

3 Feb. 2026 28 Jul. 2026

Solvencia	AA	AA
Perspectivas	Estables	Estables

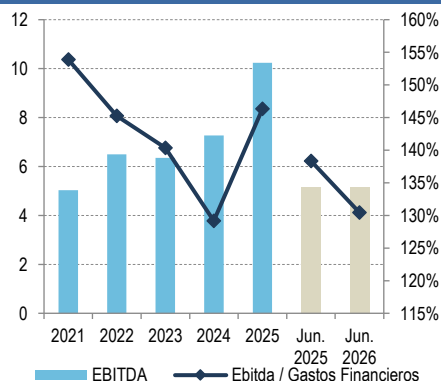
* Detalle de calificaciones y nomenclaturas en Anexo.

INDICADORES RELEVANTES

	2024	2025	Jun.26*
Margen Operacional	71,9%	71,2%	63,1%
Margen Ebitda	79,5%	79,9%	73,4%
Endeudamiento total	7,5	7,6	7,3
Endeudamiento financiero	7,3	7,3	7,1
Ebitda / Gastos financieros	1,3	1,5	1,3
Deuda financiera / Ebitda	9,2	8,3	8,4
Deuda financiera neta / Ebitda	8,1	6,9	7,6
FCNOA / Deuda financiera	10,9%	11,9%	11,6%

* Estados financieros interinos.

EVOLUCIÓN INDICADORES DE SOLVENCIA



Fuente: Elaboración propia con base a información financiera entregada por RD Vial

FUNDAMENTOS

La calificación "AA" asignada a la solvencia y a los programas de bonos SIVFOP-003, SIMVFOP-003-P2 y SIMVFOP-003-P3 del Fideicomiso para la Operación, Mantenimiento y Expansión de la Red Vial Principal de la República Dominicana (RD Vial) responde, principalmente, al rol estratégico que tiene para el Estado Dominicano, cuya relevancia se ha traducido en un constante crecimiento y mejora de la red que compone al Fideicomiso, con plazas de peajes distribuidas en las principales vías carreteras del país. De igual modo, considera los patrones de tráfico persistentes y crecientes exhibidos durante los años de operación, además de la resiliencia vehicular que combina actividades turísticas, industriales, portuarias, agrícolas y urbanas.

La relevancia del Fideicomiso RD Vial para el Estado Dominicano se ve reflejada en el soporte explícito y estratégico que le ha entregado el Estado cuando el Fideicomiso lo ha necesitado, y en la estructura formada para su gestión técnica.

Adicionalmente, la calificación considera la presencia de resguardos financieros, tales como cuentas de reservas.

En contrapartida, se considera el riesgo subyacente de la industria en la que participa, intensiva en inversiones, altamente sensible a la evolución de la economía y dependiente de la regulación asociada. De igual forma, se reconoce el alto apalancamiento del Fideicomiso.

La gestión fiduciaria recae en Fiduciaria Reservas S.A., calificada en "AAsf" por Feller Rate, que posee un alto nivel de estructuras y políticas para la administración del Fideicomiso.

Durante 2025, el tráfico consolidado mostró un favorable desempeño, registrando un crecimiento de 12,4% respecto de diciembre de 2024. Destacando especialmente la plaza de peaje Duarte, cuyo tráfico aumentó un 63,6%, impulsado por la implementación del cobro en ambos sentidos. Asimismo, el crecimiento del período incorporó el inicio de operaciones de los peajes de la Circunvalación Ecológica y de Baní.

La positiva evolución del tráfico consolidado, en conjunto con la incorporación de nuevas plazas de peajes y aplicación de ajustes tarifarios, permitieron que los ingresos operacionales alcanzaran a junio de 2026 los RD\$ 7.019 millones, registrando un incremento de 17,0% respecto de igual período del año anterior. Por su parte, los costos y gastos operacionales aumentaron 90,6%, hasta RD\$2.592 millones, explicado principalmente por mayores gastos en sueldos y compensaciones, junto con un incremento en los gastos generales y administrativos. Como resultado, el Ebitda se mantuvo prácticamente estable en RD\$ 5.153 millones, con una variación de -0,02% respecto de junio de 2025, mientras que el margen Ebitda disminuyó desde 85,9% a 73,4%.

Desde su creación, el Fideicomiso RD Vial ha llevado a cabo un importante volumen de inversiones, las que han sido solventadas a través de la adquisición de deuda financiera y mediante flujos de la operación.

Respecto de lo anterior, durante octubre de 2025, el Fideicomiso realizó la inscripción del Tercer Programa de Emisión SIMVFOP-003-P3 por hasta RD\$ 53.187 millones a un plazo de hasta 20 años, cuyos fondos a recaudar serían destinados al financiamiento del plan de expansión vial que mantiene RD Vial. Al respecto, en noviembre de 2025 el Fideicomiso llevó a cabo la primera colocación de dicho programa por RD\$18.000 millones a un plazo de 15 años.

A junio de 2026, el stock de deuda financiera del fideicomiso alcanzó RD\$ 85.888 millones, lo que representa un incremento de 28,2% respecto del mismo período del año anterior, explicado principalmente por la colocación, en noviembre de 2025, de la

Analista: Isidora Santander Díaz
Isidora.santander@feller-rate.com

primera emisión del tercer Programa de Emisión de Valores de Fideicomiso por RD\$18.000 millones.

Cabe destacar que las emisiones del Programa SIMVFOP-003-P3 están subordinadas a las emisiones del primer programa del fideicomiso. No obstante, el servicio de deuda asociado al primer programa de emisión es considerablemente menor al del tercer programa, ocasionando excedentes operacionales post servicio de deuda de alta holgura, lo cual que permite igualar las clasificaciones.

El mayor nivel de *stock* de deuda financiera ha sido mitigado, parcialmente, por la mayor capacidad de generación operacional, lo que ha permitido mantener indicadores de cobertura acordes a la calificación asignada. En particular, a junio de 2026, la cobertura de Ebitda sobre gastos financieros se situó en 1,3 veces (1,4 veces promedio entre 2020 y 2024), mientras que la razón de flujo de caja neto operacional sobre servicio de deuda ajustado alcanzó las 1,2 veces a igual periodo (1,5 veces a diciembre de 2025).

PERSPECTIVAS: ESTABLES

ESCENARIO BASE: Feller Rate espera que los activos ligados al Fideicomiso RD Vial mantengan su carácter estratégico para el Estado Dominicano, resultando en un importante potencial de soporte.

Adicionalmente, considera que el Fideicomiso sostendrá una adecuada política de endeudamiento, financiando su plan estratégico a través de un mix de fondos de la operación y endeudamiento financiero, de tal forma de mantener indicadores de cobertura en rangos acorde con la calificación asignada, considerando presiones de carácter transitorio asociadas al programa de emisión recientemente inscrito.

ESCENARIO DE BAJA: Se podría generar ante un cambio en la estructura de soporte potencial que tiene el Estado para con el Fideicomiso RD Vial. Además, se podría dar ante condiciones de mercado más complejas o políticas financieras más agresivas, que impliquen un deterioro estructural de las principales métricas crediticias.

ESCENARIO DE ALZA: Se considera poco probable en el corto plazo.

FACTORES SUBYACENTES A LA CALIFICACION

FORTALEZAS

- Valor estratégico para el Estado Dominicano
- Portafolio de plazas de peaje diversificado geográficamente y por fundamentos de tráfico, distribuidas por las principales rutas del país.
- Estructura legal y contractual que le permite al Estado Dominicano, a través del MOPC, aportar activos o recursos al Fideicomiso, modificar tarifas y crear nuevas plazas de peaje.
- Presencia de resguardos financieros como cuentas de reserva para los programas de emisiones.

RIESGOS

- Industria intensiva en inversiones, con alto apalancamiento del Fideicomiso.
- Sensibilidad del tráfico vehicular y de las tasas de motorización al ciclo económico.
- Riesgo asociado a eventuales cambios en la regulación.

FIDEICOMITENTES, BENEFICIARIOS Y FIDUCIARIA

El fideicomitente y beneficiario exclusivo de RD Vial es el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de República Dominicana.

La gestión fiduciaria recae en Fiduciaria Reservas, S.A., sociedad calificada en "AAsf" por Feller Rate, lo que indica que posee un alto nivel de estructuras y políticas para su administración.

BREVE DESCRIPCION DEL MODELO DE NEGOCIOS

El fideicomiso RD Vial nace con el objeto de generar un patrimonio separado para la administración eficiente y transparente de ciertos bienes y derechos, con el objeto de asegurar el adecuado funcionamiento de la Red Vial Principal de la República Dominicana, mediante la ejecución de las actuaciones y obras necesarias para su financiamiento, operación, ampliación, rehabilitación, conservación y mantenimiento, incluyendo actividades para el financiamiento de estas.

Por lo tanto, desde su constitución el Fideicomiso posee el carácter de actor clave en el desarrollo de la infraestructura vial de la República Dominicana, rubro de suma importancia para el desarrollo económico de los países al permitir una eficiente conectividad entre los distintos polos de actividades económicas y urbes.

DESCRIPCIÓN DEL FIDEICOMISO

La constitución del Fideicomiso para la Operación, Mantenimiento y Expansión de la Red Vial Principal de la República Dominicana (Fideicomiso, RD Vial), fue ordenada mediante el Decreto 277-12 del 25 de septiembre del año 2013 y modificado por el Decreto 301-13 del 16 de octubre de igual año, por el Presidente de la República del periodo.

Luego, por Poder Especial No. 104-12 del 30 de septiembre del 2013, el Presidente de la República nombra al Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones para actuar en nombre y representación del Estado y suscribir el Contrato de Fideicomiso, en calidad de fideicomitente y fideicomisario, con la sociedad Fiduciaria Reservas S.A., que está calificada en "AAsf" por Feller Rate.

Este contrato fue aprobado por el Congreso Nacional mediante la Resolución 156-13, promulgada por el Poder Ejecutivo en fecha 22 de noviembre del año 2013 y publicado en la Gaceta Oficial No. 10735 del 25 de noviembre de igual periodo.

La duración del Fideicomiso originalmente constaba de 30 años con un vencimiento para el año 2043, sin embargo, el 13 de noviembre de 2024 fue aprobada la adenda en la cual se modificó la vigencia del contrato, prorrogándose por 17 años contados a partir del vencimiento estipulado, definiendo un nuevo plazo de vigencia con vencimiento en octubre de 2060.

ALTA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA PARA EL ESTADO DE REPÚBLICA DOMINICANA

El Fideicomiso RD Vial nace con el objeto de generar un patrimonio separado para la administración eficiente y transparente de ciertos bienes y derechos, con el objeto de asegurar el adecuado funcionamiento de la Red Vial Principal de la República Dominicana, mediante la ejecución de las actuaciones y obras necesarias para su financiamiento, operación, ampliación, rehabilitación, conservación y mantenimiento, incluyendo actividades para el financiamiento de estas.

Por lo tanto, desde su constitución el Fideicomiso posee el carácter de actor clave en el desarrollo de la infraestructura vial de la República Dominicana, rubro de suma importancia para el desarrollo económico de los países al permitir una eficiente conectividad entre los distintos polos de actividades económicas y urbes.

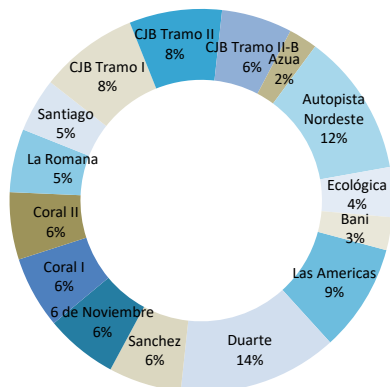
República Dominicana se ha enfocado en mejorar su red de transportes, ya que ésta es un elemento que resulta fundamental en países con alta dependencia del turismo, donde la conectividad con las zonas urbanas, turísticas y las zonas francas son de vital importancia.

La relevancia del Fideicomiso RD Vial para el Estado Dominicano se ve reflejada en la estructura formada para su gestión técnica, donde se puede destacar el Comité Técnico, que actúa de una manera similar a un consejo de administración o Directorio y que está conformado por el Ministro de Hacienda, el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones y el Ministro de la Presidencia, además de representantes de Fiduciaria de Reservas, S.A., Banco de Reservas y de la Oficina Coordinadora General del Fideicomiso RD Vial, como invitados permanentes, ambos sin derecho a voto.

El Comité Técnico tiene como objetivo dictar y aprobar los lineamientos operativos; los lineamientos del sistema de control interno; el presupuesto anual del Fideicomiso y del mantenimiento de las vías; el destino de recursos y la orden y prelación de pagos; los estados financieros del Fideicomiso, posterior al análisis y discusión de los mismos por parte del Comité de Auditoría; los montos, condiciones y términos de endeudamientos y otorgamiento de garantías en los diferentes instrumentos financieros y de emisiones de

RECAUDACIÓN POR PLAZA DE PEAJE (*)

A junio de 2026



Fuente: Información entregada por RD Vial.

bonos en mercados nacionales y/o internacionales; las políticas de inversión en infraestructura de la Red Vial Principal; las políticas de inversión y reinversión de recursos líquidos; supervisar las actividades específicas a los Subcomités de Apoyo; e instruir a la fiduciaria el otorgamiento de las garantías y la constitución de nuevos fideicomisos.

La gestión de las operaciones de RD Vial está centrada en la Oficina Coordinadora General del Fideicomiso RD Vial, la cual es una estructura operativa creada dentro del MOPC, exclusivamente para estos fines. Ésta, actúa de acuerdo con los lineamientos e instrucciones entregadas por el Comité Técnico, siendo sus principales funciones coordinar, supervisar y fiscalizar las labores operativas, de forma directa o a través de contrataciones o subcontrataciones.

PORTAFOLIO DIVERSIFICADO DE PLAZAS DE PEAJE

Como se describió anteriormente, el Fideicomiso debe asegurar la correcta operación y funcionamiento de la Red Vial Principal de la República Dominicana, la cual corresponde a la red de carreteras primarias y circunvalaciones caracterizadas por proporcionar un elevado nivel de movilidad, para grandes volúmenes de tráfico. Actualmente, la Red Vial Principal cuenta con más de 1.150 kilómetros de infraestructura vial, formada por carreteras troncales y carreteras regionales.

Por su parte, el país cuenta con 1.395 kilómetros de carreteras troncales, 2.412 kilómetros de carreteras secundarias, 1.620 kilómetros de carreteras terciarias y más de 60.000 kilómetros de caminos vecinales, trochas y veredas.

Para administrar y mantener tal cantidad de kilómetros de vías, el Fideicomiso posee, como principal activo, los derechos de cobro y recaudación de peajes de las estaciones que actualmente operan en la Red Vial Principal, más los derechos de cobro y recaudación en aquellas otras estaciones que en el futuro se incorporen.

Adicionalmente, el Fideicomiso puede incorporar ingresos provenientes del derecho de cobro y recaudación de la explotación comercial del derecho de vía de la Red Vial Principal.

A la fecha de los últimos estados financieros publicados, los ingresos del Fideicomiso RD Vial provenían principalmente de 18 plazas de peaje ubicadas en las principales carreteras, las que están distribuidas en gran parte del territorio nacional. Ello incorpora la puesta en marcha del peaje de la extensión de la avenida Ecológica realizada durante el primer trimestre de 2025, que ha representado una inversión de más de RD\$2.860 millones, cuyos recursos provinieron de los peajes administrados por RD Vial y la incorporación de la circunvalación Bani a partir de agosto de 2025.

A juicio de Feller Rate, el conjunto de plazas de peajes asociadas al Fideicomiso presenta una alta diversificación, tanto geográfica como de fundamentos de tráfico, combinando actividades turísticas, industriales, portuarias, agrícolas y urbanas.

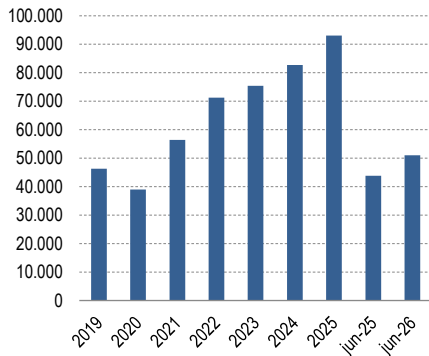
Esta diversificación se ve reflejada en que el comportamiento del tráfico, a nivel agregado, muestra históricamente una relativa estabilidad frente a los análisis individuales, lo que es producto de la complementariedad de los ciclos y estacionalidades, además de los distintos tipos de madurez que presentan cada plaza de peaje.

— LAS AMÉRICAS

Estación de peaje en una sola dirección ubicada en el kilómetro 22 de la Autopista Las Américas, vía de 67,5 kilómetros que une Santo Domingo con la localidad de La Romana,

EVOLUCIÓN ANUAL DEL TRÁFICO AGREGADO

Miles de unidades



Fuente: Información entregada por RD Vial

sirviendo de anexo principal al Aeropuerto Internacional de Las Américas y conectando localidades como Boca Chica y San Pedro de Macorís con la capital.

Históricamente, este peaje ha representado el mayor volumen de operaciones del Fideicomiso, con una participación promedio de 17,9% del tráfico total entre los años 2017 y 2024. Al cierre de 2025, el tráfico total alcanzó 11,3 millones de unidades, equivalente a 12,2% del tráfico consolidado, registrando una disminución de 3,2% respecto de diciembre de 2024.

A junio de 2026, el tráfico acumulado ascendió a 5,5 millones de vehículos, representando un 11,2% del tráfico total, con una leve disminución de 0,5% respecto de igual período del año anterior.

— DUARTE

Hasta diciembre de 2024 la estación de peaje era de una dirección ubicada en el kilómetro 25 de la Autopista Duarte, sin embargo, en abril de 2025 se efectuó un traslado del peaje al kilómetro 32 y se incorporó el cobro en de las tarifas en ambos sentidos de la ruta. La Autopista Duarte consta de 100 kilómetros que unen Santo Domingo con Santiago de los Caballeros, pasando por localidades como El Cibao, atravesando en su trayecto importantes zonas industriales.

Históricamente, correspondía al tercer peaje en términos de volumen de operaciones, promediando un 11,9% del tráfico total entre 2017 y 2024. Al cierre de 2025, la plaza registró un incremento de 63,6% en su tráfico, explicado principalmente por la incorporación del cobro en ambos sentidos, alcanzando 12,4 millones de unidades y una participación de 13,3% del tráfico total, que lo situó en segundo peaje a 2025 en términos de volumen.

A junio de 2026, la estación de peajes registró nuevamente una variación positiva del tráfico acumulado con un 39,0% sobre el mismo periodo del año anterior, acumulado cercano a 7,2 millones de unidades lo que representa un 14,5% del tráfico total y un 13,5% de la recaudación consolidada. Lo anterior permitió que pasara a ocupar el segundo lugar entre las plazas de peaje del fideicomiso en términos de volumen de operaciones.

— SÁNCHEZ

Estación de peaje en una sola dirección ubicada en el kilómetro 12 de la Autopista Sánchez, vía de 44,6 kilómetros que une San Cristóbal con Baní.

Históricamente, este peaje había representado la segunda plaza de mayor volumen de operaciones del Fideicomiso, con una participación promedio de 12,3% del tráfico total entre 2017 y 2024. No obstante, al cierre de 2025 su participación disminuyó hasta 8,2%, con un tráfico de 7,7 millones de unidades, reflejando la incorporación y mayor dinamismo de otras plazas de peaje de la red.

A junio de 2026, el tráfico acumulado ascendió a 3,5 millones de vehículos, representando 7,1% del tráfico total, con una disminución de 7,6% respecto de igual período del año anterior. Asimismo, esta plaza representó 6,5% de la recaudación consolidada.

— 6 DE NOVIEMBRE

Estación de peaje ubicada en el kilómetro 3 de la Autopista 6 de Noviembre, vía de 21,3 kilómetros que une Santo Domingo con San Cristóbal, pasando por localidades como Bajos de Haina, atravesando en su trayecto importantes zonas industriales.

Al cierre de 2025, este peaje registró aproximadamente 6,4 millones de unidades, representando 6,9% del tráfico total. Al respecto, la plaza registró una contracción anual de 2,2% respecto del cierre de 2024.

A junio de 2026, el tráfico acumulado aumentó 21,4% respecto del mismo período del año anterior, alcanzando 3,7 millones de unidades, equivalentes a 7,5% del tráfico total y 6,1% de la recaudación consolidada.

— CORAL I Y CORAL II

Estaciones de peaje en ambas direcciones ubicadas en el kilómetro 8 y kilómetro 52 de la Autopista del Coral, vía de 105 kilómetros inaugurada en diciembre de 2012 y que es considerada como la obra de infraestructura más importante para la industria del turismo en la República Dominicana, ya que facilita la comunicación vial entre los enclaves turísticos de La Romana, Bayahíbe, Higüey, Punta Cana, Bávaro, Cap Cana, Macao y Uvero Alto, que representan alrededor de 60% de la oferta hotelera en el país.

Tras ser las plazas de peajes que registraron un mayor impacto en sus niveles de tráfico producto de la pandemia, han evidenciado una importante mejoría en los años posteriores, cerrando 2025 con cerca de 12,9 millones de unidades, lo que representó un 13,9% del tráfico total.

En línea con lo anterior, al cierre de 2025, estas plazas de peajes registraron un aumento total del 17,4% respecto del tráfico total acumulado a diciembre del año anterior, que alcanzó a cerca de 11,8 millones de unidades.

Durante los primeros seis meses de 2025, el tráfico acumulado de estas estaciones de peajes alcanzó cerca de 6,9 millones de unidades, registrando un incremento del 11,7% respecto de junio de 2025. Esto, representó un 13,9% del tráfico consolidado y un 11,7% de la recaudación total.

— LA ROMANA

Estación de peaje en ambas direcciones ubicada en el kilómetro 8 de la Autopista del Este, vía de 30 kilómetros que hace una circunvalación de la localidad de La Romana y conecta a la Autopista del Este con la Autopista del Coral.

Este peaje entró en operaciones en 2014 y cerró el año 2025 con más de 5,7 millones de unidades, lo que representó un 6,2% del tráfico total.

A junio de 2026, el tráfico acumulado evidenciaba un aumento acumulado del 11,8%, representando un 6,5% del tráfico consolidado y un 5,3% de la recaudación total.

— SANTIAGO

Estación de peaje en ambas direcciones ubicada en el kilómetro 21,8 de la Circunvalación Santiago, vía de 24 kilómetros que hace una circunvalación de Santiago de los Caballeros.

Este peaje entró en operaciones en 2014 y cerró el año 2025 con cerca de 4,4 millones de unidades, lo que representó un 4,8% del tráfico total.

A diciembre de 2024, la plaza de peajes registró una variación positiva del 9,2% respecto del tráfico acumulado a igual periodo del año anterior, el que fue de cerca de 4,0 millones de unidades.

Durante los primeros seis meses de 2026, la estación de peaje registró un aumento en el tráfico acumulado de 4,7% respecto al mismo periodo del año anterior, alcanzando 2,3

millones de unidades, lo que representaba un 4,7% del tráfico total y un 4,6% de la recaudación consolidada.

— CJB TRAMO I, TRAMO II Y TRAMO II-B

Estaciones de peaje en ambas direcciones ubicadas en los kilómetros 5,25, 8 y 34 de la Circunvalación Juan Bosch, vía de 61,8 kilómetros que circunvala Santo Domingo y permite mejorar el intercambio comercial, turístico y cultural en todo el país al enlazar las regiones Este, Norte y Sur de República Dominicana.

Los peajes Tramo I y Tramo II entraron en operaciones en el año 2015, cerrando el año 2025 con cerca de 13,8 millones de unidades, lo que representó un 14,9% del tráfico total. El Tramo II-B, en tanto, entró en operaciones en agosto de 2020, alcanzando a diciembre de 2025 cerca de 5,0 millones de unidades, representando un 5,4% del tráfico total.

A diciembre de 2025, estas plazas de peajes (incluyendo el nuevo Tramo II-B) registraron un alza del 19,9% respecto del tráfico acumulado de 2024. De igual manera, a junio de 2026, dichas estaciones de peajes presentaron un aumento acumulado del tráfico de hasta los 10,1 millones de unidades, representando un 20,4% del tráfico total y un 22,1% de la recaudación consolidada.

— AUTOPISTA NORDESTE

Considera la concesión Autopistas del Nordeste y el proyecto Boulevard Turístico del Atlántico. La primera, incorpora tres estaciones de peaje denominadas Marbella, Naranjal y Guaragao, ubicadas en los kilómetros 0, 14 y 84, respectivamente, de la carretera Santo Domingo-Cruce Rincón de Molinillos, vía que une el Sur con las Provincias del Nordeste y permite promover el desarrollo socioeconómico de la zona.

Por su parte, el proyecto Boulevard Turístico del Atlántico consideró la construcción y rehabilitación de la carretera Nagua-Sánchez-Samaná-El Limón e incorpora una estación de peaje denominada El Catey. Dicho proyecto fue inaugurado en el año 2011 y complementa la concesión vial de Santo Domingo-Cruce Rincón.

Las plazas de peaje fueron incorporadas al Fideicomiso con fecha 22 de diciembre de 2021 y a diciembre de 2025 entre las cuatro plazas alcanzaron aproximadamente 8,1 millones de unidades, representando un 8,7% del tráfico total.

Durante los primeros seis meses de 2026, el tráfico acumulado de estas estaciones de peajes se situó en 3,9 millones de unidades. Esto, representó un 8,1% del tráfico acumulado y un 12,1% de la recaudación total.

— CIRCUNVALACIÓN DE AZUA

La Circunvalación de Azua inicia en la entrada de la ciudad de Azua, haciendo un recorrido de 13,5 kilómetros para reencontrarse con la carretera Sánchez, pasando por el río Jura y en las cercanías de la Zona Franca de Azua. Esta, cuenta con estaciones de peajes en ambas direcciones.

Dichas estaciones de peajes entraron en operación en febrero del año 2023, cerrando diciembre de 2025 con cerca de 2.236 millones de unidades, lo que representó un 2,4% del tráfico total.

A junio de 2026 el tráfico acumulado presentó un aumento del 16,1% hasta alcanzar aproximadamente 1,3 millones de unidades, representando un 2,6% del tráfico consolidado y un 2,4% de la recaudación total.

— ECOLÓGICA

Nueva estación de peaje en ambas direcciones, ubicada en la Avenida Ecológica, complementa la Circunvalación de Santo Domingo con una extensión de 10,5 kilómetros y permite fortalecer la conexión entre la Ciudad Juan Bosch y el Puerto Caucedo.

Su puesta en marcha comenzó en febrero de 2025 y al cierre del mismo año consolida un tráfico acumulado cercano a 1.7 millones de unidades, representando un 1,8% del tráfico acumulado y un 2,3% de la recaudación total de 2025.

A junio de 2026, el tráfico acumulado fue de 1,9 millones de unidades, lo que representa un 3,8% del tráfico acumulado y un 4,2% de la recaudación total a junio de 2026.

— CIRCUNVALACIÓN BANI

Corresponde a una nueva estación de peaje bidireccional ubicada al inicio de la carretera Sánchez (Troncal N.º 2), próxima a la entrada de Nizao. La vía discurre por la zona sur de la ciudad de Baní hasta empalmar nuevamente con la carretera Sánchez. Cuenta con una extensión total de 20 kilómetros y permite una ruta más directa hacia el sur del país. El peaje se ubica al término de la vía, en la conexión con la carretera Sánchez, en el sector sur de Baní.

La estación inició sus operaciones en agosto de 2025, por lo cual al cierre de diciembre de 2025 registró un tráfico acumulado de 1.073 mil unidades, equivalente al 1,3% del tráfico total de la red, y una recaudación del 1,1% de los ingresos totales.

A junio de 2026, la Circunvalación Baní registró un tráfico acumulado de 1,5 millones de unidades, equivalente al 3,0% del tráfico total, lo que se tradujo en una recaudación correspondiente de 2,8% de la recaudación total.

ESTRUCTURA CONTRACTUAL Y LEGAL ENTREGA RESPALDO AL FIDEICOMISO RD VIAL

La estructura legal y contractual que dio origen al Fideicomiso RD Vial entrega un fuerte soporte operacional, de gestión y, eventualmente, financiero por parte de su fideicomitente, el MOPC.

El contrato determina que es el Estado Dominicano, vía el MOPC, quien tiene como función adoptar las medidas que garanticen la adecuada operación, mantenimiento y expansión de la Red Vial Principal.

Además, el MOPC continuará siendo la entidad responsable de rehabilitar, reparar, recuperar o reconstruir las vías que conforman la Red Vial Principal, en casos de emergencia nacional, caso fortuito y fuerza mayor, con cargo a la correspondiente partida presupuestaria consignada anualmente en la Ley de Presupuesto General del Estado. Asimismo, considera que, en caso de ser necesario, los mantenimientos mayores también pueden ser realizados directamente por el MOPC.

Asimismo, el MOPC, a través de la Comisión Militar y Policial del Ministerio de las Fuerzas Armadas adscrita al MOPC, la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y demás instituciones gubernamentales competentes, se hace cargo de la seguridad y asistencia vial y de asegurar el cumplimiento de las leyes y normas que regulan el tránsito en la República Dominicana en la Red Vial Principal.

Este contrato también determina que el fideicomitente puede aportar bienes y/o derechos adicionales al Fideicomiso como parte de su presupuesto o previa aprobación del Congreso Nacional.

Respecto de lo anterior, durante el año 2020 y a raíz de los efectos del avance de la pandemia sobre la operación, el Fideicomiso recibió un aporte del Estado dominicano (MOPC) por un valor de RD\$ 2.500 millones, los cuales fueron utilizados para saldar los intereses ligados al préstamo bancario con Banco Reservas que habían sido diferidos por un periodo de seis meses producto de las medidas establecidas por el gobierno para mitigar el impacto de la crisis sanitaria.

Por último, la ley permite al MOPC modificar la tarifa de peajes, debiendo el Comité Técnico proponer las variaciones que deberán ser efectuadas en éstas, tanto anualmente como ante la ocurrencia de eventos sociales o económicos puntuales que ameriten su revisión, a fin de mantener el equilibrio financiero requerido para lograr el objeto y fines del Fideicomiso RD Vial.

EXPOSICIÓN A LA EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA

El tráfico vehicular es especialmente sensible a la evolución de la economía local, debido a que el desarrollo potencial de éste está sustentado en las actividades económicas y en las expectativas de crecimiento que inciden en el aumento del parque automotor y en el uso de automóviles por la población.

En los últimos años (excluyendo el año 2020) el crecimiento económico del país ha sido sostenido, lo que se ha visto reflejado en la evolución del tráfico consolidado del Fideicomiso.

IMPORTANTE VOLUMEN DE INVERSIONES

El objetivo del Fideicomiso RD Vial implica la ampliación de la Red Vial Principal mediante la construcción de nuevos tramos viales y segmentos o carriles adicionales para complementar o ampliar ésta, incluyendo pero no limitado a las vías y sus obras complementarias entre ellas: aceras, barandas, cercas, defensas, brocales e islas, puentes y túneles para el paso de peatones, infraestructura física de las estaciones de peaje y sistemas tecnológicos; así como, la incorporación de nuevas vías por decisión del MOPC o a través de la adquisición legal de derechos de explotación de vías y recaudo de peajes existentes.

Producto de lo anterior, desde sus inicios en 2013, el Fideicomiso ha invertido fuertes sumas, las que se han reflejado en un fuerte incremento en la calidad de las carreteras y en la operación de nuevas plazas de peajes.

Actualmente, el Fideicomiso mantiene un plan de expansión e inversiones orientado a la ampliación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, enmarcado en seis ejes estratégicos: el fortalecimiento de la gestión institucional; el impulso a la iluminación, señalización y mejora de la infraestructura vial; el fortalecimiento de la gestión de las operaciones y servicios; el fortalecimiento de la infraestructura tecnológica; el desarrollo de la resiliencia operativa; y el fortalecimiento de la gestión del mantenimiento vial. Estos lineamientos respaldan la continuidad del plan de inversiones del Fideicomiso y su capacidad para seguir expandiendo y modernizando la red vial del país.

PRESENCIA DE RESGUARDOS FINANCIEROS DEL PROGRAMA DE EMISIÓN SIVFOP-003

El prospecto de emisión del Programa de Emisión SIVFOP-003 contempla resguardos financieros para la protección de los inversionistas. Entre los resguardos establecidos se encuentran los siguientes:

- Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda: En esta cuenta se reservará el monto equivalente al pago de un cupón de intereses correspondiente a los valores en circulación de cada emisión del presente Programa de Emisiones. Los fondos para completar dicha reserva provendrán de la colocación de los valores objetos del presente Programa de Emisiones y deberán estar disponibles en la Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda a más tardar 10 días hábiles posteriores luego de la Fecha de Finalización del Período de Colocación.
- Cuenta de Pago para Servicio de Deuda: En esta cuenta se acumula de manera mensual el monto equivalente a una sexta parte del siguiente pago de cupón de intereses, correspondiente a los valores en circulación de cada emisión del presente Programa de Emisiones.
- Subordinación de toda deuda adicional a contraer por el Fideicomiso RD Vial durante la vida del presente Programa de Emisiones. Esto quiere decir que el presente Programa de Emisiones tendrá preferencia en el orden de repago por sobre cualquier financiamiento adicional que contraiga el Fideicomiso (incluido el Programa de Emisión SIMVFOP-003-P2 y SIMVFOP-003-P3).

La Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda y la Cuenta de Pago para Servicio de Deuda fueron aperturadas en el Banco de Reservas de la República Dominicana previo a la fecha de publicación del Aviso de Colocación Primaria correspondiente al presente Programa de Emisiones. Así, ambas cuentas son administradas por la sociedad fiduciaria, de acuerdo con lo expuesto en el prospecto.

Asimismo, entre los resguardos establecidos en el prospecto del Programa de Emisión SIMVFOP-003-P2 se encuentran los siguientes:

- Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda: En esta cuenta se reservará el monto resultante del promedio equivalente al pago de un año del capital (contemplando las amortizaciones parciales) e intereses de cada emisión durante su vigencia correspondiente a los valores de circulación de cada emisión del respectivo Programa de Emisiones, sin incluir el pago por amortización correspondiente al año de vencimiento de los valores. En caso de que los recursos de la Cuenta de Pago para Servicio de Deuda sean insuficientes para cubrir los pagos acordados según se estipula en el Prospecto, la Fiduciaria Reservas podrá disponer de los recursos existentes de esta Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda, realizando la reposición del saldo correspondiente, según se indica en el Prospecto. Esta cuenta solo tendrá reserva de capital en las emisiones que se contemple amortizaciones parciales. En las emisiones que el capital sea pagado a vencimiento solo se hará reserva de intereses.
- Mantener un Indicador de Cobertura de Servicio de Deuda (Ebitda sobre Gastos Financieros + Porción Corriente Deuda a Largo Plazo) mayor o igual a 1,25x, a ser medido en base anual a partir del cierre fiscal 2023 y sobre los estados financieros auditados anuales.

Si se genera un deterioro del indicador, se tendrá un periodo de cura de seis meses. Luego de transcurrido los seis meses de cura, en caso de persistir el deterioro, el Fideicomiso deberá presentar ante la Superintendencia del Mercado de Valores y al Representante de los tenedores de valores, un plan de ajuste con las medidas administrativas, operacionales y financieras con revisión trimestral que incluya una hoja de ruta para reestablecer los niveles de la cobertura por encima de los niveles establecidos en el plazo presentado en dicho plan. El plan de ajustes debe ser aprobado por la Asamblea de la Masa de Tenedores.

En caso de que el indicador de Cobertura de Servicio de Deuda se presente por debajo del nivel establecido, no implicará que el Fideicomiso RD Vial se encuentra en

incumplimiento de sus obligaciones financieras. Este indicador no representa un límite en relación a endeudamiento para el Fideicomiso RD Vial.

- Cuenta de Pago para Servicio de Deuda: En esta cuenta se acumula de manera mensual el monto equivalente a una sexta parte del siguiente pago de cupón, correspondiente a los valores en circulación de cada emisión del respectivo Programa de Emisiones.

La Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda y la Cuenta de Pago para Servicio de Deuda fueron aperturadas en el Banco de Reservas de la República Dominicana previo a la fecha de publicación del Aviso de Colocación Primaria correspondiente al presente Programa de Emisiones. Asimismo, ambas cuentas son administradas por la sociedad fiduciaria, de acuerdo con lo expuesto en el prospecto.

Feller Rate considera que los resguardos anteriormente expuestos son adecuados y suficientes para el Programa de Emisiones.

Finalmente, los resguardos establecidos en el prospecto del Programa de Emisión SIMVFOP-003-P3 se encuentran los siguientes:

- Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda: se reservará un monto equivalente al 50% del promedio equivalente al pago de un año del capital (contemplando amortizaciones parciales e intereses) de cada emisión durante su vigencia correspondiente a los valores en circulación de cada emisión del presente Programa de Emisiones, sin incluir el pago por amortización correspondiente a la fecha de vencimiento de los valores.

Esta cuenta solo tendrá reserva de capital en las emisiones que se contemple amortizaciones parciales. En las emisiones que el capital sea pagado a vencimiento solo se hará reserva de intereses.

- Cuenta de Pago para Servicio de Deuda: se acumulará mensualmente a partir de la fecha de emisión el monto equivalente a una sexta parte del siguiente pago de cupón, correspondiente a los valores en circulación de cada emisión del presente Programa de Emisiones.
- Cuenta de Reserva para Gastos Operativos: esta cuenta será constituida con el objetivo de cubrir los gastos operativos del Fideicomiso, constituyendo el monto equivalente al 20% del promedio de los gastos operativos de cada periodo. Así, se define que la cuenta será constituida de RD\$574 millones en los próximos cinco años fiscales desde la primera emisión (2025 al 2029), de RD\$ 764 millones para el periodo entre 2030 y 2034, RD\$ 955 millones para el periodo entre 2035 y 2039, y RD\$ 1.295 millones para el periodo entre 2040 y 2045.
- Mantener un Indicador de Cobertura de Servicio de Deuda (Ebitda / Gastos Financieros + Porción Corriente Deuda a Largo Plazo) mayor o igual a 1,25x (excepto para los años 2027, 2028, 2035 y 2036, que el Indicador de Cobertura de Servicio de Deuda será igual o superior a 1.05x y 1.10x, 1.12x y 1.00x, respectivamente), a ser medido en base anual y sobre sus estados financieros auditados.

Si se genera un deterioro del indicador, se tendrá un periodo de cura de seis meses. Luego de transcurrido los seis meses de cura, en caso de persistir el deterioro, el Fideicomiso deberá presentar ante la Superintendencia del Mercado de Valores y al Representante de los tenedores de valores, un plan de ajuste con las medidas administrativas, operacionales y financieras con revisión trimestral que incluya una hoja de ruta para reestablecer los niveles de la cobertura por encima de los niveles establecidos en el plazo presentado en dicho plan. El plan de ajustes debe ser aprobado por la Asamblea de la Masa de Tenedores

En caso de que el indicador de Cobertura de Servicio de Deuda se presente por debajo del nivel establecido, no implicará que el Fideicomiso RD Vial se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones financieras.

Las Cuentas de Reserva para Servicio de Deuda y la Cuenta de Pago de Servicio de Deuda (Cuenta Cascada) serán aperturadas en el Banco de Reservas de la República Dominicana.

Por otro lado, se define un índice de Siniestralidad con el propósito de monitorear el riesgo de reducción de ingresos por tráfico, el riesgo asociado a la limitación de incremento de tarifas de peaje, así como el riesgo de sobrecostos operativos que puedan presionar los flujos disponibles. Esto, permitiría identificar desviaciones materiales que puedan comprometer, directa o indirectamente, la sostenibilidad financiera del vehículo fiduciario su capacidad en tiempo y forma para atender el servicio de deuda de los valores emitidos dentro de dicho programa, además de otras obligaciones pertinentes al Fideicomiso.

En línea con lo anterior, el Índice de Siniestralidad (IS) se fundamenta en la comparación entre el flujo de caja operativo real efectivamente registrado (FCO real) y las proyecciones previamente definidas en los modelos financieros del emisor (FCO proyectado), calculado como el máximo entre cero y la diferencia porcentual entre el FCO proyectado y el FCO real, la cual se multiplica por un factor de ajuste. Asimismo, el Fideicomiso publicará de manera simultánea:

- Índice de Siniestralidad Anual: calculado al cierre de cada ejercicio, refleja la desviación puntual del año evaluado. Este será el indicador monitoreado para fines de seguimiento y activación de mecanismos de contingencia.
- Índice de Siniestralidad Promedio Trianual: promedio de los últimos tres ejercicios anuales, refleja la sostenibilidad de mediano plazo y suaviza las distorsiones coyunturales.

Sumado a ello, se estableció una escala de riesgo según el Índice de Siniestralidad Promedio Trianual con niveles bajo (0%-4,9%), moderado (5%-9,9%), alto (10%-19,9%), crítico (igual o mayor al 20%), los cuales implicarían distintos mecanismos de cobertura, Flujo ordinario de la Cuenta de Pago, Cuenta de Pago para Servicio de Deuda y Reserva Operativa, Reserva Operativa y Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda, Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda y otros fondos líquidos del Fideicomiso, respectivamente.

De esta forma, el Índice de Siniestralidad para el periodo de 2022 y 2023 considera un FCO real (RD\$ 2.936 millones y RD\$ 4.217 millones, respectivamente) mayor a lo proyectado (RD\$ 614 millones y RD\$ 3.548 millones, respectivamente), resultando en IS del 0% para ambos periodos. Posteriormente, al cierre de 2024 se evidencia un escenario dispar, el cual registró un IS del 5,6% conforme a la metodología establecida, lo que se explica por un menor flujo de caja operacional de RD\$ 2.650 millones frente al flujo de caja proyectado de RD\$2.800 millones, cuya diferencia, considerando la Cuenta de Reserva para Servicio de Deuda a constituirse por el marco del programa, sería cubierta en 23,8 veces por los mecanismos de cobertura. Al considerar el periodo 2022-2024, el Índice de Siniestralidad Promedio Trianual se ubicó en 1,9%, reflejando la acotada variabilidad en la capacidad de generación de flujos del Fideicomiso.

Según el Índice de Siniestralidad Promedio Trianual del periodo 2022-2024, el nivel de riesgo asociado se ubicaría dentro del nivel bajo, con un mecanismo de cobertura de Flujo ordinario de la Cuenta de Pago.

Feller Rate considera que los resguardos anteriormente expuestos son adecuados y suficientes para el Programa de Emisiones.

FACTORES DE GOBERNANZA CONSIDERADOS EN LA CALIFICACIÓN

La estructura de gobernanza responde a la estructura de Fiduciaria Reservas S.A. (Fiduciaria Reservas) y del Fideicomiso para la Operación, Mantenimiento y Expansión de la Red Vial Principal de la República Dominicana (RD Vial, Fideicomiso).

La estructura organizacional de la Fiduciaria es completa, cuenta con ejecutivos experimentados y con amplio conocimiento del mercado financiero y de gestión fiduciaria. Dado el crecimiento en volumen y número de fideicomisos, Fiduciaria Reservas ha reforzado su estructura organizacional durante los últimos años, principalmente en áreas operacionales y negocios. Además posee diversos manuales de funcionamiento y operación, que regulan sus procedimientos y actividades, entre los cuales destacan el Código de Gobierno Corporativo, Manual de Organización y Funciones, Política de Tratamiento de Conflicto de Intereses de los miembros del Consejo de Administración, Manual de Normas para la Prevención del Lavado de Activos y Financiamiento al Terrorismo, Manual de Políticas de Gestión de Riesgos, Reglamento Interno Consejo de Administración, Código de Ética y Conducta, Reglamento Interno de Comités de Trabajo.

Su principal organismo es el Consejo de Administración, formado por siete miembros, quienes entregan los lineamientos estratégicos de la sociedad fiduciaria.

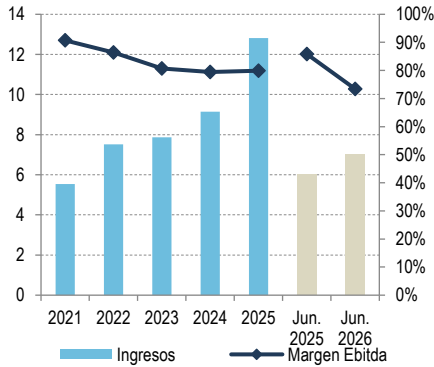
La sociedad fiduciaria posee procedimientos que, unidos al marco legal vigente, conforman una adecuada guía y establecen controles suficientes para evitar y manejar los eventuales conflictos de interés que puedan surgir respecto de la gestión de fideicomisos y las personas relacionadas. Adicionalmente, al ser filial del Banco de Reservas, la Fiduciaria está sometida a auditorías completas de sus procedimientos, monitoreo de control interno y riesgos, de la gestión contable, del seguimiento operacional, entre otros.

Feller Rate considera que la sociedad fiduciaria posee manuales, políticas y procedimientos completos, claros y precisos para el control de las operaciones de los fideicomisos. Además, para la gestión de éstos, la sociedad fiduciaria se guía por lo establecido en los contratos y documentos constituyentes.

Por su parte, el Fideicomiso cuenta con un Comité Técnico que está conformado por el Ministro de Hacienda, el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones y el Ministro de la Presidencia, además de representantes de Fiduciaria de Reservas, S.A., Banco de Reservas y de la Oficina Coordinadora General del Fideicomiso RD Vial, como invitados permanentes, ambos sin derecho a voto.

EVOLUCIÓN DE INGRESOS Y MÁRGENES

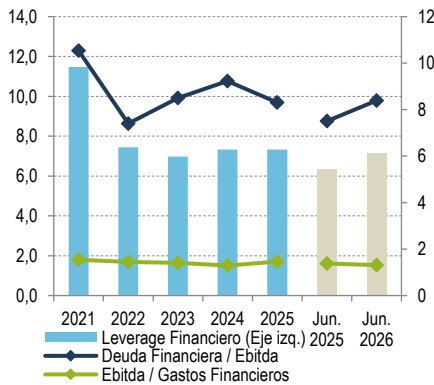
En millones de RD \$



Fuente: Elaboración propia con base a información financiera entregada por RD Vial

EVOLUCIÓN DEL EBITDA Y DE COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS

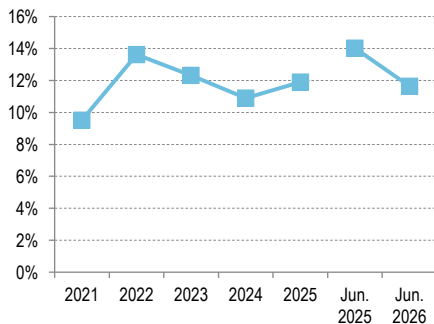
En millones de RD \$



Fuente: Elaboración propia con base a información financiera entregada por RD Vial

INDICADOR DE COBERTURA

FCNOA sobre deuda financiera



Fuente: Elaboración propia con base a información financiera entregada por RD Vial

DESEMPEÑO OPERACIONAL Y FINANCIERO

RESULTADOS Y MÁRGENES

Positiva evolución en los resultados, impulsada por una evolución del tráfico a nivel consolidado y ajustes de tarifas

A partir de finales de 2013, fecha en que inicia operaciones el Fideicomiso RD Vial con toda su estructura administrativa y legal, la evolución operacional de las plazas de peajes ya existentes experimentó un fuerte incremento, el cual se explicó principalmente por mejores y más estrictas políticas de cobranza, ajustes en las categorías de tarifas, mejoramiento en los servicios a los vehículos y mejoramiento de la calidad y estándares de las carreteras.

Respecto de lo anterior, las plazas de peajes originales, Las Américas, Duarte, Sánchez y 6 de noviembre, presentaron un crecimiento del tráfico del 5,6% promedio entre los años 2017 y 2024 (3,4% promedio entre 2005 y 2016). Entre igual periodo, al incorporar las nuevas plazas de peajes, el crecimiento promedio anual del tráfico agregado alcanzaba un 11,9% (7,5% promedio entre 2005 y 2016), gracias a la rápida consolidación de éstas y los cambios en la base de comparación.

Durante 2025, el tráfico consolidado continuó mostrando un sólido desempeño, registrando un crecimiento de 12,4% respecto de diciembre de 2024. Destacando especialmente la plaza de peaje Duarte, cuyo tráfico aumentó un 63,6%, impulsado por la implementación del cobro en ambos sentidos. Asimismo, el crecimiento del período incorporó el inicio de operaciones de los peajes de la Circunvalación Ecológica y de Baní.

A junio de 2026, el tráfico acumulado presentó un incremento de 13,1% respecto del mismo período del año anterior, manteniendo la positiva evolución observada en los últimos años.

En línea con lo anterior, las significativas inversiones en construcciones de nuevas plazas de peajes y la sólida evolución de tráfico vehicular durante los años de operación, ha facilitado que los ingresos consolidados del Fideicomiso mantengan una sostenida tendencia creciente, pasando desde los RD\$ 3.549 millones en 2017 hasta los RD\$ 9.143 millones a diciembre de 2024.

Al cierre de 2025, los ingresos operacionales alcanzaron RD\$12.809 millones, lo que representa un incremento de 40,1% respecto del año anterior. Este desempeño se explica por la favorable evolución del tráfico vehicular, el aumento en las tarifas de peaje, la implementación del cobro en ambos sentidos en la estación Duarte y la entrada en operación de los peajes de la Circunvalación Ecológica y Baní.

Por su parte, la estructura de costos de la operación registró un aumento desde los RD\$ 2.567 millones hasta los RD\$3.688 millones al cierre del 2025, lo que corresponde a una variación de 43,7%, asociado principalmente a un alza en los gastos por depreciación y amortización. En consecuencia, el Ebitda se situó en los RD\$ 10.241 millones, que corresponde a un 41% más en comparación a lo presentado al cierre del 2024 de RD\$ 7.264 millones, con un margen Ebitda de 79,9% (79,5% al cierre del 2024).

A junio de 2026, los ingresos operacionales alcanzaron RD\$ 7.019 millones, registrando un incremento de 17,0% respecto de igual período del año anterior. Por su parte, los costos y gastos operacionales aumentaron 90,6%, hasta RD\$ 2.592 millones, explicado principalmente por mayores gastos en sueldos y compensaciones, junto con un incremento en los gastos generales y administrativos. Como resultado, el Ebitda se mantuvo prácticamente estable en RD\$ 5.153 millones, con una variación de -0,02%

respecto de junio de 2025, mientras que el margen Ebitda disminuyó desde 85,9% a 73,4%.

Feller Rate estima que el Fideicomiso cuenta con fundamentos suficientes para mantener una adecuada capacidad de generación de flujos de la operación en el tiempo. Adicionalmente, hay que considerar la posibilidad de incorporar nuevas fuentes de ingresos mediante la incorporación de plazas de peajes o la explotación de líneas de negocios distintas al cobro de peajes, como publicidad, concesiones para estaciones de servicios y otro tipo de facilidades.

ENDEUDAMIENTO Y FLEXIBILIDAD FINANCIERA

Alto nivel de endeudamiento producto de las importantes inversiones realizadas

Desde su creación, el Fideicomiso RD Vial ha llevado a cabo un importante volumen de inversiones, las que fueron financiadas por la recaudación de los peajes y por la adquisición de deuda financiera con un banco local.

Respecto de lo anterior, durante septiembre del año 2016, RD Vial inscribió el Programa de Emisión SIVFOP-003 por un monto de hasta RD\$ 25.000 millones a un plazo de 10 años. Los fondos recaudados con dicho programa fueron destinados, mayoritariamente, a mejorar el calce de los plazos entre sus activos y pasivos (al cierre del año 2015 el 100% de las obligaciones financieras estaba estructuradas en el corto plazo).

De esta forma, con fecha 28 de diciembre de 2016 y 28 de agosto de 2018, el Fideicomiso realizó la primera y segunda colocación del programa de emisión por un monto de RD\$ 2.500 millones cada una, teniendo plazo hasta el 26 de diciembre de 2019 para colocar el resto del Programa de Emisiones.

Con fecha 12 de marzo de 2019, el Fideicomiso realizó las ocho emisiones restantes del programa de emisión, por un monto total de RD\$ 20 mil millones, con plazo hasta el 1 de abril. Sin embargo, al término de este plazo, solo se había logrado colocar RD\$ 4,5 millones.

A raíz de lo anterior, el 9 de mayo el Fideicomiso llegó a un acuerdo con el Banco de Reservas para refinanciar la deuda bancaria de corto plazo a través de un préstamo a 10 años, que está subordinado al pago de las emisiones y tiene un periodo de gracia de 3 años antes de comenzar con el pago de capital. La tasa de interés es de un 10,5% anual, misma tasa que las emisiones del programa. El monto obtenido en la colocación de marzo fue usado para abonar parte del capital del préstamo bancario.

Al respecto, cabe destacar que a partir del primer trimestre del año 2022 el banco antes mencionado redujo la tasa de interés hasta un 9% anual.

Adicionalmente, durante 2022, el Banco de Reservas ofreció al Fideicomiso reestructurar las condiciones de la deuda. Mientras finalizaba dicho proceso, el banco realizó una extensión al pago del capital hasta enero de 2023, el cual iniciaba su amortización en junio de 2022. La reestructuración se aplicó durante enero de 2023, quedando a 15 años plazo a partir del año 2022, con vencimiento al 30 de junio de 2037, pago de intereses mensuales durante todo el periodo y un periodo de gracia del pago de capital de cinco años (luego se pagará mediante cuotas consecutivas a partir de junio de 2027 bajo la siguiente estructura: 10% del capital adeudado a la fecha de aprobación de la reestructuración, amortizable mensualmente desde el sexto año y hasta el decimoquinto año; y el 90% restante al vencimiento). El Programa de Emisión SIVFOP-003 contemplaba la amortización del 30% del capital a partir del quinto año de cada emisión, distribuido en partes iguales hasta el año anterior al vencimiento. Para la fecha de vencimiento, se

establece la amortización del 70% restante, salvo que se haya ejercido la opción de redención anticipada.

Al respecto, durante diciembre de 2021, la fiduciaria informó vía hecho relevante que durante enero de 2022 el Fideicomiso realizaría el repago anticipado de la totalidad de la primera emisión de los valores en circulación del Programa de Emisión SIVFOP-003. Esto, mediante parte de los fondos obtenidos con la emisión del Programa de Emisión SIMVFOP-003-P2.

Asimismo, con fecha 12 de marzo de 2024, el Fideicomiso informó como Hecho Relevante que con igual fecha había efectuado el repago anticipado de la totalidad de los valores correspondientes a la tercera, cuarta, quinta, sexta, séptima, octava, novena y décima emisión del Programa de Emisión SIVFOP-003. Además, para el octubre del mismo año se modificó el prospecto de la segunda colocación del programa, anulando la opción de repago anticipado.

En consideración a lo anterior, durante noviembre del año 2021, RD Vial inscribió el Programa de Emisión SIMVFOP-003-P2 por un monto de hasta RD\$ 50.000 millones a un plazo de hasta 20 años. Los fondos recaudados con dicho programa han sido utilizados para el repago de compromisos financieros, al financiamiento del plan de expansión vial que mantiene el Fideicomiso y al financiamiento del programa de mantenimiento mayor.

De esta manera, con fecha 3 de diciembre de 2021, el Fideicomiso realizó la primera colocación del programa antes mencionado por un monto de RD\$ 22.178,2 millones. A su vez, durante noviembre del año 2023, realizó la segunda colocación por RD\$ 6.000 millones.

Finalmente, durante mayo, agosto y noviembre de 2024, RD Vial realizó la tercera, cuarta y quinta colocación del segundo programa de emisión, por RD\$ 3.000 millones, RD\$ 2.000 millones y RD\$ 8.000 millones, en el orden dado.

Cabe destacar que los fondos obtenidos de este último programa están subordinados a las emisiones del primer programa del Fideicomiso. No obstante, el servicio de deuda de la primera emisión es considerablemente menor al de la segunda, por lo tanto, la generación de excedentes operacionales post servicio de deuda tiene una alta holgura, lo que permite igualar las clasificaciones.

En octubre del año 2025, el fideicomiso inscribió su tercer Programa de Emisión SIMVFOP-003-P3 por un monto total de hasta RD\$ 53.187 millones a un plazo de hasta 20 años, cuyos fondos a recaudar serían destinados al financiamiento del plan de expansión vial que mantiene RD Vial. Al respecto, en noviembre de 2025 el Fideicomiso llevó a cabo la primera colocación de dicho programa por RD\$18.000 millones a un plazo de 15 años.

Cabe destacar que las emisiones del Programa SIMVFOP-003-P3 están subordinadas a las emisiones del primer programa del fideicomiso. No obstante, el servicio de deuda asociado al primer programa de emisión es considerablemente menor al del tercer programa, ocasionando excedentes operacionales post servicio de deuda de alta holgura, lo cual que permite igualar las clasificaciones.

A junio de 2026, el stock de deuda financiera del fideicomiso alcanzó RD\$ 85.888 millones, lo que representa un incremento de 28,2% respecto del mismo período del año anterior, explicado principalmente por la colocación, en noviembre de 2025, de la primera emisión del tercer Programa de Emisión de Valores de Fideicomiso por RD\$18.000 millones.

La deuda mantiene un perfil mayoritariamente de largo plazo, concentrando el 97,8% del total, mientras que el 2,2% restante corresponde a vencimientos de corto plazo. En cuanto a su composición, un 27,1% corresponde a préstamos bancarios de largo plazo y

el 72,0% a emisiones de valores de deuda realizadas por el fideicomiso y un 0,9% a otros pasivos financieros.

El mayor nivel de *stock* de deuda financiera ha sido mitigado, parcialmente, por la mayor capacidad de generación operacional, lo que ha permitido mantener indicadores de cobertura acordes a la calificación asignada. En particular, a junio de 2026, la cobertura de Ebitda sobre gastos financieros se situó en 1,3 veces (1,4 veces promedio entre 2020 y 2024), mientras que la razón de flujo de caja neto operacional sobre servicio de deuda ajustado alcanzó las 1,2 veces a igual periodo (1,5 veces a diciembre de 2025).

Feller Rate considera que existen fundamentos para que RD Vial, frente a escenarios de crecimiento de tráficos inferiores al promedio histórico en las plazas antiguas, la madurez de las últimas plazas de peajes incorporadas y por incorporar, además de la posibilidad de ingresos adicionales, pueda mantener una creciente capacidad de generación de flujos operacionales, permitiéndole presentar, de forma estructural, un indicador de cobertura de Ebitda sobre gastos financieros de al menos 1,3 veces.

Cabe destacar que la calificación de riesgo asignada considera que, tras la emisión del Programa de Emisión Global SIMVFOP-003-P3, el indicador de cobertura de servicio de deuda se encontrará presionado, según se menciona en el prospecto, llegando a 1,05 y 1,10 veces en los años 2027 y 2028, y alcanzando las 1,12 y 1,0 veces para los años 2035 y 2036, respectivamente, esto considerando que los dos últimos periodos presentan pagos por amortizaciones de vencimiento con posibilidad de refinanciamiento. Feller Rate estima que dicha presión sobre el indicador de cobertura tendrá un carácter transitorio y no presentará mayores riesgos sobre la calificación del Fideicomiso, dado los resguardos financieros contemplados y la posibilidad de incurrir en financiamiento adicional.

LIQUIDEZ: SATISFACTORIA

A junio de 2026, la liquidez de RD Vial se mantenía calificada en "Satisfactoria". Lo anterior, considerando un nivel de caja y equivalentes de RD\$7.907 millones y una generación anual de Ebitda de RD\$10.240 millones, junto con una deuda financiera estructurada mayoritariamente en el mediano y largo plazo.

A la fecha, el Fideicomiso no ha realizado reparto de dividendos y no se considera esta opción para el mediano y largo plazo, dado que los excedentes se reinvierten en el plan de inversiones del Fideicomiso, cuyo foco es la construcción y mantenimiento de obras.

	1 Feb.2023	28 Jul. 2023	31 Ene. 2024	29 Jul. 2024	7 Oct. 2024	3 Feb. 2025	23 Jul. 2025	22 Oct. 2025	3 Feb. 2026	28 Jul 2026
Solvencia	AA-	AA-	AA-	AA-	AA	AA	AA	AA	AA	AA
Perspectivas	Estables	Estables	Estables	Estables	Estables	Estables	Estables	Estables	Estables	Estables
Programa de Emisión SIVFOP-003	AA-	AA-	AA-	AA-	AA	AA	AA	AA	AA	AA
Programa de Emisión SIMVFOP-003-P2					AA	AA	AA	AA	AA	AA
Programa de Emisión SIMVFOP-003-P3								AA	AA	AA

RESUMEN FINANCIERO CONSOLIDADO

(Millones de pesos de República Dominicana)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Jun. 2025*	Jun. 2026*
Ingresos Operacionales	3.938	4.396	3.775	5.540	7.516	7.876	9.143	12.809	6.002	7.019
Ebitda ⁽¹⁾	3.690	4.125	3.480	5.026	6.494	6.356	7.264	10.241	5.154	5.153
Resultado Operacional	3.157	3.482	2.785	4.221	5.489	5.209	6.576	9.121	4.642	4.426
Ingresos Financieros	0	0	0	0	811	573	438	367	271	325
Gastos Financieros	-2.676	-2.912	-3.040	-3.266	-4.471	-4.529	-5.624	-6.998	-3.473	-4.326
Ganancia (Pérdida) del Ejercicio	411	553	-283	957	1.842	1.294	1.391	2.450	1.440	419
Flujo Caja Neto de la Operación (FCNO) ⁽²⁾	5.002	4.101	3.451	5.039	6.542	6.654	7.305	10.118	5.089	4.973
Flujo Caja Neto de la Operación Ajustado (FCNOA) ⁽²⁾	5.002	4.101	3.451	5.039	6.542	6.654	7.305	10.118	5.089	4.973
FCNO Libre de Intereses Netos y Dividendos Pagados	2.414	1.214	449	1.802	2.858	2.787	2.408	3.764	1.838	113
Inversiones en Activos Fijos Netas	-3.775	-2.503	-2.343	-1.470	-10.732	-10.994	-17.866	-15.751	-2.705	-20.162
Inversiones en Acciones					-2.000	-120	-971	-2.093	2.251	402
Flujo de Caja Libre Operacional	-1.360	-1.289	-1.894	333	-9.874	-8.327	-16.429	-14.079	1.383	-19.647
Dividendos Pagados										
Flujo de Caja Disponible	-1.360	-1.289	-1.894	333	-9.874	-8.327	-16.429	-14.079	1.383	-19.647
Movimiento en Empresas Relacionadas										
Otros Movimientos de Inversiones	-3	-61	-175	-619	-552	1.347	-133	-201	65	-402
Flujo de Caja Antes de Financiamiento	-1.364	-1.350	-2.069	-287	-10.426	-6.980	-16.562	-14.280	1.448	-20.049
Variación de Capital Patrimonial			2.500							
Variación de Deudas Financieras	1.638	1.332	347	24.603	-4.929	5.884	12.767	17.649		18.399
Otros Movimientos de Financiamiento										
Financiamiento con Empresas Relacionadas										
Flujo de Caja Neto del Ejercicio	275	-17	779	24.316	-15.355	-1.096	-3.795	3.368	1.448	-1.650
Caja Inicial	246	521	503	1.282	25.598	10.243	9.147	5.353	5.353	8.721
Caja Final	521	503	1.282	25.598	10.243	9.147	5.353	8.721	6.801	7.071
Caja y Equivalentes	521	503	1.282	25.598	12.275	11.298	8.476	13.960	7.637	7.907
Cuentas por Cobrar Clientes	15	15	21	8	0	20	34	72	291	272
Inventario	0	0	0	5		11	31	42	33	141
Deuda Financiera	26.496	27.942	28.328	52.960	48.054	54.031	67.077	85.026	67.006	85.888
Activos Totales	28.614	29.969	32.247	58.268	55.335	64.786	77.584	99.883	78.787	99.875
Pasivos Totales	27.786	28.589	28.649	53.652	48.876	57.033	68.440	88.289	68.203	87.862
Patrimonio + Interés Minoritario	828	1.381	3.597	4.616	6.459	7.753	9.144	11.594	10.584	12.013

(1) Ebitda = Resultado Operacional + Amortizaciones y depreciaciones.

(2) FCNO Ajustado = FCNO + Avances a contratistas.

* Estados financieros interinos a junio 2025 y junio 2026. Auditados a diciembre de 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025.

PRINCIPALES INDICADORES FINANCIEROS

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Jun. 2025*	Jun. 2026*
Margen Bruto (%)	86,5%	85,4%	81,6%	85,5%	86,6%	85,4%	92,5%	91,3%	91,5%	89,6%
Margen Operacional (%)	80,2%	79,2%	73,8%	76,2%	73,0%	66,1%	71,9%	71,2%	77,3%	63,1%
Margen Ebitda (%)	93,7%	93,8%	92,2%	90,7%	86,4%	80,7%	79,5%	79,9%	85,9%	73,4%
Rentabilidad Patrimonial (%)	49,6%	40,1%	-7,9%	20,7%	28,5%	16,7%	15,2%	21,1%	22,8%	11,9%
Costo/Ventas	13,5%	14,6%	18,4%	14,5%	13,4%	14,6%	7,5%	8,7%	8,5%	10,4%
Gav/Ventas	6,3%	6,2%	7,8%	9,3%	13,6%	19,3%	20,5%	20,1%	14,1%	26,6%
Días de Cobro	1,4	1,2	2,0	0,5	0,0	0,9	1,3	2,0	9,7	7,1
Días de Pago	806,6	341,6	156,0	299,1	175,7	755,8	317,2	664,2	478,0	384,8
Días de Inventario	0,0	0,0	0,0	2,3	0,0	3,3	16,4	13,6	21,2	37,9
Endeudamiento Total	33,6	20,7	8,0	11,6	7,6	7,4	7,5	7,6	6,4	7,3
Endeudamiento Financiero	32,0	20,2	7,9	11,5	7,4	7,0	7,3	7,3	6,3	7,1
Endeudamiento Financiero Neto	31,4	19,9	7,5	5,9	5,5	5,5	6,4	6,1	5,6	6,5
Deuda Financiera / Ebitda (vc)	7,2	6,8	8,1	10,5	7,4	8,5	9,2	8,3	7,5	8,4
Deuda Financiera Neta / Ebitda (vc)	7,0	6,7	7,8	5,4	5,5	6,7	8,1	6,9	6,7	7,6
Ebitda / Gastos Financieros (vc)	1,4	1,4	1,1	1,5	1,5	1,4	1,3	1,5	1,4	1,3
FCNOA / Deuda Financiera (%)	18,9%	14,7%	12,2%	9,5%	13,6%	12,3%	10,9%	11,9%	14,0%	11,6%
FCNOA / Deuda Financiera Neta (%)	19,3%	14,9%	12,8%	18,4%	18,3%	15,6%	12,5%	14,2%	15,8%	12,8%
Liquidez Corriente (vc)	0,0	0,3	3,0	4,0	3,3	3,6	5,0	3,9	5,6	3,0

(1) Ebitda = Resultado Operacional + Amortizaciones y depreciaciones.

(2) FCNO Ajustado = FCNO + Avances a contratistas.

* Estados financieros interinos a junio 2025 y junio 2026. Auditados a diciembre de 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025.

CARACTERÍSTICAS DE LOS INSTRUMENTOS

Emisión de Valores de renta fija de Fideicomiso

Primera

Segunda

Tercera

Número de Registro	SIVFOP-003	SIMVFOP-003-P2	SIMVFOP-003-P3
Valor total del Programa de Emisión	RD\$ 25.000.000.000	RD\$ 50.000.000.000	RD\$ 53.187.000.000
Valor máximo de cada emisión	RD\$ 2.500.000.000	Múltiples emisiones hasta agotar el monto del Programa	Especificado en cada Emisión
Fecha de resolución aprobatoria del Programa	26-09-2016	22-11-2021	21-10-2025
Covenants	10 años desde las emisiones	15 años desde las emisiones	No considera
Emisiones inscritas al amparo del Programa	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10	1, 2, 3, 4 y 5	1
Conversión	No Considera	No Considera	No Considera
Resguardos	Suficientes	Suficientes	Suficientes
Garantía	Quirográfica	Quirográfica	Quirográfica

Emisión de Valores de Deuda de Fideicomiso Vigentes

2

1

2

3

4

Al amparo del Programa	SIVFOP-003	SIMVFOP-003-P2	SIMVFOP-003-P2	SIMVFOP-003-P2	SIMVFOP-003-P2
Monto de la emisión	RD\$ 2.500.000.000	RD\$ 22.178.200.000	RD\$ 6.000.000.000	RD\$ 3.000.000.000	RD\$ 2.000.000.000
Amortizaciones	30% a partir del año 5 y 70% al vencimiento	30% a partir del año 6 y 70% al vencimiento	30% a partir del año 6 y 70% al vencimiento	30% a partir del año 6 y 70% al vencimiento	30% a partir del año 6 y 70% al vencimiento
Fecha de vencimiento	28-08-28	03-12-2036	30-11-2038	15-05-2039	21-08-2039
Pago de Intereses	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral
Tasa de Interés	10,5%	9,25% anual	12% anual	11,75% anual	11,75% anual
Conversión	No Considera	No Considera	No Considera	No Considera	No Considera
Resguardos	Suficientes	Suficientes	Suficientes	Suficientes	Suficientes
Garantías	Quirográfica	Quirográfica	Quirográfica	Quirográfica	Quirográfica

Emisión de Valores de Deuda de Fideicomiso Vigentes

5

1

Al amparo del Programa	SIMVFOP-003-P2	SIMVFOP-003-P3
Monto de la emisión	RD\$ 8.000.000.000	RD\$ 18.000.000.000
Amortizaciones	30% a partir del año 6 y 70% al vencimiento	30% a partir del año 6 y 70% al vencimiento
Fecha de vencimiento	08-11-2039	11-11-2040
Pago de Intereses	Semestral	Semestral
Tasa de Interés	11,50% anual	11,0% anual
Conversión	No Considera	No Considera
Resguardos	Suficientes	Suficientes
Garantías	Quirográfica	Quirográfica

NOMENCLATURA DE CALIFICACIÓN

CALIFICACIÓN DE SOLVENCIA Y TÍTULOS DE DEUDA DE LARGO PLAZO

- Categoría AAA: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con la más 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.
- 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.
- 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 que pertenece o en la economía.
- Categoría BBB: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con una suficiente capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es susceptible de debilitarse ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía.
- Categoría BB: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con capacidad para el pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es variable y susceptible de deteriorarse ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía, pudiendo incurrirse en retraso en el pago de intereses y el capital.
- Categoría B: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con el mínimo de capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es muy variable y susceptible de deteriorarse ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía, pudiendo incurrirse en pérdida de intereses y capital.
- Categoría C: Corresponde a aquellos instrumentos que no cuentan con capacidad suficiente para el pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, existiendo alto riesgo de pérdida de capital e intereses.
- Categoría D: Corresponde a aquellos instrumentos que no cuentan con capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, y que presentan incumplimiento efectivo de pago de intereses y capital, o requerimiento de quiebra en curso.
- Categoría E: Corresponde a aquellos instrumentos cuyo emisor no posee información suficiente o representativa para el período mínimo exigido para la calificación, y además no existen garantías suficientes.

Adicionalmente, para las categorías de riesgo entre AA y B, la Calificadora utiliza la nomenclatura (+) y (-), para otorgar una mayor graduación de riesgo relativo.

CALIFICACIÓN TÍTULOS DE DEUDA DE MEDIANO Y LARGO PLAZO

- Categoría AAA: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con la más 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.
- 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.
- 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 que pertenece o en la economía.
- Categoría BBB: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con una suficiente capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es susceptible de debilitarse ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía.
- Categoría BB: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con capacidad para el pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es variable y susceptible de deteriorarse ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía, pudiendo incurrirse en retraso en el pago de intereses y el capital.
- Categoría B: Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con el mínimo de capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, pero ésta es muy variable y susceptible de deteriorarse ante posibles cambios en el emisor, en la industria a que pertenece o en la economía, pudiendo incurrirse en pérdida de intereses y capital.
- Categoría C: Corresponde a aquellos instrumentos que no cuentan con capacidad suficiente para el pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, existiendo alto riesgo de pérdida de capital e intereses.
- Categoría D: Corresponde a aquellos instrumentos que no cuentan con capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, y que presentan incumplimiento efectivo de pago de intereses y capital, o requerimiento de quiebra en curso.
- Categoría E: Corresponde a aquellos instrumentos cuyo emisor no posee información suficiente o representativa para el período mínimo exigido para la calificación, y además no existen garantías suficientes.

Adicionalmente, para las categorías de riesgo entre AA y B, la Calificadora utiliza la nomenclatura (+) y (-), para otorgar una mayor graduación de riesgo relativo.

TÍTULOS DE DEUDA DE CORTO PLAZO

- Categoría 1 (C-1): Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con la más alta capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados.
- Categoría 2 (C-2): Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con una buena capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados.
- Categoría 3 (C-3): Corresponde a aquellos instrumentos que cuentan con suficiente capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados.
- Categoría 4 (C-4): Corresponde a aquellos instrumentos cuya capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, no reúne los requisitos para calificar en los niveles C-1, C-2 o C-3.
- Categoría 5 (C-5): Corresponde a aquellos instrumentos cuyo emisor no posee información representativa para el período mínimo exigido para la calificación y, además, no existen garantías suficientes.

Adicionalmente, para aquellos títulos con calificaciones en Categoría 1, Feller Rate puede agregar el distintivo (+).

Para la deuda de largo plazo, son “grado inversión” todos los títulos que tengan una calificación igual o superior a “BBB-”. En el caso de deuda de corto plazo, son “grado inversión” los que posean calificación igual o superior a “Categoría 3”.

PERSPECTIVAS

Feller Rate asigna «Perspectivas de la Calificación» como opinión sobre el comportamiento de la calificación de la solvencia de la entidad en el mediano y largo plazo. La calificadora considera los posibles cambios en la economía, las bases del negocio, la estructura organizativa y de propiedad de la empresa, la industria y en otros factores relevantes. Con todo, las perspectivas no implican necesariamente un futuro cambio en las calificaciones asignadas a la empresa.

- Positivas: la calificación puede subir.
- Estables: la calificación probablemente no cambie.
- A la baja: la calificación puede bajar.
- En desarrollo: la calificación puede subir, bajar o ser confirmada.

CREDITWATCH

Un Creditwatch o Revisión Especial señala la dirección potencial de una calificación, centrándose en eventos y tendencias de corto plazo que motivan que ésta quede sujeta a una observación especial por parte de Feller Rate. Estos son los casos de fusiones, adquisiciones, recapitalizaciones, acciones regulatorias, cambios de controlador o desarrollos operacionales anticipados, entre otros, el que una calificación se encuentre en Creditwatch no significa que su modificación sea inevitable.

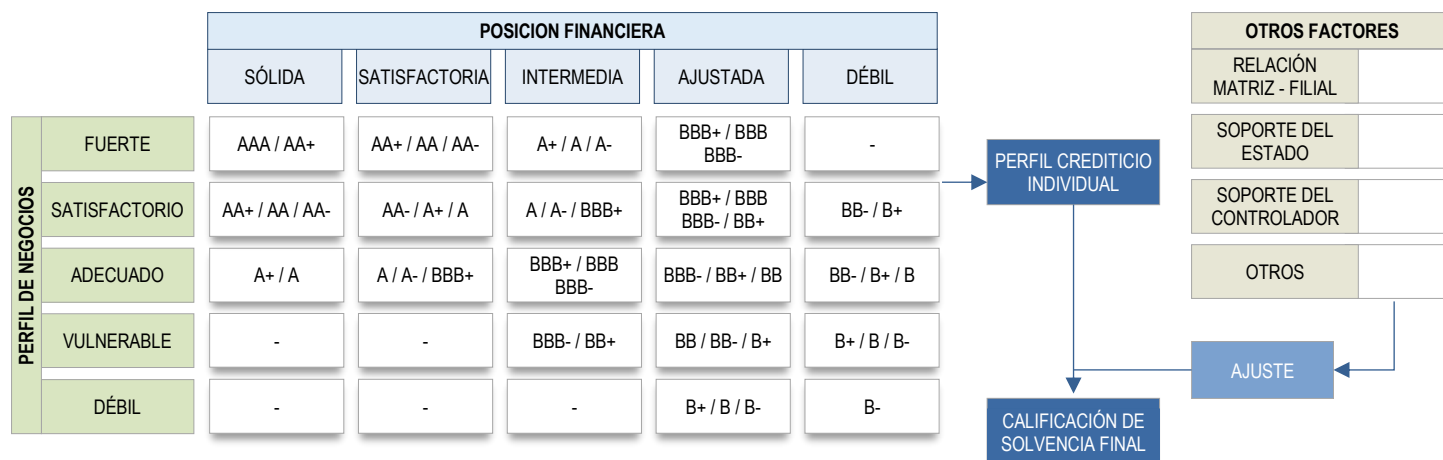
- CW Positivo: la calificación puede subir.
- CW Negativo: la calificación puede bajar.
- CW En desarrollo: la calificación puede subir, bajar o ser confirmada.

DESCRIPTORES DE LIQUIDEZ

- Robusta: La empresa cuenta con una posición de liquidez que le permite incluso ante un escenario de stress severo que afecte las condiciones económicas, de mercado u operativas cumplir con el pago de sus obligaciones financieras durante los próximos 12 meses.
- Satisfactoria: La empresa cuenta con una posición de liquidez que le permite cumplir con holgura el pago de sus obligaciones financieras durante los próximos 12 meses. Sin embargo, ésta es susceptible de debilitarse ante un escenario de stress severo que afecte las condiciones económicas, de mercado u operativas.
- Suficiente: La empresa cuenta con una posición de liquidez que le permite cumplir con el pago de sus obligaciones financieras durante los próximos 12 meses. Sin embargo, ésta es susceptible de debilitarse ante un escenario de stress moderado que afecte las condiciones económicas, de mercado u operativas.
- Ajustada: La empresa cuenta con una posición de liquidez que le permite mínimamente cumplir con el pago de sus obligaciones financieras durante los próximos 12 meses. Sin embargo, ésta es susceptible de debilitarse ante un pequeño cambio adverso en las condiciones económicas, de mercado u operativas.
- Insuficiente: La empresa no cuenta con una posición de liquidez que le permita cumplir con el pago de sus obligaciones financieras durante los próximos 12 meses.

MATRIZ DE RIESGO CREDITICIO INDIVIDUAL Y CALIFICACIÓN FINAL

La matriz presentada en el diagrama entrega las categorías de riesgo indicativas para diferentes combinaciones de perfiles de negocio y financieros. Cabe destacar que éstas se presentan sólo a modo ilustrativo, sin que la matriz constituya una regla estricta a aplicar.



EQUIPO DE ANÁLISIS:

- Isidora Santander Díaz – Analista principal

La opinión de las Sociedades Calificadoras de Riesgo 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 pública disponible y en aquella que voluntariamente aportó el emisor, no siendo responsabilidad de la Sociedad Calificadora de Riesgo la verificación de la autenticidad de la misma. Las calificaciones otorgadas por Feller Rate son de su responsabilidad en cuanto a la metodología y criterios aplicados, y expresan su opinión independiente sobre la capacidad de las sociedades para administrar riesgos. La información presentada en estos análisis proviene de fuentes consideradas altamente confiables; sin embargo, dada la posibilidad de error humano o mecánico, Feller Rate Sociedad Calificadora de Riesgo 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.