

**ACTUALIZACIÓN DE LA
CALIFICACIÓN DE RIESGO
DE TÍTULOS DE DEUDA
EMITIDOS POR EL FIDEICOMISO
FINANCIERO DENOMINADO
“FONDO DE FINANCIAMIENTO
DEL TRANSPORTE COLECTIVO
URBANO DE MONTEVIDEO IV”**

Montevideo, marzo de 2026

4	RESUMEN GENERAL
7	I INTRODUCCIÓN
11	II LOS TITULOS DE DEUDA
14	III LA ADMINISTRACION
17	IV EL ACTIVO SUBYACENTE Y EL FLUJO DE FONDOS
22	V EL ENTORNO
26	VI CALIFICACIÓN DE RIESGO

**ACTUALIZACIÓN DE LA CALIFICACIÓN DE LA EMISIÓN DE TÍTULOS DE DEUDA DEL FF
"FONDO DE FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE MONTEVIDEO IV"
11 - marzo - 2026**

Plazo:	variable en función del flujo de fondos cedidos
Títulos de Deuda:	Títulos representativos de deuda escriturales de oferta pública por la suma de UI 167.000.000 de Valor Nominal.
Fecha de suscripción:	20 de setiembre de 2019
Activo Fideicomitado:	Créditos contra el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo, derivados de las contribuciones de las Empresas de Transporte intervinientes y de todas aquellas que obtengan alguno de los permisos de éstas en el futuro, equivalente al 1,5% de la recaudación bruta total.
Fideicomitente:	Intendencia de Montevideo (IM)
Amortización:	Luego del período de gracia, mensuales, variables en función de los créditos recibidos.
Garantía:	Retención de subsidios pagados por la IM a las Empresas de Transporte determinado por Decreto No. 30.598, artículos 14 y 15.
Tasa de interés:	4% lineal anual en UI.
Gracia:	Durante este período el Fideicomiso no recibió pagos de los créditos y no realizó pago alguno a los titulares, por ningún concepto. Este período culminó en abril de 2021 con la cancelación de la cesión de los créditos efectuada al fideicomiso "Fideicomiso Financiero Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II". El primer pago se hizo efectivo en octubre de 2021 una vez finalizado el período de espera.
Fiduciario y Entidad Registrante:	EF ASSET MANAGEMENT Administradora de Fondos de Inversión S.A.
Entidad Representante:	Bolsa Electrónica de Valores de Montevideo (BEVSA)
Comité de Calificación:	Julio Preve, Adrián Tamber y Martín Durán Martínez
Calificación de riesgo:	AA uy
Vigencia de la calificación:	hasta 30 de abril 2027
Manual Utilizado:	Manual de Calificación de Finanzas Estructuradas Administradas por terceros ¹

¹. Disponible en www.care.com.uy

Resumen General

CARE Calificadora de Riesgo ha actualizado la calificación de los títulos de deuda emitidos con el respaldo del “Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo IV”, manteniendo la categoría AA.uy de grado inversor.

El objetivo de la emisión fue cancelar pasivos financieros de las empresas de transporte intervinientes y cancelar deudas que fueron contraídas por el Fondo para atender el objetivo anterior. Este fue en su momento el cuarto fideicomiso, que con estas características se llevó adelante sin que se hayan registrado problemas.

Para alcanzar estos fines se realizó la emisión de títulos representativos de deuda escriturales de oferta pública realizada por el Fideicomiso por UI 167.000.000.

Los créditos transferidos por el Fondo al patrimonio del Fideicomiso, en respaldo del repago de los títulos emitidos, corresponden a las contribuciones que las empresas de transporte están obligadas a realizar al Fondo, por el equivalente al 1,5 % de la recaudación bruta total de cada una de ellas. Esta contribución debió comenzar a hacerse efectiva a partir de abril de 2021, una vez cancelado el Fideicomiso Financiero Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II, pero fue prorrogado hasta octubre 2021 como se detalla más adelante. Esta contribución del 1,5% se superpone con la del FF Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo III, que es del 2% y con la del FF Fondo del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo V que es también del 1,5%; llegándose al máximo que la norma permite (5%).

En febrero de 2024 se emitieron los títulos de deuda del “Fondo de Financiamiento para la Reconversión Tecnológica del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo I”, que tiene una construcción de muy similares características que el que nos ocupa, para el cual el sector compromete un 1,7% adicional de su recaudación bruta. Estos títulos tienen una garantía diferente, es el Fideicomiso del STM y no los subsidios de la Intendencia como es el caso de los FTU (III, IV y V)

Del conjunto de informaciones consideradas por el comité de calificación, cabe destacar las siguientes:

Respecto de los títulos de deuda

- El presente fideicomiso se realiza al amparo de la Ley 17.703 y en el proceso de su estructuración se cumplieron las disposiciones legales y reglamentarias en cuanto a su constitución formal y aspectos relacionados con la capacidad y poder normativo de los contrayentes, así como de las garantías. No se advierten riesgos jurídicos que comprometan el pago puntual y total de los títulos de deuda, tal cual fuera analizado en profundidad en el informe jurídico anexo a la calificación original.

- Una cobertura adecuada, establecida a partir de la cesión del 1,5% de la recaudación bruta total de las empresas proveniente de la venta de boletos a los usuarios de los servicios de transporte de pasajeros, incluidos los montos correspondientes a los subsidios abonados por la IM. La obligación de realizar dichas contribuciones al Fondo fue establecida por Decreto de la Junta Departamental de Montevideo No. 30.598 y su monto fue establecido en el Reglamento del Fondo (Resolución 1811 del 8 de abril de 2019).
- La IM garantiza el pago de las referidas contribuciones deduciendo las eventuales contribuciones no pagadas, más las multas e intereses de mora que correspondan, de los montos que la IM tenga para abonar a la empresa deudora por concepto de subsidios de boleto.
- Están gravadas las empresas que actualmente tienen los permisos o la concesión respectiva de parte de la Intendencia de Montevideo para la explotación de los servicios de transporte colectivo urbano de pasajeros, y todas aquellas empresas que obtengan en el futuro alguno de los permisos de las empresas que participen en el Fondo, las cuales deberán aportar por la recaudación correspondiente a dichos permisos.
- Una importante fortaleza de esta construcción financiera es que el plazo de repago es variable en función de los flujos cedidos.

Respecto de la Administración y los Flujos proyectados

- La administración fiduciaria está a cargo de EF ASSET MANAGEMENT Administradora de Fondos de Inversión S.A. firma de probada idoneidad en la función requerida.
- Se contemplan disposiciones de gobierno corporativo de estilo en estos casos.
- La venta de boletos viene mostrando en los últimos años una clara tendencia decreciente. Entre 2013 y 2019 las unidades vendidas disminuyeron en un 2,3% anual aunque los ingresos brutos se mantuvieron constantes en términos reales. En 2020 y producto de la pandemia la venta de boletos cayó un 37,4%, recuperándose luego lentamente hasta 2024. La recaudación por venta de boletos en UI durante la pandemia también tuvo un comportamiento similar; cayó un 28% en 2020 y un 5% en 2021, para recuperar luego en los años siguientes. En 2025 se produce una nueva caída en la venta de boletos (-3,2%) así como también en los ingresos brutos de las empresas, aunque en un porcentaje menor (-0,6%). La venta de boletos se mantiene en 2025 un 17,2% por debajo de 2019 y los ingresos están también un 17,3% por debajo de los niveles prepandemia.
- Como consecuencia de la reducción de la recaudación durante la pandemia, la Intendencia de Montevideo solicitó a los beneficiarios de los Títulos de Deuda otorgar dos períodos de espera para el pago de las contribuciones al Fideicomiso. El primer período de espera fue en 2020, entre abril y setiembre. Ese período cayó dentro del período de gracia incrementándolo, afectando la recaudación del FTU II y alargando el plazo para su cancelación. El segundo fue también desde el mes de

abril y hasta setiembre de 2021, a partir de octubre de 2021, los pagos se vienen realizando con total normalidad. La reducción en la venta de boletos y los períodos de espera acordados incrementaron el plazo de repago original establecido en el prospecto, situación que estaba contemplada en el diseño del instrumento. En efecto, los pagos para este fideicomiso debieron empezar en abril/mayo de 2021 y finalmente ello ocurrió en octubre de ese año.

- A los efectos de realizar las proyecciones, CARE supone que la recaudación bruta se mantendría en los niveles actuales. Con estos supuestos el periodo de repago de los títulos se estima ahora en aproximadamente 11 años y cinco meses desde la fecha de emisión (sería en febrero de 2031). CARE sometió ese flujo esperado a condiciones más adversas de ventas de boletos observándose que con una razonable ampliación de los plazos se cubren sin inconvenientes los compromisos asumidos.

Respecto del entorno

- La IM garantiza bajo su responsabilidad la estabilidad de todas las normas (legales y reglamentarias) que incidan sobre los créditos y su correspondiente garantía y que estuvieren vigentes al momento de suscribirse el Contrato de Fideicomiso. También garantiza la estabilidad del artículo 92 de la Ordenanza General de Transporte de Pasajeros el cual establece que las tarifas de pasajes deberán responder a la realidad del transporte, en base a una ecuación racional para el cálculo de las mismas, que garantice el equilibrio económico de las empresas de transporte.
- Todo lo anterior, sumado a operaciones similares respecto al servicio de transporte suburbano, demuestra que existe un claro compromiso del Estado respecto de los servicios de transporte público de pasajeros en general, por lo que no cabría esperar cambios en las políticas públicas que afecten los ingresos.
- Este Fideicomiso tiene varios antecedentes de análoga naturaleza cuyos desempeños no tuvieron inconvenientes. El segundo, iniciado en 2010, cancelado en abril de 2021, soportó exitosamente la contingencia de una empresa que dio quiebra lo que habla positivamente del diseño de la operación.

I. INTRODUCCIÓN

1. Alcance y marco conceptual de la calificación

CARE Calificadora de Riesgo ha sido contratada para actualizar la calificación de los títulos representativos de deuda de oferta pública emitidos por EF ASSET MANAGEMENT Administradora de Fondos de Inversión S.A. en su calidad de fiduciaria del Fideicomiso Financiero denominado "Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo IV" por un monto total de UI 167.000.000. Los títulos que se califican se emitieron con el respaldo correspondiente del fideicomiso financiero. Este respaldo se compone por la cesión por parte de la IM en su calidad de Fideicomitente y titular del Fondo de los derechos de crédito correspondientes a la contribución del 1,5 % de la recaudación bruta total de cada una de las Empresas de Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros, monto que se destinará para realizar el repago de todos los Títulos de Deuda y gastos del Fideicomiso, más los importes necesarios para cubrir el pago de gastos, comisiones e impuestos no contemplados en la cesión inicial que exija la administración y gestión del Fideicomiso.

EF ASSET MANAGEMENT AFISA integra este flujo de fondos en un patrimonio fiduciario destinado a respaldar la emisión de títulos de deuda por hasta la suma ya indicada.

Si bien el destino de los fondos obtenidos por la securitización del flujo es, como ya se ha expresado, cancelar pasivos de las empresas intervinientes, la efectiva realización de esto no incidiría en el repago de los Títulos de Deuda.

La calificación de riesgo supone la expresión de un punto de vista especializado por parte de una empresa autorizada a ese propósito por el Banco Central del Uruguay (BCU), que realiza la supervisión y control del sistema financiero, así como de las calificadoras de riesgo. La nota obtenida no representa no obstante una recomendación o una garantía de CARE para el o los beneficiarios, y por tanto la calificación debe considerarse a los efectos de la inversión como un punto de vista a considerar entre otros. CARE no audita ni verifica la exactitud de la información presentada, la que sin embargo procede de fuentes confiables a su juicio.

El marco conceptual de esta calificación supone un ejercicio prospectivo por el cual se confiere una nota que califica el desempeño esperado de los flujos, y la capacidad de pago de los compromisos contraídos en las condiciones originales pactadas de monto, moneda, plazo y renta - fija o variable- o tasa de interés, si corresponde como en este caso. El riesgo del inversionista o beneficiario financiero será pues, el de la recuperación del monto invertido en el plazo indicado, en la moneda acordada, más una renta o un interés si corresponde².

La presente es una emisión de oferta pública, de títulos representativos de deuda escriturales emitidos por EF ASSET MANAGEMENT al amparo de la Ley 17.703 del 27 de octubre del 2003.

² Ver "Manual de calificación de finanzas estructuradas administradas por terceros..." Punto 3.

CARE Calificadora de Riesgo es una calificadora con registros y manuales aprobados por el Banco Central del Uruguay con fecha 3 de abril de 1998. Califica conforme a su metodología oportunamente aprobada por dicha

autoridad, seleccionando los profesionales necesarios para integrar en cada caso el comité de calificación, el que juzga en función de sus manuales. Estos, su código de ética, registros y antecedentes se encuentran disponibles en el sitio web: www.care.com.uy así como en el del regulador: www.bcu.gub.uy. El comité de calificación estuvo integrado en este caso por Martín Durán Martínez, Julio Preve y Adrián Tambler y contó con el asesoramiento jurídico del Dr. Leandro Rama cuyo informe de contingencias jurídicas fue anexado en la calificación original.

2. Antecedentes generales y hechos salientes del período

i. Antecedentes generales

- El Decreto de la Junta Departamental (JDM) No. 30.598 de fecha 18/12/2003³ creó el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo⁴.
- El mismo se financia mediante una contribución proveniente de los ingresos brutos de las empresas del transporte colectivo urbano de pasajeros (venta de boletos y subsidios). Dicha contribución se fijó en hasta 5%.
- Por Resolución No. 1522/10 del IM de fecha 15/4/2010 se fijó la mencionada contribución en 3%. Esta disposición regía una vez cancelada la cesión de créditos efectuada al fideicomiso "Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo Fideicomiso Financiero".
- Las cuatro empresas participantes y la IM suscribieron el 3 de junio de 2019 el denominado "Acuerdo Marco para la Participación en el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo IV".
- Con fecha 21 de junio de 2019 la IM (Fideicomitente) y EF Asset Management (Fiduciario) convienen celebrar un Contrato de Fideicomiso para llevar adelante un cuarto fideicomiso con una contribución de 1,5% de la recaudación bruta que entraría en vigencia una vez que se cancelaran los títulos de deuda emitidos y todas las demás obligaciones derivadas del fideicomiso "Fideicomiso Financiero Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II".
- El 10 de agosto de 2020 se firma un nuevo contrato de fideicomiso, el quinto entre la Intendencia de Montevideo y EF Asset Management. Por su parte las empresas de transporte aceptaron participar en el FFTU V y se obligaron a efectuar con una contribución de 1,5% de la recaudación bruta que entró en vigencia al igual que el FFTU IV, una vez que se cancelaron los títulos de deuda emitidos y todas las demás obligaciones derivadas del fideicomiso FFTU II.
- Al momento de crearse este cuarto Fideicomiso las empresas intervinientes son: CUTCSA, COETC, UCOT y COMESA.
- Existe una garantía adicional para el caso que una empresa de transporte no aporte la contribución correspondiente en los plazos acordados, establecida en el propio Decreto que crea el Fondo, en sus artículos 14 y 15.

³. En adelante El Decreto

⁴. En adelante El Fondo

- En caso de necesidad, esta garantía opera automáticamente reteniendo la IM los montos de subsidio correspondientes y transfiriéndolos directamente al Fideicomiso.
- Los Créditos (incluyendo las multas e intereses de mora que correspondan aplicar a las Empresas de Transporte) y la Garantía, fueron cedidos al fideicomiso por el plazo necesario hasta que los Titulares recuperen el monto total adeudado por los Títulos de Deuda emitidos por el Fiduciario, incluyendo los intereses correspondientes, y se paguen todos los importes que correspondan de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Fideicomiso.
- Esta fue la cuarta operación de igual naturaleza (aunque de montos distintos) que se realizó. La primera y la segunda ya se han cancelado satisfactoriamente. La tercera se emitió en 2018 estará vigente aproximadamente hasta 2028 y tiene una cesión del 2% de la recaudación; esta cuarta operación estableció una cesión del 1,5% al igual que el FTU V, por lo que se alcanzó el máximo de 5% autorizado en la normativa vigente.
- En setiembre de 2019 se realizó en la Bolsa Electrónica de Valores del Uruguay (BEVSA), la suscripción de los títulos de deuda Fideicomiso Financiero del Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo IV por un monto de UI 167.000.000 (ciento sesenta y siete millones de unidades indexadas). La tasa de interés de los títulos es del 4% en UI.
- El 13 de marzo de 2020, el gobierno declara la emergencia sanitaria, proponiendo una serie de medidas, la mayor parte de ellas tendientes a reducir la movilidad de las personas y evitar las aglomeraciones. Los efectos sobre el transporte colectivo son muy importantes, afectando fuertemente la venta de boletos. Ante esta situación la Intendencia de Montevideo y las empresas de transporte solicitan a los beneficiarios de los títulos de deuda emitidos, que otorguen una segunda espera de 6 meses en el pago de los títulos⁵, comenzando a partir del pago de abril de 2021 y hasta el mes de setiembre 2021 inclusive. Los intereses no pagados se capitalizaron y generarán a su vez intereses sobre esos montos hasta su cancelación total. Los beneficiarios por unanimidad aceptaron otorgar esa espera. Esa espera en el repago de los títulos de deuda del FFTU II retrasó el inicio del período de repago del Fideicomiso objeto de esta calificación, y también del FFTU V, ya que los dos comenzaban a recibir pagos una vez cancelado el FFTU II.
- Con fecha 27 de abril de 2021 el Fiduciario comunica a la Superintendencia de Servicios Financieros del BCU, que se finalizó con la amortización de los títulos de deuda del Fideicomiso Financiero del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II. Como consecuencia de esa cancelación, terminó el período de gracia y los pagos comenzaron en octubre, una vez finalizado el período de espera acordado con los beneficiarios. El primer pago al fideicomiso y a los inversores se produce en octubre de 2021, dos años y un mes desde la emisión.

⁵ El primer período de espera fue en 2020, también entre abril setiembre. Ese período cayó dentro del período de gracia incrementándolo, afectando la recaudación del FTU II y alargando el plazo para su cancelación.

- El 9 de febrero de 2024 se realizó la emisión de los valores del “Fideicomiso Financiero del Fondo de Financiamiento para la renovación tecnológica del transporte colectivo urbano de Montevideo”. Este nuevo fideicomiso se desarrolla en el marco del “Fondo de Financiamiento para la Reconversión Tecnológica del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo” (creado en diciembre de 2019), y también se financia mediante una contribución proveniente de los ingresos brutos de las empresas del transporte colectivo urbano de pasajeros (venta de boletos y subsidios), de hasta 5%, pero a diferencia del que nos ocupa la garantía es el Fideicomiso STM. Este Fideicomiso emitió 248 millones de UI a una tasa de interés del 4,5%, comprometiendo un 1,7% de la recaudación total, que se debe adicionar al 5% ya comprometido en los Fideicomisos Financieros Urbanos III, IV y V.

i. Hechos salientes del período

- La venta de boletos del año 2025 fue un 3,2% menor a la del año anterior y estuvo un 17,2% por debajo de la de 2019, previo a la pandemia. Por su parte, los ingresos que componen el flujo fideicomitado (ventas de boletos en los ómnibus, fideicomiso STM, subsidios de la IM, pases organismos y boletos institucionales)⁶, cayó en menor medida (-0,6%) en unidades indexadas respecto del año anterior y se mantiene un 17,3% por debajo de la recaudación de 2019. La venta se venía recuperando una vez superada la pandemia, aunque con incrementos decrecientes.
- Durante el período informado (año 2025) se pagaron unos 4,8 millones de UI de intereses y se amortizaron títulos por 18,75 millones de UI. El saldo de títulos de deuda al 31 de diciembre de 2025 era de 109,5 millones de UI, por lo que se lleva amortizado un 34,4% del monto total emitido.

ii. Información analizada

La información analizada en esta ocasión fue la siguiente:

- Estados contables intermedios de EF Asset Management al 30/6/2025.
- Estados contables del Fideicomiso al 31/12/2025⁷.
- Ingresos brutos de las empresas de transporte y evolución de las ventas de boletos.
- Calificaciones de Riesgo de los fideicomiso financieros del Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo III y V.

⁷. Información preliminar.

II. LOS TITULOS DE DEUDA

Se trata de Títulos de Deuda emitidos por el Fiduciario que fueron ofrecidos en oferta pública. Los bienes fideicomitidos para el pago de dichos títulos están constituidos por el flujo de fondos comprometidos a partir de la cesión de derechos de crédito transferidos por el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo al patrimonio del Fideicomiso. Estos créditos corresponden al 1,5% de la recaudación bruta total de cada una de las empresas intervinientes, proveniente de la venta de boletos por los servicios de transporte colectivo urbano de pasajeros, y de los montos correspondientes a los subsidios abonados por la IM.

Un resumen de la descripción de los títulos es la siguiente:

Títulos:	Títulos de deuda escriturales de oferta pública
Moneda:	Unidades Indexadas
Monto de Emisión:	UI 167.000.000 de valor nominal
Interés:	4% lineal anual en unidades indexadas.
Fecha de Emisión:	20 de setiembre de 2019.
Plazo:	Variable en función del flujo de fondos cedido.
Período de Gracia:	Este período culminó en abril de 2021 con la cancelación de la cesión de los créditos al fideicomiso "Fideicomiso Financiero Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II" de fecha 6 de julio de 2010. Durante el período de gracia, el Fideicomiso no realizó pago alguno a los titulares, por ningún concepto.
Amortizaciones:	Mensuales, variables en función de los Créditos recibidos.
Agente de Pago:	EF ASSET MANAGEMENT Administradora de Fondos de Inversión S.A.
Calificación de Riesgo:	AA.uy

Análisis Jurídico

Se trata de la cesión de un flujo creado por un decreto de la JDM, en donde intervienen, en el origen, cuatro empresas de transporte y la IM, motivo por el cual se deben realizar una serie de contratos que generan diversos compromisos. En este sentido, el análisis jurídico es básico para calificar los riesgos del negocio financiero.

A tales efectos CARE contó con el asesoramiento jurídico del Dr. Leandro Rama cuyo informe completo se adjuntó en la calificación original. Luego de listar los principales documentos anexados al Prospecto Informativo ingresado al Banco Central del Uruguay, el informe jurídico adelanta opinión respecto de que *“de su compulsa puede adelantarse como concepto general que **no se advierten riesgos jurídicos estructurales que puedan afectar la emisión proyectada y el repago de los valores**”*.

Los principales puntos de interés que destaca el informe son:

- El transporte urbano es la concesión de un servicio público.
- El negocio fiduciario encuentra asidero en la estructura jurídica diseñada a partir del Decreto de la Junta Departamental de Montevideo (JDM), N° 30.598 del 18 de diciembre de 2003 (el Decreto), por la cual se creó el Fondo De Financiamiento Del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo. Conforme al artículo 8 del Decreto la IDM es **titular y administradora** del Fondo y otras disposiciones de la norma habilitan a ceder, securitizar o afectar en garantía sus activos.
- Los créditos son cedidos con la garantía dispuesta en los artículos 14 y 15 de la norma legislativa departamental, que consiste en los derechos de crédito que la empresa en cuestión tenga derecho a percibir de la IDM “por concepto de subsidio de boletos”.
- Por otra parte la IM dispone una serie de sanciones a las empresas que eventualmente incumplan con su obligación de contribución al Fideicomiso que incluso puede llegar a la revocación del permiso.
- Las cuatro empresas participantes y la IM suscribieron el 3 de junio de 2019 el denominado “Acuerdo Marco para la Participación en el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo VI”.
- Cualquier empresa de transporte nueva, o que sustituya, absorba o se fusione a una existente, queda automáticamente obligada al pago de la prestación.
- No puede omitirse la mención a la garantía de estabilidad normativa disciplinada en el artículo 6 del Decreto: *“En caso de que los activos del Fondo sean cedidos, securitizados o afectados en garantía, la Intendencia Municipal de Montevideo garantiza bajo su responsabilidad la estabilidad de todas las normas que incidan sobre los ingresos o fondos afectados y sus correspondientes garantías y que estuvieren vigentes al momento de suscribirse los contratos respectivos”*.
- Finalmente el informe destaca que *“En suma, los aspectos regulatorios competen exclusivamente al Fideicomitente y los recursos cedidos al patrimonio de afectación lucen solventes en relación al plazo estimado para el repago de los títulos.”*

Luego de analizar el funcionamiento del Fondo, de su securitización así como del funcionamiento de la garantía, el informe culmina señalando: ***“En conclusión, el negocio fiduciario cuenta con un razonable grado de cobertura y no se advierten riesgos jurídicos estructurales asociados al proceso de emisión.”***

Riesgos considerados

Riesgo jurídico de estructura. Comprende el análisis de la eventualidad de incumplimientos en el pago a los beneficiarios, derivado de defectos en la estructura jurídica. En función de los análisis realizados y tratándose de una cuarta operación se considera que el riesgo de incumplimiento por defectos en la estructura es *casi nulo*.

Riesgo por iliquidez. Los títulos se han diseñado para ser líquidos. Por este motivo, la liquidez puede considerarse adecuada dadas las características del mercado uruguayo. No obstante este proceso no es instantáneo y puede llevar un tiempo imposible de determinar. *Riesgo bajo*.

III. LA ADMINISTRACIÓN

La administración de esta operación está a cargo de la fiduciaria quien además es la emisora, agente de pagos y entidad registrante. También cabe mencionar la gestión de la IM en su doble rol de administrador del Fondo y fideicomitente. En este último caso, corresponde fundamentalmente analizar su rol desde el punto de vista jurídico comprobando la legalidad de las atribuciones a que se compromete en esta operación. Esto ha sido especialmente verificado en el informe de contingencias jurídicas (Anexo 1 del informe de calificación original) por lo que a él nos remitimos.

1. Ef Asset Management (EFAM) (La Fiduciaria)

La empresa administradora o fiduciaria es EF Asset Management Administradora de Fondos de Inversión S.A (EFAM). Se trata de una sociedad anónima cerrada que tiene por objeto la administración de fondos de inversión y fideicomisos de cualquier naturaleza. Fue inscrita en el Registro Nacional de Comercio el 7 de abril de 2003 con el N° 2014 – Rut: 214769530012.

El 20 de agosto de 2003, el Banco Central del Uruguay (BCU) autorizó a la sociedad a funcionar en el marco de la Ley de Fondos de Inversión No. 16.774 del 27 de setiembre de 1996 y su modificación posterior en la Ley No. 17.202 de fecha 24 de setiembre de 1999.

El 9 de julio de 2004, el BCU (comunicación No. 2004/188) autorizó a la firma a actuar como Fiduciario Financiero en el marco de la Ley No. 17.703 de fecha 27 de octubre de 2003. Asimismo, en dicha fecha, la sociedad fue inscrita en el Registro de Mercado de Valores del BCU como Fiduciario Financiero.

El 23 de mayo de 2005, el BCU la autorizó a actuar como Fiduciario Profesional en el marco de la citada ley (17.703). En la misma fecha, la sociedad fue inscrita en el Registro de Fiduciarios Profesionales, Sección Fiduciarios Generales que lleva el BCU.

Situación económica y financiera

El análisis de los EE.CC intermedios al 30 de junio de 2025 sigue mostrando una sólida situación de solvencia.

El ratio de liquidez para el semestre, medido como la razón corriente, en este caso supera la unidad. Cabe recordar que el activo no corriente se compone en buena medida por los depósitos en garantía a que está obligada la firma, según normativa vigente, por los fideicomisos que administra y en consecuencia son de disponibilidad restringida. Esto explica los pasivos financieros, que son contraídos para constituir estas garantías y que una vez liberadas, los mismos son cancelados. En cuanto a la eventual necesidad temporal de fondos para atender obligaciones de corto plazo, la firma cuenta con financiamiento con partes relacionadas por lo que el riesgo de liquidez es muy acotado. Esto relativizaba la circunstancia de tener una razón corriente por debajo de la unidad lo que no ocurre en el semestre informado.

A continuación se exponen, en forma resumida los estados de situación y resultados intermedios al 3/06/2025 y su comparativo con ejercicios anteriores.

Cuadro 1: Estado de Situación de EFAM (miles de \$)

Concepto	30/6/2025	31/12/2024	31/12/2023
Activo Corriente	55.186	33.440	26.198
Activo no Corriente	257.937	290.099	248.688
Total Activo	313.122	323.539	274.886
Pasivo Corriente	39.818	45.457	38.315
Pasivo no Corriente	244.216	249.374	211.246
Total Pasivo	284.033	294.830	249.561
Patrimonio	29.089	28.708	25.325
Total Pasivo y Patrimonio	313.122	323.539	274.886
Razon Corriente	1,39	0,74	0,68

Fuente: EE.CC EFAM

Los resultados al término del primer semestre de 2025 muestran un nivel de facturación similar respecto al mismo periodo del año anterior pero gastos algo mayores lo que determina un descenso en las utilidades.

Cuadro 2: Estado de Resultados de EFAM (miles de \$)

Concepto	30/6/2025	30/6/2024	31/12/2024
Ingresos Operativos	49.372	48.060	95.753
Gastos Adm. y Vtas.	(41.679)	(38.149)	(78.523)
Resultado Operativo	7.693	9.911	17.230
Resultados Financieros	(6.931)	(6.541)	(11.495)
Resultados antes de impuestos	763	3.370	5.735
IRAE	(381)	(1.158)	(2.352)
Resultado del período	381	2.212	3.383
Res Operativos/Ingresos	15,58%	20,62%	17,99%
Res Ejercicio/Ingresos	0,77%	4,60%	3,53%

Fuente: EE.CC de EFAM

Mantiene bajo su administración una importante cartera de fideicomisos en cantidad y diversidad; por lo que su idoneidad para esta función no ofrece dudas.

En consecuencia, no se advierten riesgos sobre su desempeño como administrador fiduciario.

2. El Fideicomiso

Como se ha dicho, es este un fideicomiso más que se crea con un objetivo análogo. El 8 de abril de 2019 la IM emite la Resolución N° 1811/2019 mediante la cual aprueba el reglamento que regirá el mismo. Por lo cual, la resolución de marras (1811/19) habilitante de esta cuarta estructura, establece que se financiará con una nueva contribución del Fondo, en este caso del 1,5% de los recursos definidos (así como las garantías otorgadas por la IM), cuya vigencia queda condicionada a "que se cancelen los títulos de deuda emitidos y todas las demás obligaciones derivadas del Fideicomiso Financiero Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo II de fecha 6 de julio de 2010".

El Contrato que crea el Fideicomiso fue suscripto el 21/6/2019 y el BCU autorizó su inscripción en el Registro del Mercado de Valores el 13/8/2019 mediante Comunicación No. 2019/192.

Posteriormente, EFAM en su condición de fiduciario emisor procedió a través de BEVSA a convocatoria pública para la suscripción de UI 167 millones.

El reglamento de este fideicomiso dispuso que habría un periodo de gracia total hasta la cancelación del FF II, es decir que en dicho período no habrá de efectuar pago alguno por concepto de amortización ni intereses de los títulos emitidos ni habrá de recibir los créditos cedidos.

Como se explica en otra sección de este informe, dicho plazo fue postergado en dos oportunidades, la última de las cuales fue en abril de 2021 por 6 meses. En consecuencia, recién el 27 de octubre de 2021 se produjo el primer pago de intereses devengados y amortización de capital. Antes, en el mes de setiembre del mismo año, se realizó una emisión complementaria por los intereses devengados impagos en virtud de las prórrogas mencionadas. Eso explica que al cierre del ejercicio 2021, el saldo de TD's a cancelar fuera de UI 178 millones.

Normalizado el funcionamiento del Fideicomiso, se vienen realizando las amortizaciones pertinentes, así como el pago de los intereses correspondientes; al cierre del ejercicio 2025 (versión preliminar) el saldo de títulos a cancelar era de UI 109.5 millones. En otra sección se analiza el tiempo que demandaría su cancelación total.

En el cuadro siguiente se muestra resumidamente su estado de situación patrimonial al 31/12/2025 y su comparativo con años anteriores.

Cuadro 3: Estado de Situación del Fideicomiso			
Concepto (miles de \$)	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023
Activo Corriente	126.394	116.994	104.726
Activo no Corriente	576.884	674.501	755.399
Total Activo	703.279	791.495	860.125
Pasivo Corriente	126.394	116.994	104.726
Pasivo no Corriente	576.884	674.501	755.399
Total Pasivo	703.279	791.495	860.125
Patrimonio	-	-	-
Total Pasivo y Patrimonio	703.279	791.495	860.125
Razon Corriente	1,00	1,00	1,00

Fuente: EE.CC Fideicomiso

Se destaca que los créditos no tienen vencimiento, sino que los mismos se irán cobrando en función de la recaudación de las empresas de transporte urbano tal como establece el prospecto del Fideicomiso. En ningún caso dicho plazo excederá el máximo de 30 años establecido por Ley.

Riesgos Considerados

Riesgo jurídico, por incumplimiento de alguna disposición por parte del fiduciario o del administrador. El mismo se encuentra pormenorizadamente analizado y acotado en los contratos analizados. *Riesgo casi nulo*

Riesgo administración, considerando la idoneidad para cumplir con la función de EFAM, se considera que el riesgo de incumplimiento de la administradora y del fiduciario con las responsabilidades del proyecto es prácticamente inexistente, más aún tratándose de una tercera operación análoga a las anteriores. *Riesgo casi nulo*.

IV. EL ACTIVO SUBYACENTE Y EL FLUJO DE FONDOS

El activo subyacente es el flujo futuro de ingresos que se transferirá al fideicomiso financiero, a los efectos que éste cubra sus costos, pague los intereses y vaya amortizando los Títulos de Deuda. En este caso es el flujo del 1,5% de la recaudación bruta total que las empresas aportan al Fondo, y que tendrá por destino pagar las obligaciones asociadas a los títulos de deuda emitidos.

El transporte colectivo de pasajeros en Montevideo está estrictamente regulado por la IM en todos sus aspectos, tanto operativos como económicos. Esto es, la IM regula las líneas, frecuencias y tarifas. Se trata de un servicio prestado en carácter de concesión a través de permisos otorgados por la IM y las tarifas son ajustadas periódicamente en base a una paramétrica conocida. Vale decir que la IM tiene control e incidencia directa en la generación de los recursos que se fideicomiten.

El sistema venía mostrando hasta la pandemia, una tendencia decreciente en la venta de boletos en el largo plazo, aunque esta parecía atenuarse en los últimos años; incluso en 2019 muestra una leve recuperación (1,1%). La recaudación por su parte también muestra una tendencia decreciente en moneda constante (UI), pero menos marcada; en 2019 presenta una muy leve recuperación (1,2%).

En 2020 producto de la pandemia, la venta de boletos cae un 37,4% pero los ingresos caen menos, un 28,3%. En 2021 la venta de boletos se recupera levemente, un 5,7% pero los ingresos vuelven a caer (-5,0%) respecto de 2020. En 2022 la venta de boletos muestra ya un fuerte crecimiento del 23,2% en cantidades y en 15,2% en ingresos en unidades indexadas.

La venta de boletos muestra un leve crecimiento en el 2023 (+3,3%) y también los ingresos en UI crecen levemente (+4,3%). En 2024 los niveles de crecimiento ya son menores, crece un 1,7% la venta de boletos y un 1,7% los ingresos brutos en UI.

En 2025, luego de 4 años de recuperación en la actividad, la venta de boletos muestra una caída de un 3,2% respecto del año anterior, y los ingresos en unidades indexadas también caen, pero una proporción menor (-0,6%). Tomando como referencia el año 2024, del total de los ingresos de las empresas del sistema, el 62% proviene de la recaudación (pago de boletos que realizan los usuarios), el 14% de los subsidios de la Intendencia de Montevideo, el 13% del Fideicomiso para la Movilidad sostenible y el 11% de subsidios del Gobierno Nacional (estudiantes gratuitos).

En el año 2020 y 2021, producto de la crisis sanitaria y en virtud de la caída en la recaudación de las empresas, la proporción de subsidios sobre el total de los ingresos se incrementó, alcanzando el 34% y el 32,5% respectivamente. Cabe hacer notar esta fortaleza del Fideicomiso y es que en situaciones complicadas de mercado, la IM y el MEF, salen a atenuar los impactos negativos que se pudieran dar.

En el cuadro siguiente se puede observar la evolución de venta de boletos y de ingresos de los últimos años, pero no los del Gobierno Nacional y el Fideicomiso para la Movilidad Sostenible.

Cuadro 4: venta de boletos y recaudación (en millones) y variación porcentual anual

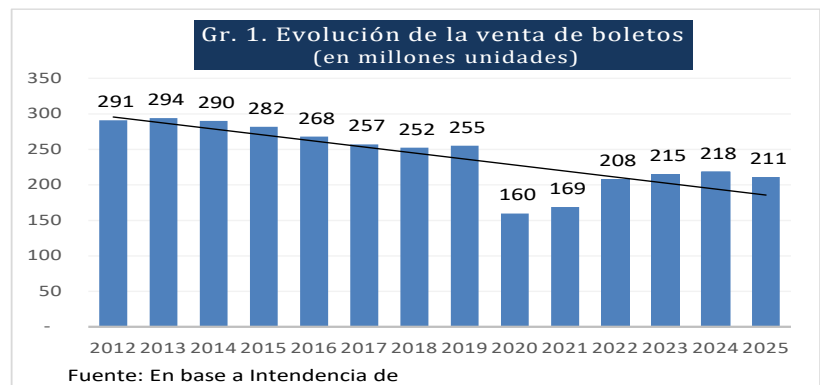
Año	MM boletos	MM \$	MM UI	Var boletos	Var en UI
2012	291	5.108	2.111		
2013	294	5.157	1.961	1,03%	-7,08%
2014	290	5.844	2.042	-1,36%	4,11%
2015	282	6.448	2.076	-2,76%	1,67%
2016	268	6.812	1.998	-4,96%	-3,76%
2017	257	7.161	1.974	-4,10%	-1,21%
2018	252	7.542	1.934	-1,80%	-1,99%
2019	255	8.228	1.958	1,1%	1,2%
2020	160	6.454	1.403	-37,4%	-28,3%
2021	169	6.640	1.332	5,7%	-5,0%
2022	208	8.335	1.535	23,2%	15,2%
2023	215	9.227	1.601	3,3%	4,3%
2024	218	9.838	1.628	1,5%	1,7%
2025	211	10.250	1.618	-3,2%	-0,6%

Nota: La recaudación incluye los subsidios de la IM, los pasajes organismos y boletos institucionales. No incluye boletos gratuitos de estudiantes y Fideicomiso para la Movilidad Sostenible. Año 2025 información preliminar.

Fuente: Prospecto informativo e información de la Intendencia Montevideo

CARE supone a los efectos de realizar proyecciones, que el ingreso de las empresas se mantendría relativamente estable en los niveles actuales (2025). No obstante se realizan sensibilizaciones suponiendo reducciones en el nivel de ingresos para lo que resta del fideicomiso.

En la siguiente gráfica se muestra la evolución real de la venta de boletos hasta 2025.



Garantía

La garantía es el subsidio de la Intendencia de Montevideo. En cuanto a las cifras, se dispone de la información proporcionada por el fiduciario y por la intendencia. Así, por ejemplo, para el año 2025, los ingresos totales representaron millones de UI 1.618 de los cuales, 279 millones correspondieron a subsidio de la Intendencia de Montevideo, es decir el 17,2% del total recibido por las empresas (no incluye subsidios MEF y Fideicomiso para la Movilidad Sostenible).

En el siguiente cuadro se muestra la evolución reciente de los subsidios de la Intendencia y su relación con la recaudación total.

Cuadro 5: Evolución del subsidio de la IM y su relación con la recaudación total

Año	Subsidio en millones de UI	Subsidio /recaudación
2019	294	15,0%
2020	388	27,7%
2021	277	20,8%
2022	270	17,6%
2023	294	21,0%
2024	278	20,9%
2025	279	18,2%

Fuente: Care en base a información de IM

Sin considerar el año 2020, fuertemente influenciado por la pandemia, los subsidios muestran una relativa estabilidad en moneda constante, pudiéndose suponer que los valores actuales serán seguramente los que se mantengan en el mediano plazo.

En el cuadro siguiente se compara el total del compromiso de cesión de las empresas para el aporte al Fondo, respecto del monto de los subsidios de la IM, que es la garantía. Se consideró el compromiso para un aporte suponiendo una recaudación equivalente a la de 2025 y los subsidios de 2025, que están muy en línea con los de años anteriores. Se plantean dos escenarios, una contribución del 1,5%, determinada para el fideicomiso que nos ocupa y una contribución del 5% que se corresponde a la vigente considerando los tres fideicomisos que se están ejecutando (FTU III, IV y V).

Cuadro 6: Relación de compromisos de cesión respecto del subsidio 2025

Ingresos	FTU IV	FTU III + IV + V	Subsidio
	1,5%	5,0%	
Compromiso MM de UI	24	81	279
% respecto del subsidio	8,7%	29,0%	

Fuente: CARE en base a Intendencia de Montevideo

Naturalmente que la garantía opera por empresa eventualmente incumplidora pero a los efectos de este análisis alcanza con observar las cifras globales. Del cuadro precedente, queda claro que la cifra percibida por el sistema en concepto de subsidio supera holgadamente el compromiso de cesión del 1,5% o del 5% de los ingresos brutos totales. El compromiso para el pago de los Títulos de Deuda vigentes en conjunto serían del 29,0% de los subsidios recibidos, por lo que la garantía de pago es muy robusta.

De cualquier forma, se recuerda que por el diseño de la operación, cualquier inconveniente en los montos recibidos por el fideicomiso tiene como única consecuencia, dilatar el plazo de cancelación.

Evolución de la recaudación y pagos

A partir del mes de octubre de 2021, luego de transcurrido el período de espera acordado con los beneficiarios de los títulos de deuda, se empieza a recaudar el 1,5% de los ingresos brutos de las empresas intervinientes y en consecuencia se comienzan a pagar mensualmente los intereses generados y los saldos se vuelcan a amortizar los títulos de deuda.

Al 31 de diciembre de 2025 el saldo de los títulos de deuda asciende a unos 109,5 millones de UI, habiéndose amortizado el 34,4% del total de la emisión original. Cabe recordar que el período de gracia y las esperas solicitadas determinaron un incremento en el monto total de la deuda, ya que los intereses no pagados durante esos períodos fueron capitalizados.

En el cuadro siguiente se observa un detalle de los pagos realizados.

Cuadro 7.- Recaudación del Fideicomiso y pago a los inversores en UI				
	Recaudación 1,5%	Amortización	Intereses	Saldo de TD
octubre-dic 2021	7.530.434	2.885.273	4.645.160	177.987.194
enero-diciembre 2022	22.413.338	14.650.573	6.848.324	163.336.621
enero-diciembre 2023	24.014.456	16.977.738	6.216.893	146.358.883
enero-diciembre 2024	24.427.455	18.134.803	5.536.651	128.224.081
enero-diciembre 2025	24.275.481	18.749.440	4.790.133	109.474.641
Total	102.661.164	71.397.827	28.037.161	

Fuente: CARE en base al Fiduciario

Estimación del período de repago y sensibilización

A los efectos de estimar el período de repago se tuvieron en cuenta los siguientes supuestos:

- Se parte del saldo de títulos a diciembre de 2025.
- Los ingresos se proyectaron tomando como base la recaudación en Unidades Indexadas correspondiente al año 2025, lo que correspondería a un nivel de ventas de boletos aproximadamente del 83% de lo vendido en 2019⁸.

En el siguiente cuadro se presentan diversos escenarios sensibilizando el flujo de ingresos suponiendo variaciones hacia arriba y hacia abajo en la recaudación futura respecto de 2025. El escenario base, como ya se mencionó, es el que se corresponde con una recaudación estabilizada en el entorno de la ocurrida en 2025.

Cuadro 8 Período de repago estimado en años				
Nivel de recaudación	Recaudación Anual en MM UI	Millones de Boletos	repago en años desde set.-19	Fecha estimada
Reducción 10%	1.457	190	12,00	set-31
Reducción 5%	1.537	201	11,67	May-31
2025	1.618	211	11,42	Feb-31
Aumento 5%	1.699	222	11,25	Dic-30
Aumento 10%	1.780	232	11,00	set-30

Fuente: CARE

Como puede apreciarse, en el escenario base la operación se cancela en 11 años y 5 meses, contados desde emisión en setiembre de 2019, esto implica que se cancelaría aproximadamente en febrero de 2031. Mientras que en un escenario más adverso que se corresponde a que la recaudación caería en un 10% a partir de 2027, el período de repago aumenta 7 meses finalizando en setiembre de 2031.

Cualquier dificultad se salva con la extensión del plazo, en ese sentido las circunstancias de la pandemia han demostrado la fortaleza de este Fideicomiso, que ha logrado superar las dificultades generadas sobre el servicio.

⁸. Suponer que no se recuperará en su totalidad la recaudación del año base (2019) es un criterio realista. Es suponer que hubo un cambio estructural en el comportamiento de los montevideanos, lo cual parecería posible consecuencia del mantenimiento del teletrabajo parcial, así como el notorio crecimiento del parque automotor

El mercado del boleto urbano de Montevideo se analizará con más detalle en la Sección V de este informe.

Riesgos considerados

Riesgo de generación de flujos. A partir de lo anterior es clara la capacidad de generar los flujos en el plazo adecuado. Los riesgos para que no se generen en tiempo y forma tendrían que ver solo con decisiones de política pública (eliminación de subsidios) que no corresponden a este capítulo. *Riesgo casi nulo.*

Riesgo por descalce de monedas. En este caso este riesgo es prácticamente inexistente ya que la amortización se realiza en pesos ajustados por inflación (UI) y los ajustes de las tarifas de transporte, principal ingreso de las empresas, se realizan en pesos, y se puede suponer razonablemente que también se ajustarán según la inflación por el período de amortización del título que se emite. *Riesgo casi nulo.*

V. EL ENTORNO

Este análisis refiere a la evaluación de factores futuros propios del entorno, que pueden afectar el desempeño del activo subyacente. El mismo comprende por tanto el análisis prospectivo del mercado en el que se inserta o del que proviene ese flujo, así como su dependencia de políticas públicas y de la perspectiva de su mantenimiento. En este caso la generación de flujos tiene vínculo con la demanda de servicios de transporte colectivo de pasajeros.

Entre otras particularidades, es conveniente tener en cuenta el contexto en que se realiza esta operación, íntimamente vinculado a las políticas públicas que lo sostienen y que podría resumirse en lo siguiente:

- La IM garantiza bajo su responsabilidad la estabilidad de todas las normas (legales y reglamentarias) que incidan sobre los créditos y su correspondiente garantía y que estuvieren vigentes al momento de suscribirse el Contrato de Fideicomiso.
- En particular, la IM garantiza la estabilidad del artículo 92 de la Ordenanza General de Transporte de Pasajeros el cual establece que las tarifas de pasajes deberán responder a la realidad del transporte, en base a una ecuación racional para el cálculo de las mismas, que garantice el equilibrio económico de las empresas de transporte.
- Estos dos puntos actuando en conjunto contribuyen fuertemente a mitigar el riesgo político.
- La IM en el Contrato de Fideicomiso se obligó a que el porcentaje de permisos gravados con las contribuciones con relación a los permisos totales del sistema, en todo momento no sea inferior al porcentaje que representen dichos permisos gravados al momento de la emisión por parte del Fideicomiso, con una tolerancia de hasta un 1% menos.

Con referencia a la demanda por servicios, más allá de la existencia de una leve tendencia a caer en el largo plazo, nadie hasta el momento había previsto que pudiera ocurrir un efecto negativo de tal magnitud como lo fue la pandemia del coronavirus. Lo que sí parece claro es que las políticas públicas están y estarán atentas a lo que pase en este servicio público de tanta importancia. A modo de referencia, en el año 2020 y también en el 2021 el monto percibido por las empresas en concepto de subsidios, fue sensiblemente mayor al período pre-pandemia, considerando los subsidios de la IM y del MEF.

En definitiva, de alguna manera las circunstancias de la pandemia han demostrado la fortaleza de este Fideicomiso, que ha logrado superar las dificultades generadas sobre el servicio.

1. El Mercado

Como se ha mencionado, el transporte colectivo de pasajeros en líneas urbanas de Montevideo está estrictamente regulado por la Intendencia de Montevideo en todos sus aspectos, tanto operativos (líneas y frecuencias), como económicos (tarifa). Se trata de un servicio prestado en carácter de concesión, a través del otorgamiento de permisos por parte de la IM.

Situación Previa al 2020

La venta de boletos que llegó a un máximo de 294 millones de boletos en el año 2013, cayó para ubicarse en 249 millones de boletos en 2018, y en el 2019 había mostrado un pequeño incremento para dejarlo en 255 millones. Esto implica una reducción de un 2,34% anual durante ese período de seis años. No obstante, la recaudación bruta en unidades indexadas en ese mismo período se mantuvo en términos generales (-0,03%). Esto confirma que la IM tiene en cuenta al momento de realizar los ajustes de precios la situación del sector, con el objetivo de mantener un cierto equilibrio económico de las empresas.

Las tarifas son ajustadas periódicamente en base a una paramétrica de costos y a las informaciones surgidas de las declaraciones juradas auditadas presentadas por las empresas sobre la recaudación y sus costos.

Actualmente hay cuatro empresas prestando este servicio: CUTCSA, COME, UCOT y COETC, las dos primeras bajo la forma jurídica de sociedades anónimas y las restantes como cooperativas. Circulan aproximadamente 1528 ómnibus, bajo 140 líneas y hay 107 destinos y 4721 paradas. En total, se estima que el servicio ocupa en el entorno de 7.000 personas.

En el Cuadro 4 se puede apreciar resumidamente las principales cifras del sector en términos de venta de boletos e ingresos totales, en moneda corriente y en UI. Los ingresos se componen de la recaudación directa de la plataforma (STM y ventas en el ómnibus), los pases libres, abonos institucionales y el subsidio que las empresas perciben de la IM en compensación por la bonificación a los usuarios estudiantes y jubilados de entre 50 % y 30 % del costo del boleto. Esos valores no incluyen los subsidios del MEF (boletos estudiantes gratuitos) ni el fideicomiso para la movilidad sostenible (antes del boleto), que no integran el flujo de ingresos cedido.

Los efectos del Covid -19.-

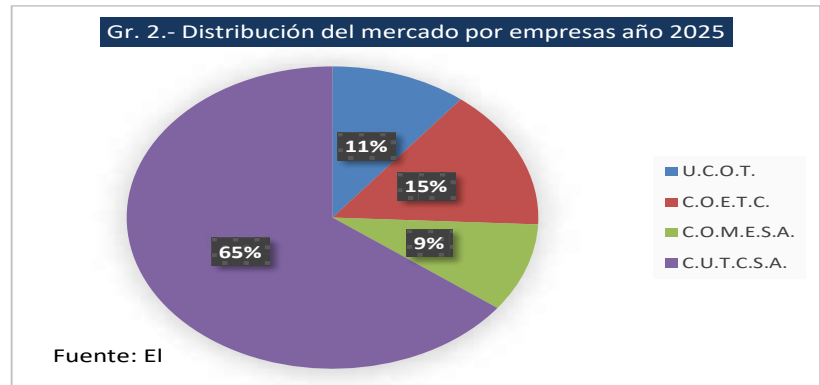
A partir de 2020 y como consecuencia de la crisis sanitaria generada por la aparición del COVID -19, el sistema de transporte colectivo urbano de pasajeros registró una importante caída en la cantidad de pasajeros transportados y en la venta de viajes.

La venta acumulada de boletos al cierre del año 2020 fue un 37% menor respecto del año 2019, un año que puede considerarse como normal de la pre-pandemia. En el año 2021 la venta de boletos recupera levemente respecto de 2020 (5,7%), en 2022 muestra un sensible incremento (+23%) y en 2023 y en 2024, vuelve a crecer, pero más levemente y a tasas decrecientes. En 2025 la venta de boleto cae respecto del año anterior, luego de 4 años de recuperación, quedando un 17,2% por debajo de 2019.

CARE supone para realizar sus proyecciones que la venta de boletos y los ingresos fideicomitados probablemente estabilizarse en los niveles actuales.

Estructura del servicio

La distribución del servicio entre las empresas no es homogénea sino que hay una notoria supremacía de la empresa CUTCSA sobre las demás, seguida de COETC, luego vienen UCOT y COME con una participación menor. Esto se puede apreciar en la gráfica siguiente.



Todo lo dicho da una idea de la dimensión económica y social del servicio de transporte público, lo que en gran medida explica la razonable seguridad que CARE considera tiene el mantenimiento de las políticas públicas, esencial en la proyección de los flujos que aseguran el repago de los títulos.

Cambios en el sistema de transporte

Los principales cambios que se produjeron en el actual sistema de transporte son la implantación del Sistema de Transporte Metropolitano (STM) y el Plan de Movilidad Urbana (dentro del cual se encuentra el desarrollo del STM). Ambos se encuentran en curso actualmente.

En cuanto a la probabilidad de ocurrencia de nuevos sistemas de transporte colectivo sustitutos, que puedan afectar la demanda y en tanto la venta de boletos en forma significativa, la misma sería baja.

Si bien está a estudio la implementación de un nuevo sistema de transporte este se basaría en la estructuración de troncales que son las principales vías por los que ingresa y sale del sistema la mayor cantidad de pasajeros de ómnibus. En esos troncales circularían ómnibus grandes de alto desempeño capaces de trasladar a 250 personas. También habría puntos de intercambio de líneas hacia unidades de menor porte y los diferentes recorridos llegarían a cada troncal en una combinación intermodal. De concretarse esta alternativa -u otra- es muy probable que la nueva actividad se integre al sistema. Por otra parte, lo que busca es un mayor uso del transporte colectivo, por lo que, de resultar exitosa los ingresos del sistema de transporte en vez de bajar, probablemente mejoren.

Riesgo de mercado: Si bien el mercado muestra señales de que se venía debilitando en los últimos años y que a su vez fue fuertemente afectado en 2020 como consecuencia de la pandemia, el riesgo de mercado no aplica ya que además de ser un sector fuertemente regulado, cualquier reducción en los ingresos se compensa con el alargamiento de los plazos de pago. *Riesgo casi nulo.*

Las políticas públicas

Como ya fuera dicho, el sector del transporte urbano de pasajeros en Montevideo se encuentra fuertemente regulado por parte de la IM, tanto en lo que se refiere a la asignación de las líneas, como al control de las frecuencias y las tarifas. Asimismo es el administrador del Fondo de Financiamiento del Transporte Urbano de Montevideo y además quien abona el subsidio del boleto que, para el caso de esta operación, oficia de garantía. En este sentido, las decisiones que se tomen a través de las políticas públicas tendrán una incidencia directa sobre el sector. Esta fuerte intervención, para el caso que nos ocupa, constituye la principal fortaleza del sistema por cuanto tiene por objetivo explícito brindar un servicio considerado esencial a través de empresas concesionarias que necesariamente deben tener un equilibrio económico que asegure su sostenibilidad en el tiempo. En otros términos, la IM debe velar por la seguridad de los flujos futuros que se fideicomiten.

Este compromiso, se manifiesta en la normativa actual tal como se ha mencionado a lo largo de este informe y, en particular, en el Informe Jurídico anexo al mismo.

Riesgo de políticas públicas sectoriales: La fuerte regulación de la IM y las normas ya citadas y analizadas exhaustivamente en el Informe Jurídico, le da al fideicomiso que se crea un fuerte respaldo institucional y con el compromiso explícito de no modificar las normas que afectan la generación del flujo de ingresos, en ese sentido, *el riesgo es casi nulo*.

VI. CALIFICACIÓN DE RIESGO

El dictamen se construye a partir de la asignación de ponderadores y puntajes a los factores de riesgo que integran cada área de riesgo (los títulos, el fiduciario, el activo subyacente y los flujos esperados, y el entorno). Dispuestos en una matriz, los indicadores de cada factor en cada área de riesgo, van generando puntajes a juicio del comité calificador que van conformando el puntaje final. Éste se corresponde con una nota de acuerdo al manual de calificación.

En función del análisis de los principales riesgos identificados en cada sección; teniendo presente los diversos enfoques técnicos -jurídicos, cualitativos, cuantitativos-, tanto los presentados por el estructurador como los realizados por CARE; con la información públicamente disponible; el comité de calificación de CARE entiende que los títulos recogen la calificación AA uy de la escala de nuestra metodología. Se trata de una calificación de grado inversor⁹.

Comité de Calificación



Ing. Julio Preve



Cr. Martín Durán Martínez



Ing. Agr. Adrián Tamber

⁹ . **CATEGORÍA AA.uy.** Se trata de instrumentos emitidos por empresas o sociedades que presentan un escaso riesgo de inversión. Su capacidad de repago de capital e intereses en los plazos establecidos es muy alta. El propio papel, la condición de la empresa, la calidad del proyecto, y las características del entorno, dan buena satisfacción a todos los análisis practicados. El calificador entiende que de producirse cambios desfavorables predecibles en el proyecto tal como fue presentado, en la sociedad emisora, en el sector económico al que ésta pertenece, o en la marcha de la economía en general, no se incrementaría sustancialmente el riesgo. Y que de ocurrir cambios desfavorables improbables en el entorno -mercados, políticas públicas- la empresa igualmente confiere seguridades como para no aumentar sustancialmente el riesgo del instrumento. **Grado de inversión óptimo con observaciones.**