

27 Mar 2020 | Downgrade

Fitch Realiza Ações de Rating em Aeroportos da América Latina

Fitch Ratings-São Paulo-27 March 2020:

A Fitch Ratings revisou sua carteira de aeroportos latino-americanas em meio ao desafiador cenário da pandemia de coronavírus e ao esperado declínio no volume de passageiros e receitas aeroportuárias devido a restrições de viagens, cancelamento de voos e redução da atividade econômica.

Os seguintes ratings foram afetados:

ACI Airport Sudamerica, S.A. (ACI)

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. (AITSA)

Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A. (GRU Airport)

Grupo Aeroportuario del Centro Norte S.A.B. de C.V. (OMA)

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México de C.V. (GACM)

International Airport Finance S.A. (Quiport)

Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional, S.A.(OPAIN)

A lista completa de ações de rating encontra-se ao final do comunicado.

ACI Airport SudAmerica, S.A.

---ACI Airport SudAmerica, S.A./Debt/1 LT; Long Term Rating; Rating Watch On; BBB-; RW: Neg

Concessionaria do Aeroporto Internacional de Guarulhos SA

---Concessionaria do Aeroporto Internacional de Guarulhos SA/Debt/1 Natl LT; National Long Term Rating; Downgrade; BB(bra); RO:Neg

Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A.

---Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A./Senior Secured Bond/1 LT; Long Term Rating; Rating Watch On; BBB; RW: Neg

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

---Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A./Debt/1 LT; Long Term Rating; Rating Watch On; BBB; RW: Neg

---Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A./Debt/1 Natl LT; National Long Term Rating; Rating Watch On; AAA(pan); RW: Neg

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de Mexico, S.A. de C.V.

---Grupo Aeroportuario de la Ciudad de Mexico, S.A. de C.V./Debt/1 LT; Long Term Rating; Affirmed; BBB; RO:Neg

International Airport Finance S.A.

---International Airport Finance S.A./Senior Secured Notes/1 LT; Long Term Rating; Downgrade; B-; RO:Neg

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.; National Long Term Rating; Affirmed; AA+(mex)vra; RO:Pos

; National Short Term Rating; Affirmed; F1+(mex)

---Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V./Debt/1 Natl LT; National Long Term Rating; Affirmed; AA+(mex)vra; RO:Pos

PRINCIPAIS FUNDAMENTOS DO RATING

ACI Airport Sudamerica, S.A. (ACI)

A Observação Negativa reflete a expectativa de queda acentuada do tráfego no restante de 2020, em decorrência do recente surto de coronavírus e de medidas de contenção a ele relacionadas, tomadas por governos de todo o mundo.

Diante da pandemia, que deu origem a restrições de viagens aéreas e afetou gravemente o volume de passageiros, a Fitch revisou o cenário de rating do aeroporto para refletir um cenário que inclui queda de 33% no tráfego em 2020, com recuperação até 2022. Esta forte queda no volume de passageiros é pior do que a da crise soberana do Uruguai, em 2000-2003, e a falência, em 2012, da principal companhia aérea do país, a Pluna. Em ambas as ocasiões, houve redução de 19% no tráfego aéreo uruguaio.

No cenário de rating revisado, o índice médio de cobertura do serviço da dívida (DSCR) é de 1,3 vez, enquanto os DSCRs mínimos são de 0,3 vez em 2020 e 0,9 vez em 2021. O pico de alavancagem, medido por dívida líquida/EBITDA, é de 7,8 vezes em 2020, mas retorna a níveis abaixo de 5,0 vezes em 2021. Os baixos DSCRs de 2020 e 2021 são atenuados por uma posição consolidada de caixa de USD34,1 milhões (USD32,4 milhões são denominados em dólares e USD1,7 milhão, em outras moedas). Além disso, o ACI se beneficia de uma carta de crédito compromissada de USD13,5 milhões do Bank of America, N.A. ('AA-' ('AA menos')/Perspectiva

Estável) para dar suporte às obrigações relacionadas à conta reserva do serviço da dívida (DSRA). Um cenário adicional foi testado, considerando um atraso de um trimestre da recuperação. Este quadro considerou uma queda no volume de tráfego de 57% em 2020, com recuperação para os níveis anteriores em 2022. Assim, o pico de alavancagem de 2020 seria de 16,8 vezes e abaixo de 6,0 vezes de 2021 em diante. Além disso, neste cenário, o projeto sacaria integralmente sua carta de crédito e ainda necessitaria de caixa adicional para atender ao serviço da dívida.

A Observação Negativa será resolvida assim que a Fitch tiver mais elementos para formar uma opinião sobre o impacto da pandemia do coronavírus nos volumes de tráfego e no formato da recuperação, bem como na capacidade de o emissor administrar despesas operacionais e taxas de concessão para preservar sua liquidez.

Para informações adicionais sobre o ACI Airports Sudamerica, consulte <https://www.fitchratings.com/site/pr/10110937>

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. (AITSA)

A Observação Negativa reflete a esperada queda de volume de passageiros em 2020, devido à redução de tráfego no aeroporto panamenho. As restrições a voos internacionais impostas pelo governo do Panamá a partir de 23 de março de 2020 e o pequeno tráfego doméstico decorrente da quarentena à qual o país está submetido podem reduzir a liquidez do AITSA, dificultando o cumprimento de suas obrigações de serviço da dívida a curto prazo.

Diante da pandemia do coronavírus, que deu origem a restrições de viagens aéreas e afetou gravemente o volume de passageiros, a Fitch revisou o cenário de rating do aeroporto considerando uma queda 27% no tráfego em 2020, com recuperação até 2022. O volume de tráfego do aeroporto não diminuía desde 2003.

No cenário de rating revisado, a alavancagem, medida por dívida líquida/Fluxo de Caixa Disponível para o Serviço da Dívida (CFADS), aumenta para 15,8 vezes, de 11,4 vezes do cenário anterior, ficando acima da faixa da categoria de rating, de acordo com a metodologia da Fitch. No entanto, haveria uma recuperação em 2021, quando a alavancagem diminuiria para 9,0 vezes. Além disso, sob este cenário, o DSCR mínimo diminui para 0,6 vez, de 0,8 vez, e o aeroporto precisaria utilizar seu Fundo de Reserva de Serviço da Dívida (DSRF) para atender essa obrigação.

Caso isto aconteça, seriam sacados USD35 milhões dos atuais USD43 milhões. A Fitch acredita que o risco de CFADS insuficiente para atender ao serviço da dívida pode ser parcialmente atenuado caso AITSA continue tendo flexibilidade para ajustar seu programa de investimentos, a fim de evitar descasamentos com seu financiamento, e para manter suas taxas econômicas e legais.

No entanto, reduções maiores que as esperadas no tráfego ou não compensadas de forma suficiente por aumentos de tarifas ou adiamento de investimentos podem reduzir a liquidez do projeto a curto prazo, afetando sua capacidade de cumprir obrigações financeiras e operacionais.

Este último ponto pode gerar um perfil de crédito mais fraco ou reduzir a alavancagem do aeroporto em ritmo abaixo do esperado a médio prazo, o que repercutiria nos atuais ratings.

A Fitch também testou um cenário adicional, considerando atraso de um trimestre na recuperação. Este cenário leva em conta uma redução de 46% no volume de tráfego em 2020, com recuperação para os níveis anteriores em 2022. A alavancagem aumentaria para 26,1 vezes, de 11,4 vezes no quadro anterior. Porém, haveria uma recuperação em 2021, quando a alavancagem diminuiria para 10,0 vezes. Além disso, o projeto esgotaria seu DSFR e ainda demandaria caixa adicional para atender ao serviço da dívida.

A Observação Negativa será resolvida assim que a Fitch tiver mais elementos para formar uma opinião sobre o impacto da pandemia do coronavírus nos volumes de tráfego e na forma da recuperação, bem como na capacidade de o emissor administrar as restrições de liquidez a curto prazo.

Para informações adicionais sobre AITSA, consulte <https://www.fitchratings.com/site/pr/10093299>

Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A. (GRU Airport)

O rebaixamento de 'BBB-(bra)' (BBB menos (bra)) para 'BB(bra)', com Observação Negativa, reflete o aumento de necessidade de recursos adicionais de GRU Airport até o vencimento de suas debêntures para BRL3,3 bilhões, de BRL1,6 bilhão, na comparação entre o cenário de rating revisado e o rating anterior.

Dada a pandemia do coronavírus, a qual levou a restrições de viagens aéreas e impactou severamente o volume de passageiros no mundo, a Fitch revisou seu cenário de rating considerando uma queda de 25% no número de passageiros do GRU Airport em 2020, com recuperação apenas em 2022. Essa abrupta queda no número de passageiros é maior do que a verificada durante a última recessão econômica do Brasil, que durou de 2014 a 2016, quando o tráfego caiu 7,5%. A Fitch também fez um cenário de estresse adicional, considerando atraso de um trimestre para a recuperação. Nesse cenário, a necessidade de recursos adicionais sobe para BRL3,6 bilhões.

A Observação Negativa reflete a incerteza em relação à duração e à recuperação do número de passageiros em um aeroporto que necessita de forte e recorrente crescimento de receitas para evitar a necessidade de novos financiamentos. As recentes medidas anunciadas pelo poder

concedente, que incluem adiamento do pagamento de outorgas fixas e variáveis para dezembro de 2020 (BRL1,2 bilhão), e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que postergou o pagamento de juros e principal por seis meses (BRL0,2 bilhão), aliviam a pressão de caixa no curto prazo, mas não são suficientes para compensar os efeitos negativos de um menor volume de passageiros. Atualmente, GRU Airport possui BRL200 milhões em caixa irrestrito e BRL250 milhões em contas reservas para pagar obrigações de outorgas.

Para informações adicionais sobre o GRU Airport, consulte <https://www.fitchratings.com/site/pr/10108774>

Grupo Aeroportuario del Centro Norte S.A.B. de C.V. (OMA)

A afirmação do rating de OMA reflete a manutenção de liquidez suficiente para pagar os serviços de sua dívida nos próximos dois anos e de níveis de alavancagem muito baixos, de no máximo de 3,0 vezes, mesmo quando se considera prováveis reduções de receita em 2020, devido ao impacto do surto de coronavírus sobre o tráfego do aeroporto.

A manutenção da Perspectiva Positiva, apesar da acentuada queda no tráfego e da incerteza quanto à duração da recuperação do setor aeroportuário nos próximos anos, reflete a limitada dependência de OMA quanto a futuros volumes de tráfego para manter um desempenho financeiro equivalente a um rating elevado. Isto é evidenciado por um cenário de sensibilidade que demonstra que, mesmo que OMA perca 25% de sua base de tráfego e nunca os recupere, seus patamares máximos de dívida bruta/CFADS aumentariam para aproximadamente 4,0 vezes (assumindo uma boa gestão de despesas e dividendos), o que ainda seria condizente com um rating mais alto.

Para informações adicionais sobre OMA, consulte <https://www.fitchratings.com/site/pr/10110521>

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México de C.V. (GACM)

A afirmação do rating das notas do Aeroporto da Cidade do México reflete a suficiente liquidez esperada para pagar o serviço da dívida nos próximos dois anos e a manutenção de níveis de alavancagem condizentes com o atual patamar de rating.

A Perspectiva Negativa reflete preocupações relativas à duração do recente surto de coronavírus e seus efeitos sobre os volumes de tráfego. Também reflete a continuidade da incerteza de questões-chave de crédito, como: (i) falta de uma estratégia comercial viável de médio a longo prazo para atender às necessidades de transporte aéreo da Cidade do México como principal porta de entrada para o país; (ii) possibilidade de atender a essas necessidades por meio de um sistema aeroportuário em oposição a apenas um aeroporto e a incerteza quanto à reação das

companhias aéreas a essa possível saída; (iii) deterioração do futuro poder de precificação do aeroporto, uma vez que a taxa de uso de passageiros está agora destinada a pagar uma obrigação financeira ociosa em vez de a um projeto de melhoria de capital; e (iv) potencial deterioração da qualidade do ativo na ausência de investimentos relevantes a médio e longo prazo.

Diante da pandemia do coronavírus, que deu origem a restrições a viagens aéreas e afetou gravemente o volume de passageiros, a Fitch revisou o cenário de rating do aeroporto para refletir um panorama que pressupõe redução anual de 25% no tráfego em 2020, com recuperação até 2022, sem crescimento dali em diante, devido às restrições de capacidade. A alavancagem, medida por dívida líquida/CFADS, atinge um pico de 11,4 vezes em 2020 e retorna rapidamente aos níveis anteriores, em torno de 8,5 vezes, em 2021. Ambos os indicadores estão dentro da faixa indicada para aeroportos com avaliações fortes e médias de riscos de volume e preço.

Um cenário adicional foi testado, considerando atraso de um trimestre na recuperação. Nele, a alavancagem sobe para 15,7 vezes em 2020, mas retorna para cerca de 8,6 vezes no ano seguinte. Mesmo neste cenário difícil, o serviço da dívida é totalmente pago sem uso de reservas.

Para informações adicionais sobre o GACM, consulte <https://www.fitchratings.com/site/pr/10104658>

International Airport Finance S.A. (Quiport)

O rebaixamento para 'B-' (B menos), com Perspectiva Negativa, segue os rebaixamentos correspondentes no IDR (Issuer Default Rating - Rating de Inadimplência do Emissor) de Longo Prazo em Moeda Estrangeira do Equador, primeiro para 'CCC', de 'B-' (B menos), e depois para 'CC' de 'CCC', nos últimos dias. O teto-país equatoriano agora é 'CCC'. Os ratings do Soberano refletem a expectativa de inadimplência após as autoridades anunciarem intenção de renegociar sua dívida enquanto estiver usando o período de carência dos cupons de títulos que vencem esta semana.

A Perspectiva Negativa reflete preocupações relativas à duração do recente surto de coronavírus e às medidas de contenção tomadas pelo governo, juntamente à frágil qualidade de crédito do soberano equatoriano.

Diante da pandemia do coronavírus, que deu origem a restrições de viagens aéreas e afetou gravemente o volume de passageiros, a Fitch revisou o cenário de rating do aeroporto para refletir um panorama que inclui uma queda de quase 34% no tráfego em 2020, com recuperação até 2024. Neste cenário, o DSCR atinge seu mínimo, de 0,5 vez, em 2020, com o serviço da dívida complementado pelos saldos de caixa atualmente retidos. O DSCR médio é de 1,3 vez. O pico de alavancagem, medida por dívida líquida/CFADS, é de 15,7 vezes em 2020, mas retorna a níveis abaixo de 5,0 vezes em 2021. Um cenário adicional foi testado, considerando uma recuperação

atrasada em um trimestre. Neste cenário, Quiport precisaria usar uma carta de suporte ao crédito para servir a dívida.

O perfil de longo prazo do crédito da transação permanece proporcional a um rating mais elevado, de acordo com a metodologia da Fitch. A presença de um DSRA de 12 meses e/ou carta de crédito fornece liquidez suficiente para preservar o serviço da dívida, caso sejam impostos controles de curta duração, sustentando o rating 'B-' (B menos), um grau acima do teto-país do Equador ('CCC'). Além disso, Quiport conta com contas reserva de investimentos no exterior e/ou com carta de suporte que cobrem grandes percentuais das necessidades de investimentos dos próximos 18 meses.

Para informações adicionais sobre o Quiport, consulte <https://www.fitchratings.com/site/pr/10113374>

Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional, S.A.(OPAIN)

A Observação Negativa reflete a esperada queda do volume de passageiros em 2020, devido à redução no tráfego do aeroporto, resultado principalmente das restrições a voos internacionais impostas pelo governo colombiano a partir de 19 de março de 2020 e da suspensão de todos os voos domésticos a partir de 25 de março.

Diante da pandemia do coronavírus, que deu origem a restrições de viagens aéreas e afetou gravemente o volume de passageiros, a Fitch revisou o cenário de rating do aeroporto para refletir um panorama que inclui uma queda de 25% no tráfego em 2020, com recuperação até 2022. No cenário de rating revisado, o DSCR mínimo diminuiu para 1,0 vez, de 1,3 vez, em 2020. No entanto, a Fitch não espera que o projeto utilize seu Fundo de Reserva de Serviço da Dívida (DSRF) para atender ao serviço da dívida. A agência também acredita que o risco de falta de CFADS para atender o serviço da dívida pode ser atenuado pela capacidade de Opain ajustar seu programa de investimentos. No entanto, quedas no volume de tráfego acima do esperado podem resultar em um perfil de crédito mais fraco, na forma de DSCRs mais baixos a médio prazo, com sua correspondente repercussão sobre o atual rating.

A Fitch também testou um cenário de rating com uma recuperação atrasada em um trimestre. Este cenário considerou uma queda no volume de tráfego de 45% em 2020, com recuperação para os patamares anteriores em 2022. Neste cenário, o DSCR em 2020, de 0,8 vez, está abaixo do limite de 1,0 vez, embora o DSRF seja suficiente para cobrir o déficit.

A Observação Negativa será resolvida assim que a Fitch tiver mais elementos para formar uma opinião do provável impacto da pandemia do coronavírus sobre os volumes de tráfego e no formato da recuperação.

Para informações adicionais sobre o OPAIN, consulte <https://www.fitchratings.com/site/pr/10110937>

SENSIBILIDADE DOS RATINGS

ACI

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating positiva incluem:

-- Uma ação de rating positiva é improvável a curto prazo.

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating negativa incluem:

-- Redução do tráfego superior a 33% em 2020, juntamente com uma expectativa de recuperação lenta e prolongada;

-- Dificuldades em preservar a liquidez, adiando o pagamento de obrigações não essenciais.

OPAIN

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating positiva incluem:

-- Uma ação de rating positiva é improvável a curto prazo.

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating negativa incluem:

-- Redução do tráfego superior a 25% em 2020, juntamente com uma expectativa de recuperação lenta e prolongada;

-- Redução significativa nas operações de sua companhia-âncora, a Avianca;

-- Rebaixamento do rating soberano da Colômbia.

AITSA

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating positiva incluem:

-- Uma ação de rating positiva é improvável a curto prazo.

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating negativa incluem:

-- Redução do tráfego superior a 27% em 2020, juntamente com uma expectativa de recuperação lenta e prolongada;

-- Redução significativa das operações de sua companhia-âncora, a Copa Airlines;

-- Queda na qualidade de crédito do rating soberano.

GRU Airport

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating positiva incluem:

-- Uma elevação dos ratings não é esperada no curto prazo;

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating negativa incluem:

-- Redução de tráfego maior do que 25% em 2020, aliada à expectativa de lenta recuperação.

-- Fracasso em obter recursos adicionais necessários.

GACM

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating positiva incluem:

-- Uma ação de rating positiva é improvável a curto prazo.

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating negativa incluem:

-- Redução do tráfego para menos de 25% em 2020, juntamente com uma expectativa de recuperação lenta e prolongada;

-- Ação de rating negativa no rating soberano do México ('BBB'/Perspectiva Estável) para um patamar abaixo do das notas;

-- Dívida líquida/CFADS significativamente acima de 10,0 vezes e de forma sustentada.

Quiport

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating positiva incluem:

-- Uma ação de rating positiva é improvável a curto prazo.

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating negativa incluem:

-- Redução de tráfego superior a 34% em 2020, juntamente com uma expectativa de recuperação lenta e prolongada;

-- Imposição de controle de capital pelo soberano equatoriano.

OMA

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating positiva incluem:

-- Confirmação de que o Plano Master de Desenvolvimento de OMA (PMD) será mantido em patamares adequados e administráveis;

-- Expectativa contínua de que a alavancagem permanecerá em patamares de 6,0 vezes ou menos.

Desenvolvimentos que podem, individual ou coletivamente, levar a uma ação de rating negativa incluem:

-- Expectativa de que a alavancagem possa ficar acima de 6,0 vezes em bases sustentadas;

-- Erosão do saldo de caixa significativamente abaixo de MXN3,0 milhões;

-- Patamares de EBITDA em 2020 abaixo de MXN4,0 milhões.

Como indicado acima, a pandemia de coronavírus e as medidas governamentais de contenção tomadas em todo o mundo criam, a curto prazo, um ambiente global de incerteza para viagens aéreas. Embora as informações de desempenho dos emissores relacionados e seus respectivos aeroportos, avaliadas por meio dos dados disponíveis mais recentes, não tenham indicado redução de capacidade, estão ocorrendo alterações significativas de receitas e no perfil de custos dos setores de aeroportos e aviação da América Latina. Estas mudanças provavelmente se agravarão no curto prazo, à medida que a atividade econômica for impactada negativamente e as restrições governamentais sejam mantidas ou ampliadas.

Os ratings da Fitch são de natureza prospectiva, e a agência irá monitorar os desenvolvimentos relacionados à pandemia sobre o setor, no que se refere a sua gravidade e duração. Além disso, incorporará dados qualitativos e quantitativos revisados em seus cenários base e de rating, de acordo com as expectativas de desempenho e a avaliação dos principais riscos.

INFORMAÇÕES REGULATÓRIAS:

A presente publicação é um relatório de classificação de risco de crédito, para fins de atendimento ao artigo 16 da Instrução CVM nº 521/12.

As informações utilizadas nesta análise são provenientes do GRU Airport.

A Fitch adota todas as medidas necessárias para que as informações utilizadas na classificação de risco de crédito sejam suficientes e provenientes de fontes confiáveis, incluindo, quando apropriado, fontes de terceiros. No entanto, a Fitch não realiza serviços de auditoria e não pode realizar, em todos os casos, verificação ou confirmação independente das informações recebidas.

Histórico dos Ratings:

GRU Airport - 1ª emissão de debêntures - 1ª, 2ª, 3ª e 4ª séries:

Data na qual a classificação em escala nacional foi emitida pela primeira vez: 25 de novembro de 2013.

Data na qual a classificação em escala nacional foi atualizada pela última vez: 23 de janeiro de 2020.

GRU Airport - 2ª emissão de debêntures - Série Única:

Data na qual a classificação em escala nacional foi emitida pela primeira vez: 28 de agosto de 2014.

Data na qual a classificação em escala nacional foi atualizada pela última vez: 23 de janeiro de 2020.

A classificação de risco foi comunicada à entidade avaliada ou a partes a ela relacionadas, e o rating atribuído não foi alterado em virtude desta comunicação.

Os ratings atribuídos pela Fitch são revisados, pelo menos, anualmente.

A Fitch publica a lista de conflitos de interesse reais e potenciais no Anexo X do Formulário de Referência, disponível em sua página na Internet, no endereço eletrônico:

https://www.fitchratings.com/site/dam/jcr:015e95de-5c3f-41c8-b679-b47388194d17/CVM_Form_Referencia_2018.pdf

Para informações sobre possíveis alterações na classificação de risco de crédito veja o item: Sensibilidade dos Ratings.

Informações adicionais estão disponíveis em 'www.fitchratings.com' e em 'www.fitchratings.com/brasil'.

A Fitch Ratings foi paga para determinar cada rating de crédito listado neste relatório de classificação de risco de crédito pelo devedor ou emissor classificado, por uma parte relacionada que não seja o devedor ou o emissor classificado, pelo patrocinador ("sponsor"), subscritor ("underwriter"), ou o depositante do instrumento, título ou valor mobiliário que está sendo avaliado.

Metodologia Aplicada e Pesquisa Relacionada:

-- Metodologia de Rating para Infraestrutura e Financiamento de Projetos (24 de março de 2020).

Outra Metodologia Relevante:

-- Airports Rating Criteria (24 de março de 2020).

Contato:

Primary Rating Analyst

Uilian Mendonca,

Associate Director

+55 11 3957 3651

Fitch Ratings Brasil Ltda.

Alameda Santos, nº 700 – 7º andar Edifício Trianon Corporate - Cerqueira César

São Paulo SP Cep 01.418-100

Primary Rating Analyst

Rosa Maria Cardiel Vallejo,

Senior Analyst

+52 81 4161 7094

Fitch Mexico S.A. de C.V.

Prol. Alfonso Reyes No. 2612, Edificio Connexity, Piso 8, Col. Del Paseo Residencial,

Monterrey 64920

Primary Rating Analyst

Astra Castillo,

Senior Director

+52 81 4161 7046

Fitch Mexico S.A. de C.V.

Prol. Alfonso Reyes No. 2612, Edificio Connexity, Piso 8, Col. Del Paseo Residencial,

Monterrey 64920

Primary Rating Analyst

Ana Padilla,

Director

+52 55 5955 1608

Fitch Ratings Brasil Ltda.

Secondary Rating Analyst

Bruno Pahl,

Director

+55 11 4504 2204

Secondary Rating Analyst

Jacquelin D'Angelo, CFA

Associate Director

+52 55 5955 1617

Committee Chairperson

Glaucia Calp,

Managing Director

+57 1 484 6778

Relações com a mídia: Jaqueline Carvalho, Rio de Janeiro, Tel: +55 21 4503 2623, O email jaqueline.carvalho@thefitchgroup.com

Informações adicionais estão disponíveis em www.fitchratings.com

Metodologia Aplicada

[Airports Rating Criteria \(pub. 24 Mar 2020\)](#)

[Government-Related Entities Rating Criteria \(pub. 13 Nov 2019\)](#)

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

Divulgações adicionais

[Condição da solicitação](#)

[Política de endosso](#)

TODOS OS RATINGS DE CRÉDITO DA FITCH ESTÃO SUJEITOS A ALGUMAS LIMITAÇÕES E TERMOS DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE. POR FAVOR, VEJA NO LINK A SEGUIR ESSAS LIMITAÇÕES E TERMOS DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE: [HTTP://FITCHRATINGS.COM/UNDERSTANDINGCREDITRATINGS](http://fitchratings.com/understandingcreditratings). ALÉM DISSO, AS DEFINIÇÕES E OS TERMOS DE USO DOS RATINGS ESTÃO DISPONÍVEIS NO SITE PÚBLICO DA AGÊNCIA, EM WWW.FITCHRATINGS.COM. OS RATINGS PÚBLICOS, CRITÉRIOS E METODOLOGIAS PUBLICADOS ESTÃO PERMANENTEMENTE DISPONÍVEIS NESTE SITE. O CÓDIGO DE CONDUTA DA FITCH E AS POLÍTICAS DE CONFIDENCIALIDADE, CONFLITOS DE INTERESSE; SEGURANÇA DE INFORMAÇÃO (FIREWALL) DE AFILIADAS, COMPLIANCE E OUTRAS POLÍTICAS E PROCEDIMENTOS RELEVANTES TAMBÉM ESTÃO DISPONÍVEIS NESTE SITE, NA SEÇÃO 'CÓDIGO DE CONDUTA'. A FITCH PODE TER FORNECIDO OUTRO SERVIÇO AUTORIZADO À ENTIDADE CLASSIFICADA OU A PARTES RELACIONADAS. DETALHES SOBRE ESSE SERVIÇO PARA RATINGS PARA O QUAL O ANALISTA PRINCIPAL ESTÁ BASEADO EM UMA ENTIDADE DA UNIÃO EUROPEIA PODEM SER ENCONTRADOS NA PÁGINA DO SUMÁRIO DA ENTIDADE NO SITE DA FITCH.

Copyright © 2020 da Fitch, Inc., Fitch Ratings Ltd. e suas subsidiárias. 33 Whitehall St, NY, NY 10004. Telefone: 1-800-753-4824 (para chamadas efetuadas nos Estados Unidos), ou (001212) 908-0500 (chamadas fora dos Estados Unidos). Fax: (212) 480-4435. Proibida a reprodução ou retransmissão, integral ou parcial, exceto quando autorizada. Todos os direitos reservados. Ao atribuir e manter ratings e ao fazer outros relatórios (incluindo informações sobre projeções), a Fitch conta com informações factuais que recebe de emissores e underwriters e de outras fontes que a agência considera confiáveis. A Fitch realiza uma apuração adequada das informações factuais de que dispõe, de acordo com suas metodologias de rating, e obtém razoável verificação destas informações de fontes independentes, à medida que estas fontes estejam disponíveis com determinado patamar de segurança, ou em determinada jurisdição. A forma como é conduzida a investigação factual da Fitch e o escopo da verificação de terceiros que a agência obtém poderão variar, dependendo da natureza do título analisado e do seu emissor, das exigências e práticas na jurisdição em que o título analisado é oferecido e vendido e/ou em que o emissor esteja localizado, da disponibilidade e natureza da informação pública envolvida, do acesso à administração do emissor e seus consultores, da disponibilidade de verificações pré-existentes de terceiros, como relatórios de auditoria, cartas de procedimentos acordadas, avaliações, relatórios

atuariais, relatórios de engenharia, pareceres legais e outros relatórios fornecidos por terceiros, disponibilidade de fontes independentes e competentes de verificação, com respeito ao título em particular, ou na jurisdição do emissor, em especial, e a diversos outros fatores. Os usuários dos ratings e relatórios da Fitch devem estar cientes de que nem uma investigação factual aprofundada, nem qualquer verificação de terceiros poderá assegurar que todas as informações de que a Fitch dispõe com respeito a um rating ou relatório serão precisas e completas. Em última instância, o emissor e seus consultores são responsáveis pela precisão das informações fornecidas à Fitch e ao mercado ao disponibilizar documentos e outros relatórios. Ao emitir ratings e relatórios, a Fitch é obrigada a confiar no trabalho de especialistas, incluindo auditores independentes, com respeito às demonstrações financeiras, e advogados, com referência a assuntos legais e tributários. Além disso, os ratings e as projeções financeiras e outras informações são naturalmente prospectivos e incorporam hipóteses e premissas sobre eventos futuros que, por sua natureza, não podem ser confirmados como fatos. Como resultado, apesar de qualquer verificação sobre fatos atuais, os ratings e as projeções podem ser afetados por condições ou eventos futuros não previstos na ocasião em que um rating foi emitido ou afirmado. As informações neste relatório são fornecidas 'tais como se apresentam', sem que ofereçam qualquer tipo de garantia. Um rating da Fitch constitui opinião sobre o perfil de crédito de um título. Esta opinião e os relatórios se apoiam em critérios e metodologias existentes, que são constantemente avaliados e atualizados pela Fitch. Os ratings e relatórios são, portanto, resultado de um trabalho de equipe na Fitch, e nenhum indivíduo, ou grupo de indivíduos, é responsável isoladamente por um rating ou relatório. O rating não cobre o risco de perdas em função de outros riscos que não sejam o de crédito, a menos que tal risco esteja especificamente mencionado. A Fitch não participa da oferta ou venda de qualquer título. Todos os relatórios da Fitch são de autoria compartilhada. Os profissionais identificados em um relatório da Fitch participaram de sua elaboração, mas não são isoladamente responsáveis pelas opiniões expressas no texto. Os nomes são divulgados apenas para fins de contato. Um relatório que contenha um rating atribuído pela Fitch não constitui um prospecto, nem substitui as informações reunidas, verificadas e apresentadas aos investidores pelo emissor e seus agentes com respeito à venda dos títulos. Os ratings podem ser alterados ou retirados a qualquer tempo, por qualquer razão, a critério exclusivo da Fitch. A agência não oferece aconselhamento de investimentos de qualquer espécie. Os ratings não constituem recomendação de compra, venda ou retenção de qualquer título. Os ratings não comentam a correção dos preços de mercado, a adequação de qualquer título a determinado investidor ou a natureza de isenção de impostos ou taxaço sobre pagamentos efetuados com respeito a qualquer título. A Fitch recebe pagamentos de emissores, seguradores, garantidores, outros coobrigados e underwriters para avaliar os títulos. Estes preços geralmente variam entre USD1.000 e USD750.000 (ou o equivalente em moeda local aplicável) por emissão. Em certos casos, a Fitch analisará todas ou determinado número de emissões efetuadas por um emissor em particular ou seguradas ou garantidas por determinada seguradora ou

garantidor, mediante um único pagamento anual. Tais valores podem variar de USD10.000 a USD1.500.000 (ou o equivalente em moeda local aplicável). A atribuição, publicação ou disseminação de um rating pela Fitch não implicará consentimento da Fitch para a utilização de seu nome como especialista, com respeito a qualquer declaração de registro submetida mediante a legislação referente a títulos em vigor nos Estados Unidos da América, a Lei de Serviços Financeiros e Mercados, de 2000, da Grã-Bretanha ou a legislação referente a títulos de qualquer outra jurisdição, em particular. Devido à relativa eficiência da publicação e distribuição por meios eletrônicos, o relatório da Fitch poderá ser disponibilizada para os assinantes eletrônicos até três dias antes do acesso para os assinantes dos impressos.

Para a Austrália, Nova Zelândia, Taiwan e Coreia do Sul apenas: A Fitch Austrália Pty Ltd detém uma licença australiana de serviços financeiros (licença AFS nº337123.), a qual autoriza o fornecimento de ratings de crédito apenas a clientes de atacado. As informações sobre ratings de crédito publicadas pela Fitch não se destinam a ser utilizadas por pessoas que sejam clientes de varejo, nos termos da Lei de Sociedades (Corporations Act 2001).

ENDORSEMENT POLICY - Fitch's approach to ratings endorsement so that ratings produced outside the EU may be used by regulated entities within the EU for regulatory purposes, pursuant to the terms of the EU Regulation with respect to credit rating agencies, can be found on the [EU Regulatory Disclosures](#) page. The endorsement status of all International ratings is provided within the entity summary page for each rated entity and in the transaction detail pages for all structured finance transactions on the Fitch website. These disclosures are updated on a daily basis.