



CALIFICACIÓN:

Titularización de cartera	AA
Tendencia	(-)
Acción de calificación	Revisión
Metodología de Calificación de Valores	Provenientes de Procesos de Titularización
Estructura	Independiente
Fecha última calificación	julio 2025

DEFINICIÓN DE CATEGORÍA:

Corresponde al patrimonio autónomo que tiene una muy buena capacidad de generar los flujos de fondos esperados o proyectados y de responder por las obligaciones establecidas en los contratos de emisión.

El signo más (+) indicará que la calificación podrá subir hacia su inmediato superior, mientras que el signo menos (-) advertirá descenso en la categoría inmediata inferior.

Las categorías de calificación para los valores representativos de deuda están definidas de acuerdo con lo establecido en la normativa ecuatoriana.

Conforme el Artículo 3, Sección I, Capítulo II, Título XVI, Libro II de la Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros Expedida por la Junta de Política y Regulación Financiera, la calificación de un instrumento o de un emisor no implica recomendación para comprar, vender o mantener un valor; ni una garantía de pago del mismo, ni la estabilidad de su precio sino una evaluación sobre el riesgo involucrado en éste. Es por lo tanto evidente que la calificación de riesgos es una opinión sobre la solvencia del emisor para cumplir oportunamente con el pago de capital, de intereses y demás compromisos adquiridos por la empresa de acuerdo con los términos y condiciones del Prospecto de Oferta Pública, de la respectiva Escritura Pública de Emisión y de más documentos habilitantes.

HISTORIAL DE CALIFICACIÓN	FECHA	CALIFICADORA
AAA	ene-2023	GlobalRatings
AAA	jul-2023	GlobalRatings
AAA	ene-2024	GlobalRatings
AAA	jul-2024	GlobalRatings
AA (-)	ene-2025	GlobalRatings
AA (-)	jul-2025	GlobalRatings

CONTACTO

Hernán López
Presidente Ejecutivo
hlopez@globalratings.com.ec

Mariana Ávila
Vicepresidente Ejecutivo
mavila@globalratings.com.ec

GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. otorgó la calificación de AA (-) para el Fideicomiso Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil en comité No. 031-2026, llevado a cabo en la ciudad de Quito D.M., el día 14 de enero de 2026; con base en la estructuración financiera y legal de la titularización, detalle de los derechos de cobro aportados al fideicomiso, información importante del Originador y del agente de manejo y otra información relevante con fecha octubre de 2025. (Aprobado mediante Resolución No. SCVS-IRQ-DRMV-2023-00037270 del 30 de marzo de 2023 por un monto de hasta USD 25.000.000).

FUNDAMENTOS DE CALIFICACIÓN

- El transporte y la logística constituyen un pilar estratégico para el crecimiento productivo nacional, ya que su dinamismo está directamente ligado a la expansión de la producción, el comercio y el almacenamiento de bienes. No obstante, en los últimos años el sector ha enfrentado fuertes restricciones estructurales: el encarecimiento del combustible, la agudización de la inseguridad y las tensiones geopolíticas a escala global han limitado su capacidad de crecimiento sostenido. A pesar de este contexto adverso, durante 2025 se observa un cambio de tendencia: hasta el tercer trimestre, el aumento del volumen de crédito ha impulsado nuevas inversiones, permitiendo que el sector registre un crecimiento de 1,89% en ese período. En esta línea, el Banco Central del Ecuador proyecta que la actividad cierre 2025 con una expansión de 2,60%, lo que abre un escenario de recuperación gradual y refuerza el rol clave del sector en la reactivación económica del país.
- El CONSORCIO STG tiene como finalidad ejecutar el contrato de alianza estratégica para ofrecer servicios de integración tecnológica relacionados con la operación de recaudo, gestión del transporte y control de flota del sistema Metrovía y el transporte público urbano convencional en Guayaquil. En este contexto, actúa como “contratista” o “aliado estratégico” a través de la utilización del sistema “ITOR” para garantizar el cumplimiento del contrato. El 27 de mayo de 2023, se firmó dicho contrato entre la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil E.P., el Consorcio STG y los operadores de transporte (Consorcio Metroquil, Consorcio Metro Express y Consorcio Metro-Bastión), con un plazo de 3.650 días para el sistema METROVÍA y 7.480 días para el sistema SITU. Actualmente, el contrato sigue vigente.
- El Originador aporta, cede y transfiere al fideicomiso el derecho de cobro, es decir, el derecho que le permite recibir una retribución económica por la prestación del servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo, gestión del transporte y control de flota del sistema Metrovía y del transporte público urbano convencional de Guayaquil, conforme a lo estipulado en el contrato de alianza estratégica. Este derecho de cobro incluye la facultad de percibir los flujos económicos provenientes del recaudo de los pasajes pagados por los usuarios de los medios de transporte, en las proporciones, secuencia, términos y condiciones establecidos en los contratos correspondientes. La estructura del fideicomiso asegura una transferencia plenamente idónea de un patrimonio independiente y con un propósito exclusivo, respaldada por documentos válidos y jurídicamente exigibles que cumplen con la legislación vigente.
- La representación legal, judicial y extrajudicial de la presente Titularización corresponde a la Fiduciaria Atlántida FIDUTLAN Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A. Actualmente, la Fiduciaria administra un patrimonio total de terceros de más de 1.027 millones. Asimismo, se encuentra a cargo de la administración de cuatro fondos de inversión administrados: el Fondo FIT, el Fondo Élite, el Fondo Ágil y el Fondo Confía, los cuales suman un patrimonio administrado de más de USD 53,4 millones, lo que evidencia la capacidad de la Fiduciaria para administrar la titularización en análisis. La Fiduciaria está conformada por un grupo de profesionales multidisciplinarios y con amplia experiencia, de tal forma que mantiene óptima administración y adecuada operación para manejar varios proyectos de relevancia en materia Fiduciaria, específicamente con este tipo de fideicomisos ha evidenciado una adecuada capacidad técnica. Todas estas características han permitido que la Fiduciaria mantenga un fuerte posicionamiento en el mercado.

- El comportamiento del proyecto ha sufrido algunas fluctuaciones por lo que los flujos que han ingresado al Fideicomiso en análisis no han sido suficientes para cumplir con el pago de los valores colocados, los diferenciales han sido cubiertos por los consorciados por lo que hasta la presente fecha se ha cumplido con el pago a los inversionistas. Además, el 12 de junio de 2025, se aprobó la reforma del contrato para la amortización de los cupones 8 y 9 del Fideicomiso, en los cuales se pagó únicamente intereses. Dichos cupones de capital se amortizarán en los cupones del 10 al 22 inclusive, aliviando los flujos del Fideicomiso en el corto plazo.
- El Fideicomiso de Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil hizo uso íntegro de los recursos disponibles del Mecanismo de Garantía denominado “Depósito de Garantía”, por un monto de USD 500,000.00, con la finalidad de cubrir parcialmente el pago total de USD 911,742.46 correspondiente al cupón No. 10, a favor de los inversionistas, cuyo vencimiento fue el 12 de diciembre de 2025. Se deja expresa constancia de que dicho cupón fue cancelado en su totalidad.
- La presente Titularización cuenta con dos mecanismos de garantía que son un depósito de garantía por USD 500.000; sin embargo, a diciembre 2025 este fondo de garantía no ha sido restituído en su totalidad, se ha cubierto la suma de USD 103.705,19. La otra garantía la constituye un fideicomiso de garantía constituido por USD 3.600.000.

DESEMPEÑO HISTÓRICO

El Directorio del Consorcio STG en sesión del 2 de noviembre de 2022 resolvió aprobar que Consorcio STG desarrolle una Titularización de un proyecto generador de flujos futuros basada en los derechos reconocidos a favor del Consorcio STG en el “Contrato de Alianza Estratégica para el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del Sistema Metrovía y transporte público urbano convencional y/o SITU de Guayaquil”, que celebraron la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP. y el Consorcio STG, el día 27 de mayo de 2022. Dicha Titularización fue aprobada por el Directorio por un monto de hasta USD 25.000.000.

El Fideicomiso, es un patrimonio autónomo dotado de personalidad jurídica, separado e independiente de aquél o aquellos del Originador, de la Fiduciaria, del Beneficiario, de los Inversionistas o de terceros en general, así como de todos los que correspondan a otros negocios fiduciarios manejados por la Fiduciaria.

Dicho patrimonio autónomo se integra con los bienes y derechos aportados por el Originador, y posteriormente estará integrado por todos los activos, pasivos y contingentes que se generen en virtud del cumplimiento del objeto del Fideicomiso.

El proceso de titularización fue aprobado por la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros mediante Resolución No. SCVS-IRQ-DRMV-2023-00037270 el 30 de marzo de 2023 por un monto de hasta USD 25.000.000.

El 11 de enero de 2024, mediante Resolución No. SCVS-IRCVSQ-DRMV-2024-00001164, se aprobó el Adendum al Prospecto de Oferta Pública donde se concedió una prórroga de plazo de nueve meses contado a partir de la finalización de la autorización inicial, por lo tanto, la fecha de vencimiento de la autorización será el día 30 de septiembre de 2024.

Posteriormente, mediante Resolución No. SCVS-IRCVSQ-DRMV-2024-000013940 del 1 de octubre 2024, se resolvió sustituir el artículo primero por conceder una prórroga de plazo de nueve meses calendario a la oferta pública del proceso de titularización llevado a cabo a través del Fideicomiso Mercantil Irrevocable denominado FIDEICOMISO TITULARIZACION PROYECTO NUEVO TRANSPORTE GUAYAQUIL, contado a partir de la fecha de emisión y notificación de la presente resolución; por lo tanto, la fecha de vencimiento de la prórroga de la oferta pública será el 12 de octubre de 2024.

El 12 de junio de 2025, mediante resolución No. SCVS-INMV-DNAR-2025-00024223, se aprobó la reforma del contrato para la amortización de los cupones 8 y 9 del FIDEICOMISO TITULARIZACIÓN PROYECTO NUEVO TRANSPORTE GUAYAQUIL.

El agente colocador inició la colocación con fecha 12 de junio de 2023 colocando USD 12,85 millones hasta la fecha de corte, es decir un 51,41% del monto aprobado.

La Titularización contempla como mecanismo de garantía el exceso de flujo de fondos que consiste en la integración de un depósito de garantía de al menos USD 20,00 por cada valor colocado de USD 1.000,00 por los inversionistas. Si se produce la colocación de la totalidad de los valores, dicha segregación y acumulación ascenderá

por este concepto a la suma de al menos USD 500.000. Con fecha noviembre 2025, el Fideicomiso mantiene como garantía un monto de USD 368,02 mil, según consta en balance, evidenciando que no se repone al 100% el monto del depósito de garantía establecido en el contrato.

Así como la estructura contempla, un Fideicomiso de garantía para respaldar a los inversionistas de la titularización en caso de que resulten insuficientes los flujos generados por el derecho de cobro, este mecanismo se encuentra valorado por aproximadamente de USD 3.600.000. El Fideicomiso en Garantía Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil mantiene un valor patrimonial de USD 2.121.103,51.

FACTORES DE RIESGO

GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. identifica como riesgos previsibles asociados a la titularización, los siguientes:

- Riesgo general del entorno económico, que puede materializarse cuando, sea cual fuere el origen del fallo que afecte a la economía, el incumplimiento de las obligaciones por parte de una entidad participante provoque que otras, a su vez, no puedan cumplir con las suyas, generando una cadena de fallos. De esta manera, el incumplimiento de pagos por parte de cualquier empresa podría eventualmente afectar los flujos de la compañía. Un rebrote inflacionario a nivel nacional y mundial y medidas gubernamentales tendientes a dinamizar la economía son elementos que mitigan el riesgo de iliquidez y permiten suponer una recuperación de la actividad productiva lo que es beneficioso para todas las empresas.
- La economía ecuatoriana es vulnerable a ciclos económicos pronunciados que producen fluctuaciones de precios no controlables de commodities duros y blandos. Entre ellos, el precio del petróleo volátil, por su propia naturaleza, constituye el principal elemento que influye en el devenir económico. Para mitigar este riesgo, el Estado y el sector privado deben diversificar sus fuentes de ingresos, reduciendo así la dependencia de commodities y desarrollando sectores más resilientes y sostenibles.
- La inestabilidad política afecta a la economía en general, fundamentalmente a la inversión extranjera directa, el establecimiento de nuevas empresas y al costo del financiamiento externo debido a incrementos en el riesgo país. La inseguridad jurídica es otro elemento que conspira en contra de la seguridad que todo inversionista busca. La mitigación de este riesgo pasa por políticas del Estado que fomenten la estabilidad política y que generen un marco legal claro a mediano y largo plazo, creando un entorno propicio para nuevas inversiones extranjeras o locales.
- Los desequilibrios fiscales en Ecuador producidos por egresos sin el financiamiento requerido obligan a un incremento de la deuda pública, tanto externa como interna. Tal como se mencionó, el riesgo país hace muy oneroso el financiamiento externo y el financiamiento interno tiene un límite dado por la disponibilidad de recursos líquidos en el mercado. El riesgo se debería mitigar a través de presupuestos debidamente financiados y la implementación de políticas fiscales tendientes a asegurar un cuidadoso control de los egresos públicos.
- La crisis de seguridad tiene impactos significativos en la economía ecuatoriana por la ralentización de las actividades productivas, afectando la inversión, el turismo, la confianza empresarial, el empleo y la infraestructura. Las empresas y los individuos pueden incurrir en costos adicionales como la contratación de servicios de seguridad privada, la instalación de sistemas de seguridad avanzados y la implementación de medidas de protección, los que pueden afectar la rentabilidad y reducir el poder adquisitivo. Las medidas gubernamentales tendientes a asegurar la seguridad interna son factores que tienden a mitigar el riesgo producido por esta situación.
- La continuidad de la operación del Originador y del agente de manejo puede verse en riesgo por efecto de la pérdida de información; tanto el Originador como el agente de manejo mitigan este riesgo ya que poseen políticas y procedimientos para la administración de respaldos de bases de datos, cuyo objetivo es generar respaldos en medios magnéticos externos para proteger las bases de datos y aplicaciones de software contra fallas que puedan ocurrir y posibilitar la recuperación en el menor tiempo posible y sin pérdida de información.
- Riesgo de implementación para todas las operadoras de transporte terrestre público en la ciudad de Guayaquil, es decir, que ciertos operadores se aparten de la normativa aprobada y no apliquen la nueva infraestructura. Es importante considerar que existe una ordenanza que regula la implementación de un

sistema de cobro de tarifas de transporte y en caso de que una vez implementado el modelo de gestión de tarifas a través de medios electrónicos no sea utilizado se establecerá una multa respectiva.

- Falta de generación de flujos por parte del Originador y una posible disminución de los derechos de cobro, para ello, el instrumento contempla dentro de su estructura mecanismos de garantía que ofrecen una cobertura suficiente para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del proceso de titularización.

INSTRUMENTO

FIDEICOMISO TITULARIZACIÓN PROYECTO NUEVO TRANSPORTE GUAYAQUIL						
Denominación	“Fideicomiso Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil” o “Fideicomiso Titularización Proyecto NTG”					
Monto de titularización	Hasta USD 25.000.000					
Saldo de capital (noviembre 2025)	USD 10.126.902					
Originador	Consortio STG o ITOR					
Características	SERIE	MONTO (USD)	PLAZO	TASA FIJA ANUAL	PAGO DE CAPITAL	PAGO DE INTERESES
	A	15.000.000	1.980 días	8,50%	Trimestral (6 meses de gracia)	Trimestral
	B	5.000.000				
	C	5.000.000				
Denominación de los valores	VTC- NTG – SERIE A VTC- NTG – SERIE B VTC- NTG – SERIE C					
Monto de inversión mínima	USD 1.000,00					
Derecho de cobro	Son los derechos que tiene el Originador de recibir una retribución económica por el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del Sistema Metrovía y transporte público urbano convencional y/o SITU de Guayaquil, lo que consta estipulado en el Contrato de Alianza Estratégica.					
Destino de los recursos	Completar la infraestructura tecnológica.					
Estructurador financiero	Santa Fe Casa de Valores S.A. SantaFeValores					
Agente de manejo	Fiduciaria Atlántida Fidutlán Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.					
Agente colocador	Santa Fe Casa de Valores S.A. SantaFeValores					
Agente pagador	Depósito Centralizado de Compensación y Liquidación de Valores DECEVALE S.A.					
Redención anticipada	En el caso en que no se haya alcanzado el punto de equilibrio se procederá con la redención anticipada, en virtud fe lo cual la Fiduciaria procederá al llamamiento obligatorio de una cancelación anticipada de los valores y de la titularización.					
Índice de siniestralidad	9,35%					
Mecanismo de fortalecimiento	Si durante la ejecución del proyecto se determina que el presupuesto concebido por el Originador para el desarrollo del proyecto, por cualquier motivo resulta insuficiente, a sola petición por escrito de la Fiduciaria, el Originador estará obligado: A aportar a favor del fideicomiso recursos frescos, propios y adicionales, o Gestionar y obtener un financiamiento a favor del fideicomiso, con garantía solidaria del Originador (o de los integrantes del originador), que otorgue recursos frescos y adicionales, que en cualquier caso permitan cubrir el incremento en los costos de establecimiento de la infraestructura tecnológica.					
Mecanismos de garantía	1. Depósito de garantía formado por el exceso de flujos. 2. Fideicomiso de garantía					

Fuente: Prospecto de Oferta Pública

El resumen precedente es un extracto del informe de la calificación de riesgo del Fideicomiso Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil, realizado con base a la información entregada por el Originador, el estructurador financiero, el estructurador legal y la información pública disponible.

Atentamente,



Ing. Hernán Enrique López Aguirre MSc.
Presidente Ejecutivo

PERFIL EXTERNO

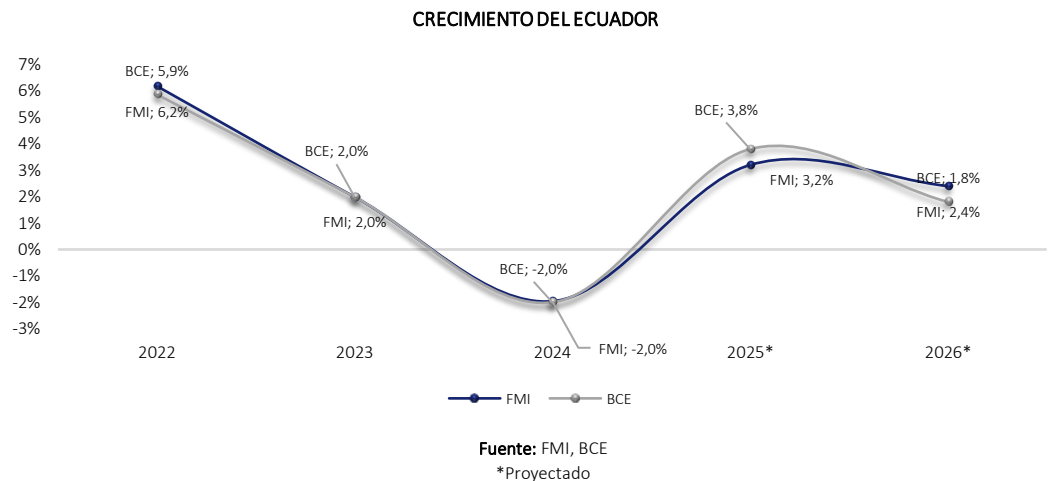
ECUADOR: ENTORNO MACROECONÓMICO 2025-2026

Contexto Mundial: La economía global crece moderadamente y de forma desigual.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) prevé que el crecimiento mundial se mantenga moderado, con un pronóstico de 3,2% en 2025 y 3,1% en 2026. Las economías avanzadas crecerían alrededor del 1,5 %, mientras que las emergentes y en desarrollo superarían un 4%, en un contexto de inflación aún desigual: más alta en EE. UU. y moderada en otras regiones. La actividad global se ha beneficiado de factores transitorios, como el adelanto del comercio, pero estos se están desvaneciendo en un entorno aún volátil y marcado por tensiones comerciales, vulnerabilidades fiscales y riesgos financieros. El FMI insta a los gobiernos a restaurar la confianza mediante políticas creíbles, transparentes y sostenibles, fortaleciendo los márgenes fiscales, preservando la independencia de los bancos centrales y profundizando las reformas estructurales para sostener la estabilidad y el crecimiento a largo plazo¹.

Por otro lado, el Banco Mundial² proyecta que el crecimiento global se mantendrá en un 2,3% en 2025-2026, pero esta estabilidad oculta una tendencia preocupante: la economía mundial se está asentando en un ritmo de expansión demasiado bajo para sostener un desarrollo duradero. Las economías emergentes y en desarrollo enfrentan una lenta convergencia en ingresos respecto a las naciones avanzadas, y muchos países de bajos ingresos no lograrán alcanzar niveles de ingreso medio para 2050. Ante este escenario, se requiere una acción coordinada a nivel global y nacional que impulse un entorno más favorable, refuerce la estabilidad macroeconómica, elimine barreras estructurales y enfrente los desafíos del cambio climático para acelerar el crecimiento a largo plazo.

Ecuador: Según el FMI, la proyección de crecimiento para el país es de 3,2% para cerrar 2025 y de 2,4% en 2026.



Según cifras del Banco Central del Ecuador (BCE), en 2024 el PIB presentó una contracción anual de -2,00% luego de registrar tres años consecutivos de crecimiento. La economía de Ecuador atravesó un año especialmente difícil debido a una combinación de factores internos y externos. Uno de los principales problemas fue una intensa sequía, la peor en 60 años, que provocó cortes de electricidad entre abril y diciembre al disminuir la capacidad de generación hidroeléctrica, fuente clave de energía en el país³.

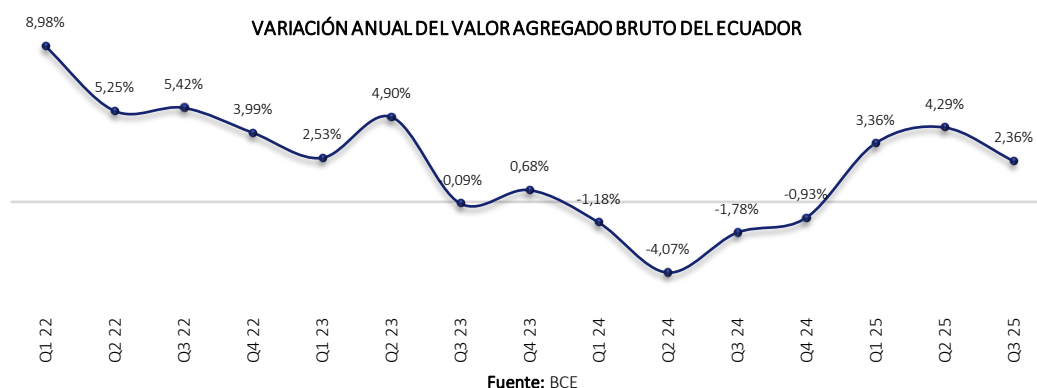
Además, en marzo de 2024 se aprobó una ley para enfrentar la crisis económica, social y de seguridad, que incluyó medidas fiscales como el aumento del IVA al 15%, el incremento del Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) a un 5%, y la imposición de contribuciones temporales a empresas grandes y entidades financieras. El PIB real se situó en USD 113.123 millones y el nominal en USD 124.676 millones.

En el resultado anual, tan solo cinco industrias presentaron crecimiento: Agricultura, ganadería y silvicultura, Manufactura de productos alimenticios, Actividades financieras y de seguros, Actividades inmobiliarias y Servicios de salud y asistencia social. En contraste, quince de los veinte sectores presentaron un desempeño negativo.

¹ FMI – Informes de perspectivas de la economía mundial (octubre 2025)

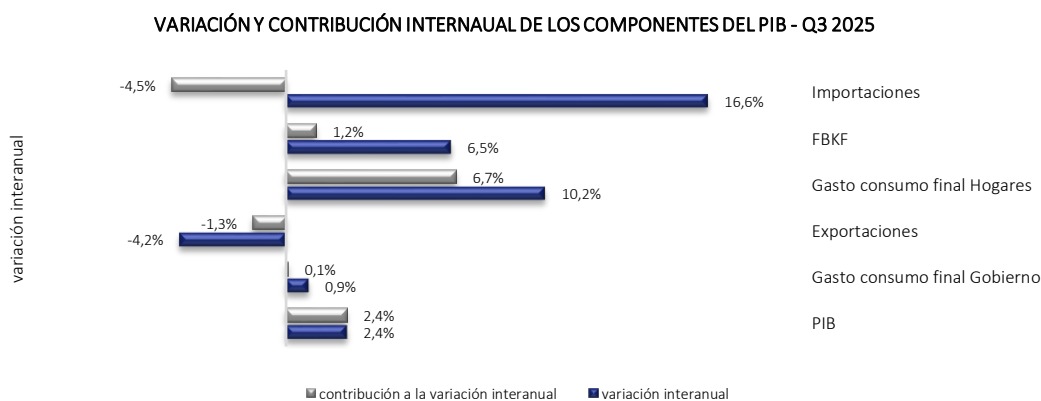
² Banco Mundial, *Global Economic Prospects* (junio 2025)

³ BCE: Informe de Resultados Cuentas Nacionales IV 2024



Al tercer trimestre de 2025, la economía ecuatoriana creció 2,36% anual, impulsado principalmente por la recuperación del consumo de los hogares y de la inversión, lo que refleja una dinámica favorable en la demanda interna. Desde el enfoque de la producción, el crecimiento interanual estuvo impulsado por el desempeño positivo de 15 de las 20 industrias analizadas. Entre las actividades con mayor incidencia en el resultado global destacaron: Comercio, con un crecimiento de 4,9% y una contribución de 0,74 puntos porcentuales (p.p.); Manufactura de productos alimenticios, que creció 8,8% y aportó 0,60 p.p.; Actividades financieras y de seguros, con un incremento de 8,4% y una contribución de 0,38 p.p.; y Actividades profesionales y técnicas, que registraron un crecimiento de 5,7% y 0,37 p.p. al resultado global. En conjunto, estos sectores explicaron gran parte del dinamismo observado en el VAB de la economía.⁴

Además, este desempeño positivo es coherente con la recuperación del consumo de los hogares, de las exportaciones no petroleras y de la inversión. Este resultado contrasta con lo observado en el tercer trimestre del año anterior, periodo en el que agravó la crisis eléctrica.



El consumo de los hogares creció 10,2%, explicado por un mayor volumen en la adquisición de productos alimenticios, insumos de ferretería, combustibles, vehículos y electrodomésticos, así como por el incremento en el crédito de consumo y del flujo de remesas. Por otro lado, la formación bruta de capital fijo (FBKF) aumentó 6,5%, impulsada por una mayor demanda de equipos de transporte y bienes de capital en los sectores agrícola e industrial, además del dinamismo observado en el sector de la construcción. El gasto del gobierno presentó un incremento de 0,9%, asociado principalmente a un aumento en la adquisición de bienes y servicios en el sector educativo⁴. Por otro lado, las exportaciones registraron una disminución de 4,2%, atribuida principalmente a la reducción de la producción petrolera. Las importaciones aumentaron un 16,6%, impulsadas por mayores adquisiciones externas de bienes de consumo, combustibles, materiales de construcción y materias primas, en línea con la recuperación de la actividad económica.

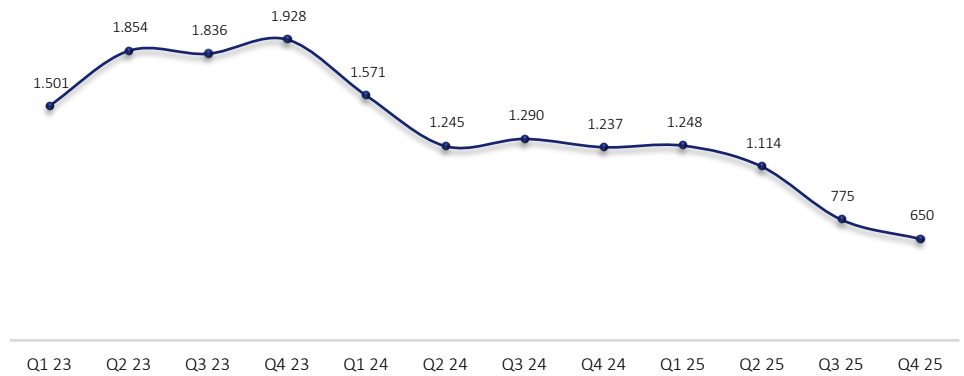
El FMI espera que Ecuador cierre el año 2025 con un crecimiento de 3,2% (crecimiento de 3,8% según el BCE), crecimientos superiores a los proyectados a inicio del año.

⁴ BCE: Informe de Cuentas Nacionales Trimestrales III 2025

EVOLUCIÓN DEL RIESGO PAÍS

El riesgo país presentó una tendencia al alza en 2023 y cerró el año en torno a 2.000 puntos, reflejando una alta percepción de riesgo de default por parte de inversionistas⁵. El nivel alto que mantiene Ecuador significa que el país tiene posibilidades de financiamiento externo más caro, debido a que las tasas de interés son más elevadas, lo que representaría un problema considerando el déficit fiscal con atrasos de pagos a proveedores estatales, municipios y seguridad social. No obstante, en 2024 se observó una tendencia ligeramente a la baja, cerrando el año con el riesgo país más bajo desde enero 2023, alcanzando un promedio de 1.337 puntos. Esta caída coincide con el anuncio del gobierno de Daniel Noboa del alza del Impuesto al Valor Agregado (IVA) del 12% al 15% en enero de 2024 e implementada a partir de abril, lo cual incrementó los niveles de caja fiscal, proporcionando liquidez a corto plazo.

RIESGO PAÍS PROMEDIO



Fuente: BCE

En todo 2025, el riesgo país promedio marcó una clara tendencia a la baja. El indicador de riesgo país de Ecuador se situó en 492 puntos al 31 de diciembre de 2025, según datos del Banco Central del Ecuador, el valor más bajo desde febrero de 2018. Este nivel refleja un aumento de la confianza de los mercados internacionales en la capacidad del país de cumplir sus obligaciones de deuda. Uno de los motivos de esta tendencia son la aprobación reciente de varias leyes clave por el gobierno (como las de Integridad Pública, Inteligencia y Transparencia), lo que potencia la imagen de estabilidad institucional⁶. El Gobierno de Daniel Noboa prevé volver a buscar deuda externa en el mercado de bonos a mediados de 2026, si el riesgo país cae entre 300 y 400 puntos, ha señalado la ministra de Economía y Finanzas, Sariha Moya⁷.

NIVELES DE CRÉDITO

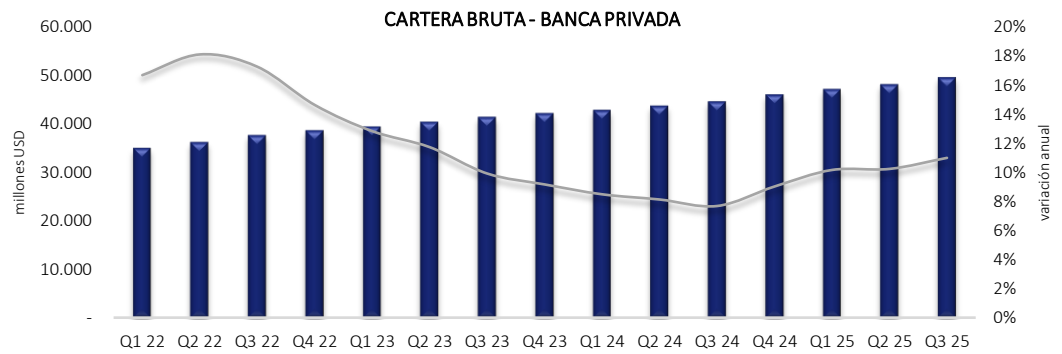
En 2023, el valor total de los préstamos en cartera bruta concedidos por entidades bancarias privadas alcanzó USD 42.129 millones. El crédito otorgado para sectores productivos fue de 44%, seguido por consumo con 41%, microcrédito con 8% e inmobiliario con 6% (el porcentaje restante se divide entre vivienda de interés social y público, educativo e inversión pública).⁸ En 2024, el valor de préstamos en cartera bruta por entidades bancarias alcanzó USD 45.934 millones, un 9,03% mayor al valor de 2023. Considerando que la cartera bruta de crédito presentó alzas a lo largo de todo 2024, el volumen otorgado de crédito a nivel nacional aumentó en 16,07% a pesar de que factores como la inestabilidad política y el mayor costo en el acceso a financiamiento externo. Las industrias que más crédito recibieron en el año fueron el Comercio; Industrias Manufactureras; Consumo; Agricultura, Ganadería, Silvicultura y Pesca, y; Actividades Financieras y de Seguros.

⁵ El indicador de riesgo país, elaborado por el banco de inversión JP Morgan, muestra las probabilidades de que un país caiga en mora en sus obligaciones de deuda externa. Mientras más alto el indicador, los acreedores e inversionistas perciben que hay mayor probabilidad de impago y 'default.'

⁶ <https://www.primicias.ec/economia/riesgo-pais-ecuador-caida-daniel-noboa-record-104706/>

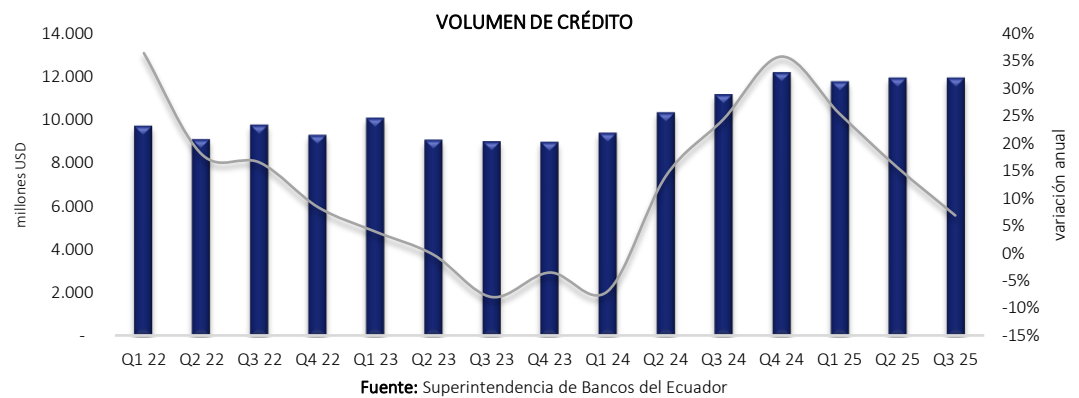
⁷ <https://www.primicias.ec/economia/riesgo-pais-500puntos-ecuador-deuda-externa-112322/>

⁸ Superintendencia de Bancos, Boletines de Series Mensuales



Fuente: Superintendencia de Bancos del Ecuador

A septiembre de 2025, se observa un crecimiento de la cartera bruta de 11% anual, cifra que podría sugerir un mayor dinamismo del crédito otorgado por parte de la banca privada. De hecho, el volumen de crédito aumentó en 15,44% anual entre enero y septiembre de 2025, impulsado por los sectores Comercio al por mayor y al por menor; Industrias manufactureras; Consumo - no productivo; Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; y Actividades de servicios administrativos y de apoyo, los mismo que representaron 74,43% del crédito total otorgado.



Fuente: Superintendencia de Bancos del Ecuador

La evolución del crédito para cerrar 2025 y de cara a 2026 dependerá de factores como el alza en las tasas de interés para atraer depósitos y las tasas de interés que deben pagar los bancos del Ecuador para fondearse en el exterior.

PERSPECTIVAS Y CONCLUSIONES

La economía ecuatoriana entró a un proceso de contracción económica en el primer trimestre de 2024, el cual se mantuvo a lo largo de ese año. La baja inversión privada e inversión extranjera directa, junto a la caída de la inversión pública, crisis en el sector petrolero y empleo estancado, son algunos de los factores por los que la economía entró en recesión en el primer semestre de 2024, según el informe publicado en julio de 2024 por el BCE.

En abril de 2024 el gobierno anunció una nueva crisis energética tras la de finales de 2023, crisis que trajo consigo nuevos apagones por racionamiento de energía. Desde octubre de 2024, un nuevo periodo de estiaje causó que los racionamientos energéticos empeoren, llegando a sumar 14 horas diarias en la mayoría de las regiones del país e incluso de 24 horas en ciertas zonas industriales. El déficit de generación eléctrica se estimó en alrededor de 1.747 megavatios, similar a la potencia total del mayor complejo hidroeléctrico del país, Paute Integral (1.757 megavatios), que representa casi un 38% de la demanda de Ecuador.⁹ Ante esta situación, el presidente Daniel Noboa, la ministra de Energía y Minas y varios actores del gobierno buscan soluciones como la compra de electricidad a privados o al gobierno colombiano. Los resultados consolidados por el BCE muestran que, del total de empresas encuestadas, un 57,7% declararon algún tipo de afectación. Por sector, el porcentaje fue superior en manufactura (69,8%) y comercio (58,1%), mientras que en construcción y servicios este valor estuvo cercano a 50,0%. Del total de empresas afectadas, un 21,1% se concentró en el sector de manufactura, seguidas por comercio

⁹ <https://www.primicias.ec/economia/cortes-luz-deficit-generacion-riesgos-aumento-apagones-83078/>

(18,3%) y servicios (15,8%). De forma agregada, las pérdidas ascendieron a USD 1.916 millones. A nivel de sector económico, las mayores pérdidas se registraron en comercio con USD 763 millones, manufactura con USD 380 millones y servicios con USD 374 millones.¹⁰

Sin embargo, la economía del Ecuador marca una clara tendencia de recuperación y crecimiento en el primer semestre de 2025. En el segundo trimestre de 2025, la economía ecuatoriana consolidó su proceso de recuperación, registrando un crecimiento interanual del PIB de 4,3%, tendencia que se mantuvo con un crecimiento de 2,4% en el tercer trimestre. Este resultado se sustentó principalmente en el dinamismo del sector no petrolero, donde 15 de las 20 industrias mostraron variaciones positivas, lo que evidencia una recuperación en la estructura productiva nacional. Entre las actividades que reportaron mayores tasas de crecimiento se encuentran: Pesca y acuicultura (18,6%); Suministro de electricidad y agua (14,1%); Manufactura de productos alimenticios (8,8%); Actividades financieras y seguros (8,4%); Manufactura de productos no alimenticios (6,4%); Construcción (6,2%)⁴.

Desde la perspectiva del gasto el crecimiento económico estuvo impulsado principalmente por el Gasto de Consumo Final de los Hogares, favorecido por el aumento del crédito, el mayor flujo de remesas y el dinamismo del comercio minorista. Asimismo, la Formación Bruta de Capital Fijo mostró una evolución favorable, reflejando una mayor inversión en construcción, maquinaria y equipo, y bienes de capital destinados a los sectores productivos.

En definitiva, el Ecuador se enfrenta a una diversidad de factores internos y externos que podrían tener influencia sobre el crecimiento y desarrollo de la economía; las elecciones en 2025 causaron incertidumbre en el primer trimestre del año, tensiones geopolíticas, fragmentaciones en los mercados de materias primas, fenómenos climáticos y las crisis de inseguridad y energéticas son algunos de los factores decisivos. Según el informe de perspectivas para la economía del hemisferio occidental del Fondo Monetario Internacional (FMI), la economía de Ecuador crecerá un 3,2% en 2025, ubicándose como la tercera con mayor crecimiento proyectado en Sudamérica, solo por detrás de Argentina y Paraguay. El organismo destaca que este buen desempeño se da pese a desafíos como la caída de la producción petrolera, y lo atribuye a factores como el buen comportamiento de las exportaciones no petroleras, la entrada considerable de remesas y la ejecución satisfactoria de políticas fiscales respaldadas por el programa de crédito del FMI.

De cara al cierre de 2025 y a 2026, las estrategias adoptadas por el sector privado y el gobierno serán claves para incidir en la atracción de inversión privada, en el desarrollo de obras públicas, en un mayor dinamismo del empleo y en el control de la crisis de inseguridad.

INDICADORES

PIB ECUADOR	2022	2023	2024	2025*	2026*	VARIACIÓN ANUAL
Crecimiento de la economía	6,2%	2,4%	-2,0%	3,8%	1,8%	-4,4 p.p.

Fuente: BCE

SECTOR REAL	2022	2023	2024	SEPT 2024	SEPT 2025	VARIACIÓN ANUAL
Índice de precios del consumidor (IPC)	3,74	1,35	0,53	1,42%	0,72%	-0,70 p.p.
Índice de precios del productor (IPP)	6,14	0,91	7,53	5,03%	0,83%	-4,20 p.p.
Empleo adecuado	36,0%	35,9%	33,0%	36,1%	37,0%	0,90 p.p.
Desempleo	4,1%	3,4%	2,7%	3,7%	3,2%	-0,50 p.p.
Precio promedio del petróleo (WTI) - USD	94,59	77,64	75,92	69,65	63,53	-8,79%
Riesgo país promedio	1.139	1.773	1.337	1.211	727	-39,97%
Ventas netas acumuladas (millones USD) *	229.065	238.210	244.455	153.805	165.017	7,29%

Fuente: BCE, INEC

*acumulado enero-agosto de 2025

SECTOR EXTERNO*	2022	2023	2024	ENERO-SEPT 2024	ENERO-SEPT 2025	VARIACIÓN ANUAL
Exportaciones - millones USD FOB	32.658	31.126	34.421	25.410	27.337	7,58%
Exportaciones petroleras - millones USD FOB	11.587	8.952	9.572	7.385	5.907	-20,02%
Exportaciones no petroleras - millones USD FOB	21.071	22.175	24.849	18.025	21.430	18,89%
Importaciones - millones USD FOB	30.334	29.128	27.743	20.293	22.646	11,60%
Balanza Comercial - millones USD FOB	2.325	1.998	6.678	5.117	4.691	-8,33%

Fuente: BCE

¹⁰ BCE: Informe de Resultados Cuentas Nacionales – marzo 2025

SECTOR MONETARIO-FINANCIERO	2022	2023	2024	SEPT 2024	SEPT 2025	VARIACIÓN ANUAL
Oferta Monetaria (M1) - millones USD	30.191	30.489	31.462	30.080	32.982	9,65%
Cuasidinerio - millones USD	45.120	49.855	57.023	54.538	63.577	16,57%
Liquidez total (M2) - millones USD	75.310	80.344	88.485	84.617	96.558	14,11%
Base Monetaria (BM) - millones USD	28.698	27.672	29.776	28.995	29.209	0,74%
Multiplicador monetario (M2/BM)	2,62	2,90	2,97	2,92	3,31	0,39 p.p.
Reservas internacionales -millones USD	8.459	4.454	6.900	8.578	8.322	-2,97%
Reservas bancarias -millones USD	7.230	5.484	6.255	6.798	5.820	-14,38%
Tasa activa referencial	8,48	9,94	10,43	11,68	8,00	-3,68 p.p.
Tasa pasiva referencial	6,35	7,70	7,46	8,25	5,73	-2,52 p.p.

Fuente: BCE

SECTOR FISCAL	2022	2023	2024	ENERO-SEPT 2024	ENERO-SEPT 2025	VARIACIÓN ANUAL
Ingresos fiscales acumulados	45.199	43.610	46.177	17.584	17.484	-0,57%
Gastos fiscales acumulados	45.223	47.883	47.810	18.208	20.253	11,23%
Resultado fiscal	-24	-4.274	-1.633	-660	-2.769	319,55%

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

El sector de transporte y logística es un motor esencial de la economía ecuatoriana, ya que vincula a los productores con los mercados internos y externos, facilita la circulación de bienes y servicios, y respalda la competitividad de múltiples sectores productivos como la agricultura, la industria y el comercio. La logística eficiente reduce costos, acelera los tiempos de entrega y mejora la fiabilidad de las cadenas de suministro, lo que impacta positivamente el crecimiento económico y la satisfacción del consumidor. En Ecuador, este sector evidencia relevancia estructural dentro de la economía nacional y su aporte tanto en empleo como en generación de valor agregado.

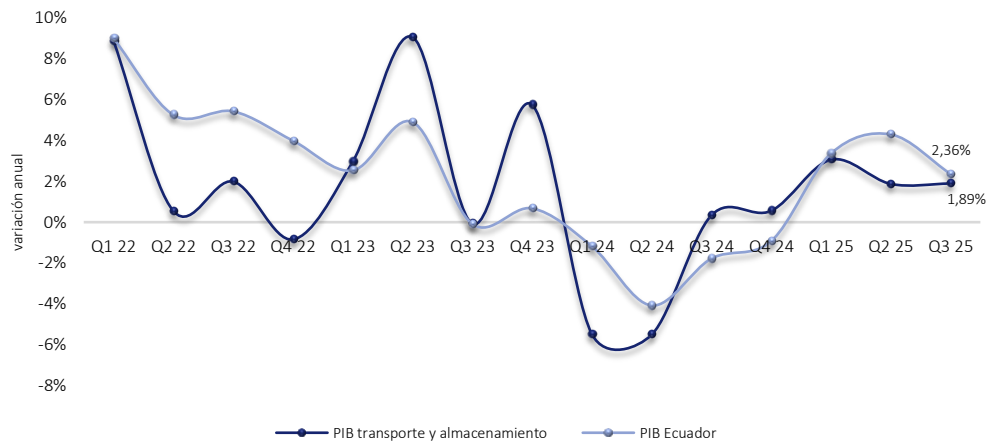
Además de su rol en el desarrollo productivo, el transporte es una pieza clave para la inclusión territorial y la cohesión social, ya que conecta comunidades, facilita el acceso a servicios esenciales como educación y salud, y contribuye a la movilidad de personas y mercancías a lo largo del país. Sin una red logística robusta y bien conectada, los costos de producción aumentan, la eficiencia de exportación se reduce y las oportunidades de crecimiento económico sostenible se ven limitadas. Por ello, mejorar la infraestructura, incorporar tecnología moderna y fortalecer la gestión logística son pilares fundamentales para incrementar la competitividad del Ecuador en los mercados globales.

CRECIMIENTO DEL SECTOR

El sector del transporte fue uno de los más afectados por el aumento de los precios de combustible en 2022 (el barril de petróleo llegó a superar USD 100 en este año). Además, los efectos de la crisis de contenedores afectaron al sector exportador ecuatoriano, uno de los principales demandantes de transporte a nivel nacional e internacional. Como efecto de lo mencionado, el sector de transporte y almacenamiento reflejó una ralentización en 2022 con un crecimiento de 2,52%. Sin embargo, ante una mayor estabilidad de precios en 2023, la industria presentó cifras positivas de crecimiento durante los cuatro trimestres del año, causando que el sector crezca 4,38% en ese año. En 2024, el sector de transporte y logística fue afectado negativamente por la crisis de inseguridad y los apagones eléctricos, el aumento de extorsionadores y asaltos en el transporte público y pesado a nivel nacional¹¹. Esto llevó a paralizaciones y protestas de gremios, reflejado en una contracción anual de -2,54% en su actividad económica.

¹¹ <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/paro-transporte-pesado-provincias-inseguridad/>

CRECIMIENTO ANUAL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO



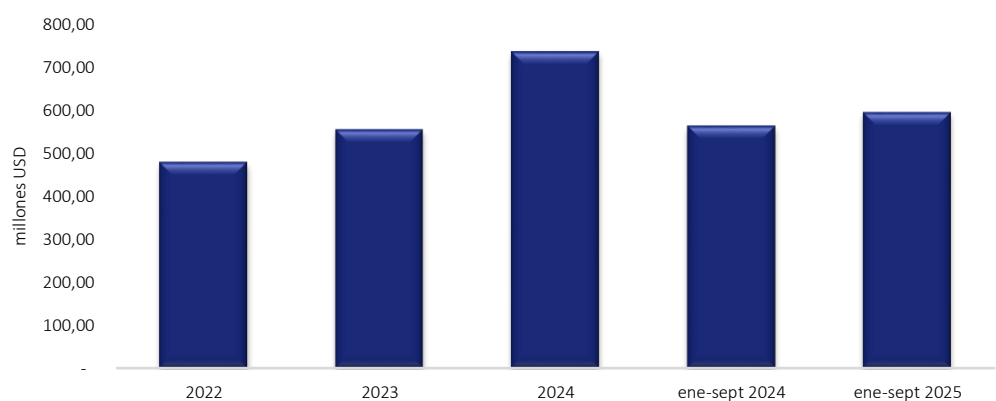
Fuente: BCE

Al tercer trimestre de 2025, el transporte y almacenamiento creció 1,89%. Este resultado estuvo respaldado por un incremento de 7,28% en las ventas del sector. Para cerrar 2025, el BCE estima que el sector crecería 2,6%, mientras que esta cifra sería de 1,0% en 2026.

CRÉDITO OTORGADO

Según cifras de la Superintendencia de Bancos del Ecuador, en el año 2021 el sector de transporte y almacenamiento obtuvo un volumen de crédito de USD 607,17 millones, lo que significó un crecimiento de 17,8% frente al año 2020. En 2022, la inflación y la crisis de contenedores causó un decrecimiento en el sector, por lo que la demanda y oferta de crédito decrecieron, causando que el volumen de crédito sea de USD 478,28 millones, con una variación anual de -21,2%. En 2023 el sector obtuvo un volumen de crédito de USD 554,61 millones, valor 15,96% mayor al reportado en 2022. Manteniendo esta tendencia, el volumen de crédito otorgado aumentó en 32,47% en 2024 a una cifra de USD 734,72 millones.

VOLUMEN DE CRÉDITO SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO



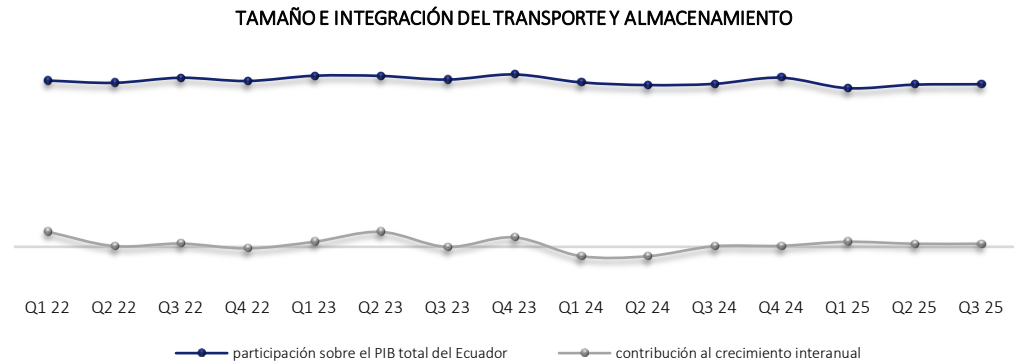
Fuente: Superintendencia de Bancos del Ecuador

Entre los meses de enero y septiembre de 2025, el sector registró un volumen de crédito por USD 594,18 millones, valor 5,47% mayor al registrado en el mismo periodo de 2024. Los bancos que más crédito otorgaron fueron el Banco Bolivariano C.A., Banco de la Producción S.A. Produbanco, y Banco Pichincha C.A. Los subsectores que más crédito recibieron en este periodo fueron transporte de carga por carretera; otras actividades de apoyo al transporte; y transporte de carga marítimo y de cabotaje.

TAMAÑO E INTEGRACIÓN

El transporte y almacenamiento ha mantenido una participación promedio de 4,52% sobre el PIB total del Ecuador en los últimos tres años. Al tercer trimestre de 2025, se ubica por encima de actividades financieras y de seguros, y la construcción. Manteniendo una participación de 4,44%, el sector se mantiene como una industria

importante para la productividad del país, considerando que está relacionada con varios sectores como son la manufactura, el comercio y la agricultura, a través de cadenas de suministro tanto a nivel nacional como internacional.



Por otro lado, el aporte del transporte y almacenamiento al crecimiento del PIB presenta cifra promedio positiva de 0,05% en los últimos tres años. Al tercer trimestre de 2025, la contribución al crecimiento del sector a la economía ecuatoriana fue de 0,08%.

Transporte público en Guayaquil

En Guayaquil funcionan dos tipos de transporte colectivo: el público municipal, la “Metrovía”, y los buses de cooperativas privadas. La ciudad posee una red de vías que no puede manejar el tráfico masivo de las horas pico y es común la aglomeración de vehículos en avenidas y calles principales en esas horas. Además, el sistema de transporte presenta una heterogeneidad administrativa, ya que cada cooperativa funciona bajo sus propios estatutos y políticas, lo que origina un estancamiento en su desarrollo.

En 2006, “Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil”, Metrovía, inició sus actividades en el sistema de transporte masivo de la ciudad. En 2020, se inauguró la Aerovía, un sistema de transporte masivo multimodal (por cable y bus de alimentación) tipo teleférico que contribuye a la sostenibilidad e integración urbana entre Guayaquil y Durán. Cuentan con 154 cabinas con capacidad máxima de 10 personas sentadas, que podrían transportar diariamente hasta 40 mil usuarios¹².

Un estudio reciente citado por *Expreso* señala que la movilidad es uno de los problemas urbanos más críticos de la ciudad, con usuarios que reportan recorridos extensos, esperas prolongadas y una percepción generalizada de deterioro del sistema, a pesar de que más de la mitad de la población depende diariamente del bus como principal medio de transporte¹³.

A este escenario se suman las presiones económicas sobre los transportistas, derivadas del alza del precio del diésel tras la reducción del subsidio, lo que ha generado reclamos sobre la duración de las compensaciones estatales y pedidos de ajustes tarifarios¹⁴. En respuesta, el Municipio de Guayaquil ha descartado un incremento general del pasaje, pero analiza la implementación de un servicio ejecutivo con una tarifa mayor (entre USD 0,30 y USD 0,45) como alternativa para mejorar el servicio sin afectar la tarifa popular¹⁵.

PERSPECTIVAS Y CONCLUSIONES

La situación actual del sector transporte y logística en Ecuador está marcada por una mezcla de reactivación económica, presiones de costos, inseguridad y necesidades de infraestructura estratégica. Por un lado, datos recientes muestran un dinamismo positivo en segmentos vinculados a la logística terrestre: las ventas de vehículos pesados (camiones y buses) se dispararon un 65,2 % en mayo de 2025, comparado con el mismo mes del año anterior, lo que indica una fuerte demanda de activos que soportan la distribución de carga en el país y podría reflejar una reactivación productiva del transporte de carga interna tras años de estancamiento¹⁶. Este

¹² <https://aeroviage.com/quienes-somos/>

¹³ <https://www.expreso.ec/guayaquil/transporte-publico-deficiente-y-viajes-largos-en-guayaquil-estudio-revela-la-insatisfaccion-civil-262378.html>

¹⁴ <https://www.primicias.ec/sociedad/transportistas-guayaquil-meses-duracion-compensaciones-alza-precio-diesel-aumento-pasaje-tarifa-105222/>

¹⁵ <https://www.expreso.ec/guayaquil/subira-pasaje-guayaquil-propuesta-municipio-servicio-ejecutivo-tarifa-30-45-centavos-266596.html>

¹⁶ <https://www.lahora.com.ec/economia/Ventas-de-vehiculos-pesados-en-Ecuador-crecieron-65-en-mayo-2025-senal-de-reactivacion-productiva-20250605-0011.html>

incremento es respaldado por cifras acumuladas del año que también muestran incrementos sólidos en camiones y buses, señalando una mayor inversión empresarial en capacidad logística.

Sin embargo, el entorno operativo continúa enfrentando desafíos estructurales significativos. La inseguridad interna genera costos elevados para las empresas logísticas, estimados en alrededor de USD 300 millones al año debido a robos, extorsiones y la necesidad de mayores medidas de protección, lo que aumenta el costo operativo y reduce la competitividad¹⁷. Sumado a ello, Ecuador tiene un déficit importante en infraestructura vial y logística que requiere inversión sustancial para cerrar brechas clave, y crea cuellos de botella que afectan la cultura de servicio y tiempos de entrega en toda la cadena de suministros.

Un factor de presión transversal es la eliminación del subsidio al diésel a partir de septiembre de 2025, con el precio del combustible subiendo considerablemente. Esta medida, parte de ajustes fiscales nacionales, ha llevado a los gremios logísticos a solicitar la renegociación de contratos y ajustes tarifarios para mitigar el impacto en los costos operativos del transporte de carga¹⁸. El sector argumenta que el alza del diésel influye directamente en la estructura de costos logística, obligando a cambios en tarifas e incluso posibles efectos en precios de bienes y servicios finales si no se acompaña de mecanismos de negociación y compensación adecuados.

A nivel de logística global y marítima, el Ecuador también siente la influencia de tendencias internacionales: fluctuaciones en tarifas de transporte marítimo, retrasos de contenedores y presiones geopolíticas afectan la eficiencia de la cadena de suministro que conecta con puertos en Asia y otros mercados externos¹⁹. Esto implica que, aunque hay señales de reactivación productiva interna, el país debe avanzar en modernización de puertos, digitalización de procesos logísticos y estrategias de integración regional para sostener crecimiento en un entorno global competitivo. En conjunto, las perspectivas futuras del sector dependen en gran medida de mejoras en seguridad, políticas tarifarias estables, inversiones en infraestructura y esquemas públicos-privados que impulsen la competitividad del transporte y la logística ecuatoriana.

INDICADORES	2022	2023	2024	SEPT 2024	SEPT 2025	VARIACIÓN ANUAL
Inflación transporte (IPC, variación anual)	2,88%	-0,11%	2,16%	2,10%	0,09%	-2,01 p.p.
Ventas netas acumuladas - Transporte y almacenamiento (millones USD)	10.609	12.348	12.338	8.540	9.162	7,28%
Empleo adecuado - Transporte y almacenamiento	46,6%	48,6%	43,9%	45,5%	52,8%	7,30 p.p.
Desempleo - Transporte y almacenamiento	1,6%	3,7%	1,4%	2,2%	2,1%	-0,10 p.p.

Fuente: BCE, INEC, SRI

PERFIL ORIGINADOR

CONSORCIO

El Consorcio que se encuentra detrás del proceso de Titularización se denomina CONSORCIO STG, que tiene por objetivo la ejecución del contrato de alianza para la prestación del servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del sistema metrovía y transporte público urbano convencional y/o *insitu* de Guayaquil.

El Consorcio se conformó mediante escritura pública el día 18 de abril de 2022, autorizado por la Notaría Vigésimo Primera de Guayaquil, contrato que fue ampliado el 16 de junio de 2022. En este último se determinó el régimen de administración del consorcio, dentro del cual se contempla el funcionamiento del Directorio.

El consorcio actuara en calidad de “contratista” o “aliado estratégico” o “ITOR” para dar cumplimiento a la operación del contrato de alianza para la prestación del servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del sistema metrovía y transporte.

Es importante considerar que la posesión de la actual administración en la Alcaldía de Guayaquil en mayo 2023 no generó cambios en el Contrato de Alianza Estratégica para el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo entre la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil EP y Consorcio STG, y se encuentra en ejecución a la fecha de emisión de este informe.

El CONSORCIO STG debe prestar el servicio de recaudo, y gestión del servicio de transporte y control de flota de las unidades de transporte público urbano (intra cantonal) convencional y/o SITU, durante un plazo de 7.480 días calendario, contados a partir del inicio de la fase de implementación de plataformas tecnológicas necesarias para la operación del Sistema de Transporte Público Urbano Convencional y/o SITU.

¹⁷ <https://www.primicias.ec/seguridad/inseguridad-millones-sector-logistico-ecuador-proyectos-inversion-multilaterales-deficit-infraestructura-104250/>

¹⁸ <https://www.primicias.ec/economia/asolag-cambio-tarifas-transporte-carga-eliminacion-subsidio-diesel-ecuador-105156/>

¹⁹ <https://www.forbes.com.ec/macroeconomia/que-esta-pasando-cadena-logistica-transporte-maritimo-n74415>

CONSORCIO STG	PAÍS	APORTES	VALORACIÓN (USD)	PARTICIPACIÓN
Metrogrupsa S.A.	Ecuador	Bienes intangibles como la experiencia, <i>know how</i> u otros; y conocimiento técnico, administrativo y financiero.	8.050.000	35%
BPC AG.	Suiza		8.050.000	35%
L. O. Hernández Alvarado	Colombia		6.900.000	30%
Total				100%

Fuente: CONSORCIO STG

METROGRUPSA S.A.	PAÍS	PARTICIPACIÓN
ALCOLISTI S.A.	Ecuador	88%
Diego Andrés Baeza Moreno (Herederos y cónyuge)	Ecuador	12%
Total		100%

Fuente: SCVS

BPC AG	PAÍS	PARTICIPACIÓN
BPC BT Holding LTD	República de Chipre	100%
Total		100%

Fuente: CONSORCIO STG

Los participantes del CONSORCIO STG asumen los siguientes compromisos y obligaciones dentro de la fase de ejecución contractual.

- METROGROUPSA S.A. aportará con soporte material, tecnológico y recurso humano en toda la actividad de administración y soporte operativo del proyecto.
- BPC AG. Aportará con herramientas tecnológicas y conocimientos para viabilizar la comunicación con el sistema financiero.
- LENIN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO aportará con el desarrollo de metodologías técnicas necesarias para la implementación y el funcionamiento del proyecto.

La responsabilidad de los integrantes de la asociación o consorcio es solidaria e indivisible para el cumplimiento de todas y cada una de las responsabilidades y obligaciones emanadas del procedimiento precontractual, con renuncia a los beneficios de orden y excusión.

BPC AG. fue fundada en 1995, es una empresa de tecnología global que suministra a los bancos, procesadores, comerciantes, transportes y otros actores del ecosistema la tecnología adecuada para crear servicios relevantes para sus clientes. Se enfoca en tecnología inteligente y soluciones probadas para movilidad y transporte, inclusión financiera y comercio electrónico. Crea, construye, prueba e implementa soluciones en la plataforma de transacciones *SmartVista*, que da servicio a más de 390 clientes en más de 80 países. La empresa mantiene la matriz en Suiza y oficinas en diferentes partes del mundo, con un equipo de más de 900 profesionales.

BPC AG ejecuta sus proyectos en base a la metodología PMI en total conformidad con los estándares de calidad ISO 9001, asegurando que cada proyecto se entregue con la misma alta calidad. Los gerentes están enfocados en brindar altos niveles de satisfacción al cliente al garantizar que los proyectos se ejecuten a tiempo y dentro del presupuesto. BPC AG ha desarrollado una variedad de enfoques para respaldar las necesidades de prueba

La empresa ha desarrollado proyectos de más de USD 180 millones enfocados en la implementación y operación de plataforma de recudo de transporte masivo multimodal. Parte de los contratos que mantiene vigente se renuevan automáticamente si no hay objeción por alguna de las partes. Ha generado proyectos de Centros RND en: Países Bajos, Rusia, Sri Lanka y Vietnam; Centros de apoyo en: Jordán, Panamá, Rusia, Singapur, Ucrania, Vietnam, Países Bajos, e India; y mantiene Oficina de venta en: Chile, Colombia, Rusia, Singapur, Sudáfrica, Suiza, EAU, y Ucrania.

METROGROUPSA S.A. es una empresa ecuatoriana con 8 años de experiencia en la integración de soluciones para el transporte. Mantiene experiencia en el desarrollo de:

- Sistemas de control de acceso en los corredores BRT de la ciudad de Quito.
- Sistema de radio frecuencia para la comunicación de los buses con los sistemas de acceso en el corredor Trolebus de la ciudad de Quito.
- Asesoramiento en controles de acceso del metro de Quito.
- Estructuración de proyectos de recaudo *open loop*.

- Diseño y estructuración de proyecto de control de flota nivel ciudad.

Para mayor eficiencia y disponer de mayor cobertura con tecnología instalada y disponible, el Consorcio STG dispondrá de los servicios de uno de los operadores de red de recarga y cobro de la empresa **FULLCARGA/ YA GANASTE**. Es una red ya montada con más de 15 años de experiencia en el Ecuador como red de recargas, recaudación y correspondencia bancaria.

FULLCARGA posee experiencia específica como red de recarga para tarjetas de transporte público, tanto en Ecuador como en la región:

- Guayaquil – METROVIA (Ecuador)
- Cuenca (Ecuador)
- SUBE (Argentina)
- BIP (Santiago de Chile)
- METROPOLITANO (Lima y Callao)
- Entre otras

Dentro del contrato del consorcio se establece que, para el manejo administrativo y operativo, los intervinientes crean el Directorio del Consorcio STG conformado por cinco integrantes designados de la siguiente forma: Metrogroupsa S.A. nominará tres integrantes, uno de los cuales presidirá el Directorio; BPC AG nominará un integrante y Lenin Orlando Hernández Alvarado nominará un integrante.

MIEMBROS DEL DIRECTORIO

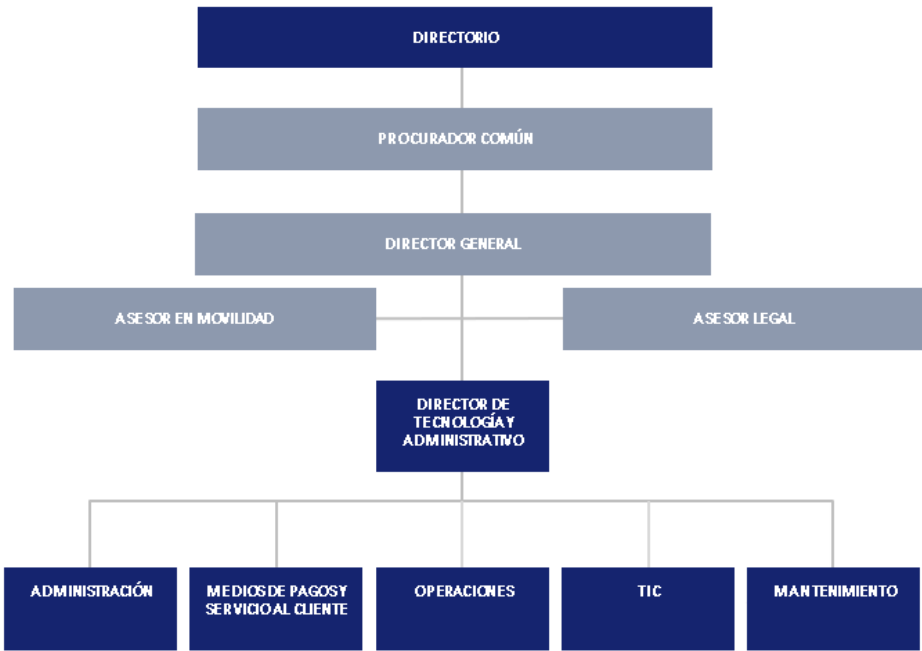
C. G. Soria Estrada
R. A. Polit García
S. F. Molina Salazar
H. A. Lenin Orlando
M. E. Soria Estrada

Fuente: CONSORCIO STG

Entre las atribuciones del Directorio están:

- Conocer los informes, estados financieros y más cuentas que el Procurador Común someta trimestralmente a su consideración y aprobarlos u ordenar su rectificación.
- Ordenar el reparto de utilidades, en caso de haberlas.
- Designar, aceptar la renuncia y remover el Procurador Común.
- Resolver la enajenación o gravamen de los bienes inmuebles del consorcio.
- Conocer y autorizar al Procurador Común la suscripción de cualquier contrato con el que se le obligue al consorcio por más de USD 20.000.
- Fijar las remuneraciones, honorarios o viáticos de los funcionarios el Consorcio
- Conocer y resolver cualquier punto que le someta a su consideración cualquier funcionario del consorcio.
- Dictar cuantos acuerdos y resoluciones estime convenientes o necesarios para mejorar la administración y operación del consorcio.
- Ejercer las demás atribuciones permitidas por la Ley.

Los integrantes del Directorio tienen amplia experiencia y cuenta con las competencias necesarias para ejecutar las funciones y desempeñarse en sus cargos respectivos. En la última sesión con fecha 14 de febrero de 2023 se designó al Ing. Jorge Luis Barandearán Oyague como Procurador Común, evento que no ha presentado cambios.



Fuente: CONSORCIO STG

A medida que el proyecto ha avanzado se han incluido en la plana gerencial personal con diferentes competencias con el objetivo de desempeñar los cargos necesarios para el desarrollo del proyecto.

PLANA GERENCIAL	CARGO
M. Soria Estrada	Gerente General
A. Martínez	Asesor Legal
L. Hernández	Director Administrativo y de Tecnología
Z. Gonzales	Coordinadora de Contabilidad y Finanzas
A. González	Coordinadora de Talento Humano
A. Mosquera	Coordinador de Minería de Datos
O. Tobarda	Director de Operaciones
A. Idrovo	Jefe de Planificación y Control de Flota
I. Calle	Jefe de Recaudo
V. Ruales	Director de Mantenimiento
J. Villarroel	Jefe de Mantenimiento
P. Bejarano	Director de Medios de Pago
I. Oyola	Jefe de Sistemas
A. Triana	Coordinador Medios de Pago y SAC-PAC

Fuente: CONSORCIO STG

El CONSORCIO STG mantiene un esquema de personal que requiere para la operatividad del contrato y lo clasifica por etapas requiriendo un total de alrededor de 160 empleados.



Fuente: CONSORCIO STG

Sin embargo, considerando que el retraso en la incorporación de las troncales y que no se han adherido las líneas de buses convencionales (situ), a la fecha de análisis el Consorcio mantiene 88 empleados, distribuidos 13 en jefaturas administrativas, 12 en dirección de medios de pago y servicio al cliente, 29 en dirección de operaciones, 30 en mantenimiento y 4 en jefaturas de TI.

Además, el Consorcio mantiene un Manual Operativo de Atención a Eventos y Emergencias cuyo objetivo es establecer para el periodo de transición, las normas, procedimientos y protocolos que deben cumplir los agentes

del Sistema Metrovía que intervienen en la operación para el correcto funcionamiento del servicio de transporte público masivo y que son necesarios para garantizar la continuidad del servicio bajo operación. Adicional, dentro de este manual se establecen las acciones que se deben llevar a cabo en caso de fallos en los equipos por diferentes factores.

Las principales actividades que serán monitoreadas por COSORCIO STG:

- Verificar que todos los equipos y dispositivos de transición estén comunicando información hacia y desde el sistema central.
- Validar que las tarifas que se estén cobrando por validador, listas negras, políticas de recargas y usos, y promociones activas sean las definidas por la autoridad.
- Verificar la cantidad de puntos de recargas externos operativos.
- Verificar la cantidad de MVR (máquina de venta y recarga de tarjetas) operativas y su estado de funcionamiento.
- Verificar que se mantengan los niveles aceptados de disponibilidad del servicio.

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

El Servicio de Integración Tecnológica para la Operación de Recaudo y Gestión de Transporte y Control de Flota del sistema METROVIA y Transporte Público Urbano Convencional (SITU) de Guayaquil está integrado por varios subsistemas que deberán contar con un desempeño efectivo, eficiente, oportuno y confiable para atender la necesidad de transporte de la comunidad de la ciudad de Guayaquil. Para tal objetivo el Consorcio STG ha tomado una posición vanguardista para diseñar, desarrollar, implementar y poner en marcha cada uno de los subsistemas que conforman el sistema ITOR a partir del inicio de la operación del proyecto.

El proyecto del Consorcio *Smart Transportation Guayaquil* bajo sus siglas STG, es un sistema de recaudo innovador que nace como una nueva solución automatizada de cobro de tarifas para operadores de transporte público y municipios. La plataforma aprovecha la solución de pago de la Plataforma O-CITY de la empresa BPC. Este proyecto permitirá a los ciudadanos y visitantes de la ciudad de Guayaquil acceder a la multi movilidad libre y realizar micro pagos instantáneos usando una tarjeta bancaria recargable, una APP con QR o la propia tarjeta del sistema actual METROVIA en una nueva forma de funcionamiento, pero en todos los casos con la premisa de eliminar la necesidad de efectivo y el pago por contacto.

Esquema del sistema ITOR operado por el Consorcio STG y la ATM



Fuente: CONSORCIO STG

El sistema busca eliminar fricciones con los transportistas, aprovecha un modelo de caja común y en el futuro cercano también podrá servir como medio de pago en una red de establecimientos.

El Consorcio STG diseñará y desarrollará una serie de planes, estrategias y actividades encaminadas a cumplir fielmente con las condiciones exigidas por parte de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil denominado ATMA. El Consorcio requiere el alistamiento y ejecución de lo siguiente:

- Existencia de un plan de proyecto claro y validado por la ATM, Consorcio STG y los socios tecnológicos.
- Control y aseguramiento de los plazos del proyecto.
- Control y aseguramiento de la calidad del proyecto.
- Creación de equipos mixtos con la autoridad, asegurando la comunicación integral requerida por el proyecto.
- Ejecución de las actividades contenidas en el plan de implementación para cada uno de los subsistemas que conforman el sistema ITOR.

Más adelante se detalla los planes que se van a diseñar, desarrollar, implementar y ejecutar por parte del Consorcio en cada etapa del proyecto. La etapa preoperativa se desglosa en homologación, implementación, puesta en funcionamiento o pre-operación. Inicialmente en la METROVIA y posteriormente en el Sistema de Transporte Público Urbano Convencional (SITU). Las actividades enmarcadas en la etapa preoperativa serán ejecutadas en la etapa preliminar de la fase de operación inicial, la Fase I determina la homologación de la mano con el plan de implantación. Y la Fase II, con sus respectivos ajustes y desarrollos que exige la implementación. De igual manera, las actividades descritas en la fase operativa tendrán el mismo aplicativo para cada una de las fases del proyecto de acuerdo con los ajustes y desarrollos respectivos de cada etapa. Para ambos sistemas METROVIA y SITU.

Plazos de implementación y operación sistema METROVIA

FASE	DETALLE	INICIO	DÍAS	TOTAL (DÍAS)
I: Homologación Tecnológica	Realizar homologación tecnológica (actividad en paralelo a la Fase II)	A partir de la suscripción del contrato	150	180
II: Implantación de Plataformas tecnológicas	Instalación de los equipos, Hardware, software aplicativo, redes de datos, acometidas eléctricas, sistemas de respaldo de electricidad, integración de validadores a torniquetes, integración con equipos de venta y recarga de tarjetas, y demás componentes necesarios para la operación del centro de cómputo y servicios de recaudo que deben ser suministrados y gestionados por el Operador de Recaudo.	A partir de la suscripción del contrato	150	
III: Pre operación	Consiste en la puesta en funcionamiento a las plataformas tecnológicas implementadas por el ITOR	A partir del término de la Fase II	30	
IV: Operación	Esta fase dará inicio una vez que el Sistema de Recaudo esté en funcionamiento. Finaliza al término del contrato	A partir del término de la Fase III	3.470	3.470
V: Finalización	Homologación Tecnológica del Siguiente Operador de Recaudo	A partir del término de la Fase IV		
Total				3.650

Fuente: CONSORCIO STG

Respecto a los avances de la implementación y operación del Sistema Metrovía, el Consorcio culminó la Fase I y actualmente se encuentra en proceso la Fase II y III.

Plazos de implementación y operación del Sistema de Transporte Público Urbano Convencional y/o SITU

FASE	DETALLE	INICIO	DÍAS	TOTAL (DÍAS)
I: Implantación de Plataformas tecnológicas	Integración de las plataformas tecnológicas, centros de cómputos, montaje del centro de control de operación, centros de control espejo que permita la visualización en tiempo real, equipamiento en buses, integración de equipos de control de flota a	A partir de la finalización de la Fase III pre-operación del Sistema Metrovía.	180	1.275

FASE	DETALLE	INICIO	DÍAS	TOTAL (DÍAS)
	otros dispositivos, sistema de recaudo, integración con sistemas de terceros.			
II: Pre-operación	Consiste en la puesta en funcionamiento de las plataformas tecnológicas implementadas por el ITOR.	A partir del término de la Fase I: Implantación de Plataformas tecnológicas.	Hasta 1095	
III: Operación	En esta etapa ya deben estar operativas todas las funcionalidades del sistema para la operación de recaudo y gestión de flota de SITU.	Inicia una vez se haya implementado el SIR y el SAE en una operadora del SITU.	6.202	6.205
IV: Finalización	Homologación Tecnológica del siguiente Operador de Recaudo.	En el último año de la Fase III.		
Total				7.480

Fuente: CONSORCIO STG

Los tiempos de ejecución de las actividades incluidas en el cronograma general de desarrollo del proyecto de cada uno de los subsistemas del sistema ITOR fue adaptado de acuerdo con el requerimiento de las fases de ejecución del proyecto. De igual manera, el cumplimiento del cronograma está supeditado a la oportuna entrega de las instalaciones físicas, componentes del sistema y demás elementos a cargo de la ATM y/o el ITOR saliente, como así también de los Operadores de Transporte Convencional (SIUT). Ante cualquier cambio solicitado en el cronograma dispuesto para el inicio de la operación, deberá evaluarse el impacto, alcance, metodología y la viabilidad de dichos cambios.

Si el ITOR no cumple con cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades que le han sido asignados debidamente comprobados por la entidad contratante o su delegado, a partir de la fecha en que cada obligación se hace exigible comenzará a causarse una multa diaria, sin subordinación ni sujeta a condición alguna diferente de la ocurrencia de los supuestos fácticos que dan lugar al nacimiento de la multa.

Todas las multas se causarán de manera continua hasta cuando se restituya el cumplimiento del contrato y documentos anexos, según el parámetro, requisito, obligación o responsabilidad exigidos.

En el contrato de Alianza estratégica para el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del sistema metróvía y transporte urbano convencional y/o SITU de Guayaquil que celebran la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil EP. y el Consorcio STG se detallan las multas por: deficiencias en el plan de implementación, deficiencias en la operación de recaudo, deficiencias en el control de la operación de servicio de transporte, deficiencias en el mantenimiento de los equipos e infraestructura de recaudo, deficiencias en el mantenimiento de los equipos e infraestructura de control operacional, deficiencias en el servicio al usuario, deficiencias en la distribución del medio de acceso/pago, multas por deficiencias en la atención a usuarios, incumplimiento de obligaciones de carácter institucional o administrativo, infracciones a otras obligaciones contractuales.

MULTAS POR DEFICIENCIAS EN EL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

ARTÍCULO DEL CONTRATO	DEFICIENCIAS PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	MULTA (PORCENTAJE)
11.2.1	Si el ITOR no cumple con cualquier referido exigido en alguna de las fases del Plan de Implementación	30%
11.2.2	Si el ITOR no cumple con la planificación, programación y/o coordinación efectuada de cada Fase correspondiente al Plan de Implementación dentro de los plazos establecidos en los términos de referencia, o en su defecto de prórrogas aprobadas	30%
11.2.3	Si el ITOR no cumple con la entrega de informes finales (o parciales para el Sistema de Transporte Público Urbano Convencional y/o SITU) de cada Fase correspondiente al Plan de Implementación, incluye Acta de Entrega de Recepción.	10%
11.2.4	Si el ITOR no cumple con la implantación de las plataformas tecnológicas acorde a las especificaciones requeridas en los términos de referencia, el cual debe estar en todos los casos a conformidad y satisfacción de la entidad contratante	10%
11.2.5	Si el ITOR no cumple con la puesta en funcionamiento de las plataformas tecnológicas implementadas, acorde a las especificaciones requeridas en los términos de referencia, el cual debe estar y todos los casos a conformidad y satisfacción de la entidad contratante.	10%

MULTAS POR DEFICIENCIAS EN EL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

ARTÍCULO DEL CONTRATO	DEFICIENCIAS PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	MULTA (PORCENTAJE)
11.2.6	Por no proporcionar datos para la Homologación tecnológica del nuevo ITOR	10%
11.2.7	Por no realizar pruebas de campo en el entorno real que concierne a la operación del recaudo del sistema.	5%

Fuente: CONSORCIO STG

La inversión inicial del proyecto provendrá en un 75% del aliado estratégico y en un 25% del aporte de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil EP. que será entregado con Bonos del Estado Ecuatoriano y/o efectivo a criterio de la entidad. Para viabilizar el aporte previsto por la entidad contratante, el ITOR deberá conformar a su costo, un Fideicomiso de Inversión para el manejo de flujos, en el cual deberá acreditar el saldo remanente de la inversión prevista por su parte. Este deberá conformarse durante la fase I y II prevista en el plan de implementación del Sistema Metrovía.

Los fondos para la cancelación de la operación del ITOR en sus fases IV y V no presentan desembolso de recursos públicos, por lo tanto, no habrá ningún tipo de aporte de la entidad contratante para las reinversiones consideradas a partir del año 10 del servicio.

Los ingresos para el aliado estratégico se originarán de la recaudación diaria, los mismos que se depositarán en la cuenta única del Fideicomiso Operativo. Los montos correspondientes al pago del servicio provendrán de los pasajes utilizados por los usuarios. Los servicios contratados se liquidarán diariamente de acuerdo con la siguiente fórmula.

$$\text{Pago} = (\% \text{ ofertado ITOR} * \text{Total en USD de pasajes devengados diariamente}) - \text{Valor USD de multas aplicadas}$$

La continuidad de la operación del Consorcio puede verse en riesgo por efecto de pérdida de información. CONSORCIO STG mitiga este riesgo por medio de políticas y procedimientos para la administración de respaldos de bases de datos, así como mediante aplicaciones de software contra fallas para posibilitar la recuperación en el menor tiempo posible por medio de contratos mantenidos con TELCONET y Movistar al respecto.

OCITY es la plataforma operativa y podría presentar un riesgo de caída en la operación, pero al ser un proveedor mundial de este tipo de servicios posee características que permiten asegurar el funcionamiento continuo.

**PERFIL
ADMINISTRADORA**

GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN

Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A tiene como objeto social administrar fondos de inversión, negocios fiduciarios, actuar como agente de manejo en procesos de titularización y representar fondos internacionales de inversión.

2025 ACTUALIDAD	La Fiduciaria a noviembre cuenta con más de USD 1.027 millones de patrimonio administrados de terceros.
2025 CAMBIO DE DOMICILIO	En Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas celebrada el 28 de julio de 2025, la compañía resolvió cambiar su domicilio social de la ciudad de Quito, a la ciudad de Guayaquil, decisión que fue formalizada mediante escritura pública otorgada el 06 de agosto de 2025. Como consecuencia de este cambio, se aprobó la reforma parcial del Estatuto Social, modificándose el artículo relativo al domicilio social, así como otros artículos vinculados a la administración y funcionamiento de sucursales, con el fin de adecuarlos al nuevo domicilio de la compañía.
2022 AUMENTO DE CAPITAL	El 11 de marzo de 2022 la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros mediante resolución N° SCVS-IRQ-DRMV-2020-00001839 aprobó el aumento de capital de USD 1,2 millones, lo que conformó un capital de USD 2,00 millones.
2020 GRUPO ATLÁNTIDA	El 22 de enero de 2020 la Fiduciaria de las Américas FIDUAMÉRICAS Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A. cambió su denominación a Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.
2020 VENTA DE ACCIONES	El accionista principal BRISTOL Development International KFRK Cía. Ltda. con 99,99% de participación, transfirió sus acciones a Grupo Sur Atlantida S.L.U domiciliado en España.

2019 VENTA DE ACCIONES	Inversiones Universales UNIVEST S.A. vendió el total de sus acciones a BRISTOL Development International KFRK Cía. Ltda., pasando a ser el accionista mayoritario.
2017 VENTA DE ACCIONES	El 31 de mayo de 2017 se realizaron ventas de acciones a favor de Inversiones Universales UNIVEST S.A, que pasó a mantener 75% del total de las acciones.
2017 CONSTITUCIÓN	El 21 de febrero de 2017 mediante escritura pública se constituyó legalmente la Fiduciaria de las Américas FIDUAMÉRICAS Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A. en el cantón Quito y fue inscrita en el Registro Mercantil el 7 de septiembre de 2017.

Fuente: Fiduciaria Atlántida FIDUTLAN Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

A la fecha del presente informe Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A. mantiene un capital social de USD 2,00 millones divididos en los siguientes accionistas:

FIDUCIARIA ATLÁNTIDA FIDUTLAN ADMINISTRADORA DE FONDOS Y FIDEICOMISOS S.A.		PAÍS	CAPITAL (USD)	PARTICIPACIÓN
Grupo Sur Atlántida S.L.U.		España	1	0,00%
Inversiones Financieras Atlántida Ecuador Ifaec S.A.		Ecuador	1.999.999	100,00%
Total		-	2.000.000	100,00%
INVERSIONES FINANCIERAS ATLÁNTIDA ECUADOR IFAEC S.A.		PAÍS	TIPO DE INVERSIÓN	
Grupo Sur Atlántida S.L.		España	7.376.602	100,00%
Total		-	10.000	100,00%
GRUPO SUR ATLÁNTIDA S.L.U.		PAÍS	TIPO DE INVERSIÓN	
C.A. Arturo Tamariz		Ecuador	Extranjera directa	
J.F. Andrade Dueñas		Ecuador	Extranjera directa	
M. D. Hohenleitner Rivas		Ecuador	Extranjera directa	
E. Guerrero Vela		Ecuador	Extranjera directa	
Varios		Honduras, Uruguay, Estados Unidos, España y Panamá	Extranjera directa	

Fuente: SCVS

La Fiduciaria está gobernada por la Junta General de Accionistas y administrada por el presidente ejecutivo y Gerente General. La Junta General de Accionistas es el órgano supremo de gobierno de la compañía. El presidente ejecutivo y el Gerente General ejercen la representación legal de la Fiduciaria. El Comité de Inversiones está conformado por cinco miembros elegidos por la Junta General, de los cuales al menos tres deberán ser funcionarios a tiempo completo de la sociedad de acuerdo con la escritura de constitución. Los miembros del Comité de Inversiones serán elegidos por tres años para el cumplimiento de sus funciones pudiendo ser reelegidos indefinidamente y supervisan las operaciones de inversión dedicadas por ellos cada sesenta días.



Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

La Fiduciaria cuenta con una estructura definida para la administración y los procesos relacionados con los negocios fiduciarios que manejan, el cual consiste en un equipo de más de 40 personas con los perfiles adecuados para el

desarrollo de cada cargo. En cuanto al personal del área de fondos de inversión, cuentan con más de 20 personas para la administración y el desarrollo de sus procesos y 18 para los procesos relacionados con Negocios Fiduciarios.

PERSONAL EJECUTIVO	CARGO
J. F. Andrade Dueñas	Gerencia General
P. Rocha R.	Gerente de Negocios Fiduciarios
A. Pérez Salvador	Gerente Corporativo
G.M. Proaño Jaramillo	Oficial de Cumplimiento

Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

La Fiduciaria cuenta con manuales tecnológicos actualizados y debidamente aprobados por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. Asimismo, para el manejo y administración de los procesos relacionados con los negocios fiduciarios y fondos de inversión utilizan el sistema de especialización Fiduciaria denominado Gestor. A través de sus manuales y sistemas informáticos, mantienen una comunicación continua con sus clientes a través de la entrega en línea permanente de documentos de administración Fiduciaria actualizada.

Es de vital importancia para la Fiduciaria garantizar la integridad de la información a través de sus políticas, donde los datos permanecen inalterados excepto cuando son modificados por personal autorizados y dicha modificación es registrada, asegurando precisión y confiabilidad. De igual manera, la protección de los datos e información la garantizan a través de servidores de infraestructura propia y de los servicios contratados con la empresa Gestor y Tevcol en calidad de custodio externo.

Los principales recursos de software que maneja la Fiduciaria son: Microsoft Windows Server 2012 R2 Foundation, Window 7, Google Suite – OneDrive y Gestor Fiducia – Fondos

La Fiduciaria cuenta con una red de aliados estratégicos que le permiten el desarrollo óptimo de sus líneas de servicios. Los aliados estratégicos de la Fiduciaria son:

- **Gestor Inc.:** cuentan con la integración de su sistema tecnológico en línea con un modelo de vanguardia en el mercado para el manejo de negocios fiduciarios y fondos de inversión.
- **Profilegal Abogados Cía. Ltda.:** estudio Jurídico de amplia trayectoria en el mercado fiduciario el cual brinda asesoría legal a la Fiduciaria.

Los principales proyectos en los que la Fiduciaria ha participado han sido:

- Agente Colateral Local para el Proyecto de Posorja, el cual es un proceso de evaluación realizado por el BID, donde la Fiduciaria participó como el representante local de los Banco Proparco, BID, BID Inversiones y otros menores por un crédito de USD 290 millones.
- Titularización de Cartera Factorplus por USD 18 millones, emitido en tramos de USD 3 millones.
- Titularización de Cartera Originarsa por USD 20 millones, emitido en tramos de USD 4 millones.
- Titularización de Cartera Novacredit por USD 5 millones.
- Fideicomiso Inmobiliario Riva de Mare con ventas de USD 17 millones.
- Fideicomiso Jardines de El Carmen con ventas por USD 15 millones.
- Fideicomiso Retamo Parc con ventas por USD 12 millones.

La Fiduciaria maneja 280 Negocios Fiduciarios Administrados y Encargos Fiduciarios, distribuidos en Guayaquil y Quito, lo que suma un patrimonio total administrado cercano a USD 1.027 millones. Asimismo, se encuentra a cargo de la administración los siguientes fondos de inversión administrados: el Fondo FIT, el Fondo Élite, el Fondo Ágil y el Fondo Confía, con un total de USD 53,4 millones de patrimonio administrado en estos fondos.

Los clientes principales de la Administradora son:

- Edesa S.A.
- UMC O S.A.
- QUALA Ecuador S.A.
- RIPCONCIV Construcciones Civiles Cía. Ltda.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Invest
- KfW Group, DEG (Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft)
- Factorplus S.A.
- Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE)

- Cargill del Ecuador CARGILLECUADOR Cía. Ltda.

ESTRUCTURA LEGAL

OBJETO DE LA TITULARIZACIÓN

El proceso de titularización que el Originador implementa a través del presente Fideicomiso tiene por objeto: (i) que de alcanzarse el punto de equilibrio, se destinen los recursos que hayan pagado los inversionistas por los valores adquiridos, a efectos de fondear parcialmente el desarrollo del proyecto, en las proporciones establecidas y que los flujos provenientes del derecho de cobro y, por ende, del recaudo de las tarifas pagadas por los usuarios de los medios de transporte, en la proporción, secuencia, términos y condiciones estipulados se destinen para pagar los pasivos con inversionistas y los pasivos con terceros distintos de los inversionistas; o, (ii) de no alcanzarse el punto de equilibrio, el fideicomiso restituya a los inversionistas, los recursos que hayan pagado por los valores adquiridos.

El fideicomiso tiene como finalidad facilitar el desarrollo del proyecto, mediante la obtención de fondeo de parte de los inversionistas, el cual será destinado para completar la infraestructura tecnológica. A fin de identificar y diferenciar debidamente las distintas instrucciones que la fiduciaria debe ejecutar durante la vigencia del fideicomiso, se hace necesario determinar la existencia de dos fases.

Fase I: es la primera fase que se extenderá hasta cuando la fiduciaria realice la evaluación a efectos de determinar si se ha alcanzado o no el punto de equilibrio. La fase I también incluirá las actividades a ejecutarse en caso de que la fiduciaria haya declarado que no se ha alcanzado el punto de equilibrio.

Fase II: es la segunda fase de la titularización que iniciará sólo en caso de que la fiduciaria haya declarado que si se ha alcanzado el punto de equilibrio y se extenderá hasta cuando se terminen de pagar todos los pasivos con inversionistas y que se hayan pagado o que el originador haya asumido la obligación de pago de todos los pasivos con terceros distintos de los inversionistas.

DESCRIPCIÓN DEL DERECHO DE COBRO

El derecho de cobro, esto es el derecho que le asiste al Originador (Consortio STG o ITOR) de recibir una retribución económica por el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del Sistema Metrovía y transporte público urbano convencional y/o SITU de Guayaquil, lo que consta estipulado en el contrato de alianza estratégica.

El derecho de cobro genera el derecho a recibir los flujos, es decir los recursos que provienen del recaudo de los pasajes pagados por los usuarios que utilizan medios de transporte, en las proporciones, secuencia, términos y condiciones que constan señalados a continuación:

- Según el contrato de Alianza Estratégica, el Originador o Consortio STG o ITOR tiene derecho a: 6,69% de la tarifa más IVA, y el 2,00% de la tarifa más IVA.
- Según el contrato de Alianza Estratégica, los ingresos para el ITOR se originan de la recaudación diaria de las tarifas, y se contempla la existencia del fideicomiso recaudador (denominado fideicomiso operativo o fideicomiso de operación) que administra los recursos provenientes de la prestación del servicio por los operadores del sistema metrovía y del transporte público urbano en buses convencionales y/o SITU, y se determina que tales recursos se depositarán en la cuenta única del fideicomiso recaudador.
- Según el contrato de Alianza Estratégica, se debe retener las multas aplicadas por la ATM a los operadores de unidades de transporte y al ITOR, de ser el caso.
- Según el contrato de Alianza Estratégica, los ingresos para el ITOR deben ser transferidos de forma directa por el fideicomiso recaudador al ITOR.
- Según el contrato de Alianza Estratégica, los servicios contratados con el ITOR se liquidarán diariamente.
- El contrato de Alianza Estratégica dispone la existencia del fideicomiso recaudador, el que recibirá la totalidad de los recursos correspondientes al recaudo de los pasajes, y que deberá destinar dichos recursos a: (i) pagar lo correspondiente a las multas aplicadas por la ATM a los operadores de unidades de transporte y al ITOR, de ser el caso; y, (ii) cancelar la retribución económica a la que tiene derecho el Originador.

El fideicomiso recaudador ya existe, la fiduciaria es Administradora de Fondos de Inversión y Fideicomisos Futura, FUTURFID S.A., se denomina "Fideicomiso Mercantil Sistema Integrado de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil – Sistema Metrovía", y fue constituido mediante Escritura Pública otorgada en julio

28 de 2006, ante el Notario Público undécimo del cantón Guayaquil, Dr. Jorge Pino Vernaza, incluyendo todas sus eventuales reformas.

DESCRIPCIÓN DE LA TITULARIZACIÓN

El Directorio del Consorcio STG en sesión del 2 de noviembre de 2022 resolvió aprobar que Consorcio STG desarrolle una Titularización de un proyecto generador de flujos futuros basada en los derechos reconocidos a favor del Consorcio STG en el “Contrato de Alianza Estratégica para el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del Sistema Metrovía y transporte público urbano convencional y/o SITU de Guayaquil”, que celebraron la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP. y el Consorcio STG, el día 27 de mayo de 2022. Dicha Titularización ha sido aprobada por el Directorio por un monto de hasta USD 25.000.000.

El Fideicomiso, es un patrimonio autónomo dotado de personalidad jurídica, separado e independiente de aquél o aquellos del Originador, de la Fiduciaria, del Beneficiario, de los Inversionistas o de terceros en general, así como de todos los que correspondan a otros negocios fiduciarios manejados por la Fiduciaria. Dicho patrimonio autónomo se integra con los bienes y derechos aportados por el Originador, y posteriormente estará integrado por todos los activos, pasivos y contingentes que se generen en virtud del cumplimiento del objeto del Fideicomiso.

El proceso de titularización fue aprobado por la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros mediante Resolución No. SCVS-IRQ-DRMV-2023-00037270 el 30 de marzo de 2023 por un monto de hasta USD 25.000.000.

El agente colocador inició la colocación con fecha 12 de junio de 2023 colocando USD 12.837.648,50 hasta la fecha, es decir el 51,35% del monto aprobado.

El 11 de enero de 2024, mediante Resolución No. SCVS-IRCVSQ-DRMV-2024-00001164, se aprobó el Adendum al Prospecto de Oferta Pública donde se concedió una prórroga de plazo de nueve meses contado a partir de la finalización de la autorización inicial, por lo tanto, la fecha de vencimiento de la autorización será el día 30 de septiembre de 2024.

Posteriormente, mediante Resolución No. SCVS-IRCVSQ-DRMV-2024-000013940 del 1 de octubre 2024, se resolvió sustituir el artículo primero por conceder una prórroga de plazo de nueve meses calendario a la oferta pública del proceso de titularización llevado a cabo a través del Fideicomiso Mercantil Irrevocable denominado FIDEICOMISO TITULARIZACION PROYECTO NUEVO TRANSPORTE GUAYAQUIL, contado a partir de la fecha de emisión y notificación de la presente resolución; por lo tanto, la fecha de vencimiento de la prórroga de la oferta pública será el 12 de octubre de 2024.

El 12 de junio de 2025, mediante resolución No. SCVS-INMV-DNAR-2025-00024223, se aprobó la reforma del contrato para la amortización de los cupones 8 y 9 del FIDEICOMISO TITULARIZACION PROYECTO NUEVO TRANSPORTE GUAYAQUIL. Se realizaron las siguientes reformas:

- “Amortización de Capital: Trimestral, a excepción de los cupones 8 y 9 de la tabla de pagos, en los cuales sólo se pagará únicamente intereses. Dichos cupones de capital se amortizarán entre los cupones del 10 al 22 inclusive”.
- En el numeral 7.20.1.3) de la cláusula séptima del Fideicomiso, en el primer inciso, se agregó el siguiente texto: “7.20.1.3) Provisionar y acumular la suma correspondiente al pago de los dividendos trimestrales (amortización de capital y pago de intereses, según corresponda) de los valores de todas las series efectivamente colocados entre inversionistas. Cabe mencionar que en el pago de los cupones 8 y 9 de la tabla de pago, solo se pagará intereses conforme la reforma parcial al INFORME DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA; en consecuencia, en esos trimestres se provisionará únicamente la suma correspondiente a intereses, como excepción. En tal sentido, con los recursos así provisionados y acumulados, el Fideicomiso pagará los dividendos trimestrales correspondientes a favor de los inversionistas, en estricta proporción a los valores que hayan sido efectivamente colocados entre inversionistas.”.
- En el numeral 7.30.3) de la cláusula séptima del Fideicomiso, en el primer inciso, se agregó el siguiente texto: “7.30.3) Provisionar y acumular la suma correspondiente al pago de los dividendos trimestrales (amortización de capital y pago de intereses, según corresponda) de los valores de todas las series efectivamente colocados entre inversionistas. Cabe mencionar que en el pago de los cupones 8 y 9 de la tabla de pago, solo se pagará intereses conforme la reforma al INFORME DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA en consecuencia en esos trimestres se provisionará únicamente la suma correspondiente a intereses, como excepción. En tal sentido, con los recursos así provisionados y acumulados, el Fideicomiso pagará

los dividendos trimestrales correspondientes a favor de los inversionistas, en estricta proporción a los valores que hayan sido efectivamente colocados entre inversionistas.”

PRINCIPALES INSTRUCCIONES FIDUCIARIAS

Principales Instrucciones Fiduciarias

La Fiduciaria tiene las siguientes obligaciones:

Obligaciones:

- Administrar prudente y diligentemente los bienes fideicomitidos en la presente fecha, así como aquellos que se incorporen a futuro al patrimonio autónomo del Fideicomiso.
- Ejecutar los mecanismos de garantía en los casos, términos y condiciones estipulado en el Fideicomiso.
- Actuar como representante legal del Fideicomiso en los términos y condiciones del Fideicomiso y de la legislación vigente aplicable.
- Exigir al Originador y a los Inversionistas el cumplimiento de sus obligaciones conforme lo dispuesto en el Fideicomiso, en el Reglamento de Gestión, en el Prospecto, en los Valores y la legislación aplicable.
- Mantener los bienes que integran el patrimonio autónomo del Fideicomiso, separados de los demás bienes de la Fiduciaria y de los otros negocios fiduciarios respecto de los cuales actúa como fiduciaria.
- Cancelar con los recursos del Fondo Rotativo o aquellos que sen provistos por el Originador, todos los Pasivos con Terceros Distintos de los Inversionistas serán asumidos y cancelados por el Originador.
- Siempre que lo permitan los recursos provisionados y acumulados según lo dispuesto en el numeral 7.30.3 de la cláusula séptima del Fideicomiso, amortizar capital y pagar intereses de los valores, en los términos y condiciones constantes en el Fideicomiso, en el Reglamento de Gestión, en el prospecto y en los Valores.
- Llevar la contabilidad del Fideicomiso, preparar la información financiera y ponerlas a disposición de los respectivos destinatarios, en los términos exigidos por la Superintendencia de Compañías y demás normativa aplicable
- Realizar todos los actos y celebrar todos los contratos que considere necesarios para tender al cumplimiento del objeto del presente Fideicomiso, de tal manera que no sea la falta de instrucciones expresas, las que impidan dicho cumplimiento
- Cumplir con los requisitos y obligaciones establecidas en la normativa legal y reglamentaria aplicable para proceso de titularización.
- Las demás obligaciones establecidas para la Fiduciaria en el Fideicomiso, en el Reglamento de Gestión, en el Prospecto, en los valores y en la legislación aplicable.

El Originador tiene las siguientes obligaciones:

- Realizar las gestiones necesarias para que los Flujos sean entregados por el Fideicomiso Recaudador y por el Fideicomiso ITOR al Fideicomiso de Titularización, de conformidad con lo establecido en el numeral 4.2 de la cláusula cuarta del Fideicomiso.
- Transferir y aportar al Fideicomiso la suma de dinero referida en el numeral 4.1 de la cláusula cuarta del Fideicomiso, a efectos de integrar inicialmente en su totalidad, el Fondo Rotativo.
- Aportar a favor del Fideicomiso todos los estudios y toda la Infraestructura Tecnológica actual y futura, que sea necesaria para el desarrollo y ejecución del Proyecto.
- Reponer el Fondo Rotativo.
- Entregar a la Fiduciaria, con periodicidad mensual de todas las recaudaciones de los Flujos por medio del Fideicomiso Recaudador y del Fideicomiso ITOR durante el mes inmediato anterior. Dicho reporte deberá ser entregado por el Originador a la Fiduciaria dentro de los diez primeros días hábiles del mes inmediato anterior. Dicho reporte deberá ser entregado por el Originador a la Fiduciaria dentro de los diez primeros días hábiles del mes inmediato posterior y deberá desglosar, al menos la siguiente información:
 - a) Fechas en que se hayan verificado las recaudaciones
 - b) Montos consolidados de las recaudaciones
 - c) Otra información razonable que pudiera ser acordada entre el Originador y la Fiduciaria. El formato de tal reporte será determinado de mutuo acuerdo entre el Originador y la Fiduciaria.

- Proveer a la Fiduciaria de toda la documentación e información adicional que sea necesaria a efectos de cumplir con el objetivo del presente Fideicomiso y de esa Titularización.
- Realizar todo lo necesario a efectos de cumplir con el Contrato de Alianza Estratégica, con el Fideicomiso ITOR a efectos de que el presente Fideicomiso de Titularización reciba los Flujos producto del Derecho de Cobro, es decir la totalidad del derecho que le asiste al Originador de recibir una retribución económica por el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del Sistema de Metrovía y transporte público urbano convencional y/o Situ de Guayaquil.
- Informar inmediatamente a la Fiduciaria de cualquier asunto o situación que puede influir en el cumplimiento del objetivo del objeto del Fideicomiso y/o en el desarrollo de la presenta Titularización.
- Reponer el Depósito de Garantía, en la forma, términos y condiciones estipulado en el numeral 10.2.1 de del Fideicomiso.
- Entre otras obligaciones.

PUNTO DE EQUILIBRIO

El Originador y la Fiduciaria determinan el punto de equilibrio para esta titularización en los términos y condiciones que se señalan a continuación:

Punto de Equilibrio Legal: la obtención de la autorización de oferta pública de la titularización por parte de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, y la inscripción del Fideicomiso y de los valores en el Catastro Público del Mercado de Valores y en las Bolsas de Valores del Ecuador.

Punto de Equilibrio Económico: la colocación de valores de cualquiera de las series entre inversionistas por un monto mínimo de USD 8.000.000.

Punto de Equilibrio Técnico: que el Fideicomiso haya recibido o cuente con todos los estudios necesarios para desarrollar el proyecto; y, que el Fideicomiso haya suscrito todos los contratos de servicios señalados.

Hasta mayo de 2023 solo se había alcanzado el punto de equilibrio legal y técnico tras la aprobación del proceso de titularización, mientras que el punto de equilibrio económico fue alcanzado en junio de 2023 con la colocación de USD 12 millones de valores.

Asamblea y Comité de Vigilancia

La Asamblea de inversionistas consiste en la reunión de los inversionistas, aun cuando sólo se tratase de un inversionista. El Comité de Vigilancia es el comité compuesto por personas designadas por la Asamblea, cuya forma de integración, atribuciones y responsabilidades se encuentran determinadas en el Escritura del Fideicomiso.

El 28 de diciembre de 2023 se reunió la Asamblea de Inversionistas de la Titularización con la presencia del 100% de los inversionistas de los valores en circulación de las series A, B y C. Se expuso el informe de avance mensual, y se evidenció la diferencia entre los flujos proyectados y los recibidos.

El 26 de mayo de 2025 se reunió la Asamblea de Inversionistas de la Titularización con la presencia del 77,81% de los inversionistas de los valores en circulación de las series A, B y C. Se expuso y se aprobó la propuesta de reforma presentada por el Originador. "Aprobar el diferimiento únicamente del pago de capital en el cupón No. 8 con vencimiento 12 de junio de 2025 y el cupón No. 9 con vencimiento 12 septiembre de 2025. En dichas fechas se cancelará únicamente el valor de intereses y el pago de capital correspondiente a estos cupones se redistribuirá en pagos iguales con los cupones 10 al 22."

FIDEICOMISO TITULARIZACIÓN PROYECTO NUEVO TRANSPORTE GUAYAQUIL

Denominación	"Fideicomiso Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil" o "Fideicomiso Titularización Proyecto NTG"					
Monto de titularización	Hasta USD 25.000.000					
Saldo de capital (noviembre 2025)	USD 10.126.902					
Originador	Consortio STG o ITOR					
Características	SERIE	MONTO (USD)	PLAZO	TASA FIJA ANUAL	PAGO DE CAPITAL	PAGO DE INTERESES
	A	15.000.000	1.980 días	8,50%		Trimestral

FIDEICOMISO TITULARIZACIÓN PROYECTO NUEVO TRANSPORTE GUAYAQUIL						
	B	5.000.000			Trimestral (6 meses de gracia)	
	C	5.000.000				
Denominación de los valores	VTC- NTG – SERIE A VTC- NTG – SERIE B VTC- NTG – SERIE C					
Monto de inversión mínima	USD 1.000,00					
Derecho de cobro	Son los derechos que tiene el Originador de recibir una retribución económica por el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del Sistema Metrovía y transporte público urbano convencional y/o SITU de Guayaquil, lo que consta estipulado en el Contrato de Alianza Estratégica.					
Destino de los recursos	Completar la infraestructura tecnológica.					
Estructurador financiero	Santa Fe Casa de Valores S.A. SantaFeValores					
Agente de manejo	Fiduciaria Atlántida Fidutlán Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.					
Agente colocador	Santa Fe Casa de Valores S.A. SantaFeValores					
Agente pagador	Depósito Centralizado de Compensación y Liquidación de Valores DECEVALE S.A.					
Redención anticipada	En el caso en que no se haya alcanzado el punto de equilibrio se procederá con la redención anticipada, en virtud de lo cual la Fiduciaria procederá al llamamiento obligatorio de una cancelación anticipada de los valores y de la titularización.					
Índice de siniestralidad	9,35%					
Mecanismo de fortalecimiento	Si durante la ejecución del proyecto se determina que el presupuesto concebido por el Originador para el desarrollo del proyecto, por cualquier motivo resulta insuficiente, a sola petición por escrito de la Fiduciaria, el Originador estará obligado: A aportar a favor del fideicomiso recursos frescos, propios y adicionales, o Gestionar y obtener un financiamiento a favor del fideicomiso, con garantía solidaria del Originador (o de los integrantes del originador), que otorgue recursos frescos y adicionales, que en cualquier caso permitan cubrir el incremento en los costos de establecimiento de la infraestructura tecnológica.					
Mecanismos de garantía	1. Depósito de garantía formado por el exceso de flujos. 2. Fideicomiso de garantía					

Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

A continuación, se presenta la tabla de amortización correspondiente al monto total colocado. Cabe señalar que dicha tabla incorpora los ajustes establecidos en la reforma al Fideicomiso que fue aprobada por la SCVS en junio 2025.

TABLA AMORTIZACIÓN SERIE A	CAPITAL INICIAL (USD)	PAGO DE CAPITAL (USD)	PAGO DE INTERESES (USD)	TOTAL PAGO (USD)	SALDO DE CAPITAL (USD)
12/09/2023	8.851.399	-	188.092	188.092	8.851.399
12/12/2023	8.851.399	-	188.092	188.092	8.851.399
12/03/2024	8.851.399	359.367	188.092	547.459	8.492.032
12/06/2024	8.492.032	367.333	180.456	547.789	8.124.699
12/09/2024	8.124.699	375.299	172.650	547.949	7.749.399
12/12/2024	7.749.399	383.266	164.675	547.940	7.366.134
12/03/2025	7.366.134	391.232	156.530	547.762	6.974.902
12/06/2025	6.974.902	-	148.217	148.217	6.974.902
12/09/2025	6.974.902	-	148.217	148.217	6.974.902
12/12/2025	6.974.902	479.746	148.217	627.962	6.495.156
12/03/2026	6.495.156	488.597	138.022	626.619	6.006.559
12/06/2026	6.006.559	497.449	127.639	625.088	5.509.110
12/09/2026	5.509.110	506.300	117.069	623.369	5.002.810
12/12/2026	5.002.810	515.151	106.310	621.461	4.487.659
12/03/2027	4.487.659	524.888	95.363	620.251	3.962.771
12/06/2027	3.962.771	534.624	84.209	618.833	3.428.147
12/09/2027	3.428.147	545.246	72.848	618.094	2.882.900
12/12/2027	2.882.900	554.983	61.262	616.244	2.327.918
12/03/2028	2.327.918	565.604	49.468	615.073	1.762.313

TABLA AMORTIZACIÓN SERIE A	CAPITAL INICIAL (USD)	PAGO DE CAPITAL (USD)	PAGO DE INTERESES (USD)	TOTAL PAGO (USD)	SALDO DE CAPITAL (USD)
12/06/2028	1.762.313	576.226	37.449	613.675	1.186.087
12/09/2028	1.186.087	586.848	25.204	612.052	599.240
12/12/2028	599.240	599.240	12.734	611.974	0

Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

TABLA AMORTIZACIÓN SERIE B	CAPITAL INICIAL (USD)	PAGO DE CAPITAL (USD)	PAGO DE INTERESES (USD)	TOTAL PAGO (USD)	SALDO DE CAPITAL (USD)
12/9/2023	2.000.000	-	42.500	42.500	2.000.000
12/12/2023	2.000.000	-	42.500	42.500	2.000.000
12/3/2024	2.000.000	81.200	42.500	123.700	1.918.800
12/6/2024	1.918.800	83.000	40.774	123.775	1.835.800
12/9/2024	1.835.800	84.800	39.011	123.811	1.751.000
12/12/2024	1.751.000	86.600	37.209	123.809	1.664.400
12/3/2025	1.664.400	88.400	35.368	123.768	1.576.000
12/6/2025	1.576.000	-	33.490	33.490	1.576.000
12/9/2025	1.576.000	-	33.490	33.490	1.576.000
12/12/2025	1.576.000	108.400	33.490	141.890	1.467.600
12/3/2026	1.467.600	110.400	31.186	141.587	1.357.200
12/6/2026	1.357.200	112.400	28.840	141.241	1.244.800
12/9/2026	1.244.800	114.400	26.452	140.852	1.130.400
12/12/2026	1.130.400	116.400	24.021	140.421	1.014.000
12/3/2027	1.014.000	118.600	21.547	140.147	895.400
12/6/2027	895.400	120.800	19.027	139.827	774.600
12/9/2027	774.600	123.200	16.460	139.660	651.400
12/12/2027	651.400	125.400	13.842	139.242	526.000
12/3/2028	526.000	127.800	11.177	138.977	398.200
12/6/2028	398.200	130.200	8.462	138.662	268.000
12/9/2028	268.000	132.600	5.695	138.295	135.400
12/12/2028	135.400	135.400	2.877	138.277	0

Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

TABLA AMORTIZACIÓN SERIE C	CAPITAL INICIAL (USD)	PAGO DE CAPITAL (USD)	PAGO DE INTERESES (USD)	TOTAL PAGO (USD)	SALDO DE CAPITAL (USD)
12/09/2023	2.000.000	-	42.500	42.500	2.000.000
12/12/2023	2.000.000	-	42.500	42.500	2.000.000
12/03/2024	2.000.000	81.200	42.500	123.700	1.918.800
12/06/2024	1.918.800	83.000	40.774	123.775	1.835.800
12/09/2024	1.835.800	84.800	39.011	123.811	1.751.000
12/12/2024	1.751.000	86.600	37.209	123.809	1.664.400
12/03/2025	1.664.400	88.400	35.368	123.768	1.576.000
12/06/2025	1.576.000	-	33.490	33.490	1.576.000
12/09/2025	1.576.000	-	33.490	33.490	1.576.000
12/12/2025	1.576.000	108.400	33.490	141.890	1.467.600
12/03/2026	1.467.600	110.400	31.186	141.587	1.357.200
12/06/2026	1.357.200	112.400	28.840	141.241	1.244.800
12/09/2026	1.244.800	114.400	26.452	140.852	1.130.400
12/12/2026	1.130.400	116.400	24.021	140.421	1.014.000
12/03/2027	1.014.000	118.600	21.547	140.147	895.400
12/06/2027	895.400	120.800	19.027	139.827	774.600
12/09/2027	774.600	123.200	16.460	139.660	651.400
12/12/2027	651.400	125.400	13.842	139.242	526.000
12/03/2028	526.000	127.800	11.177	138.977	398.200
12/06/2028	398.200	130.200	8.462	138.662	268.000
12/09/2028	268.000	132.600	5.695	138.295	135.400
12/12/2028	135.400	135.400	2.877	138.277	0

Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

MECANISMOS DE GARANTÍA

Depósito en garantía

Es uno de los mecanismos de garantía de la titularización que comporta la existencia de un depósito de garantía que se integra con los fondos obtenidos de la venta de los títulos, y se mantendrá durante la vigencia de la emisión.

Se activa, como mecanismo de garantía, en el momento en que el flujo del proyecto fuera insuficiente para el pago de los dividendos por vencer.

La integración de este depósito de garantía comporta la segregación y acumulación de la suma de al menos USD 20,00 por cada valor colocado de USD 1.000,00 por los inversionistas. Si se produce la colocación de la totalidad de los valores, dicha segregación y acumulación ascenderá por este concepto a la suma de al menos USD 500.000.

Si durante la vigencia de los valores, la Fiduciaria tiene que acudir a los recursos del depósito de garantía, que a ese momento sean de propiedad del Fideicomiso, dicho depósito de garantía deberá ser repuesto al monto base, de acuerdo con el mecanismo que defina el contrato de fideicomiso.

El Fideicomiso de Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil hizo uso íntegro de los recursos disponibles del Mecanismo de Garantía denominado “Depósito de Garantía”, por un monto de USD 500.000.00, con la finalidad de cubrir parcialmente el pago total de USD 911,742.46 correspondiente al cupón No. 10, a favor de los inversionistas, cuyo vencimiento fue el 12 de diciembre de 2025. Se deja expresa constancia de que dicho cupón fue cancelado en su totalidad.

A diciembre 2025 el fondo de garantía no ha sido restituido en su totalidad, se ha cubierto la suma de USD 103.705,19.

Fideicomiso de garantía

Los accionistas de la sociedad denominada Alcolisti S.A. han establecido un Fideicomiso de garantía, cuyos términos y condiciones más relevantes son las siguientes:

- Constituyentes: César Gustavo Soria Estrada y Miguel Eduardo Soria Estrada.
- Beneficiario: Fideicomiso de Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil
- Fiduciaria: Fiduciaria Atlántida Fidutlán Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.
- Activo: acciones de Alcolisti S.A.

El objeto de este fideicomiso de garantía es respaldar a los inversionistas de la titularización en caso de que resulten insuficientes los flujos generados por el derecho de cobro. El Originador entregó a la Fiduciaria un avalúo practicado por KAPITAL ONE CASA DE VALORES S.A. KAOVALSA, mediante el cual se determina que la totalidad del paquete accionario de Alcolisti S.A. tienen un valor aproximado de USD 3.600.000.

En caso de que los flujos resulten insuficientes para atender los pasivos con inversionistas, la fiduciaria procederá con la venta de las acciones. Hasta la fecha no ha sido necesario utilizar este mecanismo de garantía y en el Estado de Situación Financiera del Fideicomiso de Garantía Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil corte noviembre de 2025, en el activo financiero se encuentra contabilizado USD 2,12 millones por las acciones transferidas.

Índice de desviación

El estructurador financiero bajo el supuesto que los datos mantienen una distribución normal determinó para un escenario pesimista y optimista un 25% de ocurrencia para cada uno y para un escenario moderado un 50% de probabilidad, se estableció el índice de desviación para cada uno, los que ponderados dieron como resultado un índice de desviación promedio ponderado de 6,50%. En función del cálculo de las variaciones a partir de los ingresos que generarían los distintos escenarios propuestos desde julio 2024 en adelante con un ajuste previsto en el precio de la tarifa de transporte público del Sistema Metrovía a USD 0,45, según detalla la **SÉPTIMA REFORMA A LA ORDENANZA REFORMATORIA Y CODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA QUE CREA Y REGLAMENTA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL – “SISTEMA METROVÍA** expedida por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil y publicado en la Gaceta Municipal No.34

ÍNDICE DE DESVIACIÓN	ESCENARIO MODERADO	ESCENARIO OPTIMISTA	ESCENARIO PESIMISTA	PONDERADO
Probabilidad	50,00%	25,00%	25,00%	
Desviación Estándar	165.157	190.738	211.605	183.164
Promedio	583.032	634.049	670.096	617.552
Desviación	28,33%	30,08%	31,58%	183.164
1,5 veces el índice de desviación (%)				29,58%
1,5 veces el índice de desviación (USD)				5.695.836
Saldo por pagar diciembre 2025 (USD)				12.837.648,50

Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlán Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

La Calificadora proyecto los montos recaudados de acuerdo con el comportamiento de los primeros once trimestres. En ese escenario, el Fideicomiso contaría con USD 8,84 millones y el Consorcio debería aportar USD 1,02 millones, lo que permitiría en un escenario pesimista cubrir los montos pendientes de pago que son USD 9,87 millones. Los mecanismos de garantía constituidos sumarían USD 4,1 millones.

EVOLUCIÓN DEL PROYECTO

Consortio STG en calidad de Originador del Fideicomiso hasta agosto 2024 ha recibido del Fideicomiso Titularización Nuevo Transporte Guayaquil USD 15,76 millones. En este sentido, se destaca que el rubro adquisición de equipamiento y tecnología tuvo el valor asignado de USD 7,78 millones, liquidación de pasivos pago a proveedores por USD 2,44 millones, Capital de Trabajo USD 2,89 millones y el Fondo de garantía por USD 500 mil

El total utilizado por el Consorcio STG en los rubros indicados para los fondos de la titularización ha tenido un exceso de USD 3, 28 millones, sin que la administración haya comunicado cambios.

USO DE FONDOS RECIBIDOS	ASIGNACIÓN DECLARADA (USD)	TOTAL JUNIO 2023 A AGOSTO 2024	SALDO POR UTILIZAR
Fondo de Garantía	500.000	500.000	-
Liquidación de pasivos empresas relacionadas	2.145.700	2.145.700	-
Adquisición de equipamiento y tecnología	6.236.095	7.783.263	-1.547.168
Pago a proveedores por equipamientos y servicios entregados	1.849.208	2.440.789	-591.581
Capital de trabajo	1.750.138	2.890.057	-1.139.919
Total	12.481.141	15.759.809	-3.278.668

Fuente: CONSORCIO STG

El contrato de Alianza Estratégica firmado entre Consorcio STG y la ATM (que da origen al proceso de Titularización) se inició en el mes de mayo de 2022 e inició operaciones en diciembre de 2022.

USO DE FONDOS RECIBIDOS	INVERSIÓN INICIAL	INVERSIÓN CORTE JUNIO 2025	INVERSIÓN EJECUTADA
Validadores en buses (MTV y SITU)	5.909.018,24	5.256.228,51	88,95%
Validadores en Estaciones MTV	1.091.747,62	1.084.043,28	99,29%
Contadores de Pasajeros	5.873.483,37	4.058.931,67	69,11%
Consolas SAE Buses	2.248.383,89	1.521.588,92	67,67%
MVR	1.863.957,53	1.858.957,53	99,73%
Readecuaciones MVR	181.189,01	181.189,01	100,00%
Terminal de Recarga / Consulta	1.076.270,60	994.592,22	92,41%
SAC/PAC	536.702,00	536.702,00	100,00%
Energía Back-up	185.928,52	185.928,52	100,00%
Tarjetas	225.000,00	192.851,00	85,71%
Puesta en marcha plataforma SIR MTV	2.565.820,01	2.551.336,31	99,44%
Plataforma en buses SIR	1.110.916,41	895.201,24	80,58%
Puesta en marcha plataforma SAE GOAL, Track me MTV	1.965.466,53	1.853.524,06	94,30%
Licencias por bus para Middleware (capas de integración) para SIR	1.625.769,42	1.409.176,86	86,68%
Licencia x por Bus para Sistema de Optimización y Control de Flotas	1.749.253,62	1.502.988,48	85,92%
CONTINGENCIA METROVIA	325.330,44	325.330,44	100,00%
Gastos Preoperativos MTV	164.126,63	164.126,63	100,00%
Campaña difusión	748.672,29	441.671,12	58,99%
Readecuaciones	148.570,09	138.806,01	93,43%
CONTINGENCIA CONVENCIONALES	1.077.381,78	970.348,20	90,07%
Total	30.672.988	26.123.522	85,17%

Fuente: CONSORCIO STG

Hasta junio 2025, última información remitida por el Consorcio STG ha realizado inversiones por un total de USD 26,12 millones que corresponde a un 85,17% de la inversión que se tiene prevista para el desarrollo del proyecto, sin considerar capital de trabajo. Las inversiones restantes serán realizadas según el cronograma.

ESTRUCTURA FINANCIERA

Recaudaciones

A diciembre 2025 las recaudaciones reales del Fideicomiso fueron las siguientes:

MES	FLUJO PROYECTADO (USD)	FLUJO REAL (USD)	FLUJO ENTREGADO POR EL CONSORCIO STG (USD)
mar-23	251.161	119.118	
abr-23	251.161	103.609	
may-23	251.161	121.816	
jun-23	429.744	113.652	
jul-23	429.744	122.315	
ago-23	429.744	128.414	
sept-23	727.656	130.093	
oct-23	727.656	127.063	
nov-23	727.656	130.724	
dic-23	846.820	121.196	
ene-24	846.820	69.360	
feb-24	846.820	98.231	
mar-24	965.985	97.698	494.690
abr-24	965.985	92.751	
may-24	965.985	99.302	
jun-24	1.085.149	102.178	461.585
jul-24	1.085.149	96.808	
ago-24	1.085.149	101.703	
sept-24	1.342.926	96.081	480.000
oct-24	1.342.926	109.672	
nov-24	1.342.926	94.093	
dic-24	1.342.926	100.981	
ene-25	1.342.926	127.940	
feb-25	1.342.926	122.776	
mar-25	1.362.691	115.873	455.000
abr-25	1.362.691	122.271	
may-25	1.362.691	140.478	
jun-25	142.690	135.552	
jul-25	142.690	150.059	
ago-25	142.690	146.734	
sept-25	705.767	145.713	
oct-25	705.767	152.609	
nov-25	705.767	148.567	
dic-25	1.221.002	162.456	110.500
Total	28.831.547	4.047.886	2.001.775

Fuente: CONSORCIO STG

El contrato suscrito de la Alianza Estratégica para el servicio de integración tecnológica para la operación de recaudo y gestión del servicio de transporte y control de flota del sistema METROVIA y transporte urbano convencional SITU Guayaquil entre la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil E.P., Consorcio STG y los operadores de transporte, Consorcio Metroquil, Consorcio Metro Express y Consorcio Metro-Bastión por un plazo de 3.650 de plazo para METROVIA y 7.480 días para SITU se mantiene vigente hasta la fecha y generó el inicio de la operación del Sistema de Recaudo (SIR) y Gestión del Servicio de transporte y control de flota (SAE) en el sistema METROVIA.

Los flujos que han ingresado al Fideicomiso en análisis han sido inferiores a los inicialmente proyectados, debido a los retrasos en la operatividad de las troncales de la Metrovía, cuya puesta en marcha depende de la ANT, entidad que está trabajando para que se inicie las operaciones regularmente. Sin embargo, los flujos para cumplir con el pago a los inversionistas han provenido de los consorciados.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

La información a continuación fue obtenida de los Estados Financieros Auditados del año 2024, así como Estados Financieros Internos corte diciembre 2025. Los Auditados de 2024 presentaron salvedades como se detalla a continuación:

“Al 31 de diciembre de 2024, el fideicomiso no ha constituido las provisiones de capital e intereses transcurridos a la fecha de cierre de los estados financieros, para el pago a inversionistas por el valor de USD 167.896,49, adicional tampoco ha repuesto el fondo de garantía que, de acuerdo a la escritura de constitución e informe de estructuración debe tener un monto base de USD 500.000,00, con los cuales se garantiza el pago de obligaciones a los inversionistas, En razón de esta circunstancia, no nos fue factible validar el correcto cumplimiento de las instrucciones del fideicomiso y garantizar el cumplimiento de pago de los próximos cupones emitidos por la

titularización". A la fecha de corte, no se han subsanado las salvedades, sin embargo, el valor dentro del fondo de garantía ha aumentado en el transcurso del año sin alcanzar el establecido y se han constituido provisiones de la clase C de capital e intereses.

De acuerdo con el Estado de Situación Financiera del Fideicomiso Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil, con corte diciembre 2025, se contempla un total de USD 17,33 millones en el total de activos el que está compuesto por el efectivo y la infraestructura tecnológica, valores inferiores a lo registrado en diciembre 2024.

Se contabilizaron pasivos por USD 9,57 millones fundamentalmente constituidos por la porción no corriente de los valores emitidos con sus respectivos intereses.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	DICIEMBRE 2024 (USD)	DICIEMBRE 2025 (USD)
ACTIVO	18.575.562	17.325.045
ACTIVOS CORRIENTES	10.834.603	9.584.087
Efectivo y equivalentes de efectivo	87.443	113.705
Activos financieros	10.747.161	9.470.382
ACTIVOS NO CORRIENTES	7.740.958	7.740.958
Infraestructura tecnológica	7.695.958	7.695.958
Otros intangibles	45.000	45.000
PASIVO	10.824.603	9.574.087
PASIVO CORRIENTE	2.476.335	3.058.428
Cuentas y documentos por pagar	3.351	12,35
Porción corriente de valores emitidos	2.394.644	2.954.397
Otros pasivos corrientes	78.340	104.019
PASIVO NO CORRIENTE	8.348.268	6.515.659
Porción no corriente de valores emitidos	8.348.268	6.515.659
PATRIMONIO	7.750.958	7.750.958

Fuente: Fiduciaria Atlántida Fidutlan Administradora de Fondos y Fideicomisos S.A.

Desde la apertura del Fideicomiso analizado, Consorcio STG aportó inicialmente con USD 10,00 mil en efectivo para la integración del fondo rotativo y a partir de ello ha realizado aportes en especies que a diciembre de 2025 contabilizando USD 7,75 millones y se encuentran registrados en el patrimonio.

APORTES CONSORCIO STG		
FECHA	CONCEPTO	VALOR
Diciembre 2022	Aporte inicial -efectivo	10.000,00
Febrero 2023	Estudios, compuestos e integrados por estudios técnicos y de factibilidad económica	45.000,00
Febrero 2023	Infraestructura Tecnológica 1er. Aporte	106.386,36
Junio 2023	Infraestructura Tecnológica 2do. Aporte	1.851.674,21
Octubre 2023	Infraestructura Tecnológica 3er. Aporte	3.112.446,62
Noviembre 2024	Infraestructura Tecnológica 4to. Aporte	2.625.451,20
	Total Aportes	7.750.958,39

Fuente: CONSORCIO STG

Adicionalmente se detalla los aportes de Infraestructura Tecnológica pendiente de recibir por parte de Consorcio STG:

APORTANTE	MONTO TOTAL QUE APORTAR (USD)	MONTO APORTADO (USD)	MONTO PENDIENTE DE APORTAR (USD)
Consorcio STG	10.002.490,40	7.695.958,39	2.412.918,37

Fuente: CONSORCIO STG

CATEGORÍA DE CALIFICACIÓN

AA (-)

Corresponde al patrimonio autónomo que tiene una muy buena capacidad de generar los flujos de fondos esperados o proyectados y de responder por las obligaciones establecidas en los contratos de emisión.

El signo más (+) indicará que la calificación podrá subir hacia su inmediato superior, mientras que el signo menos (-) advertirá descenso en la categoría inmediata inferior.

Conforme el Artículo 3, Sección I, Capítulo II, Título XVI, Libro II de la Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros Expedida por la Junta de Política y Regulación Financiera, la calificación de un instrumento o de un emisor no implica recomendación para comprar, vender o mantener un valor; ni una garantía de pago del mismo, ni la estabilidad de su precio sino una evaluación sobre el riesgo involucrado en éste.

Es por lo tanto evidente que la calificación de riesgos es una opinión sobre la solvencia del emisor para cumplir oportunamente con el pago de capital, de intereses y demás compromisos adquiridos por la empresa de acuerdo con los términos y condiciones del Prospecto de Oferta Pública, de la respectiva Escritura Pública de Emisión y de más documentos habilitantes.

El Informe de Calificación de Riesgos para el Fideicomiso Titularización Proyecto Nuevo Transporte Guayaquil, ha sido realizado con base en la información entregada por el Originador, estructurador financiero y a partir de la información pública disponible.

Atentamente,



Ing. Hernán Enrique López Aguirre MSc.
Presidente Ejecutivo

La calificación otorgada por GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. está realizada en base a la siguiente metodología, aprobada por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros:

VALORES PROVENIENTES DE PROCESOS DE TITULARIZACIÓN: FLUJOS FUTUROS ESTRUCTURAS INDEPENDIENTES, aprobada en mayo 2020

Para más información con respecto de esta metodología, favor consultar: <https://www.globalratings.com.ec/sitio/metodologias/>

GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. a partir de la información proporcionada, procedió a aplicar su metodología de calificación que contempla dimensiones cualitativas y cuantitativas que hacen referencia a diferentes aspectos dentro de la calificación. La opinión de GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. al respecto ha sido fruto de un estudio realizado mediante un set de parámetros que cubren: perfil externo, perfil interno y perfil financiero, generando un análisis de la capacidad de pago, por lo que no necesariamente reflejan la probabilidad estadística de incumplimiento de pago, entendiéndose como tal, la imposibilidad o falta de voluntad de un emisor para cumplir con sus obligaciones contractuales de pago con lo cual los acreedores y/o tenedores se verían forzados a tomar medidas para recuperar su inversión, incluso, a reestructurar la deuda debido a una situación de estrés enfrentada por el deudor. No obstante, lo anterior, para darle mayor validez a nuestras opiniones de calidad crediticia, nuestra metodología considera escenarios de estrés. GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. guarda estricta reserva de aquellos antecedentes proporcionados por la empresa y que ésta expresamente haya indicado como confidenciales. Por otra parte, GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. no se hace responsable por la veracidad de la información proporcionada por la empresa, se basa en el hecho de que la información es obtenida de fuentes consideradas como precisas y confiables, sin embargo, no valida, ni garantiza, ni certifica la precisión, exactitud o totalidad de cualquier información y no es responsable de cualquier error u omisión o por los resultados obtenidos por el uso de esa información. La información que se suministra está sujeta, como toda obra humana, a errores u omisiones que impiden una garantía absoluta respecto de la integridad de la información. GLOBALRATINGS CALIFICADORA DE RIESGOS S.A. emite sus calificaciones y/u opiniones de manera ética y con apego a las sanas prácticas de mercado y a la normativa aplicable que se encuentra contenida en la página de la propia calificadora www.globalratings.com.ec, donde se pueden consultar documentos como el Código de Conducta, las metodologías o criterios de calificación y las calificaciones vigentes.