



Desempeño del sector carretero al 3er trimestre del 2021

Hoy a las 8:00 AM

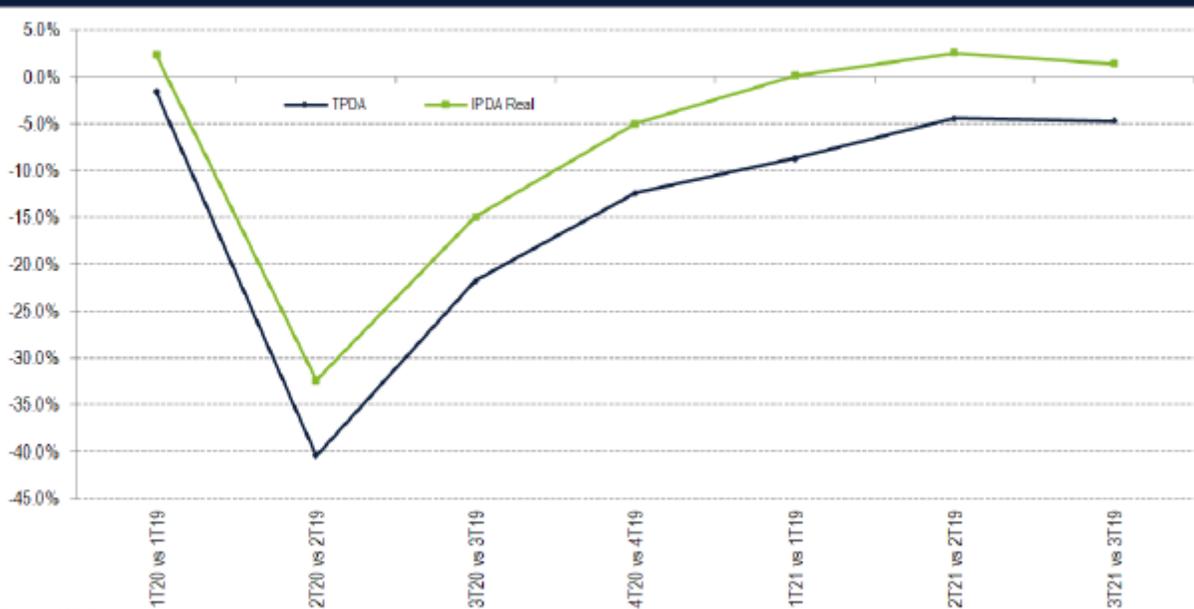
HR Ratings comenta sobre la recuperación del tráfico e ingreso del sector carretero durante los tres primeros trimestres de 2021. Asimismo, presenta una breve explicación del presupuesto federal para la SICT en 2022.

A dos meses de cumplir dos años del cierre de un gran número de actividades económicas en nuestro país debido a la pandemia del Covid-19, el desempeño de los tramos carreteros monitoreados por HR Ratings, tanto en aforo como en ingresos, está por alcanzar los números registrados en 2019. En este sentido, el aforo acumulado durante 2020 fue equivalente al 80.2% de lo registrado en 2019; mientras que el avance al 3T21 alcanzó ya un 94.1%. Este número representa el aforo agregado de las carreteras que respaldan emisiones o créditos bancarios que cuentan con la calificación crediticia de HR Ratings.

A pesar de los números observados en los dos últimos años, y recordando que en el 2T20 se registró una tasa de crecimiento del -40.5% en aforo y de -32.4% en el ingreso real contra el 2T19, el desempeño del sector carretero ha venido poco a poco recuperándose. Sobre todo, por el impulso durante los periodos vacacionales, el dinamismo del comercio exterior con Estados Unidos y por los avances en la vacunación de la población. Esto último ha llevado a que la mayoría de los estados del país estén en semáforo verde y, en consecuencia, a que sus economías sigan operando al 100%.

Como se puede observar en la siguiente figura, a nivel agregado y con cifras al 3T21, el aforo del portafolio de carreteras contra el mismo periodo de 2019 registró un -4.7% de crecimiento. Mientras que el ingreso agregado en términos reales fue de 1.4%.

Figura 1. Variación del TPDA e IPDA Real agregado con respecto al mismo trimestre de 2019



Fuente: HR Ratings

Como HR Ratings lo reportó en documentos anteriores, el impacto en el aforo y en los ingresos, por las medidas restrictivas de movilidad, fue diferente en cada carretera y esto estuvo de alguna manera correlacionado con las actividades económicas de cada entidad.

Es decir, hubo un impacto diferenciado si el activo poseía una vocación turística o estaba enfocado al transporte de mercancías para el mercado de exportación.

En un alto porcentaje, las actividades económicas de las entidades federativas definen el aforo que transita por las distintas vías del país. En este sentido, un alto flujo de vehículos ligeros se puede observar en las vialidades conurbadas, en ciudades con importantes centros de trabajo y destinos turísticos. En cambio, carreteras que conectan zonas industriales, puertos o centros logísticos, libramientos, así como vías que permiten llegar a la frontera norte mantienen un aforo de vehículos de carga superior.

El presente reporte muestra un análisis de desempeño, tanto de aforo como de ingreso, tanto por zona geográfica como por tipo de vocación de cada uno de los activos carreteros que HR Ratings monitorea. En este sentido, las carreteras de su portafolio están agrupados en zona norte, centro y sur-sureste; mientras que en el caso de vocación la clasificación incluye: urbana/turística, urbana, urbana/comercial y comercial.

Por otra parte, es altamente probable que el plan de infraestructura de Estados Unidos, que aprobó el Senado de ese país a finales del año pasado, tenga un impacto positivo sobre la economía mexicana. Como sabemos, el plan comprende un monto histórico de 1.2 billones de dólares, que equivale aproximadamente al valor del Producto Interno Bruto de México y que será aplicado a lo largo de 8 años. Sin duda, su implementación mejoraría dos variables que han apuntalado la reactivación económica del país: las remesas y las exportaciones.

El efecto multiplicador sobre nuestras exportaciones beneficiará directamente a las empresas mexicanas que son proveedoras del sector de construcción estadounidense o bien, que forman parte de las cadenas de valor de los procesos de producción de bienes en ese país. Como resultado, esta demanda de insumos pudiera seguir reactivando a una gran parte de las actividades económicas de nuestro país.

Del lado de la oferta sería la actividad industrial la que se beneficiaría en mayor medida. Visto por factores de la demanda agregada, las exportaciones podrían registrar un fuerte impulso, provocando con ello superávits en nuestra balanza comercial. Esto debería traducirse en mayores ingresos para el sector público, las empresas y las familias. Además, el beneficio también podría venir del lado de las inversiones y el empleo. Por todo lo anterior, podríamos esperar que la recuperación del aforo y del ingreso en los proyectos carreteros que HR Ratings monitorea se mantenga para el 2022.

En la última parte del documento, se presenta un breve diagnóstico sobre los recursos que recibirá la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y que están plasmados en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) para 2022. En particular, para el rubro de transporte y más específicamente para el sector de carreteras, los proyectos y la inversión se concentraría en la ampliación de las autopistas urbanas; en la conservación y mantenimiento de la red de autopistas de cuotas (operadas por Capufe), así como la modernización de caminos rurales. Finalmente, se ha puesto mayor interés a las vialidades terrestres que conectarán al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

Desempeño por zona geográfica

A partir del conjunto de tramos carreteros (33) que actualmente HR Ratings monitorea, en la siguiente figura mostramos la clasificación por región geográfica. 1 Como se puede observar en la región norte se contemplan 14 tramos, mientras que en la región centro tenemos 12. Por último, en la región sur - sureste se consideran 7 tramos carreteros.

Como se presenta en la Figura 2, el número de cruces agregado durante los primeros tres trimestres de 2021 reportó un nivel 5.9% inferior al mismo periodo de 2019, lo cual refleja una continuación en la recuperación del aforo cercano a los niveles previos a la pandemia.

Figura 2. Tramos por región	
Norte	Monterrey-Saltillo
	Libramiento Norponiente de Saltillo
	Sueco-Villa Ahumada
	Delicias-Conchos
	Conchos-Camargo
	Camargo-Jiménez
	Chihuahua-Sacramento
	Ojo Laguna-Flores Magón
	Santa Isabel-Cauhtémoc
	Jiménez-Savalza
	Flores Magón-Galeana
	Monterrey-Cadereyta
	Periférico del Área Metropolitana de Monterrey
Santa Ana-Altar	
Centro	Amozoc-Perote
	Entronque Audi
	Río Verde-Ciudad Valles
	Libramiento La Piedad
	Libramiento Elevado de Puebla
	México-Puebla
	Circuito Exterior Mexiquense
	Atlixco-Jantetelco
	Vía Atlixcáyotl
	Virreyes-Teziutlán
	Apizaco-Huauchinango
Tenango-Ixtapan de la Sal	
Sur-Sureste	Arriaga-Ocozacoautla
	Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas
	Autopista Perote-Xalapa
	Libramiento de Xalapa
	Libramiento de Perote
	Puente La Unidad
Túnel de Acapulco ("Maxitúnel")	

Fuente: HR Ratings

El indicador mostró su mejor nivel durante el 2T21 con un número de cruces 4.4% inferior al reportado durante el 2T19, impulsado por el periodo vacacional de verano, posterior a la segunda ola de contagios por Covid-19, misma que se considera finalizó al cierre del primer trimestre de 2021 y llevó a la implementación de nuevas medidas de distanciamiento. Posteriormente, la tercera ola de contagios durante junio, julio y agosto de 2021 tuvo un efecto sobre el número de cruces principalmente en las vías de vocación turística. Esto afectó la recuperación, en términos relativos, del mes de agosto y resultó en un aforo en el 3T21 de 4.7% inferior al 3T19.

La recuperación de los niveles de aforo se ha presentado de manera diferenciada en los tramos calificados por HR Ratings de acuerdo con su ubicación geográfica. Los tramos que han presentado la recuperación mas acelerada han sido los ubicados en la región sur-sureste. Estos muestran una recuperación acumulada de 1.1% durante los primeros nueve meses de 2021 en comparación con el mismo periodo de 2019. Lo anterior impulsado principalmente por: 1) la entrada en operación de algunas nuevas vías, como el Nuevo Puente la Unidad, 2) los trabajos de ampliación de vías y desarrollo de proyectos de infraestructura en estados como Chiapas, Quintana Roo y Tabasco, y 3) la recuperación del sector turístico durante 2021, a partir de la flexibilidad en la movilidad a nivel nacional. Esto último, ha permitido al sur-sureste mexicano consolidarse como uno de los principales destinos turísticos.

La apertura del Nuevo Puente la Unidad, el cuál conecta a Ciudad del Carmen con Isla Aguada en el Estado de Campeche inició operaciones en junio de 2019, en sustitución del antiguo Puente la Unidad, el cual se encontraba en funcionamiento desde 1982 y mantenía restricciones sobre el aforo de vehículos de carga dados sus daños estructurales. Lo anterior, ha tenido un efecto positivo en el aforo de la vía con un aforo 36.6% superior durante los primeros nueve meses de 2021 con respecto el mismo periodo de 2019. El crecimiento en el aforo se observa principalmente en el aforo de vehículos de carga los cuales han presentado un incremento de 105.0% en el periodo mencionado, así como un aumento de 25.4% en vehículos ligeros, mientras que el transporte de pasajeros se mantiene 39.1% inferior en dicho periodo.

Figura 3. Crecimiento aforo contra el mismo periodo de 2019

Región	1T20 vs 1T19	2T20 vs 2T19	3T20 vs 3T19	4T20 vs 4T19	1T21 vs 1T19	2T21 vs 2T19	3T21 vs 3T19	9M 2021 vs 2019
Norte	-1.5%	-40.5%	-21.2%	-11.1%	-3.0%	2.3%	2.4%	0.7%
Centro	-1.9%	-40.4%	-22.5%	-14.1%	-12.0%	-7.8%	-8.0%	-9.2%
Sur-Sureste	0.9%	-41.4%	-16.6%	-0.7%	1.6%	2.8%	-1.1%	1.1%
Total	-1.6%	-40.5%	-21.8%	-12.4%	-8.7%	-4.4%	-4.7%	-5.9%

Fuente: HR Ratings

A manera de contraste, durante los primeros tres trimestres de 2021, el Túnel concesionado de Acapulco reportó un número total de cruces 12.1% inferior contra el mismo periodo de 2019. Las principales reducciones se dieron en el aforo de automóviles, los cuales representan aproximadamente 96.0% del aforo total de la vía y, durante los primeros tres trimestres, reportaron un nivel 6.7% inferior a 2019. En el caso del aforo de autobuses reportó una disminución de 87.3%. La diferencia porcentual se puede atribuir principalmente al menor aforo durante el periodo vacacional de julio y agosto de 2021. Sin embargo, derivado de la reapertura de actividades, centros turísticos y periodos vacacionales, se estima que el Maxitunnel de Acapulco reporte una recuperación notable durante el periodo vacacional de invierno de 2021.

Durante los primeros nueve meses de 2021, cuatro de las siete vías agrupadas en la región sur-sureste presentan un crecimiento en el número de cruces en un rango entre 4.2% y 36.6%, mientras que las tres restantes presentan caídas de un rango de 3.1% a 12.1%.

Los tramos carreteros de la región norte del país presentan una adecuada recuperación durante 2021, con un nivel de aforo superior al reportado durante 2019 a partir del segundo trimestre. A pesar de que el nivel de aforo registrado en el 1T21 fue -3.0% vs. 1T19, derivado de la segunda ola de contagios por Covid-19, la variación reportada en estos tramos durante los primeros nueve meses de 2021 resultó en un crecimiento en el número de cruces de 0.7% con respecto al mismo periodo de 2019.

La recuperación del aforo en la región norte fue impulsada nuevamente por los vehículos de carga, específicamente en activos con vocación comercial como se presentará más adelante. Estimamos que dicha tendencia continúe durante el 4T21, impulsada por el aumento en los cruces fronterizos, tanto no esenciales como por temas de comercio con los Estados Unidos.

Entre las vías ubicadas en la región norte que presentan una mayor recuperación, se encuentran las autopistas Santa Isabel – Cuauhtémoc, Jiménez – Savalza ubicadas en el Estado de Chihuahua y la Autopista Santa – Altar ubicada en el Estado de Sonora. Las cuales presentan crecimientos de 9.2%, 7.5% y 7.7%, respectivamente durante los primeros nueve meses de 2021 con respecto a 2019.

Por su parte, la Autopista Monterrey – Saltillo presenta la menor recuperación en el número de cruces con un nivel 10.0% inferior a los primeros nueve meses de 2019. En este sentido, la carretera registró una reducción de 15.9% en el aforo de automóviles y un -48.2% en el aforo de autobuses. Esto fue compensado parcialmente por un crecimiento de 4.6% en los vehículos de carga. Por último, destacamos el crecimiento de 32.3% en el aforo de vehículos de carga en la Autopista Monterrey-Cadereyta, el cual compensa en su totalidad las caídas de 9.4% y 46.9% en el aforo de automóviles y autobuses, respectivamente, entre los periodos comparados.

Los tramos agrupados en la región centro reportan de manera agregada un nivel que se mantiene por debajo de los niveles previos a la pandemia. Tan solo el aforo durante el 3T21 fue 8.0% inferior al mismo periodo de 2019 y, de manera acumulada durante los primeros nueve meses de 2021, la variación del aforo en la región centro resulta en un número de cruces 9.2% inferior a los primeros tres trimestres de 2019.

La región centro ha presentado recuperaciones inferiores en comparación con las demás regiones. La menor recuperación en automóviles se atribuye a la adopción de los centros de trabajo de esquemas de teletrabajo o colaboración a distancia, así como el retraso y la intermitencia en el regreso a clases presenciales en centros educativos. En este sentido, HR Ratings monitoreará el impacto que pudiera tener la aparición de la nueva cepa de Covid-19,

denominada ómicron, sobre la reapertura total de los centros de trabajo y educativos. Las expectativas de recuperación del aforo en la región centro se mantienen conservadoras como resultado de esta situación.

Durante los primeros nueve meses de 2021; ocho de los 12 proyectos agrupados en la región centro mantienen un nivel inferior al reportado en el mismo periodo de 2019, con caídas de mayor magnitud en las vías de vocación Urbana y Urbana/Comercial. Entre ellos está el Circuito Exterior Mexiquense, el cual presenta una disminución en el número de cruces totales de 11.3%; con una reducción de 12.4% en el aforo de automóviles, 70.9% en el aforo de autobuses y 3.1% en el transporte de carga.

De manera similar el Libramiento Elevado de Puebla ha mostrado un nivel 8.4% inferior al registrado en los primeros nueve meses de 2019, con reducciones de 13.3% en automóviles y 65.4% en autobuses. En el caso de los vehículos de carga, estos han presentado un buen ritmo de recuperación. Tanto que están por llegar a niveles similares de 2019.

Por otro lado, las vías con una vocación comercial como es el caso del Libramiento la Piedad, aun cuando se encuentra ubicada en la región centro del país, presenta un incremento en el aforo de 1.7% con respecto a los primeros nueve meses de 2019. Lo anterior, impulsado por un aumento de 6.4% en los vehículos de carga, misma que ha representado durante los primeros tres trimestres de 2021, el 61.1% de los cruces totales de la vía.

El aforo en la región centro también responde al nivel de recuperación en el sector de los servicios, mismo que durante el 2T21 se mantuvo en niveles inferiores a los periodos pre-pandemia. Por otra parte, la industria automotriz ha presentado continuos paros y reducciones en el ritmo de producción. Esta situación resulta ser relevante, ya que esta industria mueve a una gran cantidad de actividades económicas a su alrededor, sobre todo en el tema de proveeduría. Asimismo, las fábricas representan importantes centros de trabajo y logísticos.

Con respecto a la generación de ingresos, la Figura 3 presenta las variaciones trimestrales durante 2020 y los tres primeros trimestres de 2021, en comparación con los ingresos en términos reales en los mismos periodos de 2019. De manera agregada, los tramos calificados por HR Ratings han reportado ingresos 1.4% superiores en términos reales al periodo de enero a septiembre de 2019. Esto a pesar de la menor recuperación en el aforo en la región centro y, en consecuencia, de sus los ingresos.

Figura 4. Crecimiento ingreso real contra el mismo periodo de 2019

Región	1T20 vs 1T19	2T20 vs 2T19	3T20 vs 3T19	4T20 vs 4T19	1T21 vs 1T19	2T21 vs 2T19	3T21 vs 3T19	9M 2021 vs 2019
Norte	1.3%	-28.7%	-10.3%	0.4%	5.1%	7.2%	6.9%	6.5%
Centro	2.7%	-34.6%	-17.9%	-9.1%	-4.6%	-1.8%	-2.6%	-2.9%
Sur-Sureste	4.0%	-34.3%	-16.4%	-0.5%	10.5%	12.3%	2.9%	8.5%
Total	2.3%	-32.4%	-14.9%	-5.0%	0.2%	2.6%	1.4%	1.4%

Fuente: HR Ratings

Cabe recordar que dentro de los activos considerados en el presente análisis existen dos mecanismos para la aplicación de los ajustes tarifarios, mismos que se establecen de manera específica en cada Título de Concesión. Las bases de regulación tarifaria establecidas en el Título de Concesión pueden establecer ajustes de manera uniforme para las tarifas de las distintas clasificaciones vehiculares, de acuerdo con la variación semestral o anual reportada en el índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) o, en caso contrario, se establece la obligación de mantener una Tarifa Promedio Observada (TPO) en un nivel inferior a la Tarifa Promedio máxima (TPM), misma que se actualiza de manera anual con respecto a la variación en el INPC.