

## Reporte de calificación

---

TRANSMETRO S.A.S.

**Contactos:**

**Jean Pierre Betancourth Chaparro**

[n.betancourth@spglobal.com](mailto:n.betancourth@spglobal.com)

**Jose Ricardo Herrera Hennessey**

[jose.ricardo@spglobal.com](mailto:jose.ricardo@spglobal.com)

# TRANSMETRO S.A.S.

## I. RESUMEN

- Confirmamos la calificación de BBB de Transmetro S.A.S (en adelante, TBA).
- La calificación incorpora el apoyo financiero continuo del Distrito de Barranquilla como principal accionista de TBA, durante 2020 y 2021, años especialmente difíciles para los Sistemas de Transporte Masivo producto de la pandemia.
- En nuestra opinión, la demanda seguirá por debajo del nivel anterior a la pandemia con una recuperación gradual hasta 2024. Lo anterior, teniendo en cuenta la incertidumbre ante una eventual nueva variante del virus junto con las preferencias de los usuarios, la continuidad de la virtualidad, teletrabajo y el crecimiento económico estimado para este año.
- Para 2022 estimamos un indicador de fuentes sobre usos de 1,03x (veces), lo que denota una posición ajustada de la liquidez de TBA para cumplir con sus obligaciones.

## II. ACCIÓN DE CALIFICACIÓN

Bogotá, 18 de marzo de 2022.- El Comité Técnico de BRC Ratings – S&P Global S.A. Sociedad Calificadora de Valores en revisión periódica confirmó la calificación de capacidad de pago de BBB a Transmetro S.A.S.

## III. FUNDAMENTOS DE LA CALIFICACIÓN:

El sector de los Sistemas de Transporte Masivo (STM) fue uno de los más afectados durante los últimos dos años por las medidas para contrarrestar los efectos de la pandemia. En 2021, la demanda de Transmetro, fue inferior a las de 2019 y 2020. Esta situación se explica principalmente por las cuarentenas, virtualidad laboral y académica, y la reapertura económica paulatina de 2021.

El anterior escenario provocó una reducción de -24,98% a cierre de 2021 de los ingresos por pasajes de Transmetro respecto a 2020 y de un -57,47% comparado con 2019. Esta disminución tiene en cuenta los ingresos parciales en 2021 del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), el cual se suspendió entre marzo de 2020 hasta febrero del siguiente año por decisión del Área Metropolitana de Barranquilla. Ahora bien, los ingresos colaterales (arrendamientos y publicidad) incrementaron 42,9% debido a la reactivación económica y comercial en las estaciones del sistema, pero representan una porción marginal del total de los ingresos (1,30%), por debajo de las expectativas que ha tenido la compañía.

Aunque dicha situación afectó a Transmetro, seguimos ponderando positivamente el apoyo del Distrito, el cual le permitió continuar con su operación y garantizar el servicio del sistema. Lo anterior se evidenció durante 2021 mediante la transferencia de \$3.976 millones de pesos colombianos (COP) para el ente gestor, cifra superior a la girada en 2020.

Durante 2020 y 2021, la Nación con el fin de aliviar los efectos de la pandemia, apoyó a los STM bajo el convenio de cofinanciación del 12 de noviembre de 2021 – Art. 28 Ley 2155 de 2021, en el cual autorizó a las entidades territoriales a establecer esquemas de cofinanciación para cubrir los déficits operacionales que causó la emergencia sanitaria. En 2021 TBA recibió cerca de COP17.970 millones en 2021 de estas dos fuentes, los cuales fueron distribuidos entre todos los actores del sistema incluido el ente gestor.

Los gastos de administración disminuyeron en 2021 debido a que en la vigencia anterior se contabilizaron COP14.268 millones por litigios y demandas de alta probabilidad de ocurrencia. Al excluir dicho efecto contable no hubo cambios en este rubro para 2021 lo cual va en línea con nuestra última revisión. Por su parte los gastos de operación aumentaron 5,08% equivalente a COP135 millones, debido al mayor número de servicios de mantenimiento por la apertura de las estaciones e infraestructura del sistema dada la dinámica de reactivación económica. Para los próximos dos años proyectamos que los gastos totales incrementaran cerca de 7,2% con base en el promedio de los últimos tres años.

De acuerdo con lo anterior, TBA registró una pérdida operacional en 2021 de -COP6.137 millones, cifra superior a la presentada de -COP19.050 millones de 2020 y a nuestras estimaciones de la pasada revisión. En un escenario base proyectado por la calificadora en el 2022 y 2023 la entidad continuará con resultados operativos negativos, montos que podrían ser cubiertos por aportes adicionales del Distrito.

Los próximos dos años seguirán siendo retadores para los STM debido a la recuperación paulatina de la demanda como respuesta a los cambios de preferencias de transporte de los usuarios y la permanencia de la virtualidad en algunos sectores económicos. Para los próximos dos años asumimos que la demanda seguirá por debajo de lo registrado en 2019 con un promedio anual de 83%, y alcanzaría niveles prepandemia en el primer semestre de 2024.

Por su parte, los ingresos por tarifa tendrían un crecimiento de 6,3% en 2022 dado el comportamiento demostrado en el último año, y para los siguientes años se incrementarán con base en el crecimiento del PIB de Colombia que estima S&P Global Ratings.

En cuanto a las transferencias, las estimamos con base en los recursos del convenio de cofinanciación pendientes de recibir en 2022 y 2023 los cuales totalizan COP27.370 millones y COP3.370 millones, respectivamente.

Teniendo en cuenta nuestros supuestos, TBA generaría una utilidad operacional de COP24.175 millones para 2022 y una pérdida operacional de -COP118 millones para 2023 las cuales son menores a las estimadas el año pasado y que se derivan de la significativa reducción de los ingresos por transferencias para este último año.

A diciembre de 2021, la entidad registraba una deuda por COP22.377 millones, la cual corresponde al saldo final del plan de chatarrización de los antiguos buses del transporte público colectivo. Este empréstito tiene como fuente de pago única los recursos provenientes del recaudo de la sobretasa a la gasolina por parte del Distrito de Barranquilla según el acuerdo 032 de 2013 del concejo de la ciudad el cual se ha venido cumpliendo oportunamente. Proyectamos que el saldo pendiente se pagará a final de 2022 con los recursos del ente territorial tal como se ha realizado a lo largo de la vida del crédito. Es importante mencionar que dada la situación de pandemia, durante 2020 el Distrito reestructuró la deuda y el Concejo aprobó la extensión de las vigencias futuras hasta 2022 mediante el acuerdo 012 de 2021.

El principal riesgo identificado para Transmetro es su ajustada posición de liquidez, evidenciada en que adquirió un crédito de tesorería por COP240 millones para el pago de cesantías, intereses y manejo de caja. Esto a pesar de contar con el apoyo tanto del Distrito como de la Nación.

## **IV. LIQUIDEZ**

Realizamos un ejercicio de fuentes y usos con el fin de analizar la posición de liquidez de TBA para 2022 y 2023. Cabe aclarar que para nuestras proyecciones tuvimos en cuenta los recursos del Distrito de Barranquilla para cubrir el servicio de la deuda de chatarrización, puesto que dicho empréstito está respaldado por esta fuente de pago.

De acuerdo con nuestras estimaciones, la posición de liquidez de la entidad para cubrir sus obligaciones en los próximos 12 meses es ajustada. Lo anterior se evidencia en indicadores de fuentes a usos de 1,03x y 1,52x para 2022 y 2023, respectivamente. Daremos seguimiento al comportamiento de la liquidez de TBA, considerando la dinámica de recuperación de la demanda y el eventual apoyo adicional que podría necesitar de Barranquilla o la Nación.

## **V. FACTORES PARA MODIFICAR LA CALIFICACIÓN**

### Qué puede llevarnos a subir la calificación

- El incremento de la demanda a valores similares de prepandemia que se traduzcan en ingresos para el ente gestor e incremente su resultado operacional.
- La consolidación y crecimiento constante por dos años consecutivos de los recursos propios provenientes de nuevas líneas de negocio (explotación comercial del sistema).
- El fortalecimiento y aumento de disponibilidad de liquidez proveniente de la generación de recursos de la operación y los ingresos colaterales de arrendamiento y publicidad.

### Qué podría llevarnos a bajar la calificación

- La falta de liquidez para cumplir con sus compromisos de operación como consecuencia de la reducción de sus ingresos.
- El incremento del endeudamiento por valores superiores a su generación de recursos operacionales sin que exista una fuente de pago adicional.
- El incumplimiento en el giro de los recursos del Distrito de Barranquilla para cubrir el servicio de la deuda y el mínimo de gastos de funcionamiento de la entidad.

## **VI. EMISOR Y SU ACTIVIDAD**

Transmetro S.A.S es el administrador del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana. Entre otras funciones, coordina, planea, gestiona y controla la prestación del servicio público de transporte en dicha zona. El sistema se creó en 2001 y pretendía construir la infraestructura, adquirir la flota necesaria para cubrir el 100% de la demanda y organizar las rutas que cubrían toda la ciudad. Sin embargo, el inicio de la operación se dio aproximadamente en 2013 después de la firma del denominado “Gran Pacto para salvar a Transmetro”, y la firma del convenio de cofinanciación

celebrado entre el Gobierno Nacional, el Distrito de Barranquilla y Transmetro, en mayo y diciembre del mismo año respectivamente.

## VII. RIESGOS DE INDUSTRIA

**Evasión y agentes fuera de la regulación que preste el servicio de transporte:** la evasión en el pago del servicio y la existencia de agentes no regulados que también prestan el servicio de transporte impactan negativamente los ingresos del sistema lo que podría generar presiones de liquidez.

**Menor dinámica de la demanda por uso de transporte alternativo:** la mayor tendencia en el uso de medios alternativos de transporte podría reducir la demanda de los usuarios de los sistemas de transporte masivo.

**Altos niveles de inversiones y mantenimiento:** dada la naturaleza del negocio de las empresas de transporte masivo, las compañías requieren realizar inversiones de gran magnitud y mantener altos costos de mantenimiento de su infraestructura y vehículos para proveer un servicio de calidad

**Direccionamiento estratégico:** cambios en los lineamientos operativos y financieros de la entidad, con la llegada de una nueva administración distrital.

## VIII. INFORMACIÓN ADICIONAL

Tipo de calificación	Capacidad de pago
Número de acta	2095
Fecha del comité	18 de marzo de 2022
Tipo de revisión	Revisión periódica
Emisor	Transmetro S.A.S.
Miembros del comité	Maria Carolina Barón
	Ana María Carrillo
	Luis Carlos López

### Historia de la calificación

Revisión periódica Marzo/2021: BBB  
 Revisión extraordinaria Junio/2020: BBB-  
 Calificación inicial Julio/2013: BBB+

*El Decreto 1068 del 26 de mayo de 2015 reglamenta la obligación de calificar la capacidad de pago de las entidades descentralizadas como condición para gestionar endeudamiento o efectuar operaciones de crédito público externo o interno con plazos superiores a un año. El proceso de calificación que llevó a cabo BRC S&P cumplió con lo exigido por el artículo 2.2.2.2.2.: análisis de las características de la entidad, de las actividades propias de su objeto y de la composición general de sus ingresos y gastos.*

*La visita técnica para el proceso de calificación se realizó con la oportunidad suficiente por la disponibilidad de la entidad y la entrega de la información se cumplió en los tiempos previstos y de acuerdo con los requerimientos de BRC Ratings – S&P Global S.A. SCV.*

*BRC Ratings – S&P Global S.A. SCV no realiza funciones de auditoría, por tanto, la administración de la entidad asume entera responsabilidad sobre la integridad y veracidad de toda la información entregada y que ha servido de base para la elaboración del presente informe. Por otra parte, BRC Ratings – S&P Global S.A. SCV revisó la información pública disponible y la comparó con la información entregada por la entidad.*

*La información financiera incluida en este reporte se basa en los estados financieros auditados de los últimos tres años y no auditados a diciembre del 2021.*

*En caso de tener alguna inquietud en relación con los indicadores incluidos en este documento, puede consultar el glosario en [www.brc.com.co](http://www.brc.com.co)*

*Para ver las definiciones de nuestras calificaciones visite [www.brc.com.co](http://www.brc.com.co) o bien, haga clic [aquí](#).*

## **IX. MIEMBROS DEL COMITÉ TÉCNICO**

*Las hojas de vida de los miembros del Comité Técnico de Calificación se encuentran disponibles en nuestra página web [www.brc.com.co](http://www.brc.com.co)*

---

*Una calificación de riesgo emitida por BRC Ratings – S&P Global S.A. Sociedad Calificadora de Valores es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.*

---