Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

survías
Maule | Ñuble



MEMORIA ANUAL 2025

SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTA 5 TALCA-CHILLÁN S.A.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

CONTENIDO

1. CARTA DEL PRESIDENTE 3
2. INFORMACIÓN GENERAL DE LA COMPAÑÍA 5
3. ADMINISTRACIÓN Y PERSONAL 9
4. DESARROLLO DE LA CONCESIÓN 15
5. SUSTENTABILIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA 27
6. GRUPOS DE INTERÉS 31
7. GESTIÓN DE PROVEEDORES 32
8 RIESGOS DEL NEGOCIO 34
9. HECHOS ESENCIALES 40
10. HECHOS POSTERIORES 41
11. SUSCRIPCIÓN DE LA MEMORIA Y DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD 42
ANEXO: ESTADOS FINANCIEROS 2025 43

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

1. CARTA DEL PRESIDENTE

A nuestros accionistas, colaboradores, usuarios y autoridades:

En representación del Directorio de la "Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca-Chillán S.A." en adelante SURVIAS, tengo el agrado de presentar la Memoria Anual correspondiente al ejercicio 2025. Tenemos una visión de largo plazo en Chile, lo que nos permite enfrentar con determinación los desafíos propios de un proyecto de infraestructura de gran escala y reafirmar nuestro compromiso con el contrato de concesión que nos une al Estado.

Nuestra gestión se sustenta en la convicción de que el sistema de concesiones chileno es un referente de estabilidad y éxito en la colaboración público-privada. Durante 2025, hemos mantenido una relación con el Ministerio de Obras Públicas y la Inspección Fiscal que pretende acercar nuestros intereses con la finalidad de colaborar al éxito de un proyecto que es de interés público compartido.

A pesar de ello el año 2025 nos ha planteado escenarios de alta complejidad administrativa y regulatoria. Si bien enfrentamos procesos de reclamación y multas que hoy se encuentran bajo el análisis de la Comisión Arbitral y el Panel Técnico de Concesiones, nuestra posición es de absoluta confianza en la institucionalidad chilena. No tenemos dudas de la solidez de nuestra reclamación y confiamos en que será posible obtener a la brevedad las resoluciones o acuerdos necesarios para avanzar sólidamente en el desarrollo de infraestructura largamente esperada por la comunidad y necesaria para el fortalecimiento económico del país.

Por ello nos hemos concentrado en el cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales, asegurando el cumplimiento del Programa Anual de Conservación y Mantenimiento y los niveles de servicio en la operación. Durante el año 2025 la Concesionaria ejecutó un total de 12.340 atenciones de emergencia en ruta representando un aumento del 7.8% respecto del año anterior.

Hemos profundizado en la atención de los usuarios, particularmente a través de nuestros call center, oficinas comerciales presenciales y el sistema de gestión en las plazas de peajes. Así mismo hemos continuado trabajando incesantemente en el desarrollo de la Ingeniería y en el acercamiento comunitario. Durante 2025, realizamos 158 actividades de relacionamiento en 18 comunas de las regiones del Maule y Ñuble, fortaleciendo el diálogo ciudadano y el vínculo territorial. Asimismo, hemos avanzado con determinación en la tramitación de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para los nuevos puentes y el Baipás Talca, integrando las observaciones de la comunidad y de los organismos técnicos en nuestras adendas programadas para inicios de 2026.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

En el ámbito interno, sin duda han sido momentos de ajuste necesarios para atender los desafíos que enfrenta la organización. Agradezco a cada uno de nuestros colaboradores por su disposición, trabajo incesante y compromiso con la empresa. Hemos avanzado en su protección y fortalecimiento de la institucionalidad interna mediante la promoción de un entorno basado en el respeto mutuo, habiendo capacitado al 100% de nuestro personal en políticas de prevención de acoso bajo los estándares de la Ley Karin. No tenemos duda que debemos seguir avanzando en integración cultural, en la que estamos comprometidos con nuestros empleados.

Para el periodo 2026, nuestra prioridad estratégica es el inicio de las obras definitivas tras la obtención de las Resoluciones de Calificación Ambiental (RCA). Seguiremos impulsando la innovación mediante la implementación de sistemas inteligentes de transporte (ITS) y la consolidación del pago electrónico TAG, que ya muestra una adopción sostenida por parte de nuestros usuarios.

Desde SURVIAS, y con el respaldo de nuestros accionistas China Railway Construction Corporation (International) Limited y CRCC International Investment CO, LTD, renovamos nuestra voluntad de ser un socio estratégico para el desarrollo de Chile, entregando una infraestructura de clase mundial que garantice seguridad, fluidez y confort para todos nuestros usuarios.

Cordialmente,

Zhu Moulan
Presidente del Directorio Sociedad Concesionaria
Ruta 5 Talca-Chillán S.A.



Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

2. INFORMACIÓN GENERAL DE LA COMPAÑÍA

2.1 Datos generales

Razón Social	**Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca-Chillán S.A.**
Nombre de Fantasia	SURVIAS MAULE ÑUBLE S.A.
Fecha de Constitución	16 de marzo de 2021.
Tipo de Sociedad	Sociedad Anónima Cerrada.
RUT	77.337.752-6
Domicilio	Rosario Norte 532, oficina 1103 comuna de Las Condes, Santiago, Chile.
Correo Electrónico	tag@survias.cl
Sitio Web	www.survias.cl

2.2 Constitución de la Sociedad

Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca - Chillán S.A. (en adelante también la "Sociedad" o "SURVIAS") es una sociedad anónima cerrada de giro exclusivo, sujeta a las normas de las sociedades anónimas abiertas, conformada de acuerdo con las leyes de la República de Chile, constituida mediante escritura pública de fecha 16 de marzo de 2021, otorgada ante el Notario Público Titular de la Trigésimo Sexta Notaría de Santiago de don Andrés Rieutord Alvarado. El extracto de constitución de la Sociedad fue publicado en el Diario Oficial de fecha 23 de marzo de 2021.

La Sociedad se encuentra inscrita en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 22.439, número 10.615 del año 2021.

Con fecha 29 de abril de 2022 y mediante Junta Extraordinaria de Accionistas reducida a escritura pública con fecha 24 de mayo de 2022 ante el Notario Público don Pablo Alberto González Caamaño, Titular de la Novena Notaria de Santiago con oficio en calle Teatinos número 333, entrepiso, bajo el número de repertorio 3022-2022 se acordó la modificación de los Estatutos Sociales. Un extracto de dicha modificación fue publicada en el Diario Oficial con fecha 13 de junio de 2022 e inscrita a fojas 45796 N°20599 del Registro de Comercio correspondiente al año 2022 del Conservador de Bienes Raíces de Santiago.

2.3 Inscripción ante la Comisión para el Mercado Financiero - CMF

En cumplimiento con la regulación vigente, Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca - Chillán S.A. se encuentra inscrita bajo el N° 627 del Registro Especial de Entidades Informantes que lleva la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

2.4 Objeto de la Sociedad

La Sociedad tiene por objeto exclusivo la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta Cinco Tramo Talca – Chillán", mediante el sistema de concesiones de obras públicas, así como la prestación y explotación de los servicios que forman parte del Contrato de Concesión para el desarrollo de dicha obra, y las demás actividades necesarias para la correcta ejecución del proyecto.

La Concesión fue adjudicada a través de un proceso de licitación pública internacional convocado por la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y otorgada por el Estado de Chile mediante el Decreto Supremo N° 5 de 7 de enero de 2021 del Ministerio de Obras Públicas, publicado en el Diario Oficial de fecha 13 de marzo de 2021; todo de conformidad con lo establecido en el DFL N° 850 del año 1997 del Ministerio de Obras Públicas (Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas), en el DS N° 900 de 1996 del Ministerio de Obras Públicas (Ley de Concesiones de Obras Públicas) y en el DS N° 956 de 1997 del Ministerio de Obras Públicas (Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas).

2.5 Propiedad, capital y acciones

La Propiedad de SURVIAS es la siguiente:

Accionistas	N° Acciones suscritas y pagadas	Porcentaje de participación
CRCC INTERNATIONAL INVESTMENT CO., LTD	6.240.000	60%
CHINA RAILWAY CONSTRUCTION CORPORATION (INTERNATIONAL) LIMITED	4.160.000	40%
TOTAL	10.400.000	100%

De acuerdo con los Estatutos Sociales, el capital de la Sociedad asciende al monto de $104.000.000.000 (ciento cuatro mil millones de pesos) y se divide en diez millones cuatrocientas mil acciones ordinarias, nominativas, sin valor nominal y de igual valor cada una.

Al cierre del año 2025, el capital social suscrito y pagado de la Sociedad Concesionaria asciende a la suma de $104.000.000.000 (ciento cuatro mil millones de pesos chilenos).

De acuerdo con lo establecido en el Estatuto Social y la legislación aplicable, la totalidad del capital social fue íntegramente pagado por sus socios dentro de los plazos legales correspondientes.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

2.6 Control y relaciones de propiedad

En conformidad a lo establecido en el artículo 97 de la Ley N°18.045 (Ley de Mercado de Valores) SURVIAS es controlada por CRCC International Investment Co. Ltd., empresa cuyo único accionista es China Railway Construction Corporation Limited (CRCC).

CRCC a su vez, es una empresa estatal china, domiciliada en Beijing, transada en la bolsa de Shanghái y Hong Kong, dedicada esencialmente al desarrollo de proyectos de infraestructura a través de diversas líneas de actividades, entre las cuales destacan: operaciones de construcción; actividades de estudio, diseño y consultoría; operaciones de fabricación; logística y servicios inmobiliarios.

De acuerdo con la regulación aplicable, las sociedades concesionarias de obras públicas son de giro único por lo que SURVIAS no tiene sociedades filiales o coligadas, ni inversiones en otras compañías.

2.7 Política de Dividendos

La distribución de dividendos está sujeta a los acuerdos de la Junta de Accionistas, sin perjuicio de las facultades estatutarias del Directorio.

El reparto de utilidades debe cumplir con las regulaciones establecidas en la legislación aplicable.

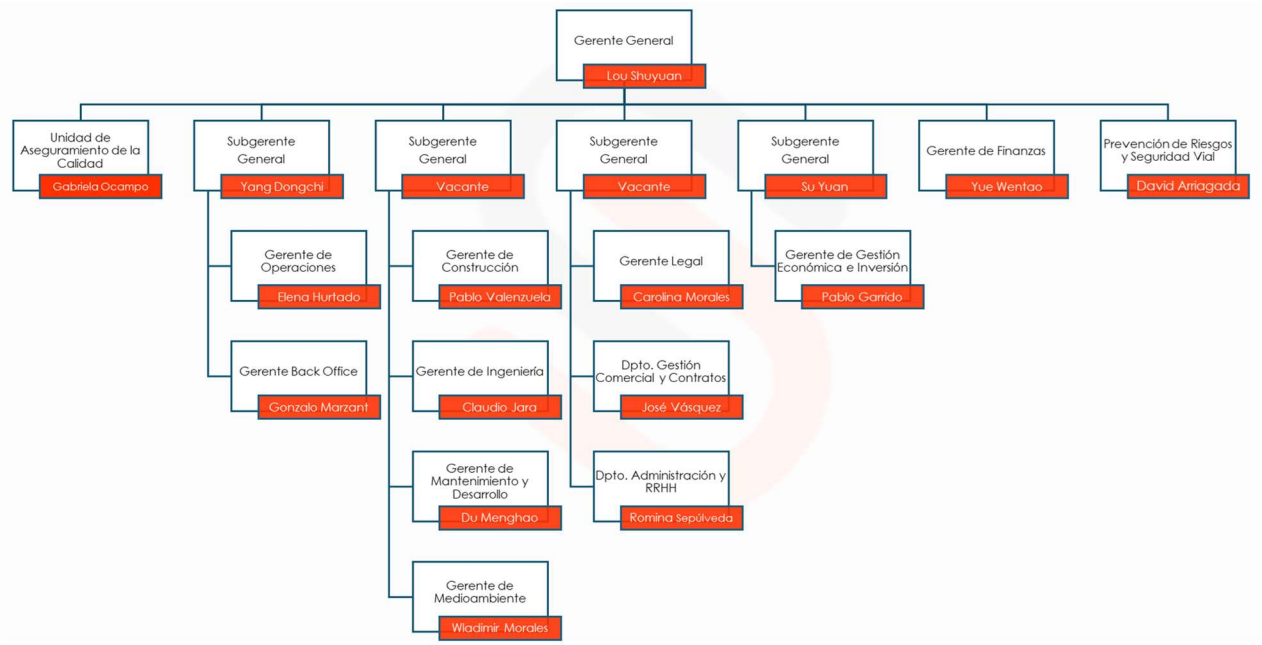
En el año 2025 no hubo distribución de dividendos.

2.8 Marcas

Las marcas SURVIAS y SURVIAS Maule Ñuble se encuentran debidamente inscritas a nombre de la Sociedad en el Registro de Marcas del Instituto Nacional de Propiedad Intelectual (INAPI), en las clases 9, 35, 36, 37, 39 y 42.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

2.9 Organigrama de la Compañía 2025



Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

3. ADMINISTRACIÓN Y PERSONAL

3.1 Directorio

La administración de la compañía está a cargo de un Directorio compuesto por 5 miembros, quienes tienen la misión de definir la estrategia y supervisar la gestión de la empresa. Este equipo está integrado por profesionales, cuya labor se enfoca en asegurar el crecimiento sostenible y el cumplimiento de los objetivos de la sociedad.

Directorio de la Sociedad se encuentra compuesto por las siguientes personas, elegidas mediante Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 25 de abril de 2025.

Directores Titulares	Directores Suplentes
Li Qingyong - Presidente Ingeniero Pasaporte: PE3416155 Nacionalidad: China	**Su Yuan** Ingeniera DNI: 28.517.320-5 Nacionalidad: China
Zhu Moulan - Vicepresidenta Economista Pasaporte: PE3416155 Nacionalidad: China	**He Yisong** Ingeniero Pasaporte: Nacionalidad: China
Su Wenming Contador DNI: 28.946.2752-6 Nacionalidad: China	**Liu Zhiyuan** Ingeniero DNI: Nacionalidad: China
Han Jungie Economista DNI: 27.786.029-5 China	**Shi Yu** Ingeniero DNI: Nacionalidad: China
Li Junqiang Ingeniero DNI:27.946.272-6 Nacionalidad: China	**Wei Dai** Profesión DNI: 27.839.840-4 Nacionalidad: China

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

Ante la renuncia de los directores titulares Su Wenming y Han Jungie junto a sus respectivos suplentes Liu Zhiyuan y Shi Yu, se procedió a la elección de un nuevo directorio mediante Junta Extraordinaria de fecha 06/06/2025.

Directores Titulares	Directores Suplentes
Zhu Moulan (Presidenta del Directorio) Economista Extranjero PE3416155 Fecha de nombramiento: 06/06/2025	**Zhao Ye** Economista Extranjero: EF4545543 Fecha de nombramiento:06/06/2025
Yu Kui Ingeniero Extranjero: 28.200.314-7 Fecha de nombramiento: 06/06/2025	**Wei Dai** Economista Extranjero: 27.839.840-4 Fecha de nombramiento: 06/06/2025
Xiong Xiaohui Ingeniero Extranjero: 27.897.218-6 Fecha de nombramiento: 06/06/2025	**Wang Peng Peng** Contador Extranjero: 27.904.818-0 Fecha de nombramiento: 06/06/2025
Li Junqiang Ingeniero 27.946.272-6 Fecha de nombramiento: 06/06/2025	**Zhai Shouling** Contador Extranjero; 27.52.597-9 Fecha de nombramiento: 06/06/2025
Wang Lei Abogada Extranjero: PE2210671 Fecha de nombramiento: 06/06/2025	**Yan Lin** Abogada Extranjero: PE3161031 Fecha de nombramiento: 06/06/2025

Se deja constancia que el Directorio no recibió remuneración durante el año 2025 y que no hay ningún gasto asociado ni con cargo al funcionamiento del Directorio.

Rango de edad:

Entre 30 y 40 años	**7**
Entre 41 y 50 años	**2**
Más de 50 años	**1**

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

3.2 Ejecutivos principales:

CARGO	NOMBRE	RUT	PROFESIÓN	NACIONALIDAD	GÉNERO	INGRESO
Gerente General	Lou Shuyuan	28.401.015-9	Ingeniero Civil	Chino	Masculino	06.05.2024
Subgerente General	Li Junqiang (1) (2)	27.946.272-6	Ingeniero Civil	Chino	Masculino	01.06.2023
Subgerente General	Su Yuan	28.517.320-5	Economista	China	Femenina	01.11.2024
Director Financiero	Su Wenming (1)(2)	28.220.716-8	Economista	Chino	Masculino	16.03.2022
Director de Operaciones	Han Junjie (1)	27.786.029-5	Economista	Chino	Masculino	01.01.2024
Subgerente General	Yang Dongchi (3)	PE3304946	Ingeniero Civil	Chino	Masculino	20.06.2025

Notas:
(1) Desempeño el cargo hasta el 20 de junio de 2025
(2) Cargos vacantes al 31 de diciembre de 2025
(3) Cargo que desempeña responsabilidades en la dirección de operaciones

La remuneración total de los ejecutivos principales durante el año 2025 fue de $ 115.034.942 lo que representa una disminución del 33,16% respecto del año 2024.
La Sociedad no cuenta con planes de compensación o beneficios especiales dirigidos a sus ejecutivos principales.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

3.3 Personal

Dotación

Gerentes	**7**
Profesionales y Técnicos	**26**

Personas por Edad

Entre 20 y 30 años	**2**
Entre 31 y 40 años	**14**
Entre 41 y 50 años	**10**
Entre 51 y 60 años	**7**
Más de 61 años	**0**

Personas por Género

Mujeres	**12**
Hombres	**21**

Personas por Nacionalidad

Chilenas	**28**
Extranjeras	**5**

Antigüedad del personal

- Personal contratado en 2021: 3 personas
- Personal contratado en 2022: 0 personas
- Personal contratado en 2023: 0 personas
- Personal contratado en 2024: 17 personas
- Personal contratado en 2025: 13 personas

Total de trabajadores: 33 personas

Brecha salarial por género

La brecha salarial presentada corresponde a un análisis descriptivo, calculado sobre la base de la media y mediana del salario bruto por hora para cada categoría ocupacional, de conformidad con lo establecido en la NCG N°461. Este indicador no considera ajustes por variables como antigüedad, experiencia, tipo de contrato u otras características individuales, por lo que sus resultados deben interpretarse en el contexto de la composición de la dotación y estructura organizacional de la entidad.

MEDIA			
Categoria	Masculino	Femenino	Brecha %
Gerente - Profesional	27.002	30.475	113%
Técnico	10.992	10.328	94%

MEDIANA			
Categoria	Masculino	Femenino	Brecha %
Gerente - Profesional	24.052	22.571	94%
Técnico	10.992	8.497	77%

Con el objeto de resguardar la confidencialidad de la información, las categorías con baja dotación han sido agrupadas para efectos de este análisis.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

3.4 Acoso Laboral y Sexual

Survías cuenta con políticas formales para prevenir y gestionar el acoso laboral, sexual y la violencia en el trabajo, las cuales están integradas en el Capítulo XIX del RIOHS. Estas políticas se fundamentan en el respeto a la dignidad de las personas, la igualdad con perspectiva de género y la erradicación de la discriminación.

La empresa ha implementado programas de capacitación específicos: organizados por el Departamento de Recursos Humanos para sus trabajadores, jefaturas y gerentes sobre las conductas que constituyen acoso o violencia.

Se implementaron canales de denuncia formales y accesibles tales como:

CANALES DE DENUNCIA

CANAL DIGITAL	DENUNCIA VERBAL
Se ha dispuesto el correo electrónico específico denuncias@survias.cl para la recepción de denuncias.	Los trabajadores pueden presentar denuncias verbales ante su jefatura directa o ante el Departamento de Recursos Humanos, debiendo levantarse un acta firmada en el acto.

El procedimiento de investigación contemplado en el Reglamento Interno de Orden Higiene y Seguridad se ajusta a la normativa legal vigente (incluyendo la Ley Karin o Ley N° 21.643). estableciendo un plazo máximo de investigación de 30 días corridos.

Ante una denuncia, la empresa adopta medidas inmediatas como la separación de espacios físicos, redistribución de jornada o atención psicológica temprana a través de la ACHS.

El Reglamento Interno de Orden Higiene y Seguridad reconoce el derecho del trabajador de presentar su denuncia directamente ante la Dirección del Trabajo. En caso de que la denuncia involucre a altos ejecutivos, esta debe ser derivada obligatoriamente a dicho organismo.

100% del personal capacitado en prevención de acoso laboral y sexual

	Denuncias de Acoso Sexual (Ley N° 20.005)	Denuncias de Acoso Laboral (Ley N° 20.607)
Denuncias presentadas ante la entidad	0	2
Denuncias presentadas ante la Dirección del Trabajo	0	**1**

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

3.5 Seguridad Laboral

La Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca-Chillán S.A. mantiene un compromiso prioritario con la integridad física y la salud de sus colaboradores. La gestión preventiva se realiza en estrecha colaboración con la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS), organismo que certifica periódicamente el desempeño de la compañía en materia de accidentabilidad y enfermedades profesionales.

Indicador	Resultado
Tasa de Accidentabilidad	0%
Tasa de Fatalidad	0%
Tasa de Enfermerdades Profesionales	2,78%
Promedio de días perdidos por accidente	0

Nota: Durante el periodo informado, no se registraron accidentes de trabajo ni fatalidades entre el personal contratado de la Sociedad, por lo que los indicadores de siniestralidad se mantienen en niveles nulos. No obstante, la empresa gestionó 2 denuncias por acoso laboral bajo los protocolos de la Ley Karin, las cuales fueron tramitadas internamente

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

4. DESARROLLO DE LA CONCESIÓN

4.1 El Sistema de Concesiones de Obras Públicas y sus desafíos

El sistema de concesiones de obras públicas en Chile se constituye como el pilar fundamental de la colaboración público-privada, permitiendo que el Estado delegue en el sector privado tareas estratégicas de ejecución, conservación y explotación de infraestructura crítica. Esta modalidad contractual trasciende la mera construcción; mediante un proceso de licitación pública internacional, el adjudicatario —obligado a conformarse como una sociedad de giro exclusivo— asume la gestión integral de la obra a cambio del derecho a su explotación o de pagos diferidos por parte del Fisco. Este modelo no solo ha permitido cerrar brechas históricas de conectividad y servicios, sino que ha transformado la infraestructura en un activo dinámico, donde el riesgo y la eficiencia se distribuyen para garantizar la continuidad y calidad del servicio público a largo plazo.

El éxito del sistema de concesiones chileno se manifiesta en una trayectoria de más de 30 años de estabilidad y crecimiento sostenido, consolidando al país como el referente indiscutido en Asociaciones Público-Privadas (APP) en América Latina. Desde la adjudicación del primer túnel El Melón en 1993, el Estado ha gestionado más de 100 contratos de concesión, movilizando inversiones que superan los 25 mil millones de dólares. Este despliegue de capital privado no solo ha permitido la construcción de una red de carreteras interurbanas que hoy opera cerca de 3.500 kilómetros, sino que ha diversificado su impacto hacia sectores críticos como la salud, aeropuertos, embalses y edificación pública. Este acierto no es casual; es el resultado de un marco normativo robusto —anclado en el D.S. MOP Nº 900— y de una institucionalidad que ha sabido atraer a los principales operadores e inversionistas institucionales del mundo, garantizando una infraestructura que es, hoy por hoy, el soporte de la competitividad y el desarrollo económico nacional.

La actual fase de desarrollo del sistema de concesiones, ejemplificada en proyectos de alta complejidad como los liderados por Survías en la Ruta 5, enfrenta un escenario donde el éxito ya no se garantiza únicamente con la adjudicación. El desafío prioritario reside en la capacidad de destrabar los proyectos ya adjudicados que hoy se encuentran en zonas de fricción administrativa y regulatoria.

La fase de post-adjudicación ya no puede entenderse como una etapa de mera administración inercial de un contrato cerrado. Por el contrario, el contrato de concesión debe ser gestionado como un instrumento dinámico y resiliente, capaz de absorber las complejidades de un entorno regulatorio y social cada vez más exigente.

El riesgo de estancamiento del sistema no reside en la falta de proyectos, sino en las demoras derivadas de exigencias por parte de un sistema fragmentado que carece de una visión sistémica.

El dinamismo actual de la infraestructura en Chile exige una evolución natural en las formas de interacción entre el Estado y el sector privado. En el marco de proyectos de gran escala, como la Ruta 5 Talca-Chillán, la gestión de la post-adjudicación se consolida como el escenario crítico donde la teoría del contrato se encuentra con la realidad operativa.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

El éxito de los proyectos de concesión es un objetivo de interés público compartido. En este sentido, ante nudos críticos complejos el Estado y la concesionaria deben colaborar activamente para facilitar soluciones técnicas oportunas, garantizando que la rentabilidad social del proyecto no se vea afectada por dilaciones asegurando que los beneficios de conectividad lleguen al usuario final en los plazos previstos.

4.2 Antecedentes Generales del Contrato de Concesión

El Contrato de Concesión para la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal "Concesión Ruta 5 Tramo Talca - Chillán" fue otorgada a través de un proceso de licitación pública abierto e internacional convocado por el Ministerio de Obras Públicas, cuyas Bases de Licitación fueron aprobadas mediante Resolución N° 53 de octubre de 2019 de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, siendo adjudicada por el Estado de Chile mediante el Decreto Supremo N° 5 de 7 de enero de 2021 del Ministerio de Obras Públicas, publicado en el Diario Oficial de fecha 15 de marzo de 2021, fecha en que entró en vigencia el Contrato de Concesión.

Este Contrato de Concesión corresponde a la segunda concesión del tramo Talca-Chillán de la Ruta 5 Sur, e inicio su fase de operación a las 00:00 horas del día 1 de abril de 2021, de modo que no existiera solución de continuidad con la anterior concesión, cuya operación culminó a las 24:00 horas del día 31 de marzo de 2021. El anterior contrato de concesión databa de enero de 1996 y era operada por una sociedad concesionaria sin relación de propiedad ni comercial con SURVIAS.

El Contrato de Concesión se rige por:

- **(i)** las Bases de Licitación de la Concesión, con sus Circulares Aclaratorias;
- **(ii)** la Oferta Técnica y Económica del Adjudicatario Consorcio CRCC;
- **(iii)** el Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión;
- **(iv)** la Ley de Concesiones de Obras Públicas;
- **(v)** el Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas; y
- **(vi)** La Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas.

El Contrato de Concesión tiene un plazo variable y se termina al completarse los Ingresos Totales de la Concesión (ITC) establecidos en la Oferta Económica del licitante adjudicatario Consorcio CRCC, con una duración máxima de 30 años, lo que ocurra primero.

Desde la adjudicación del contrato mediante el D.S. MOP N° 5 de 2021, la Concesión Ruta 5 Tramo Talca-Chillán ha experimentado dos modificaciones relevantes que reflejan tanto la resiliencia del sistema ante contingencias globales como su capacidad de respuesta a las necesidades locales.

1. Resolución Exenta DGC 1692 de fecha 10 de junio de 2022: Mitigación de Impactos por Fuerza Mayor (COVID-19). Mediante esta resolución, se formalizó la primera

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

modificación relevante del contrato. Su finalidad fue reconocer los impactos disruptivos provocados por la pandemia de COVID-19 en el desarrollo de la ingeniería de detalle, a que con ocasión de la crisis sanitaria sufrió dificultades en los trabajos de sondajes y topografía, demoras en importaciones, suministros y restricciones de movimiento que afectaron el rendimiento de los equipos técnicos.
El MOP autorizó una reprogramación de hitos críticos, como la entrega de los proyectos para los subsectores B, D y E trasladando las fecas de vencimientos del Proyecto Vial y otros proyectos complementarios hacia finales del segundo semestre de 2022.

2. Decreto Exento MOP N°487 de fecha 21 de Julio de 2025, que autoriza la ejecución de obras adicionales de carácter menor amparadas en el artículo 1.9.2.14 letra b) de las Bases de Licitación. Esta modificación fue el resultado de un proceso de diálogo territorial con la Ilustre Municipalidad de Talca, la Universidad Católica del Maule y representantes parlamentarios, quienes solicitaron infraestructura para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.
   Se dispuso la construcción de la Ciclovía Atravieso 2 Norte y la Ciclovía Atravieso Varoli (Subsector B del Sector 1), con un presupuesto total de UF 35.945,8944.
   La valorización se realizó según los "Precios Unitarios Oficiales" (Anexo N° 3), garantizando que estas adiciones no alteraran las condiciones económicas generales del contrato de concesión.
   La ejecución de estas obras se definió como una exigencia para la Puesta en Servicio Provisoria (PSP) de la totalidad de las obras. Survías asumirá la conservación de estas estructuras hasta fines de noviembre de 2028, periodo tras el cual el subsector pasará a tuición de la Dirección de Vialidad.



Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

4.3 El Proyecto

El Proyecto consiste, en términos generales, en el mejoramiento, construcción, mantención y explotación tanto de las obras preexistentes como de las nuevas obras a ejecutar del tramo de la Ruta 5 comprendido entre el norte de la localidad de Camarico y el sur de la ciudad de Chillán Viejo.

El objeto de mejorar el estándar técnico y los niveles de servicio de la ruta y, por consiguiente, garantizar condiciones de seguridad y confort a los usuarios de esta. Además, el Proyecto considera la construcción, mantención y explotación de un baipás a la ciudad de Talca.

4.3.1 Ubicación Geográfica

SECTOR	SUB SECTOR	DESCRIPCIÓN	LÍMITES APROX. (KM)	LONGITUD (KM)
RUTA EXISTENTE	A	Inicio Concesión – San Rafael	219.5 – 229.8	10,26
	B	San Rafael – San Javier	229.8 – 277.0	47,25
	C	San Javier – Sur de San Carlos	277.0 – 377.2	100,2
	D	Sur de San Carlos – Fin Concesión	377.2– 412.8	35,6
TRAMO POR CONSTRUIR	E	Baipás Talca	225.4– 281.2	55,8

El Proyecto se encuentra emplazado en la Ruta 5 Sur, con una longitud aproximada de 193 kilómetros, abarcando las regiones del Maule y de Ñuble, y las comunas de Río Claro, San Rafael, Pelarco, Talca y Maule, en la provincia de Talca; de San Javier, Villa Alegre, Yerbas Buenas, Linares, Longaví, Retiro y Parral, en la provincia de Linares; de Ñiquén, San Carlos y San Nicolás, en la provincia de Punilla; y de Chillán y Chillán Viejo, en la provincia de Diguillín.



Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

4.3.2 Obras del Proyecto Licitado

En el tramo que comprende el proyecto se deben realizar una serie de mejoramientos a las calzadas y estructuras existentes, así como también implementar terceras pistas, ampliación y uniformidad de bermas, reemplazar todos los elementos de seguridad vial y señalización de acuerdo a la normativa vigente, remplazar puentes antiguos, construir calles de servicio, pasarelas y estructuras en distintos puntos de la ruta e incorpora nuevos sistemas tecnológicos de cobros denominados "Multi Lane Free Flow" y "Stop and Go".

El proyecto considera la conservación y el mantenimiento de las obras de los subsectores A, C, D y E definidos en la tabla precedente durante todo el periodo que dure la Concesión, tanto de las obras nuevas a ejecutar por la Sociedad Concesionaria como de las preexistentes.

En términos generales las obras a ejecutar consideran la construcción de 12 nuevos enlaces, 32 nuevas pasarelas peatonales, 25 nuevos puentes, 4 nuevos atraviesos aplicación a terceras pistas en el sector D y la ejecución de un baipás en la ciudad de Talca.

Asimismo, las obras a ejecutar establecen obras de mejoramiento y rehabilitación en 9 enlaces, 44 pasarelas peatonales, 9 atraviesos, 12 puentes, rectificaciones en calles de servicios, incorporando, además, veredas peatonales y ciclovías, entre otras obras.

Por su parte, el baipás a la ciudad de Talca considera 8 puentes nuevos, 13 enlaces, 6 atraviesos y al menos 1 pasarela peatonal, entra otras obras.

El diseño de las obras, mejoramientos y rehabilitaciones indicadas precedentemente se encuentra comprendido en el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID).

El presupuesto oficial estimado de las obras a ejecutar, de acuerdo con lo establecido en las Bases de Licitación, asciende la suma de UF 19.180.000 (diecinueve millones ciento ochenta mil Unidades de Fomento), monto que debe ser financiado íntegramente por la Sociedad Concesionaria.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

4.4 Gestión de la Concesión

4.4.1 Desarrollo de la Ingeniería de Detalle 2025

Durante el ejercicio 2025, Survías ha concentrado sus esfuerzos en consolidar la ingeniería definitiva del proyecto, alcanzando hitos que sientan las bases para la futura fase de construcción.

Tras la aprobación de la totalidad de los Proyectos Viales para los Sectores 1 y 2 en 2024, la Sociedad avanzó decididamente en el componente de "Otros Proyectos", que integra elementos esenciales para el funcionamiento armónico de la ruta. Al cierre del periodo, el avance en estructuras en tierra, iluminación, paisajismo y sistemas inteligentes (ITS) es prácticamente total, encontrándose en fase final de tramitación administrativa y firma digital para el legajo definitivo.

La ingeniería de puentes ha requerido un proceso de análisis técnico extendido, motivado por la voluntad del MOP de integrar estándares superiores de resiliencia.

4.4.2 Construcción de las Obras

Durante el período informado, el proyecto experimentó retrasos significativos en el inicio de la construcción de los distintos Subsectores, derivados principalmente de:

- **i)** modificaciones sustanciales al alcance de las obras;
- **ii)** atrasos en la aprobación del proyecto vial;
- **iii)** afectación de la tramitación ambiental y
- **iv)** nuevos requerimientos de diseño de puentes por parte del MOP en consideración a criterios de cambio climático.

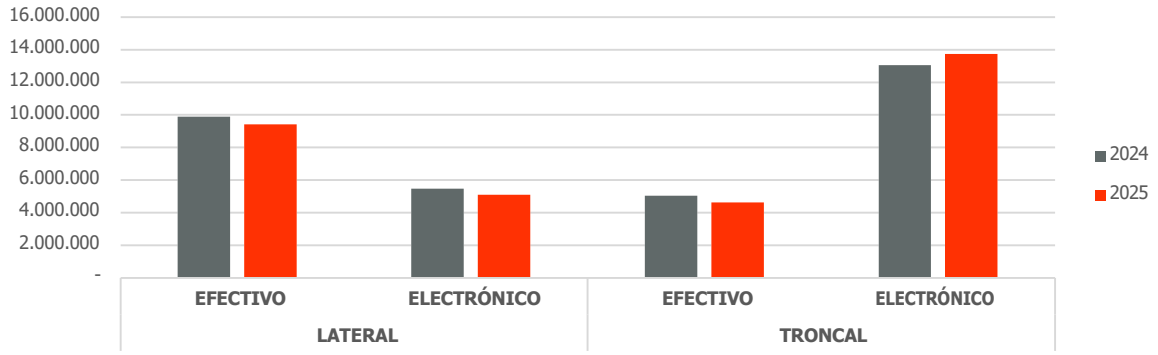
Consecuentemente, las compensaciones correspondientes a atrasos en la aprobación del PID y obras adicionales ya incorporadas en los Proyectos de Ingeniería de Detalle han sido presentados por la Sociedad Concesionaria a las instancias de reclamación previstas en la Ley de Concesiones y el contrato, encontrándose estos pendientes de resolución.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

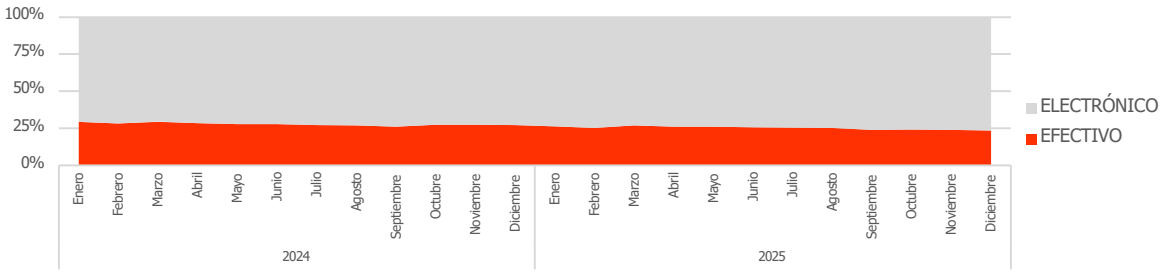
4.4.3 Operación y Explotación de la Concesión

Operación de plazas de peaje, medios de pago y estructura tarifaria

Durante el año 2025 se mantuvo una preferencia mayoritaria por el pago electrónico (TAG) en las plazas de peaje del tramo concesionado, en una proporción consistente con la observada el año anterior. Esta tendencia es especialmente marcada en las plazas troncales, donde el sistema electrónico predomina, mientras que en las plazas laterales se mantiene una mayor participación del pago manual, en coherencia con el perfil de tránsito local. En conjunto, la evolución observada refleja una operación consolidada del sistema de peaje, con una adopción sostenida de los medios electrónicos que contribuye a la eficiencia y fluidez del servicio.



En los peajes troncales del tramo concesionado se observa un incremento gradual en el uso del sistema de pago electrónico (TAG), el cual se consolida progresivamente como el medio de pago predominante. Esta tendencia se presenta de forma estable a lo largo del período, reflejando una adopción sostenida por parte de los usuarios y contribuyendo a una operación más fluida y eficiente del sistema de cobro. De acuerdo con el contrato de concesión, la posibilidad de poder pagar el peaje con dinero en efectivo se extenderá durante toda la Fase 1 del proyecto.



Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

Distribución de dispositivos TAG



Durante el período 2022–2025, la concesionaria realizó la entrega sistemática de dispositivos TAG en los distintos puntos habilitados del tramo concesionado, así como mediante operativos de entrega móviles, en conformidad con lo establecido en las Bases de Licitación (BALI). En términos anuales, la distribución de dispositivos fue 6.028 TAG entregados en 2024 y 7.673 TAG entregados en 2025.

Al cierre del año 2025, el total acumulado de dispositivos TAG entregados asciende a 27.446 unidades, distribuidas entre puntos de atención, siendo los puntos de Monteblanco, Villa Alegre (Oriente y Poniente), Copihue y San Rafael el principal canal de distribución.

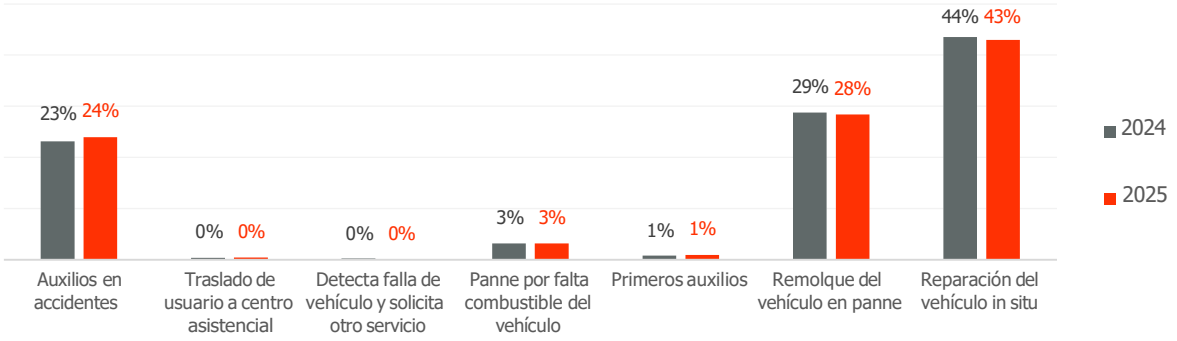
La gestión de entrega de TAG permitió asegurar la disponibilidad del sistema de pago electrónico para los usuarios del tramo concesionado, contribuyendo a la continuidad operacional, a la reducción del uso de pago manual y al cumplimiento de las obligaciones contractuales definidas en las BALI respecto de la provisión y distribución de dispositivos TAG.

Asistencia Vial

Durante el año 2025, la concesionaria ejecutó 12.340 atenciones de asistencia vial, lo que representa un incremento de 7,8 % respecto de 2024 (11.344 atenciones), reflejando una operación activa y permanente de apoyo a los usuarios.

Las atenciones se concentraron principalmente en reparaciones de vehículos en ruta, con 5.300 casos en 2025 (4.936 en 2024), seguidas por remolques de vehículos en panne, que alcanzaron 3.502 atenciones (3.260 en 2024). Asimismo, se registraron 2.955 auxilios en accidentes, cifra superior a los 2.626 casos del año anterior.

En menor proporción, se contabilizaron 392 atenciones por panne por falta de combustible, 118 primeros auxilios y 55 traslados de usuarios a centros asistenciales, manteniéndose estos servicios dentro de rangos acotados y coherentes con la operación del tramo concesionado.



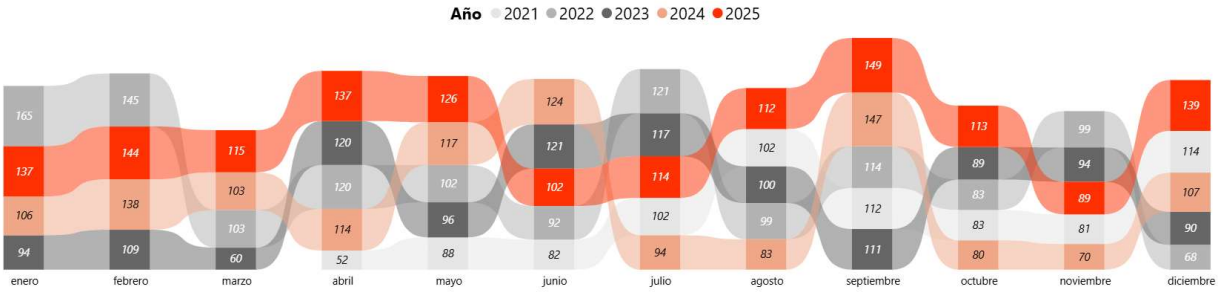
Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

Accidentalidad

Durante el año 2025, la accidentabilidad en el tramo concesionado presentó una distribución mensual regular, con variaciones asociadas a los patrones habituales de movilidad a lo largo del año. Se observa un comportamiento coherente con el ciclo anual del tránsito, registrándose mayores niveles de ocurrencia en períodos de mayor demanda vehicular y una disminución relativa en los meses de menor flujo.

Al comparar ambos períodos, la evolución mensual no evidencia cambios abruptos ni concentraciones anómalas, manteniéndose una tendencia general consistente con el año anterior. En términos estacionales, los meses asociados a mayor actividad interurbana concentran una mayor ocurrencia de eventos, mientras que los períodos de menor desplazamiento presentan niveles más acotados.

En conjunto, la información refleja un comportamiento estable de la accidentabilidad, aunque al alza como en los años anteriores, acorde con las características operacionales del tramo y con los patrones de tránsito observados durante el período analizado.





Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

4.4.4. Back Office y Atención a Usuarios

Atención a Usuarios - Gestión de requerimientos año 2025

Durante el año 2025, la Atención a Usuarios concentró principalmente requerimientos de carácter comercial, asociados a la administración de cuentas TAG, tales como consultas por cobros, clasificación tarifaria, funcionamiento del TAG, impugnaciones, cobros acumulados, duplicidades y facilidades de pago. En comparación con 2024, este tipo de interacciones presentó un aumento aproximado de 7%, reflejando una mayor demanda de información por parte de los usuarios respecto de su situación comercial.

Asimismo, se atendieron solicitudes relacionadas con la atención en oficinas comerciales, call center, plazas de peaje y servicios de asistencia en ruta, además de trámites administrativos como baja, reposición y devolución de TAG, envío a Juzgado de Policía Local y procedimientos de venta, manteniendo un comportamiento estable respecto de 2024.

En términos generales, el año 2025 evidencia una gestión consolidada y continua del sistema de Atención a Usuarios, con un mayor peso de las consultas comerciales y una estabilidad en los requerimientos operacionales y de servicio.

Facturación a los usuarios

Durante el año 2025, la facturación del sistema concesionado se distribuyó entre usuarios con TAG y usuarios sin TAG, observándose que los primeros concentraron una proporción mayoritaria de los ingresos, equivalente a alrededor del 96 % de la facturación total, mientras que los usuarios sin TAG representaron aproximadamente el 4 % restante.

3.631.152
DOCUMENTO DE COBRO EMITIDOS

$22.968
MONTO PROMEDIO FACTURADO A USUARIOS TAG

$9.535
MONTO PROMEDIO FACTURADO A USUARIOS INFRACTORES

En el caso de los usuarios sin TAG, una parte relevante de su facturación se asoció al Pago Tardío de la Transacción (PTT), mecanismo que permite regularizar los tránsitos dentro del plazo establecido. El PTT con recargo representó del orden del 20 % de la facturación correspondiente a usuarios sin TAG, mientras que el porcentaje restante corresponde a transacciones que no fueron regularizadas oportunamente y que, conforme al procedimiento vigente, fueron informadas al Ministerio de Obras Públicas para el inicio del proceso sancionatorio y posterior facturación al propietario del vehículo, de acuerdo con la información proporcionada por el Registro Civil.



En términos generales, la estructura porcentual de la facturación durante 2025 refleja un esquema de cobro en el que el pago electrónico concentra la mayor parte de los ingresos, coexistiendo con mecanismos de regularización y cobranza para los tránsitos realizados por usuarios sin dispositivo TAG, en coherencia con la normativa y los procedimientos contractuales aplicables.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

4.4.5 Mantenimiento y Conservación

El mantenimiento de la infraestructura concesionada constituye un componente fundamental para asegurar la integridad estructural de los elementos viales, la continuidad operacional de la Ruta y la seguridad de los usuarios. En este marco, Survías gestiona el mantenimiento mediante un enfoque técnico basado en la planificación, programación, ejecución y control de las actividades de conservación, orientadas a preservar las condiciones funcionales y estructurales de la infraestructura, dar cumplimiento a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión y asegurar un nivel de servicio acorde a las exigencias operacionales del tramo concesionado.

Durante el período reportado, Survías consolidó una gestión orientada a la optimización de los recursos destinados al área de mantenimiento, con foco en asegurar la continuidad operacional y el adecuado estado de conservación de la infraestructura concesionada. Esta gestión consideró una planificación estratégica de los recursos humanos, técnicos y materiales, lo que permitió fortalecer la capacidad de respuesta del equipo de mantenimiento y asegurar la cobertura de las actividades programadas.

Las acciones implementadas se reflejaron en la calidad, oportunidad y cobertura de los trabajos de conservación ejecutados, contribuyendo al cumplimiento de los estándares técnicos establecidos en el Contrato de Concesión. En este contexto, se realizó un refuerzo de recursos orientado al fortalecimiento de los equipos de mantenimiento, destacando la incorporación de subcontratos para labores específicas, tales como limpieza manual de faja y reposición de cercos, lo que permitió ampliar el alcance de las labores de conservación en el tramo concesionado.

Con el propósito de fortalecer el desempeño operacional, se implementaron medidas orientadas a la consolidación del equipo de mantenimiento, promoviendo una mayor coordinación interna, la estandarización de criterios operativos y el control sistemático de las actividades ejecutadas. En este marco, todas las labores de mantenimiento y conservación de la Ruta se gestionan y controlan a través del Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) de la concesión, lo que permite asegurar la trazabilidad de las actividades ejecutadas y su alineamiento con los requisitos contractuales.

Durante el período se incorporaron herramientas de control en la primera línea de supervisión, tales como el uso sistemático de registros de observaciones en terreno, lo que permitió fortalecer los procesos de seguimiento y control de las actividades de mantenimiento y apoyar la definición de acciones de mejora orientadas al fortalecimiento del desempeño operacional del área.

Adicionalmente, la concesión cuenta con un laboratorio de autocontrol destinado a verificar la calidad y conformidad de los trabajos ejecutados, de acuerdo con las especificaciones

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

técnicas del Contrato de Concesión y la normativa vigente aplicable, contribuyendo al aseguramiento de la calidad de las intervenciones realizadas en la infraestructura vial.

En materia de planificación, seguimiento y coordinación con la Inspección Fiscal, se enviaron oportunamente los programas de trabajo correspondientes a las actividades de mantenimiento y conservación, permitiendo una adecuada programación y control de las labores a ejecutar. Asimismo, se presentaron informes semanales de avance de las actividades de conservación rutinaria, junto con informes mensuales orientados a informar las gestiones realizadas para asegurar la calidad de las intervenciones y el cumplimiento de los requerimientos contractuales. Complementariamente, de manera trimestral, la Concesionaria remitió a la Inspección Fiscal informes de seguimiento al Programa de Mantenimiento y Conservación de la Ruta, lo que permitió consolidar una visión periódica del estado de avance y del nivel de cumplimiento de las actividades comprometidas.

En este contexto, se fortaleció la coordinación técnica con la Inspección Fiscal y su asesoría, promoviendo una comunicación permanente y la realización de instancias periódicas de trabajo conjunto, orientadas a revisar el avance de las actividades de conservación, coordinar la ejecución de los trabajos y formalizar acuerdos técnicos y operacionales, contribuyendo a una adecuada planificación, seguimiento y control del programa de mantenimiento.

Asimismo, se realizaron instancias periódicas de coordinación entre la Sociedad Concesionaria, la Inspección Fiscal y su asesoría, orientadas a revisar el avance de las actividades de conservación, coordinar la ejecución de los trabajos y formalizar acuerdos técnicos y operacionales, contribuyendo a una adecuada planificación, seguimiento y control del programa de mantenimiento.

Durante el año 2025, Survías dio cumplimiento al Plan y Programa de Mantenimiento y Conservación, debidamente aprobados por la Inspección Fiscal, ejecutando las actividades conforme a los plazos y alcances definidos, y disponiendo oportunamente de los recursos humanos, técnicos y materiales necesarios para la correcta ejecución de las labores programadas.

Adicionalmente, se ejecutaron intervenciones en la carpeta asfáltica correspondientes a operaciones de conservación periódica, orientadas a preservar y mejorar las condiciones estructurales y funcionales de la calzada, contribuyendo a mantener los niveles de servicio y seguridad para los usuarios, en concordancia con los criterios técnicos y exigencias establecidas en el Contrato de Concesión.

En conjunto, estas acciones permitieron consolidar una gestión de mantenimiento estructurada, controlada y alineada con los estándares contractuales exigidos, fortaleciendo la continuidad operacional de la Ruta y la confiabilidad del servicio prestado a los usuarios.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

5. SUSTENTABILIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

5.1. Estudios de Impacto Ambiental

Durante el año 2025 continuó la tramitación ambiental de dos proyectos asociados a la concesión en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), administrado por el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA). Dichos proyectos corresponden a:

- ✓ "Construcción de Nuevos Puentes en los Subsectores C y D del Sector 1 – Ruta 5 Sur, Concesión Ruta 5 Tramo Talca–Chillán", ingresado al SEIA el 21 de agosto de 2024.
- ✓ "Construcción Baipás Talca, Sector 2", ingresado al SEIA el 16 de diciembre de 2024.

Ambos proyectos se encuentran actualmente en proceso de evaluación mediante Estudios de Impacto Ambiental (EIA).

En el marco de esta evaluación, los organismos públicos con competencia ambiental emitieron los respectivos Informes Consolidados de Solicitudes de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA), documentos que contienen observaciones técnicas que deben ser respondidas por el titular del proyecto con el objeto de complementar o precisar la información presentada en los estudios.

Para preparar las respuestas a dichas observaciones se realizaron campañas de terreno y estudios especializados en materias de geología y geomorfología, arqueología y paleontología, entre otras disciplinas. Asimismo, se incorporó información complementaria relativa al diseño de ingeniería de los proyectos, sus programas de obras y especificaciones técnicas.

Con base en estos antecedentes se elaboraron las respectivas Adendas, documentos mediante los cuales el titular responde formalmente a las observaciones contenidas en los ICSARA dentro del proceso de evaluación ambiental. La presentación de estas Adendas ante el SEA se encuentra programada para:

- ✓ **30 de enero de 2026**, para el proyecto Construcción Baipás Talca, Sector 2.
- ✓ **13 de marzo de 2026**, para el proyecto Construcción de Nuevos Puentes en los Subsectores C y D del Sector 1.

La obtención de una Resolución de Calificación Ambiental (RCA) favorable constituye un hito relevante para la concesión, ya que esta autorización ambiental es condición necesaria para el inicio de las obras.

Adicionalmente, durante el primer trimestre de 2025 se desarrolló el proceso de Participación Ciudadana (PAC) asociado a ambos Estudios de Impacto Ambiental, instancia en la cual la comunidad pudo informarse sobre los proyectos y formular observaciones dentro del procedimiento de evaluación ambiental.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

5.2. Desarrollo Sustentable Etapa Explotación

5.2.1 Plan de Gestión ambiental

En el marco del Plan de Desarrollo Sustentable, la Sociedad Concesionaria implementa un conjunto de medidas orientadas a prevenir, mitigar y controlar los efectos ambientales asociados a la operación de la concesión. Estas medidas forman parte del Plan de Gestión Ambiental, que considera el monitoreo y control de los siguientes aspectos:



La Sociedad Concesionaria realiza controles periódicos de estas materias, con seguimiento mensual y reportes consolidados de carácter trimestral. Esta información es recopilada por las áreas operativas correspondientes y consolidada para su reporte al Inspector Fiscal de la concesión.

Durante el período informado se verificó el cumplimiento de las medidas ambientales programadas.

Para el seguimiento de estas materias se utilizan indicadores de desempeño ambiental (KPI), entre los que destacan:

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

Calidad del agua potable: cumplimiento de la norma chilena NCh 409 "Agua Potable – Parte 1: Requisitos y Parte 2: Muestreo".

Aguas servidas: verificación mediante certificados de disposición adecuada de efluentes.

Control de plagas: certificación de las intervenciones realizadas en las instalaciones.

Manejo de sustancias peligrosas: acreditación de la correcta disposición de residuos peligrosos mediante certificados de tratamiento y disposición final.

Ruido ambiental: monitoreos realizados sin detección de incumplimientos normativos.

Geomorfología: monitoreo de sectores críticos sin registro de eventos relevantes.

Paisajismo: registro y seguimiento de actividades de conservación y mantención conforme al programa establecido.

Patrimonio cultural y arqueológico: registro y monitoreo de sitios o hallazgos potenciales dentro del área de influencia del proyecto.

5.2.2 Programa de participación ciudadana e institucional

Durante el año 2025 se realizaron 158 actividades de relacionamiento con la comunidad y con instituciones públicas y privadas, en 18 comunas de las regiones del Maule y Ñuble:

Río Claro, San Rafael, San Clemente, Pelarco, Talca, Maule, San Javier, Villa Alegre, Yerbas Buenas, Linares, Longaví, Retiro, Parral, Ñiquén, San Carlos, San Nicolás, Chillán y Chillán Viejo.

Estas actividades se desarrollaron en distintos contextos, entre ellos:

- ✓ acciones de relacionamiento comunitario,
- ✓ reuniones de Participación Ciudadana (PAC) asociadas al Programa de Gestión Sustentable
- ✓ instancias de participación ciudadana vinculadas a los Estudios de Impacto Ambiental en tramitación.

En materia de vinculación territorial, Survías mantiene un contacto permanente con organizaciones sociales, dirigentes vecinales y comunidades cercanas a la Ruta 5. Esta labor es desarrollada a través de la encargada de Territorio y Participación Ciudadana, quien facilita el diálogo con las comunidades y canaliza consultas, observaciones y requerimientos de los vecinos y usuarios de la ruta.

Este trabajo de relacionamiento ha permitido fortalecer los canales de comunicación con las comunidades y mejorar la atención de sus inquietudes.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

5.2.3 Programa de información y difusión a usuarios

Con el objeto de mantener informados a los usuarios de la ruta, la Sociedad Concesionaria desarrolla acciones de comunicación asociadas principalmente a trabajos de conservación, mantenciones programadas y otras intervenciones en la infraestructura vial.

Para ello se utilizan distintos canales de información y difusión:



PORTAL WEB

www.survias.cl , donde se publica información sobre actividades en la ruta y se dispone de un sistema para el ingreso de consultas, sugerencias y reclamos de los usuarios.



OFICINA DE ATENCIÓN PRESENCIAL

Ubicada en la comuna de Retiro, con horario de atención de lunes a viernes de 08:30 a 18:00 horas y sábados de 08:30 a 14:00 horas. En esta oficina se encuentra disponible el libro de sugerencias, consultas y reclamos.



CANAL TELEFÓNICO

Servicio disponible las 24 horas del día, todos los días del año, a través del número 600 252 6000, el cual se informa a los usuarios en los boletos de peaje, en el sitio web institucional y en la cuenta oficial de la concesión en la red social X (@Ruta5Survias).

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

6. GRUPOS DE INTERÉS

Nuestros grupos de interés están representados por el conjunto de personas, comunidades y organizaciones que interactúan con la concesión y se ven impactados por su gestión de infraestructura y servicios en la Ruta 5 Talca-Chillán,

Grupos de Interés Identificados

- **Usuarios de la Ruta:** La labor de la concesionaria se orienta a la gestión de los parámetros técnicos establecidos, con el objetivo de propender a la disponibilidad de la infraestructura y la continuidad del servicio. En este marco, se procura que las interrupciones necesarias para la mantención sean programadas e informadas oportunamente, velando por mantener condiciones de confort y seguridad para los usuarios
- **Comunidades:** Entendemos que la validación del entorno es clave para la viabilidad de la concesión. Por ello, mantenemos asesorías permanentes en materia de territorio y participación ciudadana, orientadas a gestionar de manera preventiva los efectos de las obras y asegurar que la operación de la ruta conviva positivamente con la realidad local.
- **Trabajadores:** promovemos un ecosistema organizacional basado en la dignidad y el respeto mutuo. En cumplimiento con la normativa vigente, hemos fortalecido nuestras políticas de prevención contra el acoso sexual, laboral y la violencia en el trabajo (Ley Karin), asegurando canales de denuncia y protocolos de actuación que protegen a cada integrante de nuestra organización.
- **Ministerio de Obras Públicas (MOP) e Inspector Fiscal:** Para Survías, la relación con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y la Inspección Fiscal trasciende la mera contraparte contractual. Se define como un ecosistema de colaboración técnica e institucional orientado al éxito de un proyecto de interés público.
- **Accionistas (CRCC):** La empresa forma parte de la inserción de China Railway Construction Corporation en el sistema de concesiones chileno, lo que implica un compromiso con la transparencia y la seguridad jurídica.
- **Organizaciones Sindicales y Comités Paritarios:** Son interlocutores relevantes para el diálogo social, la resolución de conflictos y la vigilancia de las medidas de seguridad y salud en el trabajo.
- **Proveedores y Contratistas:** La empresa extiende sus estándares de prevención y seguridad a los trabajadores de sus proveedores, coordinando el cumplimiento de la normativa laboral en régimen de subcontratación.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

7. GESTIÓN DE PROVEEDORES

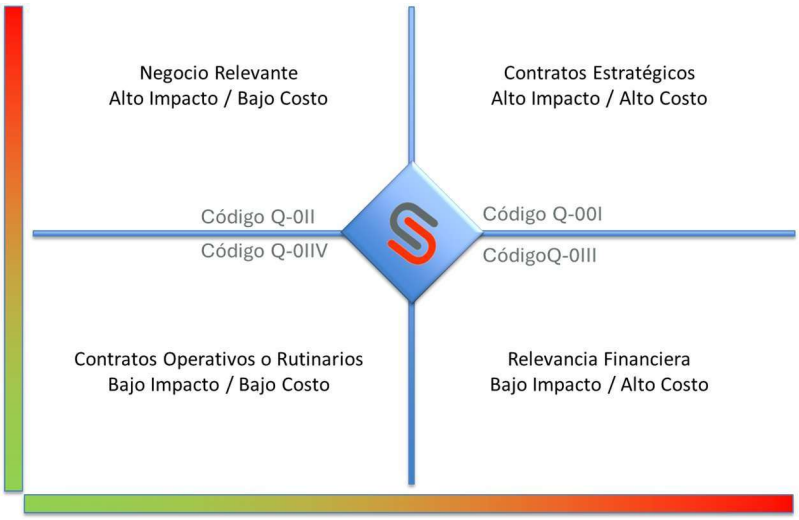
Survías cuenta con una política de compras establecida en el procedimiento de gestión de adquisiciones cuyo objetivo es garantizar que las compras y contrataciones de la Compañía sean el resultado de una toma de decisiones transparente, objetiva, eficiente en tiempo y costos, y con una gestión de riesgos eficaz. Asimismo, con este procedimiento se busca proveer cumplir integralmente los principios de legalidad, integridad, honestidad, y Política de Compliance.

Nuestra metodología para la adjudicación de contratos y selección de proveedores se sustenta principalmente en criterios objetivos de carácter técnico y económicos de las propuestas. Procurando en todo momento resguardar la transparencia y equidad de los todos los participantes en los procesos de la Compañía. De esta manera, cualquier proveedor que cumpla con los requisitos de calificación tiene la oportunidad de presentar una oferta y competir en un entorno transparente para iniciar una relación comercial con la Sociedad Concesionaria.

Según la importancia de las compras/contrataciones, los proveedores se clasifican en las siguientes categorías según los criterios de la "Matriz de Priorización" en una de las siguientes tres categorías:

i) Estratégico (Código Q-00I)
ii) Relevante (Código Q-0II y Q-0III)
iii) Rutinario (Código Q-0VI)

MATRIZ DE PRIORIZACIÓN



Los proveedores de contrataciones estratégicos (Q-00I) se gestionan de forma especial, y cuentan con un análisis más completo donde existen involucramiento de las áreas legales, financieras, contratos y las áreas técnicas correspondientes.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

7.1 Evaluación de Proveedores

Actualmente Survías cuenta con 67 proveedores que trabajan para la organización y sus tamaños son de una gama amplia como los servicios que prestan. Todos ellos forman parte de nuestro registro de proveedores, y deben cumplir el Reglamento de Empresas Contratistas y Subcontratistas y son evaluados en distintos aspectos para medir su desempeño.

La evaluación de los proveedores se realiza dos veces al año para los proveedores críticos y una vez al año para el resto. Ese proceso contempla la generación de un reporte que considera los siguientes criterios:

- ✓ **Atributo N°1. Calidad**

  Calidad de los bienes y servicios suministrados; cumplimiento de las especificaciones; y, cooperación.

- ✓ **Atributo N°2. Oportunidad**

  Cumplimiento de los plazos programados.

- ✓ **Atributo N°3. Prevención de Riesgos y Medio Ambiente**

  Cumplimiento de los requisitos en salud ocupacional y medioambiente.

- ✓ **Atributo N°4. Gestión**

  Entrega de documentación contractual: pólizas, garantías, facturas, certificados, licencias, entre otros.

- ✓ **Atributo 5. Cumplimiento del Modelo de integridad corporativa y ética (compliance)**

  Previa a la contratación de sus proveedores, y dependiendo de su nivel de importancia, la Sociedad Concesionaria realiza una revisión del cumplimiento de requisitos de normativa legal, certificación de normas ISO, entre otros, en esta revisión se califica con porcentaje mayor a aquellos proveedores que cumplan con los requisitos antes mencionados.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

8 RIESGOS DEL NEGOCIO

8.1 Riesgo Regulatorio asociado al régimen de ingresos devengados, incobrabilidad y fraude

Bajo el régimen contractual de la Sociedad Concesionaria, el plazo de la concesión se determina en función del Valor Presente de los Ingresos (VPI) hasta alcanzar el Ingreso Total de la Concesión (ITC). Dicho cálculo considera los ingresos devengados por concepto de peajes o tarifas.

En este contexto, la Sociedad identifica tres dimensiones críticas de riesgo:

- **Riesgo de Recaudación e Incobrabilidad:** La brecha entre el ingreso devengado y el efectivamente percibido representa un riesgo estructural. Este se ha visto incrementado por cambios normativos que limitan las herramientas de gestión de cobro, tales como la imposibilidad de reportar deudas de personas naturales a los boletines comerciales (Ley 20.575) y la implementación de prefijos telefónicos obligatorios que impactan la eficacia de las campañas de cobranza preventiva. Asimismo, modificaciones legales como la Ley 21.547, que permite rebajas sustanciales en multas de tránsito, podrían alterar los incentivos de cumplimiento de pago por parte de los usuarios.

- **Riesgo de Fraude y Reconocimiento Vehicular:** La integridad del modelo VPI depende de la correcta identificación de vehículos cobrables. La Sociedad enfrenta riesgos operativos asociados al fraude por "gemeleo" o clonación de placas patentes, así como al tránsito de vehículos cuyas identificaciones no son procesables para el cobro bajo la normativa vigente. Dado que estos tránsitos se incorporan al cálculo de ingresos devengados, pero resultan incobrables por su origen ilícito o irregular, impactan directamente la rentabilidad del proyecto sin posibilidad de recuperación. El riesgo descrito sólo aplica en las Plazas de Peajes Troncales en el sistema Multi Lane Free Flow, ya que en las plazas de peajes laterales operan los sistemas manuales (pago en efectivo) y StopCGo, el cual requiere de un Tag habilitado para que la barrera de la plaza de peaje permita el paso.

- **Incertidumbre Regulatoria:** Eventuales ajustes en el marco sancionatorio por circular sin dispositivo TAG o con este inhabilitado representan una variable externa que incide en los niveles de recuperación de ingresos. Cualquier modificación que debilite la exigibilidad del pago de tarifas constituye un riesgo regulatorio relevante para el sistema concesional basado en VPI, al afectar el flujo de caja necesario para la operación y el servicio de la deuda, sin que ello detenga el avance del cómputo del ITC.

La Sociedad mantiene un monitoreo permanente de estos indicadores y continúa fortaleciendo sus procesos de fiscalización tecnológica y gestión comercial para mitigar estos efectos dentro del marco legal aplicable.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

8.1.1 Gestión de recaudación y cobranza

Durante el período analizado se observaron mejoras en los indicadores de pago oportuno asociados a la operación de la concesión. En particular, la proporción de facturación pagada antes del vencimiento por parte de usuarios con contrato TAG vigente registró un incremento relativo de 15,6% entre 2024 y 2025. Asimismo, al considerar los pagos efectuados dentro de los 30 días posteriores al vencimiento, se observó un incremento relativo adicional de 3,3% en este segmento.

De manera complementaria, en el caso de las infracciones por tránsito sin dispositivo TAG habilitado, también se evidenció una mejora en los indicadores de cobranza temprana. En este ámbito, la proporción de pagos registrados antes del vencimiento presentó un incremento relativo de 27,5%, mientras que los pagos realizados dentro de los 30 días posteriores al vencimiento registraron un incremento relativo de 25,4%.

Estos resultados reflejan el fortalecimiento de los procesos de gestión de cobranza y la optimización de los canales de información y pago disponibles para los usuarios, contribuyendo a mejorar la recuperación temprana de ingresos y a reducir la exposición al riesgo de morosidad.

8.2 Riesgo de accidentes y eventos que afecten los bienes de la Concesionaria

La operación del tramo concesionado implica la existencia de riesgos inherentes asociados a accidentes de tránsito y a otros eventos que pueden afectar directa o indirectamente los bienes de la Concesionaria. Entre estos se encuentran impactos contra elementos de la infraestructura vial tales como barreras de contención, defensas metálicas, señalización vertical y horizontal, sistemas de iluminación, pórticos, postes SOS, instalaciones de peaje, sistemas ITS y otros dispositivos de seguridad vial presentes en la ruta.

Durante el año 2025 se registró un aumento en el número total de accidentes respecto del año anterior, observándose una distribución relativamente homogénea a lo largo del año, con mayores concentraciones durante períodos de alta movilidad estacional, tales como vacaciones de verano, fines de semana largos y festividades. Una proporción relevante de estos eventos correspondió a impactos contra infraestructura vial, generando daños materiales que requieren intervenciones de reparación o reposición para restablecer oportunamente las condiciones de seguridad y servicio exigidas por las Bases de Licitación del contrato de concesión.

Estos eventos constituyen un riesgo operacional propio de la explotación de infraestructura vial de alto flujo vehicular, especialmente en corredores de carácter interurbano como la Ruta 5, donde confluyen distintos tipos de vehículos, condiciones climáticas variables y factores asociados al comportamiento de los conductores.

La Sociedad Concesionaria gestiona este riesgo mediante un conjunto de medidas operativas, técnicas y administrativas orientadas a prevenir incidentes, responder oportunamente ante

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

emergencias y resguardar la integridad de los activos concesionados. Entre estas medidas se consideran:

- ✓ Monitoreo permanente de la operación de la ruta mediante patrullaje, sistemas de vigilancia y coordinación con el centro de control operacional.
- ✓ Activación de protocolos de atención de emergencias y gestión de incidentes, en coordinación con Carabineros de Chile, servicios de emergencia y la Inspección Fiscal.
- ✓ Atención vial y despeje oportuno de incidentes con el fin de restablecer las condiciones normales de circulación en el menor tiempo posible.
- ✓ Ejecución de programas de mantenimiento correctivo inmediato para la reparación o reposición de elementos de infraestructura dañados.
- ✓ Gestión de recuperación de costos por daños a bienes de la concesión cuando corresponde, conforme a los procedimientos establecidos en la normativa vigente.
- ✓ Cobertura de seguros para eventos de mayor magnitud que puedan afectar significativamente la infraestructura o las instalaciones de la concesión.

Si bien los accidentes de tránsito forman parte del riesgo propio de la operación de una autopista concesionada, la Sociedad mantiene mecanismos de gestión, control y respuesta que permiten mitigar sus efectos, resguardar la continuidad del servicio y preservar la integridad de los activos bajo su administración.

8.3 Gestión de Riesgos Financieros y no Financieros

La Sociedad Concesionaria se encuentra actualmente en el desarrollo de la fase de ingeniería definitiva. En este contexto, y derivado de requerimientos técnicos adicionales formulados por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), se han identificado variables que inciden en los cronogramas y montos de inversión originalmente previstos en las Bases de Licitación.

Al 31 de diciembre de 2025, se encuentran pendientes de formalización los actos administrativos que regularicen dichas modificaciones. Esta situación técnica condiciona la cuantificación final de los pasivos y, por consiguiente, la estructuración definitiva del financiamiento de largo plazo, incluyendo la cobertura necesaria para el Impuesto al Valor Agregado (IVA) asociado a los servicios de construcción, el cual es de cargo íntegro de la Sociedad durante esta etapa.

8.3.1 Exposición a Riesgo al Mercado

a.- Riesgo de Tasa de Interés: La Sociedad no ha suscrito a la fecha préstamos senior para el financiamiento de las obras principales. No obstante, la futura contratación de deuda estará sujeta a las condiciones de los mercados de capitales globales. Durante el primer trimestre de 2026, se ha observado un incremento en los rendimientos de los bonos del Tesoro de EE. UU., impulsado por el escenario geopolítico internacional. Dado que la estructura de financiamiento prevista considera componentes de recursos extranjeros, la volatilidad de las tasas de interés internacionales constituye un factor de atención permanente para la administración.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

b.- Riesgo de Inflación: Si bien la estructura de costos de la Sociedad Concesionaria presenta una exposición relevante a la Unidad de Fomento (UF), este riesgo se considera mitigado de manera estructural. Lo anterior, dado que el mecanismo de reajuste de los ingresos de la concesión se encuentra indexado a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), conforme a las fórmulas tarifarias establecidas en el contrato de concesión.

c.- Riesgo de Tipo de Cambio: La exposición al riesgo cambiario se mantiene en niveles limitados. Actualmente, la Sociedad mantiene un préstamo de accionistas (Shareholders loan) de mediano plazo denominado en dólares (USD). No obstante, el comportamiento reciente del precio del cobre ha operado como un factor de equilibrio en el mercado local, mitigando los impactos potenciales de las fluctuaciones en la paridad cambiaria sobre la posición financiera de la entidad.

8.4 Riesgos de Multas y Cobro de Boletas de Garantía

8.4.1 Multas

Al 31 de diciembre de 2025 la Sociedad Concesionaria enfrenta un escenario de alta presión fiscalizadora por parte de la Dirección General de Concesiones. La exposición financiera corresponde a resoluciones ya ejecutoriadas administrativamente por la Dirección General de Concesiones, pero que están siendo impugnadas ante la Comisión Arbitral cuya contingencia financiera se encuentra supeditada al fallo de la Honorable Comisión Arbitral.

De estas solo un 0,25% se encuentran asociadas a hallazgos o desviaciones vinculadas con la Operación y el Mantenimiento de la autopista, el 99,75% restante de las multas del año 2025 se origina en incumplimientos de carácter administrativo, técnico-documental o financiero (como la certificación ISO 9001, entrega de informes y pagos al Estado).

Para reducir el riesgo de multas, se han tomado las siguientes medidas:

a.- Se han ajustado los procesos internos para asegurar que los Estados Financieros, informes de seguros y reportes de avance de obra se entreguen dentro de los plazos perentorios, evitando multas por simples retrasos de forma.

b.- Se efectuaron las acciones necesarias para la obtención del certificado de calidad a fin de mantener la vigencia de la norma ISO 9001:2015, eliminando así la causa raíz de las multas recurrentes en esta categoría.

Estas acciones reflejan un compromiso proactivo de la sociedad por normalizar su relación contractual con el Estado, utilizando tanto las herramientas legales vigentes para proteger su patrimonio como mejoras operativas para elevar el estándar de cumplimiento de la concesión.

Fortalecimiento de la Gestión de Proyectos: Se han optimizado los flujos de revisión de la ingeniería (PID) con el fin de reducir los tiempos de respuesta y asegurar que las entregas cumplan estrictamente con las observaciones técnicas de la autoridad.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

8.4.2 Cobro de Boletas de Garantía del Contrato de Concesión:

1. Con fecha 04 de diciembre de 2025 El Ministerio de Obras Públicas, efectúo el cobro de las Boletas de Garantía Bancarias extendidas por Banco de Crédito e Inversiones, actuando por orden de CRCC International Investment Co., Ltd. Y China Railway Construction Corporation (International) Limited por la suma total de UF 200.000 correspondientes a la Garantía de Explotación que debe entregarse al MOP en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.8.1.2 de las Bases de Licitación.
2. Dichas Boletas fueron presentadas a cobro por el Ministerio de Obras Públicas sin dar cumplimiento previo a la obligación contenida en el artículo 1.8.1 de las Bases de Licitación.
3. Como pago de las Boletas de Garantía, se procedió a la emisión de un vale vista por un monto de $ 7.928.718.000, emitido con fecha 4 de diciembre de 2025 y entregado al solicitante ese mismo día.
4. En cuanto a las Boletas de Garantía Bancaria extendidas por China Construction Bank, Agencia en Chile (en adelante CCB), estas se encuentran afectadas por una Medida Prejudicial Precautoria dictada por la H. Comisión Arbitral del Contrato de Concesión Ruta 5 Tramo Talca Chillan, por lo que a pesar de haberse presentado a cobro dichas Boletas de Garantía por parte del MOP, éstas no han sido aún pagadas por CCB.

8.5 Juicios y Reclamaciones[1]

8.5.1 Arbitrajes

- **Arbitraje Rol 1-2025** entre la Sociedad y el Ministerio de Obras Públicas: Demanda por reclamación de multas impuestas por un total de 5.575 UTM. Se solicitó dejar sin efecto 8 resoluciones exentas que aplicaban multas en contra de la Sociedad o, en subsidio, que éstas fueran rebajadas.
- **Arbitraje Rol 2-2025** entre la Sociedad y el Ministerio de Obras Públicas: Se solicitó, por parte de la Sociedad, la declaración de nulidad de las obligaciones contenidas en las Bases de Licitación de la Concesión referidas al pago por Bienes o Derechos y el pago por Infraestructura Preexistente. Asimismo, se solicitó indemnización por un monto de 200.000 UF por concepto de ejecución indebida de boletas de garantías por parte de la autoridad
- **Arbitraje Rol A-6948-2025**, radicado ante el Centro de Arbitraje y Mediación ("CAM SANTIAGO"), entre Servicios de Cobranza y Recaudación Procobro Ltda. y Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca – Chillán S.A., controversia que radica en supuestos incumplimientos contractuales y cobros de indemnizaciones.
  Cuantía Total: $518.585.930.-

[1] Juicios y Reclamaciones al 31 de diciembre de 2025

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

8.5.2 Ordinarios Civiles

- **Rol C-19485-2023**, llevado ante el 26° Juzgado de Letras en lo Civil de Santiago y que corresponde a un juicio ordinario de menor cuantía de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual. El proceso se encuentra con sentencia condenatoria por un monto de $10.530.000.- sin costas, por concepto de daño emergente, apelada.

8.5.3 Laborales

- **Rol O-3492-2025**, llevado ante el 2° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un juicio ordinario de desafuero laboral.
- **Rol I-863-2025,** llevado ante el 2° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de reclamación de multa impuesta por la Inspección del Trabajo de Santiago Oriente.
- **Rol T-3996-2025**, llevado ante el 1° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de tutela.
- **Rol T-461-2026**, llevado ante el 1° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de tutela
- **Rol T-227-2025**, llevado ante el 1° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de tutela
- **Rol T-2455-2025**, llevado ante el 1° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de tutela
- **Rol T-3454-2024**, llevado ante el 2° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de tutela
- **Rol I-242-2025**, llevado ante el 2° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de reclamación de multa impuesta por la Inspección del Trabajo de Santiago Oriente.
- **Rol T-1203-2025**, llevado ante el 2° Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago y que corresponde a un procedimiento de tutela.
- **Rol O-27-2025**, llevado ante el Juzgado de Letras de San Javier.

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

9. HECHOS ESENCIALES

- Con fecha **31 de marzo de 2025** se comunicó con carácter de hecho esencial que en Sesión Ordinaria de Directorio de la Sociedad celebrada el 28 de marzo de 2025, se acordó, entre otras cosas propias de la administración de la Sociedad, convocar a Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, para el día 25 de abril de 2025, a celebrarse a partir de las 9:00 horas en las oficinas de la Sociedad Concesionaria ubicadas en Presidente Riesco 5335, oficina 1902, Las Condes, Santiago; con el fin de obtener su pronunciamiento con respecto a los siguientes temas:

  1. Designación de nuevo Directorio y determinación de sus remuneraciones.
  2. Aprobación o rechazo de Memoria, Estados Financieros e Informe de los Auditores Externos, correspondiente al ejercicio comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2024.
  3. Distribución de utilidades obtenidas durante el año 2024.
  4. Designación de Auditores Externos para el ejercicio 2025.
  5. Determinación del periódico donde se publicarán los avisos de citación.
  6. Informe sobre operaciones relacionadas según lo establecido por la Ley de Sociedades Anónimas.
  7. Otras materias de interés social y de competencia de la junta.

- Con fecha **16 de junio de 2025** se informa con carácter de hecho esencial:
  a.- La designación de un nuevo Directorio compuesto por:

#	Titular	Suplente
1	Zhu Moulan	Zhao Ye
2	Yu Kui	Wei Dai
3	Xiong Xiaohui	Wang Peng Peng
4	Li Junqiang	Zhai Shouling
5	Wang Lei	Yan Lin

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

10. HECHOS POSTERIORES

Arbitraje Rol 1-2026 entre la Sociedad y el Ministerio de Obras Públicas: Demanda por reclamación de multas impuestas por un total de 93.870 UTM. Se solicitó dejar sin efecto 36 resoluciones exentas que aplicaban multas a la Sociedad o, en subsidio, que éstas fueran rebajadas. El 21 de enero de 2026 se decretó la suspensión provisoria y temporal de las multas aplicadas, hasta el día 30 de marzo de 2026.

Discrepancia ante el Panel Técnico de Concesiones en causa D-01-2026-31: La Sociedad Concesionaria presentó reclamación ante el Panel Técnico de Concesiones, solicitando el reconocimiento de los impactos que, por causas imputables al Ministerio de Obras Públicas, ha tenido el proyecto denominado "Ruta 5 Tramo Talca-Chillán". Se solicitó, entre otros aspectos, una extensión de los plazos del contrato de concesión, una compensación de sobrecostos y mayores costos de construcción por 3.137.524 UF, así como el reconocimiento de los derechos que a la Sociedad le corresponden en virtud de las actuaciones del Ministerio de Obras Públicas.

Con fecha 26 de febrero de 2026 las partes solicitan suspensión del procedimiento de común acuerdo, suspendiéndose el procedimiento entre el 27 de febrero y el 28 de marzo de 2026 ambas fechas inclusive.

Con fecha 02 de marzo de 2026 la H. Comisión Arbitral resolviendo a la presentación de la Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca- Chillan S.A. y el Ministerio de Obras Públicas, resolvió como se pide, suspendiendo el procedimiento desde el 02 de marzo de 2026 hasta el 02 de abril de 2026 inclusive en causa Rol 01/2025.

Con fecha 02 de marzo de 2026 la H. Comisión Arbitral resolviendo a la presentación de la Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca- Chillan S.A. y el Ministerio de Obras Públicas, resolvió como se pide, suspendiendo el procedimiento desde el 02 de marzo de 2026 hasta el 02 de abril de 2026 inclusive en causa Rol 02/2025

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

11. SUSCRIPCIÓN DE LA MEMORIA Y DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Todos los miembros titulares del Directorio y el Gerente General de "Sociedad Concesionaria Ruta 5 Talca - Chillán S.A." abajo firmantes, declaran bajo juramento que la información contenida en la presente Memoria Anual 2025 es veraz conforme a la información que han tenido en su poder.

签署人：
3C61BD0709EF454...

Zhu Moulan
Presidenta del Directorio

Signed by:
CC71E941575D4DB...

Yu Kui
Vicepresidente del Directorio

签署人：
熊晓辉
9C8FE753C101469...

Xiong Xiaohui
Director

Signed by:
C11B4CB0A92E4D8...

Zhai Shouling
Director Suplente

签署人：
王蕾
F5E55BA9827F4AF...

Wang Lei
Directora

DocuSigned by:
娄书元
4B527C1C55EB4B7...

Lou Shuyuan
Gerente General

Docusign Envelope ID: 7F0F4891-207B-8471-81FC-695DAC1F2B3A

ANEXO: ESTADOS FINANCIEROS 2025