

En la Ilustración 5 se muestran los vencimientos futuros de la deuda individual de **Vías Chile** y se contrasta con el EBITDA neto de deudas de las filiales, entendiendo por esto la diferencia entre el EBITDA de las sociedades concesionarias y el pago por vencimientos anuales de las obligaciones financieras.

El indicador de cobertura global calculado como la relación entre el valor presente del EBITDA neto de deudas de las filiales proyectado para el período de vigencia de la deuda de **Vías Chile**, descontado a la tasa de interés de esta, y el valor de la deuda financiera mencionada. Así, si el indicador muestra una relación mayor a uno, previo ajuste por el pago de impuestos, entonces se presume que **Vías Chile** no debiera presentar problemas para dar cumplimiento al pago de sus pasivos financieros (bajo el supuesto de un adecuado calce entre los flujos). Tal como se puede observar en la Ilustración 6, el indicador es superior a las 2,5 veces en el periodo analizado.

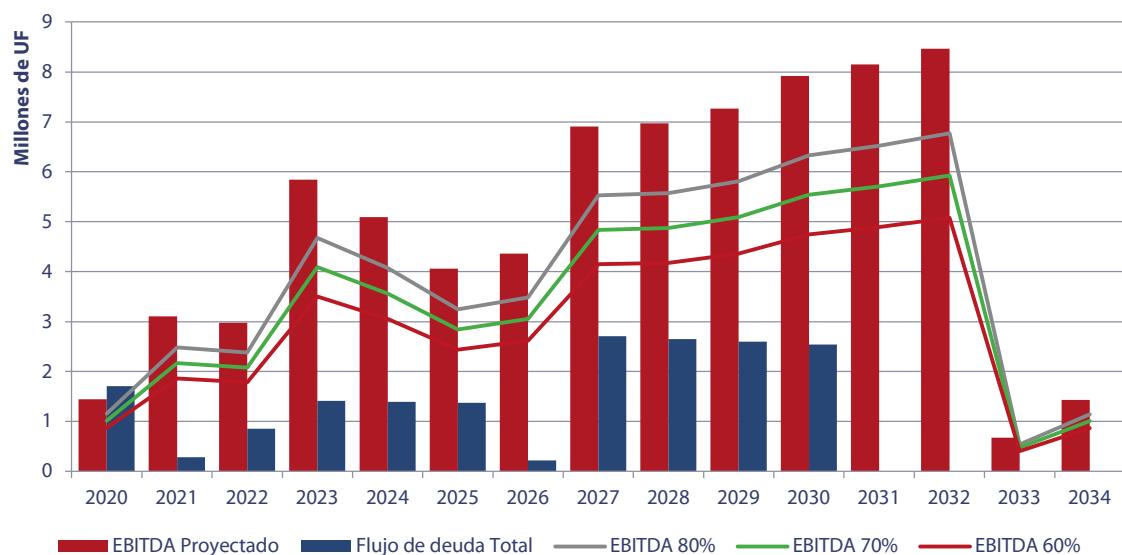


Ilustración 5: EBITDA neto de Vías Chile frente a pago de deuda

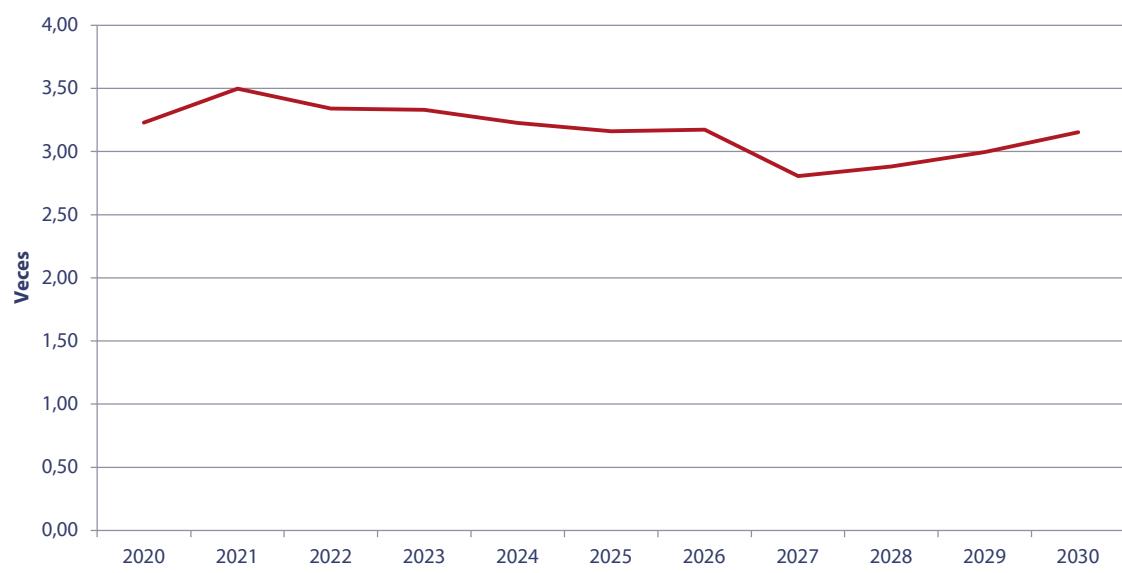


Ilustración 6: Índice de Cobertura Global de EBITDA Neto

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.”