

Segunda Opinión

Marco de Financiamiento Vinculado a la Sostenibilidad de Ruta del Maipo

16 de marzo de 2026

Contacto analítico principal

Bryan Popoola
Washington, D.C.
+1 (202) 615-5962
bryan.popoola
@spglobal.com

Ubicación: Chile

Sector: Infraestructura de transporte

Resumen de Alineación

Alineado = Alineado conceptualmente = No alineado =

- ✓ Principios de los Bonos Vinculados a la Sostenibilidad, ICMA, 2024
- ✓ Principios de Préstamos Vinculados a la Sostenibilidad, LMA/LSTA/APLMA, 2025

Consulte más detalles en nuestra [Evaluación de alineación](#).

Resumen del análisis de relevancia y ambición

SPT/KPI	Descripción
SPT/KPI 1	Disminución del 42% en las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 1 y 2 para 2030 (línea base 2024)
SPT/KPI 2	Disminución del 40% en las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 3 para 2035 (línea base 2024)
SPT/KPI 3	Reducción del 50% en la tasa total de frecuencia de lesiones registrables para 2035 (línea base 2024)

Relevancia

Ambición

Relevante

Muy ambicioso

Relevante

Ambicioso

Muy relevante

Ambicioso

SPT—Objetivo de desempeño de sostenibilidad. KPI—Indicador clave de desempeño. Consulte más detalles en la sección [Análisis de relevancia y ambición](#).

Fortalezas

Ruta del Maipo tiene como objetivo abordar muchos de sus problemas de sostenibilidad más materiales, incluidos algunos que están fuera de su control operativo directo. Si bien los objetivos de reducción de emisiones de la empresa se enfocan en sus propias operaciones, su KPI de salud y seguridad en el trabajo también incluye a los contratistas.

Debilidades

Sin debilidades que reportar

Áreas por observar

Las estrategias de mitigación del riesgo climático físico de la empresa son incipientes. Aunque la empresa ya no se encuentra en la fase de construcción, la carretera aún es vulnerable a riesgos climáticos físicos, incluidas fuertes lluvias, calor extremo o actividad sísmica.

Una Segunda Opinión (SPO) de S&P Global Ratings incluye la opinión de S&P Global Ratings sobre si la documentación de una transacción financiera, instrumento, marco o programa de financiamiento sostenible se alinea con ciertos principios de financiamiento sostenible publicados por terceros. Ciertas SPO también pueden proporcionar nuestra opinión sobre cómo el financiamiento aborda los factores de sostenibilidad más sustanciales del emisor. La SPO brinda una opinión en un momento específico, que refleja la información que se nos proporcionó en el momento en que se creó y publicó la SPO, y no recibe vigilancia. No asumimos ninguna obligación de actualizar o complementar la SPO para reflejar cualquier hecho o circunstancia que pueda llamar nuestra atención en el futuro. La SPO no es una calificación crediticia y no considera la calidad crediticia ni se incorpora en nuestras calificaciones crediticias. Consulte nuestro [Enfoque Analítico: Segundas Opiniones](#).

Contexto de sostenibilidad del emisor

Esta sección presenta un análisis de la gestión de sostenibilidad del emisor y la integración del marco de financiamiento en su estrategia general.

Descripción del emisor

Ruta del Maipo Sociedad Concesionaria S.A. es responsable del diseño, construcción, operación y mantenimiento de una carretera concesionada de doble calzada en la zona central de Chile. Ruta del Maipo gestiona el cobro de peajes y proporciona financiamiento para una autopista de 237 kilómetros que conecta Santiago y Talca bajo un contrato de concesión de largo plazo otorgado por el Estado chileno.

Además de las operaciones principales de las autopistas de peaje, Ruta del Maipo ofrece servicios complementarios que incluyen estacionamientos para camiones, áreas comerciales y de ventas, servicios telefónicos de emergencia, servicios de patrullaje y asistencia de tránsito, torres de emergencia y servicios de ambulancia. La empresa se constituyó en 1998 y tiene su sede en Las Condes, Chile. Ruta del Maipo opera como subsidiaria de Intervial Chile S.A.

Factores importantes de sostenibilidad

Riesgo de transición climática

El transporte es la fuente de emisiones de más rápido crecimiento en todo el mundo, y los usuarios del transporte, como los automóviles, las aerolíneas y el transporte de mercancías, representan más de un tercio de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, según la IEA. El diseño y el estado de la infraestructura pueden afectar las emisiones de gases de efecto invernadero y la infraestructura de transporte existente puede requerir inversión para respaldar tendencias de descarbonización más generales. El desarrollo de infraestructura también produce emisiones significativas debido a los cambios en el uso de la tierra y la dependencia de materiales con alto contenido de carbono, como el acero y el cemento. Es probable que el escrutinio público y la demanda de un mejor desempeño climático de la infraestructura de transporte aumenten a medida que se incrementa el costo de los modos de transporte con mayores emisiones.

Riesgo climático físico

Los riesgos físicos agudos, como tormentas, incendios forestales e inundaciones, pueden dañar, interrumpir o incluso destruir activos, lo que limita la disponibilidad de infraestructura esencial, incluidas carreteras y sistemas de transporte público. Con el tiempo, tanto los riesgos agudos como los crónicos (los cambios en los patrones de temperatura y precipitaciones y el aumento del nivel del mar) pueden acortar la vida útil de los vehículos y la infraestructura. Muchas interrupciones al servicio ocurren por fallas a nivel regional, pero la función clave del acceso al transporte en las comunidades y las economías puede generar impactos importantes. Los impactos de los riesgos climáticos físicos pueden extenderse más allá de los propios activos y afectar la región o el área de servicio de un proveedor de infraestructura.

Salud y seguridad en el trabajo

Las obras de construcción pueden exponer a los trabajadores a mayores riesgos de seguridad debido al uso de maquinaria pesada, caídas, productos químicos peligrosos y otras situaciones potencialmente peligrosas, lo que se traduce en altas tasas de mortalidad y lesiones en comparación con otros sectores. La dependencia de empleados temporales y subcontratistas también plantea riesgos, ya que los protocolos de seguridad pueden ser más laxos en comparación con las empresas más grandes, que normalmente tienen capacitación, políticas y estándares más satisfactorios, particularmente en los mercados desarrollados.

Análisis del emisor y del contexto

Los KPI seleccionados de Ruta del Maipo se relacionan con algunos de sus factores de sostenibilidad más importantes. Las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 1 y 2 están vinculadas al riesgo de transición climática de la empresa a través del uso de energía en las operaciones de carreteras, el mantenimiento y la infraestructura de peaje. Los activos viales de la empresa también pueden estar expuestos a riesgos climáticos físicos, como lluvias extremas, inundaciones y estrés térmico, que podrían afectar la condición de los activos, las necesidades de mantenimiento y la continuidad del servicio. Además, el desempeño en materia de salud y seguridad ocupacional es un KPI social relevante dada la exposición de los empleados y contratistas a riesgos operativos y relacionados con la construcción y puede influir en la confiabilidad del servicio y la seguridad vial.

Ruta del Maipo ha definido metas e iniciativas relacionadas con la gestión de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Para las emisiones de alcance 1 y 2, la empresa busca una reducción absoluta del 42% para 2030, utilizando 2024 como año base, con un objetivo de emisiones de 861 toneladas de dióxido de carbono equivalente (tCO₂e) para 2030. Más allá de 2030, la empresa busca alcanzar una tasa de reducción anual adicional del 4,2%. Para las emisiones de alcance 3, la empresa busca una reducción absoluta del 40% para 2035 con respecto del año base 2024, con un objetivo intermedio de emisiones de 2.018 tCO₂e para 2030 y 1.593 tCO₂e para 2035.

Para contribuir al logro de estos objetivos, Ruta del Maipo ha elaborado una serie de iniciativas. Estas incluyen la transición de su propia flota de vehículos a vehículos híbridos o eléctricos y la evaluación de la instalación de infraestructura de carga; la implementación de programas de concientización y capacitación para promover la descarbonización y la integración de prácticas sustentables; el abastecimiento de electricidad renovable a través de acuerdos de compra de energía (PPA) e instalación de generación en el sitio, como paneles solares en carreteras y áreas de servicio; el reemplazo de equipos a base de combustibles fósiles por alternativas eléctricas o energéticamente más eficientes; y la implementación de medidas de eficiencia energética en las rutas existentes mediante la adopción de tecnologías que reduzcan el consumo de energía.

Otras iniciativas incluyen la recuperación y gestión de espacios adyacentes a la red vial para apoyar la participación de la comunidad y facilitar la recolección y el reciclaje de residuos; el desarrollo de un plan integral de gestión de residuos que cubra actividades de mantenimiento, oficinas, puntos de peaje y áreas de servicio; la introducción de lineamientos para viajes de negocio con bajas emisiones de carbono; y el aumento de la colaboración con los proveedores para reducir las emisiones asociadas con los residuos y los servicios integrando criterios de sostenibilidad en toda la cadena de valor.

Si bien la empresa actualmente no realiza evaluaciones específicas de los riesgos climáticos físicos, estos están presentes y siguen siendo relevantes en el contexto de sus operaciones y los requisitos regulatorios aplicables. La concesión opera en la zona central de Chile, una región expuesta a eventos climáticos extremos como lluvias intensas, inundaciones, estrés térmico y actividad sísmica, que podrían afectar negativamente la disponibilidad de las carreteras, la seguridad y los requisitos de mantenimiento. Estos eventos podrían provocar interrupciones temporales del tráfico, mayores costos operativos y de mantenimiento y posible volatilidad en los ingresos por peajes si se ve afectada la continuidad del servicio.

A largo plazo, un aumento en la frecuencia o severidad de eventos climáticos extremos podría acelerar el deterioro de los activos y requerir gastos de capital adicionales para mantener los estándares de servicio. La empresa se enfoca en la mejora continua de su desempeño operativo, con énfasis en la reducción de riesgos y la eficiencia, y realiza esfuerzos para aumentar la resiliencia y confiabilidad de sus operaciones. Si bien la divulgación de medidas específicas de mitigación de riesgos climáticos sigue siendo limitada, este enfoque puede respaldar la gestión de las interrupciones operativas asociadas con los riesgos climáticos físicos.

Inversiones

Como concesionaria, los planes de inversión de Ruta del Maipo consisten principalmente en gastos de capital (capex) relacionados con la calzada que administra. En su informe anual, la empresa enumera proyectos de ingeniería. Esperamos que la mayor parte de sus inversiones estén relacionadas con el gasto de capital para la autopista y las casetas de peaje.

Evaluación de alineación

Esta sección proporciona un análisis de la alineación del financiamiento con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad y los Principios de Préstamos Vinculados a la Sostenibilidad.

Resumen de Alineación

Alineado = ✓ Alineado conceptualmente = ○ No alineado = ✗

- ✓ Principios de los Bonos Vinculados a la Sostenibilidad, ICMA, 2024
- ✓ Principios de Préstamos Vinculados a la Sostenibilidad, LMA/LSTA/APLMA, 2025

✓ Selección de indicadores clave de desempeño (KPI)

Consideramos que los KPI están alineados con los principios porque su alcance, objetivo y cálculo están claramente articulados en el marco. Además, los tres KPI abordan desafíos de sostenibilidad relevantes para la industria de infraestructura de transporte.

Para obtener más información, consulte los KPI en la sección [Análisis de relevancia y ambición](#).

✓ Calibración de los objetivos de desempeño de sostenibilidad (SPT)

El marco incluye la fecha de observación prevista, los eventos desencadenantes relevantes y la frecuencia de los tres SPT. Consideramos que todos los SPT son ambiciosos, y el emisor demuestra esta ambición al comparar los objetivos con su propio desempeño histórico.

Para obtener más información, consulte los SPT en la sección [Análisis de relevancia y ambición](#).

✓ Características del instrumento

Ruta del Maipo se compromete a que cada emisión bajo el marco esté vinculada a uno o más KPI listados y SPT correspondientes. Los KPI y SPT que se definen en el marco se pueden utilizar individualmente o en conjunto, dependiendo de la transacción. Las características financieras y estructurales exactas de cada emisión se definirán en su documentación contractual, que pueden incluir primas de incremento (*step-up*), reducción (*step-down*) u otras para los préstamos. Ruta del Maipo confirma que evaluará el cumplimiento de los SPT en la fecha establecida en la documentación de la transacción, que también incluirá las condiciones en las que los SPT podrán recalibrarse, incluyendo cambios relevantes en la metodología de cálculo, actualizaciones regulatorias significativas o eventos extraordinarios fuera del control del emisor.

✓ Presentación de informes

Ruta del Maipo se compromete a informar anualmente sobre el desempeño de los KPIs y los SPTs hasta el vencimiento de los instrumentos relevantes. Estos informes incluirán el desempeño de los KPI aplicables, el nivel de avance hacia el logro de los SPT y una descripción de cualquier cambio metodológico relevante. La empresa también se compromete a publicar una

Segunda Opinión: Marco de Financiamiento Vinculado a la Sostenibilidad de Ruta del Maipo

declaración de confirmación de sostenibilidad, que expondrá el desempeño de los KPI con respecto al SPT y el impacto de ese desempeño en las características económicas/financieras del préstamo. Estos informes y declaraciones de sostenibilidad estarán disponibles en los canales de comunicación corporativa digitales de la empresa.

✓ Revisión posterior a la emisión

Ruta del Maipo obtendrá verificación externa e independiente del desempeño de los KPI con respecto a los SPT en las fechas de observación, así como la eventual activación de los mecanismos financieros relacionados con los instrumentos relevantes.

Tenga en cuenta que nuestra Segunda Opinión no es en sí misma una revisión posterior a la emisión.

Análisis de relevancia y ambición

En esta sección se analiza si los KPI y los SPT del financiamiento son consistentes con su avance hacia un futuro sostenible.

KPI 1 Emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 1 y 2

SPT 1 Disminución del 42% de las emisiones para 2030 con respecto a la línea base de 2024

KPI 1 – Relevancia

No alineado

Relevante

Muy relevante

Consideraciones analíticas

- Consideramos que el KPI seleccionado es relevante, ya que aborda el riesgo de transición climática, un desafío importante de sostenibilidad para la industria de servicios de transporte. El KPI cubre todas las emisiones de alcance 1 y 2 de la empresa y se mide en toneladas de CO2 equivalente (CO2e).
- Las emisiones de alcance 1 y 2 representan aproximadamente el 10% de la huella de emisiones total de la empresa, aunque sus informes no describen las proporciones indicativas de cada categoría de emisiones. Las emisiones de alcance 1 de Ruta del Maipo se derivan principalmente de la combustión de combustibles de la flota de vehículos propios, mientras que las emisiones de alcance 2 provienen de la compra de electricidad.
- Ruta del Maipo utiliza la metodología basada en mercado para calcular las emisiones de alcance 2, además de lograr una certificación de HuellaChile, un programa del gobierno chileno que busca estandarizar los cálculos y reportes de emisiones en todo el país.
- El emisor también se compromete a medir el KPI de acuerdo con el Estándar Corporativo para la Contabilidad de Gases de Efecto Invernadero, las recomendaciones de la Iniciativa de Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi) y las prácticas del mercado para otras emisiones similares vinculadas a la sostenibilidad en el sector de infraestructura.

SPT 1 - Ambición

No alineado

Ambicioso

Muy ambicioso

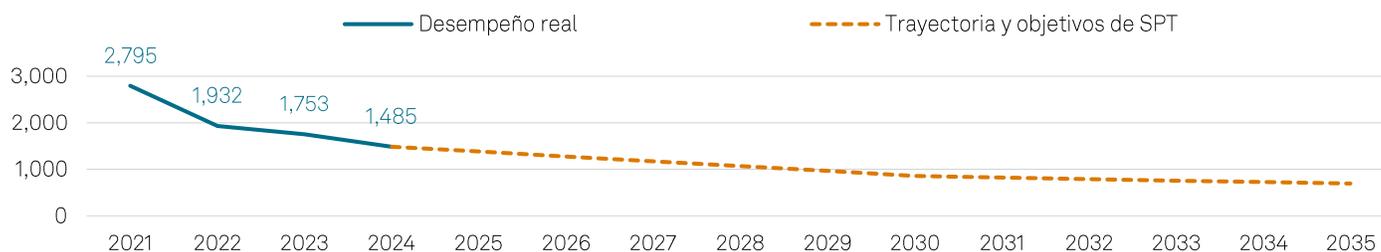
Consideraciones analíticas

- En general, consideramos el SPT 1 como muy ambicioso. El emisor especifica el año base (2024) y la fecha de observación objetivo (2030), así como los SPT para cada año. El SPT está alineado con la ruta de descarbonización de la matriz Grupo ISA, que a su vez se alinea con la ruta *net zero* corporativa de SBTi, y el emisor describe claramente la estrategia para lograr el SPT. Si bien las emisiones de alcance 1 y 2 representan solo una parte de las emisiones totales de la empresa, consideramos que el SPT proporciona una aceleración significativa en la tasa de avance frente al KPI.
- Ruta del Maipo se compromete a reducir sus emisiones absolutas de gases de efecto invernadero de alcance 1 y 2 en un 42% al año 2030, en comparación con el año base de 2024, lo que arroja un total de emisiones generales de 1.784 tCO2e. La empresa planea reducir estas emisiones en un promedio del 7% cada año hasta 2030, después de lo cual reducirá las emisiones en un 11% adicional hasta 2035. Esto supone una reducción general de las emisiones del 53% en comparación con el año base 2024.

Segunda Opinión: Marco de Financiamiento Vinculado a la Sostenibilidad de Ruta del Maipo

- El emisor proporciona tres años de datos históricos para evaluar la ambición de su SPT. Observamos que el emisor logró reducir sus emisiones en un 23% entre 2022 y 2024, lo que está en línea con la disminución proyectada de emisiones de 2024 a 2030. Consideramos positivo que el SPT se exprese en términos de emisiones absolutas y no de intensidad de emisiones. Una vez que se han eliminado o reemplazado los activos con mayores emisiones al comienzo del proceso de descarbonización de un emisor, las reducciones posteriores se vuelven más desafiantes, lo que puede hacer que la velocidad de las reducciones absolutas disminuya, especialmente si el emisor continúa expandiendo sus operaciones.
- Las principales estrategias para lograr este SPT incluirán la transición de la flota de la empresa a vehículos híbridos y eléctricos, el desarrollo de infraestructura de carga y la adquisición de energía renovable a través de PPA y energía solar en el sitio. Además, Ruta del Maipo reemplazará calderas de combustibles fósiles por versiones más eficientes o alternativas eléctricas y promoverá la eficiencia energética a través de tecnologías que reduzcan el consumo energético.

Desempeño y trayectoria del SPT 1 (tCO₂e)



Fuente: S&P Global Ratings.

KPI 2 Emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 3

SPT 2 Disminución del 40% de las emisiones para 2035 con respecto a la línea base de 2024

KPI 2 – Relevancia

No alineado

Relevante

Muy relevante

Consideraciones analíticas

- Consideramos que el KPI seleccionado es relevante, ya que aborda el riesgo de transición climática, un desafío importante de sostenibilidad para la industria de servicios de transporte. El KPI cubre categorías seleccionadas de las emisiones de alcance 3 de la empresa y se medirá en toneladas de CO₂ equivalente (CO₂e), calculadas de acuerdo con el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero.
- El KPI abarca las emisiones de alcance 3 de la empresa, aunque se limita a los residuos comerciales e industriales, los residuos municipales y los viajes de negocio internacionales. Estas categorías representan aproximadamente el 19% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de Ruta del Maipo. Las categorías restantes de emisiones de alcance 3 representan el 70% de la huella de emisiones total de la empresa. El emisor aclara que seleccionó estas categorías de emisiones de alcance 3 porque son las que están bajo su control o influencia operacional directa, además de tener disponible información cuantificable.

SPT 2 - Ambición

No alineado

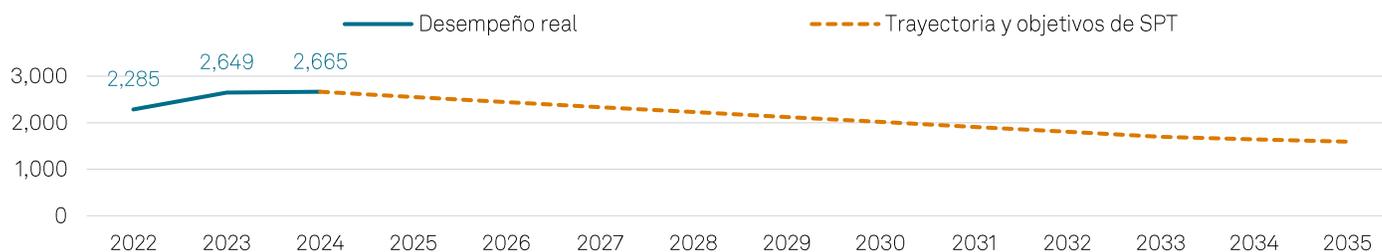
Ambicioso

Muy ambicioso

Consideraciones analíticas

- En general, consideramos el SPT 2 como ambicioso. El emisor especificó el año de referencia (2024) y la fecha de observación objetivo (2030), así como los SPT para cada año hasta 2035.
- Ruta del Maipo se compromete a reducir sus emisiones absolutas de alcance 3 en un 40% al año 2035, respecto al año base 2024, lo que supone un total de emisiones de 1.593 tCO₂e. La empresa planea lograr esto reduciendo las emisiones un 4% cada año hasta 2035. Consideramos positivo que el SPT se exprese en términos de emisiones absolutas y no de intensidad de emisiones.
- El emisor proporcionó tres años de datos históricos para evaluar la ambición del SPT. Observamos que debido a un cambio en la metodología de cálculo, las emisiones del emisor fueron 14% más bajas en 2022 que en 2024. Sin embargo, en 2023 la empresa comenzó a contabilizar las emisiones asociadas a los residuos sólidos municipales, lo que supuso un aumento del 16% en las emisiones ese año.
- Las principales estrategias para lograr este SPT incluirán asociaciones y colaboración con proveedores para reducir sus emisiones *upstream* asociadas con desechos y servicios, con el objetivo de implementar criterios de sostenibilidad en toda su cadena de valor. Además, la empresa impulsará proyectos de recolección de residuos a lo largo de la ruta, así como un plan integral de gestión de residuos que fomente el reciclaje en todas sus operaciones. Finalmente, para abordar las emisiones derivadas de los viajes de negocio internacionales, Ruta del Maipo también diseñará una guía de viajes bajos en carbono para sus empleados y priorizará la reducción de vuelos internacionales en favor de alternativas más sustentables.

Desempeño y trayectoria del SPT 2 (tCO₂e)



Fuente: S&P Global Ratings.

KPI 3 Tasa total de frecuencia de lesiones registrables (TRIF)

SPT 3 Reducción del 50% para 2035 (0,78) con respecto a la línea base de 2024

KPI 3 – Relevancia

No alineado

Relevante

Muy relevante

Consideraciones analíticas

- Consideramos que el KPI 3 es muy relevante para Ruta del Maipo, ya que aborda la salud y la seguridad de los trabajadores, una de las inquietudes de sostenibilidad más importantes para la industria de infraestructura de transporte. El KPI abarca tanto a los propios empleados de la empresa como a los contratistas que trabajan para garantizar el funcionamiento y el mantenimiento de la carretera, lo que evaluamos positivamente.
- TRIF mide la frecuencia de lesiones registrables en el lugar de trabajo, dividida entre el total de horas trabajadas por todos los empleados. Consideramos que esta métrica es más completa que otras similares, como la tasa de frecuencia de lesiones con tiempo perdido, que solo mide las lesiones que impiden que el empleado trabaje.
- TRIF es una métrica de seguridad ampliamente utilizada en diferentes sectores y países, que facilita la evaluación comparativa y permite a Ruta del Maipo comparar su desempeño con el de sus pares de la industria en todo el mundo. TRIF incluye lesiones que provocaron pérdida de tiempo, lesiones que provocaron horas de trabajo limitadas, tratamientos médicos y accidentes mortales.

SPT 3 - Ambición

No alineado

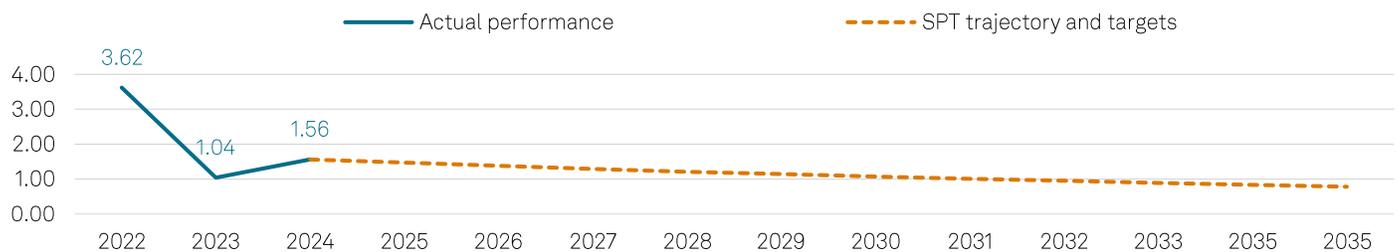
Ambicioso

Muy ambicioso

Consideraciones analíticas

- En general, consideramos el SPT 3 como ambicioso. El emisor especifica el año base (2024) y la fecha de observación objetivo (2035), así como los SPT para cada año.
- El emisor se compromete a reducir su TRIF en un 50% para 2035 en comparación con el año base de 2024, lo que da como resultado una tasa de 0,78.
- El emisor proporcionó tres años de datos históricos para evaluar la ambición del SPT. En 2022, la empresa logró un TRIF de 3,62, aunque la tasa cayó drásticamente al año siguiente hasta 1,04. Observamos que un solo accidente puede tener un impacto significativo en las tasas del TRIF si una empresa tiene pocos empleados, por lo que consideramos positiva la inclusión por parte del emisor de SPT anuales decrecientes.
- Ruta del Maipo plantea una serie de estrategias que planea utilizar para lograr este SPT. Estas incluyen sistemas de gestión de seguridad y protección laboral certificados según ISO 45001, programas integrales de capacitación en salud y monitoreo semanal de incidentes. Además, la empresa tendrá reuniones trimestrales con los equipos de liderazgo de las empresas contratistas para compartir las mejores prácticas, y los bonos a los empleados estarán vinculados al TRIF alcanzado.

Desempeño y trayectoria del SPT 3 (TRIF)



Fuente: S&P Global Ratings.

Artículos Relacionados

- [Enfoque Analítico: Segundas Opiniones](#), 6 de marzo de 2025.
- [Preguntas Frecuentes: Aplicación de nuestro enfoque analítico integrado para las segundas opiniones](#), 6 de marzo de 2025.
- [Enfoque Analítico: Evaluaciones Shades of Green](#), 27 de julio de 2023.

Contactos analíticos

Contacto analítico principal

Bryan Popoola
Washington, D.C.
+1-2020-615-5962
bryan.popoola
@spglobal.com

Contactos secundarios

Rafael Janequine
Sao Paulo
+55 11 3039-9786
rafael.janequine
@spglobal.com

Natalie Wu
San Francisco
+1-415-371-5025
natalie.wu
@spglobal.com

Colaborador

Sachin Powani
Bombay

Segunda Opinión: Marco de Financiamiento Vinculado a la Sostenibilidad de Ruta del Maipo

Standard & Poor's Financial Services LLC o sus afiliadas (colectivamente, S&P) reciben honorarios por la provisión del producto Segunda Opinión (Producto) y el producto European Green Bond External Review (por separado y colectivamente, Producto).

S&P también puede recibir honorarios por calificar las transacciones cubiertas por el Producto o por calificar al emisor de las transacciones cubiertas por el Producto.

El comprador del Producto puede ser el emisor.

El Producto no es una calificación crediticia y no considera la calidad crediticia o se incorpora en nuestras calificaciones crediticias. El Producto no considera, declara ni implica la probabilidad de finalización de ningún proyecto cubierto por una financiación determinada, o la finalización de un financiamiento propuesto. El Producto es una declaración de opinión y no es una verificación ni una certificación. El Producto es una evaluación en un momento específico que refleja la información que se nos proporcionó en el momento en que se creó y publicó el Producto, y no recibe vigilancia. El Producto no es un informe de análisis y no está diseñado como tal. Las calificaciones crediticias, opiniones, análisis, decisiones de reconocimiento de calificaciones de S&P, cualquier opinión reflejada en el Producto y el resultado del Producto no constituyen asesoramientos de inversión, recomendaciones con respecto a decisiones crediticias, recomendaciones para comprar, mantener o vender valores o tomar decisiones de inversión, una oferta para comprar o vender o la solicitud de una oferta para comprar o vender cualquier valor, avales de la idoneidad de cualquier valor, avales de la exactitud de cualquier dato o conclusión proporcionada en el Producto, o verificación independiente de cualquier información en la cual se basa el proceso de calificación crediticia. El Producto y las presentaciones asociadas no tienen en cuenta los objetivos financieros, la situación financiera, las necesidades o los medios de ningún usuario, y los usuarios no deben confiar en ellos para tomar decisiones de inversión. El resultado del Producto no reemplaza el juicio independiente y la experiencia del usuario. El resultado del Producto no constituye un asesoramiento financiero, fiscal o legal profesional, y los usuarios deben obtener asesoramiento profesional independiente según lo determinen como necesario.

Aunque S&P ha obtenido información de fuentes que considera confiables, no realiza labores de auditoría ni asume la tarea de revisión o verificación independiente de la información que recibe.

S&P y todos sus proveedores, así como sus directivos, funcionarios, accionistas, empleados o agentes (colectivamente, las Partes S&P) no garantizan la exactitud, integridad, puntualidad o disponibilidad del Producto. Las Partes S&P no son responsables de errores u omisiones (por negligencia o cualquier otra causa), independientemente de su causa, de los resultados obtenidos a partir del uso de información en el Producto o de la seguridad o mantenimiento de cualquier información transmitida por Internet, o de la exactitud de la información en el Producto. El Producto se ofrece sobre una base "COMO ESTÁ". LAS PARTES DE S&P NO HACEN REPRESENTACIÓN NI GARANTÍA, EXPRESA O IMPLÍCITA, INCLUIDA PERO NO LIMITADA A LA EXACTITUD, RESULTADOS, PUNTUALIDAD, INTEGRIDAD, COMERCIABILIDAD O IDONEIDAD PARA CUALQUIER PROPÓSITO EN PARTICULAR CON RESPECTO AL PRODUCTO O POR LA SEGURIDAD DEL SITIO WEB DESDE EL CUAL SE ACCEDE AL PRODUCTO. Las Partes de S&P no son responsables de mantener o actualizar el Producto o de proporcionar correcciones, actualizaciones o lanzamientos relacionados con el mismo. Las Partes S&P no son responsables de la precisión, puntualidad, confiabilidad, rendimiento, disponibilidad continua, integridad o demoras, omisiones o interrupciones en la entrega del Producto.

En la medida en que lo permita la ley, en ningún caso las Partes S&P serán sujetos de demanda por terceros derivada de daños, costos, gastos, comisiones legales o pérdidas (incluyendo, sin limitación, sin limitación, pérdidas de ingresos o de ganancias y costos de oportunidad o pérdidas causadas por negligencia) directos, indirectos, incidentales, punitivos, compensatorios, ejemplares, especiales o consecuenciales en conexión con cualquier uso del Producto incluso si se advirtió de la posibilidad de tales daños.

Es posible que parte del Contenido se haya creado con la ayuda de una herramienta de inteligencia artificial (IA). El personal de S&P redacta, revisa, edita y aprueba cualquier contenido publicado creado o procesado utilizando IA.

S&P mantiene una separación entre actividades comerciales y analíticas. S&P mantiene algunas actividades de sus unidades de negocios independientes entre sí a fin de preservar la independencia y objetividad de sus respectivas actividades. Como resultado de ello, algunas unidades de negocio de S&P podrían tener información que no está disponible a otras de sus unidades de negocios. S&P ha establecido políticas y procedimientos para mantener la confidencialidad de la información no pública recibida en conexión con cada uno de los procesos analíticos.

Solo para República Popular China: Cualquier "Segunda Opinión" o "evaluación" asignada por S&P Global Ratings: (a) no constituye una calificación crediticia, calificación, verificación, valoración, certificación o evaluación del marco de financiamiento sostenible como lo exigen las leyes o regulaciones correspondientes de la República Popular China, y (b) no puede incluirse en ningún memorando de oferta, circular, prospecto, documento de registro o cualquier otro documento presentado a las autoridades de la República Popular China o para satisfacer cualquier propósito regulatorio de la República Popular China; y (c) no está destinado a ser utilizado dentro de la República Popular China para ningún propósito que no esté permitido según las leyes o regulaciones pertinentes de la República Popular China. A los efectos de esta sección, República Popular de China se refiere a su parte continental, excluyendo Hong Kong, Macao y Taiwán.

Sólo para la India: Cualquier "Segunda Opinión" o "evaluación" asignada por S&P Global Ratings a emisores o instrumentos que cotizan en el mercado de valores de la India no está destinada a ser y no deberá ser utilizada por ningún usuario ubicado en la India

Australia: S&P Global Ratings Australia Pty Ltd proporciona Segundas Opiniones en Australia sujetas a las condiciones de la carta de no acción colectiva de ASIC SPO con fecha del 14 de junio de 2024. En consecuencia, esta Segunda Opinión y los análisis relacionados de S&P Global Ratings no están dirigidas ni deben distribuirse a persona alguna en Australia, con excepción de clientes institucionales (como se define en el Capítulo 7 de la Corporations Act).

Copyright © 2026 por Standard & Poor's Servicios financieros LLC. Todos los derechos reservados.