

RATING ACTION COMMENTARY

Fitch Ratifica Calificaciones de la Deuda de Consorcio del Mayab

Wed 21 Jul, 2021 - 9:44 PM ET

Fitch Ratings - Mexico City - 21 Jul 2021: Fitch Ratings ratificó las calificaciones en escala nacional de las emisiones MAYACB 12 y MAYACB 12U en 'AA(mex)vra'. La Perspectiva es Estable. La deuda está respaldada por los flujos que genera la operación de la autopista Kantunil-Cancún y otros tramos en el área colindante en los estados de Yucatán y Quintana Roo.

Las calificaciones reflejan un activo cuya generación de ingresos está altamente ligada al desempeño de la industria turística y del entorno económico de la zona de Cancún, por lo que presenta una volatilidad más elevada que otras autopistas. También, consideran un marco tarifario que permite ajustes anuales de acuerdo con la inflación, una estructura sólida de deuda que destina la mitad de los flujos excedentes a hacer prepagos y un fondo de reserva mayor al estándar de la industria.

El caso de calificación de Fitch resulta en una razón de cobertura para el servicio de la deuda (RCSD) mínima de 1.7 veces (x) en 2024 y de 2.0x en promedio para el período de 2021 a 2028, así como en un prepagó total de la deuda que ocurre tres años antes de su vencimiento legal. Si bien estas métricas son elevadas para el nivel de calificación bajo la metodología aplicable de Fitch, las calificaciones están limitadas por la incertidumbre elevada en torno a la recuperación del tráfico a niveles previos a la pandemia y por las

afectaciones que pudieran derivarse de la entrada de operación del Tren Maya, una vez que sea construido.

Respecto a este último punto, Fitch reconoce que la incertidumbre relacionada con el impacto que puede tener la operación de este proyecto ferroviario en la autopista, es significativa. De acuerdo con información pública, se espera que el Tren Maya inicie operaciones en 2024 y, dependiendo de los servicios que ofrezca, Fitch estima que podría representar una vía de competencia para la autopista y afectar su tráfico en mayor o menor medida. También, opina que la construcción del tren podría interferir con la operación de la autopista y generar ciertas afectaciones, pero considera que las coberturas elevadas de deuda mitigan en buena medida este último riesgo. A la fecha de este comunicado, la agencia no contaba con mayor información respecto a la oferta de viaje del Tren Maya y mantiene las calificaciones con Perspectiva Estable, pues no se espera que las potenciales afectaciones por la competencia que esto pueda representar, ocurran en el corto plazo.

FACTORES CLAVE DE CALIFICACIÓN

Activo con Vocación Turística

[Riesgo de Ingreso, Volumen – Más Débil]: La autopista sirve como conexión al puerto de Cancún, uno de los destinos turísticos más importantes de México. El tráfico depende mayormente de la actividad turística, por lo que su desempeño está ligado al del entorno económico y su volatilidad es mayor en comparación con otro tipo de carreteras. Los tramos Cedral–El Tintal y Tintal–Playa del Carmen iniciaron operaciones en 2014, por lo que tienen un historial de tráfico más limitado. Actualmente, el activo tiene vías de competencia o medios alternativos de transporte limitados, pero la entrada en operación del Tren Maya, que está planeada para 2024, pudiera representar un riesgo importante.

Actualización Oportuna de Tarifas

[Riesgo de Ingreso, Precio – Fortaleza Media]: Las tarifas pueden actualizarse semestralmente de acuerdo al índice nacional de precios al consumidor (INPC) de México o cuando este supere 5.0%. En algunas ocasiones las tarifas se han incrementado por debajo de la inflación. A la fecha, las tarifas no presentan rezagos significativos.

Plan Adecuado de Mantenimiento Mayor

[Desarrollo y Renovación de Infraestructura – Fortaleza Media]: El programa de mantenimiento mayor lo evalúa periódicamente un ingeniero independiente. Existe un fondo de conservación de seis meses de gasto de mantenimiento mayor. De acuerdo con el estudio de tráfico correspondiente, la capacidad de la autopista está muy por encima de las proyecciones de volumen de Fitch, por lo que no se prevén expansiones a la infraestructura durante la vida de la deuda. En 2021, Fitch recibió un presupuesto de mantenimiento mayor actualizado y aprobado por un ingeniero independiente, el cual considera gastos menores como consecuencia de las modificaciones causadas por las obras del Tren Maya, las cuales están dejando al concesionario tramos de la carretera recién renovados con necesidades de mantenimiento menores y más espaciadas.

Estructura Sólida y Dinámica

[Estructura de Deuda – Más Fuerte]: Las dos emisiones pagan tasa de interés fija, son pari-passu y siguen un calendario de amortización obligatorio y dinámico. La estructura destina 50% del flujo excedente a amortizar anticipadamente la deuda, reduciendo el monto de las obligaciones de pago futuras, en lugar de solamente acortar el plazo de la deuda. Existe un fondo de reserva para el servicio de deuda (FRSD) de 12 meses de intereses y principal. Más de 70% de la deuda está denominada en unidades de inversión (udis), lo cual expone el servicio de la deuda al riesgo de inflación. Sin embargo, esto se mitiga en buena medida gracias a que las tarifas se actualizan anualmente de acuerdo con la inflación.

Métricas

El caso de calificación resultó en una RCSD mínima de 1.7x en 2024 y 2.0x promedio de 2021 a 2028. Las series se amortizan totalmente tres años antes de su vencimiento legal debido a los prepagos establecidos en la estructura de la deuda, que se prevé que ocurran bajo los escenarios de Fitch.

Transacciones Comparables

MAYACB 12 y MAYACB 12U (MAYACB) son comparables con la deuda de la autopista Tenango-Ixtapan de la Sal (TENIXCB 14U), calificada en 'AA+(mex)vra' con Perspectiva Estable. Ambas transacciones están respaldadas por los ingresos de una autopista dependiente, en cierta medida, de la industria turística. TENIXCB 14U ostenta una calificación más elevada pues tiene una estructura de deuda más robusta, ya que cuenta con un barrido de caja total y no parcial como MAYACB. Además, porque a diferencia de MAYACB, no está expuesta a potenciales efectos negativos derivados de la entrada en operación del Tren Maya en los próximos años.

DERIVACIÓN DE CALIFICACIÓN

Actualización de los Créditos: En 2020, el tráfico promedio diario anual (TPDA) fue de 7,042 vehículos, lo que representó una disminución de 35.3% respecto a 2019, cuando el TPDA alcanzó 10,887 vehículos. Esta reducción se compara negativamente con el -26% esperado por Fitch en su caso de calificación. De acuerdo con el concesionario, la caída observada en el tráfico es un reflejo no solo del impacto de la pandemia, sino también de las obras de la construcción del Tren Maya, las cuales han interferido parcialmente con la autopista y han provocado un aumento en los tiempos de traslado para los usuarios. De acuerdo con el concesionario, el Gobierno Federal tiene la disposición de compensar los ingresos perdidos por las afectaciones derivadas de las obras de construcción, pero, al momento de este comunicado, Fitch no tiene claridad sobre el monto o el plazo de estas reclamaciones.

Por su parte, los ingresos de peaje de 2020 reportados en el fideicomiso alcanzaron MXN786.2 millones (no incluye IVA), lo que representa una disminución de 29.3% respecto a 2019. La reducción del ingreso fue menor que la del tráfico por la resiliencia de los vehículos pesados, ya que las medidas para controlar los contagios de coronavirus restringieron la movilización de personas, pero no de mercancías. El ingreso estuvo por debajo de los MXN1,061.2 millones esperados por Fitch en su caso de calificación.

De enero a junio de 2021, el TPDA aumentó 37.9% con respecto al mismo período de 2020, mientras que el ingreso aumentó 31.8%.

Durante 2020, los gastos de operación y administración fueron de MXN229.8 millones y el fondeo de la cuenta de mantenimiento mayor fue de MXN160.2 millones, ambos superiores a los esperados por Fitch en su caso de calificación, el cual consideraba un diferimiento de parte de los gastos al año siguiente. De acuerdo con el concesionario, este desempeño se explica por las obras de mantenimiento del ramal al aeropuerto de Cancún y por la renovación de algunos equipos eléctricos que ya eran obsoletos.

Lo anterior resulta en que, a diciembre de 2020, la RCSD de los últimos 12 meses fuese de 1.2x, por debajo del 2.1x esperado por Fitch en su caso de calificación. Sin embargo, a junio de 2021, la RCSD de los últimos 12 meses se recuperó a 1.6x, lo que refleja principalmente la recuperación gradual del tráfico.

SUPUESTOS CLAVE

Casos de Fitch

Actualmente, Fitch no está diferenciando entre sus supuestos de caso base y de caso de calificación debido al nivel alto de incertidumbre sobre el desempeño futuro del tráfico.

El caso de calificación de Fitch supone en 2021 una recuperación del tráfico de 88% de los niveles de 2019, con base en los siguientes supuestos de actividad promedio trimestral: se consideró el desempeño real hasta el segundo trimestre (85%), 90% en el tercer trimestre y cuarto trimestre, seguido de una recuperación al 95% de los niveles de 2019 en 2022 y una recuperación total en 2023. A partir de 2024, Fitch asume una tasa media anual de crecimiento (tmac) de 0.6% hasta 2034. A partir de 2022, la actualización tarifaria se proyectó de acuerdo a las premisas de inflación de Fitch a la fecha de esta revisión (4.9% para 2021, 4.2% para 2022, 3.3% en 2023 y 3.0% en adelante). El presupuesto de gastos de operación y de mantenimiento menor se aumentó 5% en términos reales, por encima del presupuesto multianual proporcionado por el concesionario.

Por su parte, el concesionario proporcionó un presupuesto de mantenimiento mayor actualizado y avalado por un ingeniero independiente (IDOM Ingeniería S.A DE C.V.) el cual fue considerado en el caso de Fitch con aumento de 7.5% en términos reales. Por último, la tasa de interés para los saldos de las cuentas se consideró 100 puntos base por debajo de la inflación esperada. En este caso se obtiene una RCSD promedio entre 2021 y 2028 de 2.0x, con un mínimo de 1.7x en 2024, y el pago total de la deuda tres años antes de su vencimiento legal. Las métricas anteriores son robustas para el nivel de calificación actual, de acuerdo a los criterios relevantes, sin embargo, el atributo de riesgo de volumen 'Más Débil' que incluye la incertidumbre elevada respecto al impacto del Tren Maya, limita la calificación.

Fitch también proyectó un caso de estrés severo que asume una recuperación más lenta y prolongada del tráfico con respecto a los niveles de 2019, de 84% en 2021, con base en los siguientes supuestos de actividad promedio trimestral: se consideró el desempeño real hasta el segundo trimestre (85%), 80% el tercer trimestre y 85% en el cuarto trimestre. Después de 2021, Fitch asume una recuperación de 88% en 2022, 92% en 2023, 96% en 2024 y una recuperación total a los niveles de 2019 en 2025. A partir de 2025, Fitch asume una tasa media anual de crecimiento (tmac) de 0.6% hasta 2034. El resto de los supuestos se asumieron como en el caso de calificación. En este caso se obtiene una RCSD promedio, de 2021 a 2028, de 1.9x, con un mínimo de 1.6x en 2024, por lo tanto, si este escenario se materializara, las métricas seguirían siendo consistentes con la calificación.

Por último, Fitch consideró una sensibilidad que supone un crecimiento nulo del tráfico entre 2019 y 2034, combinado con un incremento de 15%, en términos reales, al presupuesto de mantenimiento mayor. Los resultados muestran métricas aún consistentes con el nivel de calificación actual, lo que refleja la resiliencia alta de la transacción a estrés en el tráfico o los gastos.

El TPDA se calcula como el total de vehículos que cruzan la carretera dividido entre el número de días en el período. La RCSD se calcula dividiendo el flujo disponible para servir deuda (ingresos menos impuestos y gastos) entre el servicio de la deuda de cada período.

SENSIBILIDAD DE CALIFICACIÓN

Factores que podrían, individual o colectivamente, conducir a una acción de calificación negativa/baja:

--una recuperación del tráfico en 2021 menor de 75% del tráfico observado en 2019, junto con la expectativa de una recuperación lenta y prolongada;

--falta de acciones por parte del concesionario, tendientes a mitigar los posibles impactos negativos que deriven de afectaciones o interrupciones de la operación del activo por la construcción del Tren Maya.

Factores que podrían, individual o colectivamente, conducir a una acción de calificación positiva/alza:

--una acción positiva de calificación se estima improbable en el corto plazo debido a la incertidumbre derivada de la recuperación del tráfico y de las potenciales implicaciones negativas de la construcción y entrada en operación del Tren Maya.

RESUMEN DE CRÉDITO O TRANSACCIÓN

La autopista Mérida-Cancún es parte de una de las vías principales que une a los estados de Yucatán y Quintana Roo. Como parte de esta autopista se encuentra el tramo Kantunil-Cancún y otros tramos en el área circunvecina, los cuales iniciaron operaciones en 1991 y 2014, respectivamente. La extensión total de la autopista es de 304 kilómetros y se ubica en los estados de Yucatán y Quintana Roo. Además, cuenta con cuatro carriles y dos casetas

de cobro. La concesión está a favor de Consorcio del Mayab, S.A. de C.V., empresa subsidiaria de EXI Operadora Quantum S.A.P.I. de C.V. (Quantum).

PARTICIPACIÓN

La(s) calificación(es) mencionada(s) fue(ron) requerida(s) y se asignó(aron) o se le(s) dio seguimiento por solicitud del(los) emisor(es) o entidad(es) calificada(s) o de un tercero relacionado. Cualquier excepción se indicará.

CRITERIOS APLICADOS EN ESCALA NACIONAL:

--Metodología de Calificación para Infraestructura y Financiamiento de Proyectos (Octubre 26, 2020);

--Metodología de Calificación para Autopistas de Cuota, Puentes y Túneles (Noviembre 13, 2020);

--Metodología de Calificaciones en Escala Nacional (Diciembre 22, 2020).

INFORMACIÓN REGULATORIA

FECHA DE LA ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN DE CALIFICACIÓN: 29/julio/2020.

FUENTE(S) DE INFORMACIÓN: Información solicitada al emisor y al fiduciario e información obtenida de Grupo BMV.

IDENTIFICAR INFORMACIÓN UTILIZADA: Información de tráfico, ingresos, gastos, presupuestos, financiera y estados de cuenta del fideicomiso.

PERÍODO QUE ABARCA LA INFORMACIÓN FINANCIERA: al 30/junio/2021.

La(s) calificación(es) constituye(n) solamente una opinión con respecto a la calidad crediticia del emisor, administrador o valor(es) y no una recomendación de inversión. Para

conocer el significado de la(s) calificación(es) asignada(s), los procedimientos para darles seguimiento, la periodicidad de las revisiones y los criterios para su retiro visite <https://www.fitchratings.com/site/mexico>. La estructura y los procesos de calificación y de votación de los comités se encuentran en el documento denominado “Proceso de Calificación” disponible en el apartado “Temas Regulatorios” de <https://www.fitchratings.com/site/mexico>.

El proceso de calificación también puede incorporar información de otras fuentes externas tales como: información pública, reportes de entidades regulatorias, datos socioeconómicos, estadísticas comparativas, y análisis sectoriales y regulatorios para el emisor, la industria o el valor, entre otras. La información y las cifras utilizadas, para determinar esta(s) calificación(es), de ninguna manera son auditadas por Fitch México, S.A. de C.V. (Fitch México) por lo que su veracidad y autenticidad son responsabilidad del emisor o de la fuente que las emite. En caso de que el valor o la solvencia del emisor, administrador o valor(es) se modifiquen en el transcurso del tiempo, la(s) calificación(es) puede(n) modificarse al alza o a la baja, sin que esto implique responsabilidad alguna a cargo de Fitch México.

RATING ACTIONS

ENTITY/DEBT	RATING	PRIOR
Consortio del Mayab, S.A. de C.V.		
● Consortio del Mayab, S.A. de C.V./Debt/1 Natl LT	ENac LP	AA(mex)vra Rating Outlook Stable A f i r m a d a

[VIEW ADDITIONAL RATING DETAILS](#)

FITCH RATINGS ANALYSTS

Daniel Perez

Senior Analyst

Analista Líder

+52 55 5955 1618

daniel.perez@fitchratings.com

Fitch Mexico S.A. de C.V.

Bld. Manuel Avila Camacho No. 88, Edificio Picasso, Piso 10, Col. Lomas de Chapultepec,
Mexico City 11950

Raymundo Trevino

Analyst

Analista Secundario

+52 81 4161 7092

raymundo.trevino@fitchratings.com

Astra Castillo

Senior Director

Presidente del Comité de Calificación

+52 81 4161 7046

astra.castillo@fitchratings.com

MEDIA CONTACTS

Liliana Garcia

Monterrey

+52 81 4161 7066

liliana.garcia@fitchratings.com

Información adicional disponible en www.fitchratings.com/site/mexico.

APPLICABLE CRITERIA

[Infrastructure and Project Finance Rating Criteria \(pub. 24 Mar 2020\) \(including rating assumption sensitivity\)](#)

[Toll Roads, Bridges and Tunnels Rating Criteria \(pub. 26 Jun 2020\) \(including rating assumption sensitivity\)](#)

[Metodología de Calificación para Infraestructura y Financiamiento de Proyectos \(pub. 26 Oct 2020\)](#)

[Metodología de Calificación para Autopistas de Cuota, Puentes y Túneles \(pub. 13 Nov 2020\)](#)

[National Scale Rating Criteria \(pub. 22 Dec 2020\)](#)

[Metodología de Calificaciones en Escala Nacional \(pub. 22 Dec 2020\)](#)

ADDITIONAL DISCLOSURES

[Solicitation Status](#)

[Endorsement Policy](#)

ENDORSEMENT STATUS

Consortio del Mayab, S.A. de C.V.

-

DISCLAIMER

TODAS LAS CALIFICACIONES CREDITICIAS DE FITCH ESTAN SUJETAS A CIERTAS LIMITACIONES Y ESTIPULACIONES. POR FAVOR LEA ESTAS LIMITACIONES Y ESTIPULACIONES SIGUIENDO ESTE ENLACE:

WWW.FITCHRATINGS.COM/SITE/DEFINITIONS. ADEMÁS, LAS DEFINICIONES DE CALIFICACIÓN Y LAS CONDICIONES DE USO DE TALES CALIFICACIONES ESTAN DISPONIBLES EN NUESTRO SITIO WEB WWW.FITCHRATINGS.COM. LAS CALIFICACIONES PÚBLICAS, CRITERIOS Y METODOLOGIAS ESTAN DISPONIBLES EN ESTE SITIO EN TODO MOMENTO. EL CODIGO DE CONDUCTA DE FITCH, Y LAS POLITICAS SOBRE CONFIDENCIALIDAD, CONFLICTOS DE INTERES, BARRERAS PARA LA INFORMACION PARA CON SUS AFILIADAS, CUMPLIMIENTO, Y DEMAS POLITICAS Y PROCEDIMIENTOS ESTAN TAMBIEN DISPONIBLES EN LA SECCIÓN DE CODIGO DE CONDUCTA DE ESTE SITIO. FITCH PUEDE HABER PROPORCIONADO OTRO SERVICIO ADMISIBLE A LA ENTIDAD CALIFICADA O A TERCEROS RELACIONADOS. LOS DETALLES DE DICHO SERVICIO DE CALIFICACIONES SOBRE LAS CUALES EL ANALISTA LIDER ESTA BASADO EN UNA ENTIDAD REGISTRADA ANTE LA UNION EUROPEA, SE PUEDEN ENCONTRAR EN EL RESUMEN DE LA ENTIDAD EN EL SITIO WEB DE FITCH.

[READ LESS](#)

COPYRIGHT

Derechos de autor © 2021 por Fitch Ratings, Inc. y Fitch Ratings, Ltd. y sus subsidiarias. 33 Whitehall Street, New York, NY 10004. Teléfono: 1-800-753-4824, (212) 908-0500. Fax: (212) 480-4435. La reproducción o distribución total o parcial está prohibida, salvo con permiso. Todos los derechos reservados. En la asignación y el mantenimiento de sus calificaciones, así como en la realización de otros informes (incluyendo información prospectiva), Fitch se basa en información factual que recibe de los emisores y sus agentes y de otras fuentes que Fitch considera creíbles. Fitch lleva a cabo una investigación razonable de la información factual sobre la que se basa de acuerdo con sus metodologías de calificación, y obtiene verificación razonable de dicha información de fuentes independientes, en la medida de que dichas fuentes se encuentren disponibles para una emisión dada o en una determinada jurisdicción. La forma en que Fitch lleve a cabo la investigación factual y el alcance de la verificación por parte de terceros que se obtenga variará dependiendo de la naturaleza de la emisión calificada y el emisor, los requisitos y prácticas en la jurisdicción en que se ofrece y coloca la emisión y/o donde el emisor se encuentra, la disponibilidad y la naturaleza de la información pública relevante, el acceso a representantes de la administración del emisor y sus asesores, la disponibilidad de verificaciones preexistentes de terceros tales como los informes de auditoría, cartas de procedimientos acordadas, evaluaciones, informes actuariales, informes técnicos, dictámenes legales y otros informes proporcionados por terceros, la disponibilidad de fuentes de verificación independiente y competentes de terceros con respecto a la emisión en particular o en la jurisdicción del emisor, y una variedad de otros factores. Los usuarios de calificaciones e informes de Fitch deben entender que ni una investigación mayor de hechos ni la verificación por terceros puede asegurar que toda la información en la que Fitch se basa en relación con una calificación o un informe será exacta y completa. En última instancia, el emisor y sus asesores son responsables de la exactitud de la información que proporcionan a Fitch y al mercado en los documentos de oferta y otros informes. Al emitir sus calificaciones y sus informes, Fitch debe confiar en la labor de los expertos, incluyendo los auditores independientes con respecto a los estados financieros y abogados con respecto a los aspectos legales y fiscales. Además, las calificaciones y las proyecciones de información financiera y de otro tipo son intrínsecamente una visión hacia el futuro e incorporan las hipótesis y predicciones sobre acontecimientos futuros que por su naturaleza no se pueden comprobar como hechos. Como resultado, a pesar de la comprobación de los hechos actuales, las calificaciones y proyecciones pueden verse afectadas por eventos futuros o condiciones que no se previeron en el momento en que se emitió o afirmó una calificación o una proyección.

La información contenida en este informe se proporciona “tal cual” sin ninguna representación o garantía de ningún tipo, y Fitch no representa o garantiza que el informe o cualquiera de sus contenidos cumplirán alguno de los requerimientos de un destinatario del informe. Una calificación de Fitch es una opinión en cuanto a la calidad crediticia de una

emisión. Esta opinión y los informes realizados por Fitch se basan en criterios establecidos y metodologías que Fitch evalúa y actualiza en forma continua. Por lo tanto, las calificaciones y los informes son un producto de trabajo colectivo de Fitch y ningún individuo, o grupo de individuos, es únicamente responsable por una calificación o un informe. La calificación no incorpora el riesgo de pérdida debido a los riesgos que no sean relacionados a riesgo de crédito, a menos que dichos riesgos sean mencionados específicamente. Fitch no está comprometido en la oferta o venta de ningún título. Todos los informes de Fitch son de autoría compartida. Los individuos identificados en un informe de Fitch estuvieron involucrados en, pero no son individualmente responsables por, las opiniones vertidas en él. Los individuos son nombrados solo con el propósito de ser contactos. Un informe con una calificación de Fitch no es un prospecto de emisión ni un sustituto de la información elaborada, verificada y presentada a los inversores por el emisor y sus agentes en relación con la venta de los títulos. Las calificaciones pueden ser modificadas o retiradas en cualquier momento por cualquier razón a sola discreción de Fitch. Fitch no proporciona asesoramiento de inversión de cualquier tipo. Las calificaciones no son una recomendación para comprar, vender o mantener cualquier título. Las calificaciones no hacen ningún comentario sobre la adecuación del precio de mercado, la conveniencia de cualquier título para un inversor particular, o la naturaleza impositiva o fiscal de los pagos efectuados en relación a los títulos. Fitch recibe honorarios por parte de los emisores, aseguradores, garantes, otros agentes y originadores de títulos, por las calificaciones. Dichos honorarios generalmente varían desde USD1,000 a USD750,000 (u otras monedas aplicables) por emisión. En algunos casos, Fitch calificará todas o algunas de las emisiones de un emisor en particular, o emisiones aseguradas o garantizadas por un asegurador o garante en particular, por una cuota anual. Se espera que dichos honorarios varíen entre USD10,000 y USD1,500,000 (u otras monedas aplicables). La asignación, publicación o diseminación de una calificación de Fitch no constituye el consentimiento de Fitch a usar su nombre como un experto en conexión con cualquier declaración de registro presentada bajo las leyes de mercado de Estados Unidos, el “Financial Services and Markets Act of 2000” de Gran Bretaña, o las leyes de títulos y valores de cualquier jurisdicción en particular. Debido a la relativa eficiencia de la publicación y distribución electrónica, los informes de Fitch pueden estar disponibles hasta tres días antes para los suscriptores electrónicos que para otros suscriptores de imprenta.

Solamente para Australia, Nueva Zelanda, Taiwán y Corea del Norte: Fitch Australia Pty Ltd tiene una licencia australiana de servicios financieros (licencia no. 337123) que le autoriza a proveer calificaciones crediticias solamente a “clientes mayoristas”. La información de calificaciones crediticias publicada por Fitch no tiene el fin de ser utilizada por personas que sean “clientes minoristas” según la definición de la “Corporations Act 2001”.

Fitch Ratings, Inc. está registrada ante la Comisión de Valores de EE.UU. (U.S. Securities and Exchange Commission) como una Organización que Califica Riesgo Reconocida

Nacionalmente (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) o NRSRO por sus siglas en inglés. Aunque algunas de las agencias calificadoras subsidiarias de NRSRO están listadas en el apartado 3 del Formulario NRSRO y, como tal, están autorizadas a emitir calificaciones en nombre de la NRSRO (favor de referirse a <https://www.fitchratings.com/site/regulatory>), otras subsidiarias no están listadas en el Formulario NRSRO (no NRSRO) y, por lo tanto, las calificaciones emitidas por esas subsidiarias no se realizan en representación de la NRSRO. Sin embargo, el personal que no pertenece a NRSRO puede participar en la determinación de la(s) calificación(es) emitida(s) por o en nombre de NRSRO.

[READ LESS](#)

SOLICITATION STATUS

The ratings above were solicited and assigned or maintained at the request of the rated entity/issuer or a related third party. Any exceptions follow below.

ENDORSEMENT POLICY

Fitch's international credit ratings produced outside the EU or the UK, as the case may be, are endorsed for use by regulated entities within the EU or the UK, respectively, for regulatory purposes, pursuant to the terms of the EU CRA Regulation or the UK Credit Rating Agencies (Amendment etc.) (EU Exit) Regulations 2019, as the case may be. Fitch's approach to endorsement in the EU and the UK can be found on Fitch's [Regulatory Affairs](#) page on Fitch's website. The endorsement status of international credit ratings is provided within the entity summary page for each rated entity and in the transaction detail pages for structured finance transactions on the Fitch website. These disclosures are updated on a daily basis.