

## RATING ACTION COMMENTARY

# Fitch Ratifica Calificaciones de OMA en 'AAA(mex)'; Perspectiva Estable

Mexico Fri 22 May, 2026 - 3:22 PM ET

Fitch Ratings - Mexico City - 22 May 2026: Fitch Ratings ratificó las calificaciones nacionales de largo plazo y corto plazo de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (OMA) en 'AAA(mex)' y 'F1+(mex)', respectivamente. Fitch también ratificó las calificaciones de las emisiones OMA21-2, OMA22L, OMA22-2L, OMA23L, OMA23-2L, OMA 25 y OMA 25-2 de OMA (en conjunto, las emisiones) en 'AAA(mex)'. La Perspectiva de las calificaciones de largo plazo es Estable.

## FACTORES CLAVE DE CALIFICACIÓN

### FUNDAMENTO

Las calificaciones reflejan el riesgo relacionado con la operación de un sistema aeroportuario de 13 aeropuertos en el norte y centro de México, que tiene cierto riesgo de volumen derivado de la exposición a áreas de servicio pequeñas y en desarrollo, además de su dependencia a aerolíneas de bajo costo. Los ingresos presentan un riesgo de precio moderado dadas las limitaciones de las tarifas aeronáuticas reguladas, aunque el marco regulatorio ha respaldado de forma eficaz al sistema durante períodos de aumento de costos y de disminución del tráfico.

El riesgo de refinanciamiento y las características estructurales débiles de la deuda de OMA se han mitigado gracias a su historial sólido de acceso a los mercados de capitales, y a una gestión prudente del manejo de su deuda. Bajo el caso de calificación de Fitch, el apalancamiento máximo, medido como deuda neta a EBITDA, es de 1.2x. El apalancamiento es bajo en comparación con las métricas indicativas de la metodología de Fitch para el nivel de calificación, así como con los pares relevantes.

## FACTORES CLAVE DE CALIFICACIÓN

**Sistema Grande, con Cierta Volatilidad [Riesgo de Ingreso – Volumen: Medio]:** OMA sirve a una base grande de tráfico con más de 13 millones de pasajeros de salida. Cerca de la mitad proviene del aeropuerto de Monterrey. Tiene exposición relativamente baja al tráfico de conexión y turístico, lo que contribuye a su estabilidad general. Los aeropuertos tienen cierta volatilidad por su exposición a aerolíneas de bajo costo, que representan más de 60% de los ingresos aeronáuticos, a áreas de influencia más pequeñas y menos desarrolladas, así como a cierta competencia de modos alternativos de transporte.

**Sistema de Tarifas Compensatorio [Riesgo de Ingreso – Precio: Medio]:** La mayoría de los ingresos son aeronáuticos y están sujetos a tarifas máximas; el resto son ingresos no regulados. Aunque la regulación limita la flexibilidad de OMA para cubrir sus gastos, la estructura ha cubierto de forma adecuada los gastos operativos y de capital, además de gestionar disminuciones inesperadas de tráfico. Los ingresos han sido menos volátiles que el tráfico en crisis económicas, lo que proporciona estabilidad al perfil financiero.

**Plan Adecuado de Inversiones de Capital [Desarrollo y Renovación de la Infraestructura: Medio]:** Los programas maestros de desarrollo (PMD) a cinco años se enfocan en la ampliación de aeropuertos para satisfacer la demanda futura. Las proyecciones de expansión y mantenimiento mayor a largo plazo son inciertas en cuanto a tiempo y fuentes de financiamiento. La concesión permite recuperar adecuadamente las inversiones de capital mediante ajustes en tarifas, por lo que la mayoría de las necesidades de financiamiento han sido cubiertas con caja operativa.

**Deuda de Pago Único al Vencimiento, con Acceso Probado al Mercado [Estructura de la Deuda: Medio]:** La deuda tiene cierta exposición a tasa variable. Su riesgo frente al tipo de cambio es limitado, ya que la mayoría de los ingresos y la totalidad de la deuda están denominados en pesos mexicanos. El riesgo de refinanciamiento está parcialmente mitigado por un historial de acceso a los mercados de capitales, un perfil financiero sólido y el plazo corto de los vencimientos. OMA ha mostrado un manejo prudente de su deuda y niveles de liquidez robustos.

### Perfil Financiero

Bajo el caso de calificación de Fitch, el apalancamiento máximo es de 1.2x en 2030. Las métricas se consideran robustas en comparación con los niveles indicativos de la metodología aplicable de Fitch, así como con los pares relevantes.

## ANÁLISIS DE PARES

La calidad crediticia de OMA es comparable con la de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), aunque esta última no tiene calificación nacional. Si bien los activos de ambos grupos son estratégicos para el país, OMA tiene un nivel de endeudamiento significativamente menor que el de GACM (1.2x frente a 7.5x), considerando que se tolera un apalancamiento mayor en GACM debido a su estructura de deuda, que es más restrictiva. Sin embargo, también exhibe mayor riesgo de volumen al ser un sistema de aeropuertos con actividad menor y, salvo el aeropuerto de Monterrey, se ubica en ciudades más pequeñas. OMA tiene una evaluación mejor en cuanto a desarrollo y renovación de infraestructura, puesto que GACM dispone de instalaciones antiguas y saturadas.

Otros comparables son Grupo Traxión, S.A.B. de C.V. (Traxión) [A+(mex) Perspectiva Estable] y GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (GMXT) [AAA(mex) Perspectiva Estable]. Ambas compañías son del sector logístico y de transporte. Las calificaciones de Traxión reflejan su posición sólida de negocio, destacada con márgenes de EBITDA esperados de 14% y un apalancamiento bruto por debajo de 2x. En comparación, OMA presenta márgenes superiores a 70% y apalancamiento neto de 1.2x, lo que explica la diferencia en las calificaciones. Traxión se enfoca exclusivamente en operaciones domésticas. GMXT posee un apalancamiento robusto similar al de OMA y cuenta con entornos operativos fuertes en EE. UU. y Canadá.

El apalancamiento bruto de Traxión y GMXT se mide como el EBITDA más dividendos recurrentes recibidos de asociadas y participaciones, menos dividendos pagados a minoritarios.

## SUPUESTOS CLAVE

El caso base de Fitch asume tasas de crecimiento del tráfico de 3.3% en 2026, 3.9% en 2027 y 4.3% a partir de 2028. De 2026 a 2030, se asume una tasa media anual de crecimiento (TMAC) de 4%. Los ajustes tarifarios se proyectaron de acuerdo con la fórmula aplicable, que considera un factor de eficiencia de 0.8%, así como los supuestos de inflación de Fitch: 4% en 2026, 3.8% en 2027 y 3.5% a partir de 2028. Los gastos de operación y mantenimiento se incrementaron en 5% en términos reales, mientras que las inversiones de capital se proyectaron alineadas con el PMD y el presupuesto de la compañía. Se asume que la tasa variable promediará 7% en 2026, 7.6% en 2027 y 8% a partir de 2028. Bajo este escenario, el apalancamiento máximo, medido como deuda neta a EBITDA, es de 0.9x en 2026.

El caso de calificación de Fitch asume tasas de crecimiento del tráfico de 2.1% y 2.4% en 2026 y 2027, respectivamente, en medio de un entorno operativo que sigue siendo desafiante para el sector del transporte aéreo. De 2026 a 2030, se asume una TMAC de 3.2%. Los ajustes tarifarios se proyectaron igual que en el caso base. Los gastos de operación y mantenimiento se incrementaron en 10% en términos reales, mientras que las inversiones de capital se proyectaron alineadas con el PMD y el presupuesto de la compañía. Las tasas variables se asumieron alineadas con el caso base. Bajo este escenario, el apalancamiento máximo es de 1.2x en 2030.

## **SENSIBILIDAD DE CALIFICACIÓN**

### **Factores que Podrían, Individual o Colectivamente, Conducir a una Acción de Calificación Negativa/Baja**

--reducciones significativas de tráfico y/o incremento significativo de los gastos de operación y mantenimiento, que deriven en un apalancamiento estabilizado superior a 4x;

--modificación de la estrategia de endeudamiento de la compañía que dé como resultado un apalancamiento estabilizado superior a 4x.

### **Factores que Podrían, Individual o Colectivamente, Conducir a una Acción de Calificación Positiva/Alza**

--las calificaciones de OMA son las más altas de la escala nacional, por lo que no es posible una acción de calificación positiva.

## **PERFIL CREDITICIO**

OMA es una compañía tenedora cuyas subsidiarias se dedican a la administración, operación y uso de 13 aeropuertos bajo una concesión otorgada por el Gobierno mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los aeropuertos se localizan en las siguientes ciudades: Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Ciudad Juárez, Reynosa, Chihuahua, Culiacán, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas. OMA también se beneficia de fuentes de ingresos diversificadas, que incluyen la operación de dos hoteles ubicados en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (el hotel NH Terminal 2) y en el Aeropuerto de Monterrey (el hotel Hilton Garden Inn TB), así como de la operación de un parque industrial en el Aeropuerto de Monterrey (Aero Industrial Park).

## **RESUMEN DE CRÉDITO O TRANSACCIÓN**

En 2025, OMA registró 28.8 millones de pasajeros, un aumento de 8.5% en comparación con 2024. El desempeño del tráfico superó las expectativas de crecimiento del caso base y del caso de calificación de Fitch, de 5% y 3.7%, respectivamente, impulsado por el desempeño sólido del aeropuerto de Monterrey y por la disminución de las restricciones de capacidad en el portafolio, lo que favoreció la restauración gradual de frecuencias domésticas y la reintroducción de rutas previamente limitadas por la disponibilidad de aeronaves.

Durante 2025, los ingresos alcanzaron MXN13,651 millones, un incremento de 11.8% respecto de 2024 y por encima de la proyección del caso base de Fitch de MXN13,319 millones. El desempeño superior a lo esperado fue impulsado por un tráfico más sólido de lo previsto y por el crecimiento continuo de los ingresos comerciales en relación con los supuestos de Fitch. El margen de EBITDA mejoró a 74.5% desde 74.3% en 2024, por encima de la expectativa del caso base de Fitch de 74%, mientras que el apalancamiento al cierre del año, medido como deuda neta sobre EBITDA, se ubicó en 1x.

Durante el mismo período, los gastos operativos y administrativos totalizaron MXN3,484 millones, en términos generales alineados con la estimación del caso base de Fitch de MXN3,460 millones, pero 10.8% superiores a los de 2024. De acuerdo con el emisor, el incremento fue atribuible principalmente a mayores gastos por servicios contratados, en particular tarifas de seguridad y limpieza, tras las renovaciones de contratos durante el año, así como a condiciones ajustadas del mercado laboral que presionaron los costos de nómina.

En diciembre de 2025, OMA recibió la aprobación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) para su PMD 2026–2030, por un total de MXN16,005 millones en términos reales de diciembre de 2024. En 2025, la compañía distribuyó MXN4,471 millones en dividendos.

De enero a abril de 2026, el tráfico aumentó 2.1% en comparación con el mismo período de 2025, con un crecimiento del tráfico doméstico de 3.1% y una caída del tráfico internacional de 2.9%, lo cual se ubica 3.9% por debajo de las expectativas del caso de calificación de Fitch. De acuerdo con el emisor, este desempeño refleja el inicio de la racionalización de capacidad por parte de las aerolíneas a partir de marzo de 2026, particularmente entre las aerolíneas estadounidenses, impulsada por el entorno actual de los precios del petróleo, así como por una demanda más débil. El aeropuerto de Monterrey, el cuarto más grande de México, siguió beneficiándose de una demanda doméstica resiliente, lo que compensó parcialmente la relativa debilidad del segmento internacional, donde el tráfico cayó 8.1% en comparación con el mismo período de 2025.

Al 1T26, los ingresos totales ascendieron a MXN3,297 millones, 8.1% por debajo de la expectativa del caso de calificación de Fitch de MXN3,511 millones, principalmente por el desempeño del tráfico a la fecha y la apreciación del peso mexicano, que ha afectado los ingresos aeronáuticos internacionales y ciertos ingresos comerciales. El margen de EBITDA alcanzó 73.4%.

Durante 1T26, OMA y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) extendieron el arrendamiento del hotel NH Terminal 2 por cinco años adicionales, con nuevo vencimiento en abril de 2034, lo que mejora la visibilidad de ingresos de largo plazo de la compañía en este rubro. En abril de 2026, las tarifas aeronáuticas se incrementaron 6.9% en todo el portafolio, y OMA firmó contratos de crédito por un total de MXN1,700 millones. Estos recursos se utilizaron para amortizar los bonos OMA21V en circulación por MXN1,000 millones, mientras que el monto restante se conservó para fines de capital de trabajo.

## **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 (Agosto 14, 2023);

--Metodología de Calificación de Infraestructura de Transporte (Noviembre 11, 2025);

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

## **INFORMACIÓN REGULATORIA - MÉXICO**

FECHA DE LA ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN DE CALIFICACIÓN: 26/mayo/2025

FUENTE(S) DE INFORMACIÓN: información entregada por el emisor.

IDENTIFICAR INFORMACIÓN UTILIZADA: reportes financieros trimestrales, reportes de tráfico y estados financieros históricos.

PERÍODO QUE ABARCA LA INFORMACIÓN FINANCIERA: hasta 31/marzo/2026

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 TYPE ⇅	RATING ⇅	RATING ACTION ⇅	PRIOR ⇅
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.	ENac LP	AAA(mex) Rating	Afirmada	AAA(mex) Rating; Outlook Stable
	ENac CP	F1+(mex)	Afirmada	F1+(mex)
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V./Airport Revenues - First Lien - 2021/1 Natl LT	ENac LP			

OMA21-2 MX91OM000035	ENac LP	AAA(mex) Rating	AAA(mex) Outlook Stable	AAA(mex) Rating; Outlook Stable
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V./Airport Revenues - First Lien - 2022/1 Natl LT	ENac LP			
OMA 22-2L MXN 2.3 bln 9.35% bond/note 22-Mar-2029 MX91OM000050	ENac LP	AAA(mex) Rating	AAA(mex) Outlook Stable	AAA(mex) Rating; Outlook Stable
OMA 22L MXN 1.7 bln Floating bond/note 25- Mar-2027 MX91OM000068	ENac LP	AAA(mex) Rating	AAA(mex) Outlook Stable	AAA(mex) Rating; Outlook Stable
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V./Airport Revenues - First Lien - 2023/1 Natl LT	ENac LP			
OMA 23L MX91OM000084	ENac LP	AAA(mex) Rating	AAA(mex) Outlook Stable	AAA(mex) Rating; Outlook Stable
OMA 23-2L MX91OM000076	ENac LP	AAA(mex) Rating	AAA(mex) Outlook Stable	AAA(mex) Rating; Outlook Stable

[VIEW ADDITIONAL RATING DETAILS](#)

## FITCH RATINGS ANALYSTS

**Victoria Coutino Ralda**

Director

Analista Líder

+52 55 5955 1602

victoria.coutinoralda@fitchratings.com

Fitch Mexico S.A. de C.V.

Blvd Manuel Avila Camacho #36 Floor 23 Edificio Esmeralda II Col. Lomas de Chapultepec,  
Alcaldia Miguel Hidalgo Mexico City 11000

**Pablo Coloma**

Director

Analista Secundario

+56 2 3321 2926

pablo.coloma@fitchratings.com

**Astra Castillo**

Senior Director

Presidente del Comité de Calificación

+52 81 4161 7046

astra.castillo@fitchratings.com

**MEDIA CONTACTS**

**Maggie Guimaraes**

São Paulo

+55 11 4504 2207

maggie.guimaraes@thefitchgroup.com

Información adicional disponible en [www.fitchratings.com/site/mexico](http://www.fitchratings.com/site/mexico).

**PARTICIPATION STATUS**

The rated entity (and/or its agents) or, in the case of structured finance, one or more of the transaction parties participated in the rating process except that the following issuer(s), if any, did not participate in the rating process, or provide additional information, beyond the issuer's available public disclosure.

**APPLICABLE CRITERIA**

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

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

[Metodología de Calificación para Infraestructura y Financiamiento de Proyectos \(pub. 14 Aug 2023\)](#)

[Transportation Infrastructure Rating Criteria \(pub. 07 Jan 2025\) \(including rating assumption sensitivity\)](#)

[Metodología de Calificación de Infraestructura de Transporte \(pub. 11 Nov 2025\)](#)

[Infrastructure & Project Finance Rating Criteria \(pub. 14 Nov 2025\) \(including rating assumption sensitivity\)](#)

## **APPLICABLE MODELS**

Numbers in parentheses accompanying applicable model(s) contain hyperlinks to criteria providing description of model(s).

GIG InForM Model, v1.3.0 (1)

## **ADDITIONAL DISCLOSURES**

[Solicitation Status](#)

[Endorsement Policy](#)

## **ENDORSEMENT STATUS**

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. -

## **DISCLAIMER & COPYRIGHT**

Todas las calificaciones crediticias de Fitch Ratings (Fitch) están sujetas a ciertas limitaciones y estipulaciones. Por favor, lea estas limitaciones y estipulaciones en el siguiente enlace: <https://www.fitchratings.com/understandingcreditratings>. Además, las definiciones de calificación de Fitch para cada escala de calificación y categorías de calificación, incluidas las definiciones relacionadas con incumplimiento, están disponibles en [www.fitchratings.com](http://www.fitchratings.com) bajo el apartado de Definiciones de Calificación. ESMA y FCA están obligadas a publicar las tasas de incumplimiento históricas en un archivo central de acuerdo al Artículo 11(2) de la Regulación (EC) No. 1060/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo del 16 de septiembre de 2009 y la Regulación de las Agencias de Calificación Crediticia (Enmienda, etc.) (Salida de la UE) de 2019, respectivamente.

Las calificaciones públicas, criterios y metodologías están disponibles en este sitio en todo momento. El código de conducta, las políticas sobre confidencialidad, conflictos de interés,

barreras para la información para con sus afiliadas, cumplimiento, y demás políticas y procedimientos de Fitch están también disponibles en la sección de Código de Conducta de este sitio. Los intereses relevantes de los directores y accionistas están disponibles en <https://www.fitchratings.com/site/regulatory>. Fitch puede haber proporcionado otro servicio admisible o complementario a la entidad calificada o a terceros relacionados. Los detalles del(los) servicio(s) admisible(s) de calificación o del(los) servicio(s) complementario(s) para el(los) cual(es) el analista líder tenga sede en una compañía de Fitch Ratings registrada ante ESMA o FCA (o una sucursal de dicha compañía) se pueden encontrar en el resumen de la entidad en el sitio web de Fitch Ratings.

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. Fitch Ratings realiza ajustes rutinarios y generalmente aceptados a la información financiera presentada, mismos que son acordes a las metodologías relevantes y/o estándares de la industria, a fin de procurar consistencia entre las métricas financieras de las entidades del mismo sector o clase de activos.

El espectro completo de mejor y peor escenario para las calificaciones crediticias en todas las categorías de calificación va de 'AAA' a 'D'. Fitch también brinda información del mejor escenario para un alza de calificación y del peor escenario para una baja de calificación con base en el desempeño histórico de los emisores (lo que Fitch establece como el percentil 99 de las transiciones de calificación, tanto al alza como a la baja), para calificaciones crediticias internacionales. En el percentil 99, una media entre tipos de activos muestra alzas de cuatro escalones en el mejor escenario de calificación y bajas de ocho escalones en el peor escenario. Las calificaciones crediticias de sector específico en mejor y peor escenario se describen a mayor detalle en <https://www.fitchratings.com/site/re/10111579>.

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.

Fitch Ratings, Inc. está registrada en la Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos (en inglés, U.S. Securities and Exchange Commission) como una Organización de Calificación Estadística Reconocida a Nivel Nacional (“NRSRO”; Nationally Recognized Statistical Rating Organization). Aunque ciertas subsidiarias de calificación crediticia de la NRSRO están enlistadas en el Ítem 3 del documento “Form NRSRO” y, como tales, están autorizadas para emitir calificaciones crediticias en nombre de la NRSRO (ver <https://www.fitchratings.com/site/regulatory>), otras subsidiarias no están enlistadas en el documento “Form NRSRO” (las “no NRSRO”) y, por tanto, las calificaciones crediticias emitidas por estas subsidiarias no son emitidas en nombre de la NRSRO. Sin embargo, personal de las subsidiarias no NRSRO puede participar en la determinación de calificaciones crediticias emitidas por, o en nombre de, la NRSRO.

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”.

Derechos de autor © 2026 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. La reproducción o distribución total o parcial está prohibida, salvo con permiso. Todos los derechos reservados.

[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.

Fitch's solicitation status policy can be found at [www.fitchratings.com/ethics](http://www.fitchratings.com/ethics).

## 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.