Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México: la historia continúa

Posted by Ramón Ortiz on 6 de diciembre de 2018 9:56:07 CST

Como es ya de todos conocido, el resultado de la encuesta nacional sobre la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México realizada a finales de octubre demostró el apoyo popular para la cancelación del proyecto. A partir de ese momento comienza una coyuntura relevante, donde la administración entrante buscará llegar a acuerdos con los acreedores, constructores y tenedores de los instrumentos que estaban financiando la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM).

En Actinver, consideramos que uno de los puntos más relevantes será resolver la situación de los bonos del NAICM. Estos bonos cuentan con 4 series por un monto total de US$6 mil millones. La construcción del proyecto continuará durante el periodo de negociaciones, debido a que hay ciertas restricciones financieras (*covenants*) que se deben cumplir para no caer en un *default* técnico, lo cual constituiría un evento que podría acelerar la exigibilidad del principal. Bajo este contexto, en días pasados la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) dio a conocer que **el fideicomiso del nuevo Aeropuerto (MEXCAT) busca comprar una parte de los bonos** (US$1.8 mil millones), con lo cual se prevé reducir el apalancamiento del fideicomiso de forma significativa, y al mismo tiempo, obtener la representación suficiente para modificar los convenios de emisión de cada uno de los bonos, así como los acuerdos relacionados con éstos para eliminar ciertas obligaciones y eventos de incumplimiento relacionados con el Proyecto del Aeropuerto de Texcoco, lo que permitiría avanzar con el proceso de cancelación del NAICM.

Consideramos que es positivo que la nueva administración comience con un proceso ordenado sobre el tratamiento que se le estaría dando a la deuda, sin embargo, debemos de estar pendientes sobre la evolución de las noticias en los próximos días, ya que resulta sumamente relevante conocer la aceptación de la propuesta de recompra entre los tenedores de deuda.

No consideramos ninguna afectación directa para los grupos aeroportuarios que cotizan en la BMV en el corto plazo (ASUR, GAP y OMA). Consideramos que las tasas de crecimiento en su tráfico serán de entre 5 a 10% en promedio en los próximos tres años (sin considerar capacidad adicional en el actual aeropuerto de la ciudad de México), y sin ningún impacto financieramente.

Por otro lado, como ya mencionamos en nuestro blog previo, el MITRE (Organización de investigación y desarrollo de sistemas Avanzados de Aviación, originario del MIT) dictaminó como inviable la opción de tener en operación simultánea los aeropuertos de Santa Lucia-AICM,

mencionando aspectos técnicos y saturación en el espacio aéreo. Esta condición es importante desde nuestro punto de vista, ya que la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), quien es encargada de certificar aeropuertos a nivel mundial, pide opinión al MITRE sobre aspectos técnicos de aviación. Lo cual podría resultar en que se sugiera el no tener operaciones simultáneas entre estos dos aeropuertos al momento de solicitar la certificación de ambos.

Como resultado, consideramos relevante tomar en cuenta la potencial creación de *Hubs*, adicionales a la ciudad de México, donde aeropuertos como Guadalajara, Monterrey y Cancún, podrían funcionar como puntos de conexión para vuelos de largo alcance, siendo positivo para compañías como ASUR, GAP y OMA. Estaremos muy pendientes de la evolución de las noticias que tengamos en el sector aéreo en México, seguramente tendremos actualizaciones continuas en esta historia que continua.

Si deseas continuar leyendo los Análisis de Actinver, da clic en el siguiente botón:

Actinver Análisis

Topics: NAICM