



# El gobierno pagará los bonos del GACM pase lo que pase: experto

Redacción A21 / Miércoles, 2 Septiembre 2020 - 22:17

EL PROBLEMA ES QUE EL FIDEICOMISO DEL NAIM YA NO ESTÁ EN SU SITIO, ALERTAN

Luego de que la calificadora internacional Fitch alertara a los inversionistas de los bonos emitidos por el **Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM)** sobre la posible erosión de la liquidez del fideicomiso con el que se paga la deuda del **Nuevo Aeropuerto**, por la pandemia y la consecuente caída del tráfico aéreo, el especialista Ricardo K. Dadoo consideró que no habrá consecuencias a largo plazo, ni se verán afectados los pagos por parte del gobierno ni las operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

**Especialistas comentaron a A21** que no existe la garantía del gobierno federal, porque no es deuda pública, de modo que el Estado no tiene la obligación de pagar en caso de una baja en el número de pasajeros. *“Ese fue el riesgo que tomaron, como es el caso de una carretera donde la fuente de pago es el aforo”*, señalaron.

Sin embargo, señalaron que el problema es que “ordeñaron” al fideicomiso y la **Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)** jaló esos recursos del fideicomiso, como se ha hecho con muchos otros, y aquí había poco más de **40 mil millones de pesos**. *“Si los hubieran dejado ahí, con eso podrían pagar el servicio de la deuda hasta que se regularice la pandemia”*, explicaron

Dadoo añadió que el GACM *“es una entidad federal y si bien es una deuda que no está garantizada por el Estado mexicano, es muy similar a la deuda de Pemex en que, aún cuando la calificación de los bonos baje, la probabilidad de impago es muy pequeña, debido a que el Gobierno Federal saldría al quite, ya que lo último que quiere es que una de sus entidades federales caiga en impago, porque esto puede detonar una crisis a nivel país”*.

El 1 de septiembre, **Fitch publicó una nota en la que señalaba que la incertidumbre actual generada por la pandemia del covid-19** y la consecuente caída del tráfico aéreo en el país creaban incertidumbre en los tenedores de bonos del fideicomiso. Por esto mismo, Fitch colocó una calificación BBB- en el fideicomiso para reflejar “la posibilidad de que la liquidez (del **Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México**) pudiera erosionarse rápidamente y poner en riesgo la capacidad del aeropuerto de honrar sus obligaciones en los próximos nueve a 12 meses, si el volumen y la recolección de ingresos continúa deteriorándose”. Ante esto, **Kumar Dadoo** consideró: “el riesgo de impago del aeropuerto es cero, es inconcebible”.

## Incertidumbre en el horizonte

De acuerdo con Fitch, la calificación BBB- se debe a que el GACM está irremediablemente vinculado al rating soberano que se le dio a México ya que es una entidad gubernamental.

Asimismo, señaló que la perspectiva negativa en sus calificaciones se debe a la incertidumbre de la duración de la pandemia del covid-19 y sus efectos en los volúmenes de tráfico en los próximos años. Sin embargo, la calificadora estadounidense también apuntó que la incertidumbre con respecto al GACM se debe a la carencia de una estrategia de

mediano y largo plazo para atender las necesidades del transporte aéreo en Ciudad de México, luego de la cancelación del **Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)**.

La incertidumbre también se visibiliza en la reacción, hasta ahora desconocida, de las aerolíneas ante el funcionamiento del **Sistema Aeroportuario Metropolitano, compuesto por las terminales de Ciudad de México, Santa Lucía y Toluca**, además de que se perderá la capacidad de generar ingresos debido a las obligaciones financieras del pago del fideicomiso del NAIM. Sin embargo, Fitch mantuvo el optimismo en que el GACM pueda generar los suficientes ingresos y así evitar el uso de sus reservas para pagar su deuda.

A21 contactó al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México para obtener un posicionamiento sobre la alerta que realizó Fitch sin que, al momento de la publicación de esta nota, obtuviera respuesta. Por su parte, las autoridades del AICM omitieron dar una opinión al respecto, señalando que el tema del **fideicomiso es responsabilidad del GACM**.

Tras la cancelación del NAIM, el GACM negoció continuar el pago de los bonos a través del mecanismo negociado originalmente, a través del fideicomiso con los ingresos de la **Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA)**. Sin embargo, debido a la pandemia del covid-19, el número de pasajeros a nivel nacional ha caído en 53.7%, lo que significa que los ingresos monetarios en las terminales aéreas también han disminuido.

En el caso del AICM, entre enero y julio de 2020, la caída en el número de pasajeros domésticos ha sido del **52.4% y del 57.7%** en el número de pasajeros internacionales.

En mayo, la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)** aseguró que se tomaron las previsiones necesarias para garantizar el pago de los bonos emitidos para el financiamiento del NAIM, a través de los recursos en el fideicomiso 80460, con el objetivo de responder a las obligaciones entre julio y octubre.

En diciembre de 2018, el gobierno federal negoció con inversionistas internacionales la recompra de **mil 800 millones de dólares en bonos del fideicomiso para construir el NAIM**, de un total de 6 mil millones de dólares que se colocaron. El gobierno liquidaría los 4 mil 200 millones de bonos restantes durante 19 años, por medio de la **TUA**.

“Una de las cosas a las que se les da poco crédito a López Obrador y a Arturo Herrera (titular de la SHCP) es que han pecado de prudencia en términos de las finanzas del gobierno y han bajado muchísimo el gasto. En términos macroeconómicos, han mantenido las finanzas del país balanceadas, para que la capacidad de repago de México sea líquida, se logre”, apuntó Dadoo.

Asimismo, el especialista señaló que, en términos de capacidad aeroportuaria, lo peor ya pasó. Se ha visto una recuperación a doble dígito durante los últimos meses y la industria aérea continuará recuperándose.

## ¿Aeropuertos en riesgo?

Sin embargo, que una calificadora exprese riesgo en la viabilidad de un Grupo Aeroportuario para mantener su liquidez y poder hacer frente a sus responsabilidades financieras durante el próximo año es señal de que la crisis del covid-19 está afectando a la industria aérea en general, señaló **Rafael Echevarne**, titular del **Consejo Internacional de Aeropuertos para América Latina (ACI-LAC)**.

*“No importa lo grande o pequeños que sean los aeropuertos, o su ubicación geográfica, todos están sufriendo directamente la reducción del tráfico aéreo a raíz del covid-19”*, indicó, en entrevista con A21.

Ante esto, ACI continúa pidiendo a los gobiernos de todo el mundo que reactiven cuanto antes el transporte aéreo, ya que la aviación es esencial para el desarrollo socioeconómico a nivel global.

En contraparte, **Ricardo Dadoo** indicó que los aeropuertos en México siguen siendo empresas altamente rentables.

“Los aeropuertos, particularmente los que forman parte de los tres grupos aeroportuarios de **México y el AICM**, son una máquina de hacer dinero. A pesar de la caída de los niveles de tráfico, siguieron registrando utilidades operativas, que si bien fueron sumamente reducidas, existieron”, puntualizó el especialista.

Sin embargo, desde la **Asociación de Transporte Aéreo Internacional**, las aerolíneas y los expertos, reiteran que sin transporte aéreo los aeropuertos no podrían tener ingresos, lo cual es obvio. El problema, al final, es que, de no pagar, la calificación de México seguirá deteriorándose y en el futuro será mucho más difícil acceder a créditos.