

---

## Fitch Califica Emisión de Certificados Bursátiles de OMA en 'AA+ (mex)'

---

**Monterrey, N.L. (Julio 01, 2011):** Fitch Ratings asignó calificaciones a **Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA)**, como sigue:

- Calificación en Escala Nacional de Largo Plazo en '**AA+(mex)**';
- Emisión de Certificados Bursátiles por un monto de hasta MXN \$1,500 millones con plazo de 5 años en '**AA+(mex)**'. Los recursos serán utilizados principalmente para refinanciar parte de la deuda actual de la compañía y para usos corporativos generales.

Las calificaciones se colocan en Perspectiva Estable.

Las calificaciones de OMA se soportan en el buen posicionamiento de mercado de la compañía al contar con 13 aeropuertos en la zona centro norte de México, incluyendo el cuarto aeropuerto más importante de México en términos de pasajeros (Aeropuerto de Monterrey), así como con 10 de las principales 25 rutas del país, incluyendo la segunda más importante (MTY-MEX). También considera un incremento en la diversificación de ingresos, desempeño operativo y financiero positivo en situaciones adversas de la industria aeronáutica, como fueron el cese de operaciones de aerolíneas y una sólida estructura de capital con bajos niveles de apalancamiento. Adicionalmente, las calificaciones incorporan la concentración operativa y financiera en un aeropuerto, dependencia de 3 aerolíneas mexicanas, histórico flujo de caja libre negativo y factores de riesgo no controlables por la compañía que pueden disminuir el tráfico de pasajeros.

Las calificaciones presuponen que la estructura de capital de OMA no se verá influenciada por sus accionistas controladores y considera la calidad crediticia de OMA de manera independiente a la de ellos, debido a los derechos que comparten Aeroinvest, S.A. de C.V. (Aeroinvest) y Aéroports de Paris Management (ADPM) en las acciones de control Serie BB, entre los cuales destacan, que ADPM tiene derecho a elegir 2 miembros del Consejo de Administración de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (SETA) y Aeroinvest tiene derecho a elegir 5 miembros, que todo acto, resolución, contrato, decisión, convenio y recomendación que SETA pueda tomar o realizar en relación con el gobierno societario, operación y administración de OMA, o cualquiera de sus subsidiarias deberá requerir de un voto afirmativo de 6 consejeros por lo menos. Dichos actos destacan, entre otros, la liquidación o disolución anticipada de OMA, el incremento o decremento del capital social de OMA y de sus subsidiarias, la declaración y pago de dividendos, etc. Así mismo, se considera independiente a OMA, ya que ésta no puede otorgar préstamos ni avalar o garantizar deuda de sus accionistas.

OMA es controlada por SETA, la cual tiene acciones Serie BB. Empresas ICA, S.A.B. de C.V. a través de Aeroinvest tiene el 74.5% de las acciones de SETA y ADPM mantiene el resto. ADPM es el socio tecnológico y se tiene un contrato de Asistencia Técnica entre SETA y OMA. Adicionalmente Aeroinvest tiene el 41.9% de las acciones Serie B, lo que le da una participación directa o indirectamente del 54.4% del capital social de OMA. En relación a las acciones Serie BB, existe la opción de desaparecer y convertirse en acciones Serie B, en caso de que ADPM deje de contar con participación accionaria en SETA, situación que Fitch no considera que suceda en el corto plazo.

La compañía ha presentado una mayor diversificación de ingresos al incrementar de manera importante los ingresos no aeronáuticos en los últimos dos años, al pasar de 19.5% a 25.7% del total de ingresos. Dicho aumento se debe principalmente a la inversión realizada en el Hotel NH de la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el cual ha tenido un buen desempeño en términos de ocupación, ingresos y EBITDA desde su inicio de operaciones. OMA pretende continuar incrementando sus ingresos no aeronáuticos desarrollando un mayor número de tiendas, restaurantes, etc., en las áreas comerciales de sus aeropuertos, así como con el desarrollo comercial e inmobiliario en terrenos propiedad de la compañía, los cuales se encuentran alrededor de sus aeródromos. Fitch estima que los ingresos no aeronáuticos de la compañía lleguen a representar una tercera parte del total de sus ingresos, nivel similar a otros grupos aeroportuarios.

OMA presenta una concentración de pasajeros, ingresos y EBITDA en sus principales 5 aeropuertos, quienes en conjunto representaron al cierre del 2010, 76% del total de pasajeros, 71% del total de ingresos y 78% del total de EBITDA antes de pagos de servicios hacia la tendedora. El aeropuerto más importante de la compañía es el Aeropuerto Internacional de Monterrey el cual significó en el 2010, 47% del total de pasajeros, 44% del total de ingresos y 47% del total de EBITDA antes de pagos de servicios hacia OMA. En comparación con otros grupos aeroportuarios, OMA mantiene una menor concentración en su aeropuerto más importante. Por otra parte, la compañía presenta una concentración con 3 aerolíneas mexicanas quienes en conjunto representaron al cierre del primer trimestre del 2011 el 69.4% del total de pasajeros.

Históricamente, los resultados operativos y financieros de la compañía han presentado menor estacionalidad que la observada en otros grupos aeroportuarios, comportamiento asociado a que la mayoría de sus aeropuertos son regionales y solamente 3 son turísticos los cuales presentan una alta estacionalidad. Como resultado de lo anterior, OMA ha presentado un desempeño operativo y financiero positivo sobrellevando incrementos importantes en el precio de la turbosina, crisis económica y financiera, salida del mercado de varias aerolíneas de bajo costo, además de Aviacsa y Mexicana. Al cierre del 2010 y primer trimestre del 2011, la compañía presentó un incremento importante en sus ingresos debido al inicio de operaciones de la Terminal B en el Aeropuerto Internacional de Monterrey, así como por los resultados del Hotel NH. Durante este mismo periodo, el EBITDA ha presentado disminuciones debido a gastos no recurrentes producto de la salida del mercado de aerolíneas, mayores gastos relacionados al estudio de los nuevos planes maestros de desarrollo, incremento en salarios y el registro de gastos de mantenimiento de los aeropuertos por la adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera. Fitch estima que la compañía presentará incrementos en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, recuperación en la generación operativa al cierre del 2011 al no registrar gastos no recurrentes por cese de operación de aerolíneas y aumentará la diversificación de ingresos.

OMA se enfrenta ante factores de riesgo no controlables por ella que pueden disminuir el tráfico de pasajeros y por consiguiente la generación operativa debido al alto porcentaje de costos fijos. Los factores de riesgo a los que se enfrenta OMA, entre otros, son desastres naturales, desaceleración económica, cierre de operaciones de aerolíneas, incrementos en precio del petróleo, ataques terroristas, competencia otros destinos turísticos e inseguridad.

La compañía mantiene una sólida estructura de capital con bajos niveles de apalancamiento. En años anteriores al 2008, OMA manejaba altos niveles de caja debido a la alta generación de flujo; y todos sus requerimientos de capital en trabajo, inversión en activos y pago de dividendos se cubrían con flujos propios. A partir del 2008, la compañía ha presentado una generación de flujo de caja libre negativa como resultado de importantes inversiones como, Terminal B del Aeropuerto Internacional de Monterrey, Hotel NH en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, adquisiciones de terrenos en el aeropuerto de Culiacán, para el cumplimiento de las normas de seguridad, y en el aeropuerto de Monterrey, para el incremento en capacidad que se requerirá en un futuro; y pagos de dividendos. Reflejo de lo anterior, OMA ha incrementado de manera constante durante los últimos 3 años, su nivel de apalancamiento, siendo así que al cierre del 2008, 2009 y 2010, el indicador Deuda Total a EBITDA ha sido de 0.1 veces(x), 0.7x y 1.2x, niveles que aún estimamos son moderados. Las calificaciones otorgadas consideran una constante estabilidad en el actual nivel de deuda y un nivel de apalancamiento de Deuda Neta a EBITDA de 1.0x, así como una estabilidad en el pago de dividendos apejándose a su actual política. Fitch considera que la compañía mejorará su estructura de capital al refinanciar su deuda actual con mejores condiciones y espera un indicador Deuda Total a EBITDA de 1.4x al cierre del 2011.

### Contactos Fitch Ratings:

Alberto De Los Santos (Analista Líder)  
Analista  
Fitch México S.A. de C.V.  
+52 (81) 8399-9100  
Prol. Alfonso Reyes 2612, Edificio Connexity, Monterrey, N.L.

Miguel Guzmán (Analista Secundario)  
Director Asociado  
+52 (81) 8399-9100

Víctor Villarreal (Presidente del Comité de Calificación)  
Director Senior  
+1 312 368 3349

Relación con medios: Edna Gómez, edna.gomez@fitchratings.com, Monterrey, N.L +52 81 8399 9100.

Para mayor información de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, visite nuestras páginas [www.fitchmexico.com](http://www.fitchmexico.com) y [www.fitchratings.com](http://www.fitchratings.com).

Las metodologías utilizadas por Fitch Ratings para estas calificaciones son:

- 'National Ratings Criteria'. Enero 19, 2011.
- 'Corporate Rating Methodology'. Agosto 16, 2010.
- 'Parent and Subsidiary Rating Linkage'. Julio 14, 2010.

---

TODAS LAS CALIFICACIONES CREDITICIAS DE FITCH ESTAN SUJETAS A CIERTAS LIMITACIONES Y ESTIPULACIONES. POR FAVOR LEA ESTAS LIMITACIONES Y ESTIPULACIONES SIGUIENDO ESTE ENLACE: [HTTP://WWW.FITCHRATINGS.COM/UNDERSTANDINGCREDITRATINGS](http://WWW.FITCHRATINGS.COM/UNDERSTANDINGCREDITRATINGS). ADEMÁS, LAS DEFINICIONES DE CALIFICACIÓN Y LAS CONDICIONES DE USO DE TALES CALIFICACIONES ESTÁN DISPONIBLES EN NUESTRO SITIO WEB [WWW.FITCHRATINGS.COM](http://WWW.FITCHRATINGS.COM). LAS CALIFICACIONES PÚBLICAS, CRITERIOS Y METODOLOGÍAS ESTÁN DISPONIBLES EN ESTE SITIO EN TODO MOMENTO. EL CÓDIGO DE CONDUCTA DE FITCH, Y LAS POLÍTICAS SOBRE CONFIDENCIALIDAD, CONFLICTOS DE INTERESES, BARRERAS PARA LA INFORMACIÓN PARA CON SUS AFILIADAS, CUMPLIMIENTO, Y DEMÁS POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS ESTÁN TAMBIÉN DISPONIBLES EN LA SECCIÓN DE CÓDIGO DE CONDUCTA DE ESTE SITIO.