

Termómetro Económico

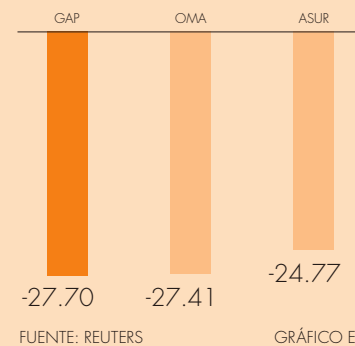
Riesgo, si se prolonga la pandemia

Covid-19 pegaría a nota de aeropuertos

Sin despegar

Fuerte ha sido la caída en el precio de las acciones de los grupos aeroportuarios este año en Bolsa.

Grupos Aeroportuarios en México | VAR. % EN EL 2020



• El paro de actividades provocó una caída estrepitosa en el flujo de pasajeros hacia las terminales aéreas nacionales, afectando sus finanzas

• El operador más resistente, según los analistas bursátiles, es OMA, pues depende en un 86% del tráfico de pasajeros domésticos

Publicación especializada

JUEVES
18 de junio
del 2020

EDITOR:
Eduardo Huerta

COEDITOR:
Diego Ayala

COEDITOR GRÁFICO:
Christian Mota

termometro
.economico
@eleconomista
.mx
eleconomista.mx



Síguenos en:

@termoe

@termoe



Alerta del día



» Este día se darán a conocer las solicitudes de seguro por desempleo en los Estados Unidos, para las que se anticipa que las cifras continúen a la baja. También se conocerá la decisión de política monetaria del Reino Unido.

Judith Santiago
judith.santiago@eleconomista.mx

Los grupos aeroportuarios en México cuentan con cierto grado de liquidez que les ayudará a enfrentar sus gastos en el corto plazo, pero si se extienden las restricciones de viajes por la pandemia del Covid-19 estarían presionados y hasta padecerían el acceso al financiamiento al mercado, lo que comprometería su calificación crediticia o una acción negativa en su perspectiva.

Según la calificadora de riesgo Fitch Rating, si la pandemia se prolongara, los administradores de aeropuertos podrían ver sus notas crediticias negativamente afectadas en uno o más niveles.

En el caso de los aeropuertos mexicanos que puso a revisión, Grupo Aeroportuario Centro Norte (OMA) tiene una perspectiva Estable y está calificada con "AA+", nivel que refleja la alta calificación crediticia y con grado de inversión, aún si se le rebajarán dos peldaños conservaría el grado de inversión ("AA-").

"Aunque su índice de cobertura de liquidez es saludable, esperamos que deba hacer fuertes reducciones en las distribuciones de inversiones de capital y dividendos para pagar su deuda con vencimiento en junio de 2021, si no puede acceder a los mercados para refinanciar. En el escenario más pesimista, el perfil de apalancamiento en el mediano plazo sigue consistente con su calificación actual", destaca Fitch en un análisis del sector aeroportuario en América Latina.

Para el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) la nota asignada por Fitch refleja su relación con el gobierno, manteniendo una perspectiva Negativa y calificado con "BBB-" que es satisfactoria la recomendación y aun con grado de inversión, pero en caso de descender dos niveles perdería éste y quedaría en nivel especulativo.

La nota crediticia del operador de la principal terminal aérea del país refleja la incertidumbre sobre la ausencia de una estrategia comercial viable a mediano y largo plazos para atender las demandas de transporte aéreo de la Ciudad de México como la principal puerta de entrada; la integración al sistema aeroportuario con tres en lugar de un aeropuerto y la incertidumbre sobre la reacción de las aero-



Asur depende en gran parte del aeropuerto de Cancún.
FOTO: SHUTTERSTOCK

líneas ante esta posible solución, así como el deterioro potencial de la calidad de los activos en ausencia de inversiones de capital a mediano y largo plazos.

Difícil situación

Esta vez ha sido el Covid-19, el que ha provocado inestabilidad en el tráfico de pasajeros en los aeropuertos, pero a diferencia de otras crisis como la de 2008-2009, la recuperación es incierta, dice Fitch.

En México los grupos que operan aeropuertos son GAP, OMA, Asur y el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. Los tres primeros cotizan en el principal índice bursátil de la Bolsa Mexicana de Valores, el S&P/BMV IPC.

Para el analista de Signum Research, Daniel Espejel, hay perspectivas positivas para las emisoras del sector aéreo, pues aunque hay una grave afectación en el tráfico de pasajeros por las restricciones de viajes para evitar que el Covid-19 se siga propagando, los vuelos nacionales no se han detenido, por lo que podría reactivarse el tráfico de forma gradual. "Mantenemos nuestras expectativas positivas en el corto y mediano plazos", destacó.

En sus proyecciones destacan a OMA, con 13 terminales aéreas en concesión, porque es el operador que tiene una mejor recuperación en sus operaciones, ya que depende cerca de 90% del tráfico doméstico y porque mantendrá su Plan Maestro de Desarrollo, que implica inversiones para obras de ampliación y remodelación en sus principales aeropuertos.

OMA espera tener una recuperación a partir de la segunda mitad del 2020, adelantó Daniel Espejel, principalmente en los vue-

los nacionales por cuestiones de trabajo en su principal aeropuerto en Monterrey, seguido por la recuperación en vuelos familiares y por último de turismo.

La empresa concentra mayormente el tráfico doméstico, con el 86% de sus movimientos y el restante 14% viene del exterior.

GAP puede tener una mayor recuperación por las operaciones de los aeropuertos de Guadalajara y Tijuana, el cual mantiene continua operación entre México y Estados Unidos. El grupo que opera las terminales en el Pacífico prevé que el tránsito de pasajeros baje 90% anual, pero a finales de julio se verá una mayor actividad en vuelos de negocios nacionales.

Para el caso de Asur puede mostrar una recuperación más lenta, ya que la mayor parte de los ingresos dependen del aeropuerto de Cancún, principalmente del tráfico internacional, el cual mantiene un panorama incierto en el corto plazo.

La empresa estima que la recuperación en sus niveles de tráfico comenzarían a verse hasta 2021, pero reconoce que es difícil estimar una recuperación en el flujo de pasajeros en el corto y mediano plazo.

Según Fitch se espera que el volumen de pasajeros se reduzca entre 45 y 50% este año y se llegará a una recuperación entre 2023 y 2024 respecto a los niveles reales alcanzados en el 2019.

Las turbulencias que la pandemia ha causado en el sector aeroportuario se ha reflejado en su cotización en la BMV. Desde inicios de año han visto reducidos sus rendimientos. GAP ha descendido 27.70%; OMA ha retrocedido 27% y Asur va cayendo 24.77 por ciento.

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS
*CIFRAS AL 1T2020

Asur
Deuda total: 15,266
Efectivo disponible: 7,784.3

GAP
Deuda total: 18,335
Efectivo disponible: 10,973.9

OMA
Deuda total: 4,546
Efectivo disponible: 4,167

FUENTE: REPORTES FINANCIEROS DE LAS EMISORAS



Aunque su índice de cobertura de liquidez es saludable, esperamos que OMA haga fuertes reducciones en las distribuciones de inversiones de capital y dividendos para pagar su deuda con vencimiento en junio de 2021, si no puede acceder a los mercados para refinanciar".

Análisis de Fitch Ratings

Más información en:
Empresas y Negocios
pág 23

AFAC agiliza trámites para reactivar aviones