

Contactos**Angel Medina**Asociado de Infraestructura
angel.medina@hrratings.com**Roberto Ballinez**Director Ejecutivo Senior de Finanzas
Públicas / Infraestructura
roberto.ballinez@hrratings.com**HR Ratings comenta sobre la recuperación en el tráfico e ingreso del sector carretero a partir de la apertura parcial de la economía en junio y el posible efecto positivo de los planes de inversión anunciados por el Gobierno federal**

Durante el 2T20, la caída en el aforo agregado de los tramos carreteros monitoreados por HR Ratings fue de 40.5% y con ello el ingreso resultó 32.2% inferior, en términos reales, contra el mismo periodo del año anterior. No obstante, para el 3T20, el deterioro mostró un importante cambio en su tendencia. El aforo agregado registró una tasa de -21.8%, mientras que el ingreso acumulado para los 32 tramos monitoreados fue de -14.6%. La reapertura gradual de las actividades económicas no esenciales a partir del anuncio de la nueva normalidad en junio fue la causa de este desempeño.

Por tipo de vehículo, los camiones siguen mostrando resiliencia frente al problema sanitario. Primero, por el hecho de que la actividad económica en Estados Unidos se ha reactivado en los últimos meses y con ello la demanda de bienes producidos en nuestro país; y, segundo, porque a raíz de la nueva normalidad el sector de la manufactura, minería y de la construcción se declararon como esenciales. Los camiones mostraron en septiembre una tasa de crecimiento positiva de 5.7% para la zonas sur-sureste y de 1.2% para la norte. En el caso de los vehículos ligeros, la época de verano aparentemente ayudó a que se registrara también un cambio de tendencia, pero mucho menor. Caso contrario ocurre con los autobuses que siguen mostrando en promedio contracciones de -53.6% para el mes de septiembre a lo largo del país.

La recuperación gradual en el aforo de los camiones, durante el 3T20, mejoró el desempeño de aquellas carreteras con vocación comercial y urbanas/comerciales. En opinión de HR Ratings, si se mantienen los niveles de movilidad de las personas y de las mercancías, para el 4T20 se podría mantener este comportamiento. No obstante, esta recuperación no sería suficiente para alcanzar los volúmenes en términos de cruces registrados en 2019, sobre todo por la contracción económica que se espera para 2020.

Junto con esto, el ritmo de recuperación del aforo e ingreso en las carreteras del país pudiera deteriorarse si la emergencia sanitaria empeora. Si bien, 24 estados se encuentran en color naranja, 3 en amarillo y 2 en verde según el semáforo epidemiológico; la noticia de que la Ciudad de México, el Estado de México y Baja California estarán en semáforo rojo hasta la primera semana de enero de 2021 podría provocar que nuestras expectativas sean menos optimistas.

En la última sección de este documento, se presenta una breve revisión de los acuerdos que el Gobierno federal ha alcanzado con el sector privado para promover la inversión pública y privada en infraestructura. A falta de un Plan Nacional de Infraestructura, el ejecutivo ha anunciado cuatro planes de inversión a lo largo de 2019 y 2020. Dentro de los 68 proyectos que contiene el portafolio de obras para noviembre de 2020, 43 están relacionados con el subsector carretero.

El apoyo federal al sector de infraestructura sin duda ayudaría a la recuperación económica del país. La lista de proyectos incluye la reactivación de aquellas obras que se detuvieron durante el 2T20. Por otro lado, los nuevos proyectos buscan mejorar, en el mediano plazo, la conectividad e inducirán tráfico a la red actual de carreteras. Por último, el anuncio de varios contratos de Mantenimiento, Rehabilitación y Operación (MRO) mejorarían las condiciones de seguridad de la red federal de autopistas.

Desempeño por zona geográfica

A partir del conjunto de tramos carreteros (32) 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 6 tramos carreteros.

Figura 1. Tramos considerados por región

Norte	<ul style="list-style-type: none"> Monterrey-Saltillo Libramiento Norponiente de Saltillo Sueco-Villa Ahumada Delicias-Conchos Conchos-Camargo Camargo-Jiménez Chihuahua-Sacramento Ojo Laguna-Flores Magón Santa Isabel-Cuauhtémoc Jiménez-Savalza Flores Magón-Galeana Monterrey-Cadereyta Periférico del Área Metropolitana de Monterrey Santa Ana-Altar
Centro	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Arriaga-Ocozacoautla Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas Autopista Perote-Xalapa Libramiento de Perote Puente La Unidad Túnel de Acapulco ("Maxitúnel")

Fuente: HR Ratings

Considerando el contexto económico nacional actual, una vez que se superó la etapa de confinamiento y cierre total de actividades económicas no esenciales, mostramos en la Figura 2 el desempeño del aforo e ingreso durante el periodo de enero a septiembre de 2020. Recordemos que a partir de junio en todo el país se reanudaron gradualmente las actividades económicas y como consecuencia se observó un incremento notable en la movilidad, lo cual se refleja directamente en el número de cruces mensuales reportados por las distintas vías de cuota calificadas.

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), si bien la actividad industrial ha mostrado una recuperación a partir del mes de julio, en el caso de las actividades de servicios y comercio al por menor, incluyendo al sector turístico, esta ha sido mucho menor. Esto último puede responder a la política de restricción a viajes no esenciales y a las distintas medidas implementadas por los

¹ Esta clasificación se realiza de acuerdo con parámetros generados por el equipo de análisis del área de infraestructura de HR Ratings.

gobiernos estatales a partir de la regulación de los espacios públicos determinada por el semáforo de riesgo epidemiológico.

La Figura 2 presenta el comportamiento de tráfico e ingreso hasta el noveno mes del año para todos los tramos carreteros calificados por zona geográfica. Como podemos ver, es a partir del mes de marzo cuando se registra el cambio negativo en la tendencia en las tres regiones.² A pesar de que en marzo sólo la última semana estuvo sujeta a la nueva política sanitaria de distanciamiento social, se observa la contracción en el aforo en todas las regiones.³

Posteriormente, el mes de abril reportó la disminución de mayor magnitud en el aforo en lo que va del año. La reducción fue alrededor del 46.6% en todo el país (abr20-abr19). Incluso en la región sur-sureste que había registrado una caída en marzo de sólo un dígito, reportó una contracción de -50.3%; este comportamiento responde en mayor medida a que la Semana Santa para el presente año fue del 5 al 12 de abril y a la menor participación de vehículos pesados dentro de su composición vehicular.

Figura 2. Crecimiento aforo contra el mismo periodo del año anterior

Región	Enero 2020	Febrero 2020	Marzo 2020	Abril 2020	Mayo 2020	Junio 2020	Julio 2020	Agosto 2020	Septiembre 2020	Ene-Sep 2020 vs. Ene-Sep 2019	1T20 vs 1T19	2T20 vs 2T19	3T20 vs 3T19
Norte	4.0%	4.2%	-11.9%	-52.1%	-42.5%	-27.0%	-27.7%	-20.9%	-13.9%	-11.5%	-1.5%	-40.5%	-21.2%
Centro	4.3%	3.8%	-12.8%	-44.1%	-43.4%	-33.4%	-26.3%	-21.9%	-19.2%	-21.8%	-1.9%	-40.4%	-22.5%
Sur-Sureste	4.3%	7.3%	-8.4%	-50.3%	-39.2%	-32.9%	-28.4%	-16.1%	-3.0%	-19.4%	0.9%	-41.4%	-16.6%
Total	4.2%	4.2%	-12.3%	-46.6%	-42.8%	-31.6%	-26.9%	-21.2%	-16.7%	-21.6%	-1.6%	-40.5%	-21.8%

Fuente: HR Ratings

Las restricciones de movilidad en todo el país durante el 2T20 tuvieron un impacto en el comportamiento del aforo en todas las regiones. En promedio de abril a junio, la zona norte mostró una reducción del 31.1%, mientras que las dos otras regiones registraron una caída sostenida de 40.0%.

En particular la zona centro se ha visto afectada debido principalmente a la reducción en el flujo de personas por el cierre de los centros de trabajo, escolares y comerciales. Como lo hemos comentado, muchos de los tramos que monitoreamos en dicha región tienen una vocación urbana; de tal manera que el cierre de los centros de trabajo y universidades inhibió el desplazamiento de personas y de mercancías. En contraste, para los tramos de sur-sureste, la caída se dio precisamente por la contracción de las actividades turísticas. Finalmente, la caída acumulada del aforo en la región norte durante el 2T20 es resultado en gran medida de las restricciones de cruces a lo largo de la frontera norte y a la gran composición de vehículos de carga producto del cierre de las actividades industriales tanto en México como en Estados Unidos.

Si comparamos las cifras acumuladas del 2T20 contra 2T19 es claro el impacto de las políticas sanitarias en el aforo. Esto se confirma si comparamos la cifra de -40.5% contra el -1.6% (1T20 – 1T19), donde la pequeña caída fue consecuencia del inicio de cierre en los últimos días del mes de marzo.

² HR Ratings presentó un análisis más detallado del desempeño del sector carretero de enero a abril en el documento sectorial: Efectos de la pandemia en el sector carretero: enero – abril 2020. <https://www.hrratings.com/pdf/AutopistasdeCuota%20Abr%202020.pdf>

³ Las variaciones presentadas muestran el comportamiento del aforo agregado sin distinción por tipo de vehículo.

Con respecto a los meses subsecuentes y como resultado de la reapertura parcial de las actividades económicas, el aforo agregado comenzó una etapa de recuperación. El aforo agregado de las vías de cuota ubicadas en la región norte ha reportado una recuperación acelerada a partir del mes de mayo, mostrando una reducción de solo de 13.9% en el mes de septiembre en comparación con el mismo mes de 2019. Lo anterior se atribuye a una mayor participación de los vehículos de carga, los cuales fueron beneficiados por la reanudación de los traslados comerciales en la frontera. Cabe resaltar la caída en términos relativos de julio (-27.7%) en comparación con el mes previo que refleja la disminución en el aforo de vehículos ligeros con motivo de viajes vacacionales.

A mediados de mayo, se anunció la política de monitoreo de contagios y hospitalizaciones a través del semáforo de riesgo epidemiológico y, en paralelo, el gobierno federal informó que la nueva normalidad iniciaría en el mes de junio. En ese momento, se nos informó que cuando el semáforo estuviera en rojo, se permitirían solo las actividades laborales esenciales, entre las que se encuentran la minería, construcción y fabricación de transporte. Si el semáforo se encuentra en naranja se permitiría, en un nivel reducido, de actividades no esenciales (restaurantes, centros comerciales, plazas públicas, etc.). El semáforo en amarillo permitiría la incorporación a las actividades no esenciales y los espacios públicos sin restricción, pero no se podrá regresar a clases. Finalmente, el verde es señal de que se podrá regresar a clases y no hay restricciones de salud en ninguna de las actividades.

Por lo anterior, durante las semanas del 15 al 28 de junio, el Gobierno federal anunció la reapertura escalonada de algunas actividades, luego de que se registrara una reducción en los contagios por COVID-19. El impacto de estas medidas se observa en los datos de aforo durante los meses de julio, agosto y septiembre. Las cifras mensuales contra el mismo periodo del año anterior, a partir de julio muestran consistentemente una menor caída. Tan solo en el mes de septiembre, la caída en el aforo acumulado para los 32 tramos carreteros fue de -16.7%. Lo anterior se confirma con el desempeño del aforo en el 3T20 contra el 3T19, la cual resultó de -21.8%; considerablemente inferior al reportado durante el 2T20 de -40.5%.

La Figura 3 muestra las variaciones en el ingreso agregado de las vías agrupadas por zona geográfica, en esta puede observarse una tendencia en el comportamiento de los ingresos reales similar al comportamiento del aforo, pero con reducciones de menor magnitud.

Figura 3. Crecimiento ingreso contra el mismo periodo del año anterior

Región	Enero 2020	Febrero 2020	Marzo 2020	Abril 2020	Mayo 2020	Junio 2020	Julio 2020	Agosto 2020	Septiembre 2020	Ene-Sep 2020 vs Ene-Sep 2019	1T20 vs 1T19	2T20 vs 2T19	3T20 vs 3T19
Norte	3.8%	3.6%	-3.2%	-37.0%	-33.0%	-16.5%	-15.2%	-9.3%	-5.4%	-12.8%	1.3%	-28.7%	-10.2%
Centro	6.7%	8.4%	-6.3%	-36.8%	-37.3%	-28.7%	-21.5%	-17.3%	-12.9%	-16.8%	2.6%	-34.3%	-17.3%
Sur-Sureste	5.3%	7.9%	-1.0%	-40.8%	-34.6%	-26.5%	-24.9%	-17.2%	-4.9%	-15.8%	4.0%	-34.3%	-16.2%
Total	5.5%	6.6%	-4.8%	-37.2%	-35.5%	-23.9%	-19.4%	-14.3%	-9.5%	-15.2%	2.2%	-32.2%	-14.6%

Fuente: HR Ratings

Las disminuciones reportadas en los ingresos mensuales, en términos reales, de menor magnitud en comparación con las caídas reportadas en el aforo agregado se explican por el hecho de que el aforo de autobuses y vehículos ligeros, los cuales tienen una menor contribución en términos de tarifas, han reportado caídas más profundas en comparación con los vehículos de carga. Si bien se observa una constante recuperación

en estos dos tipos de vehículos desde el mes de junio, en el caso de los autobuses las cifras observadas para el mes de septiembre siguen siendo alrededor de 50.0% en promedio entre las tres zonas (véase Figura 4).

Si bien el transporte de carga también se contrajo por el cierre de actividades a finales de marzo, este pudo mantener un cierto número de cruces debido a que el sector alimenticio, energético, logístico y de salud se mantuvieron en operación. Pero a partir de junio se observa una rápida recuperación en todas las zonas. De hecho, en la zona sur-sureste, el aforo agregado de camiones mostró una contracción de tan solo -2.8% para el mes de junio y registro un crecimiento de 2.2% en julio (mismo periodo del año anterior). En el mes de septiembre, los camiones registraron un crecimiento tanto en la zona norte como en la sur-sureste y solo la zona centro registró una reducción de -4.6%, lo cual contrasta con el -24.3% que se observó en mayo.

En la Figura 4, mostramos las variaciones en el aforo por tipo de vehículo y por región en cambio mensual (mismo periodo en 2019). Ciertamente, los datos para el mes de marzo mostraron el primer cambio de tendencia en el año; pero para el mes de junio, esta tendencia se empezó a revertir en la mayoría de las clasificaciones vehiculares, sobre todo con los datos registrados en los vehículos de carga (Tipo C).

Figura 4. Variación mensual por Tipo de Vehículo y Región

Tipo de Vehículo - Región	ene.-2020	feb.-2020	mar.-2020	abr.-2020	may.-2020	jun.-2020	jul.-2020	ago.-2020	sep.-2020
Autos - Norte	6.0%	7.2%	-16.5%	-59.8%	-48.3%	-36.3%	-37.4%	-26.1%	-19.6%
Autobuses - Norte	-2.5%	0.7%	-16.6%	-63.0%	-63.0%	-56.8%	-53.6%	-48.7%	-41.2%
Camiones - Norte	1.0%	1.1%	-1.8%	-27.3%	-29.0%	-11.2%	-1.6%	-4.8%	1.2%
Autos - Centro	5.4%	3.3%	-16.7%	-51.1%	-48.0%	-37.6%	-30.5%	-25.1%	-23.1%
Autobuses - Centro	-3.2%	0.9%	-25.3%	-77.3%	-81.0%	-73.6%	-66.7%	-63.1%	-59.7%
Camiones - Centro	1.2%	4.3%	1.1%	-15.6%	-24.3%	-13.0%	-7.9%	-8.2%	-4.6%
Autos - SurSureste	5.3%	7.7%	-12.8%	-57.8%	-44.1%	-37.9%	-32.7%	-17.5%	-2.2%
Autobuses - Sur-Sureste	-17.1%	-14.4%	-32.2%	-79.9%	-79.8%	-79.4%	-78.0%	-69.4%	-60.1%
Camiones - Sur-Sureste	5.2%	10.9%	15.0%	-10.3%	-11.4%	-2.8%	2.2%	0.7%	5.7%

Fuente: HR Ratings

La transición del color rojo al naranja del semáforo sin duda ha contribuido al aumento de los cruces de camiones y su tendencia mostrada durante los meses de verano se mantiene. Para el verano, la mayoría de los estados llegaron al semáforo naranja; incluso con el paso de los meses ya hay estados cuyos semáforos ya se encuentran en color amarillo (Sinaloa, Tamaulipas y Veracruz) y verde (Tabasco y Chiapas).

Sobre todo, en los estados del centro y norte del país, el color naranja permitió que las actividades industriales se reactivaran casi en su totalidad.⁴ El sector de minería, la industria de manufactura, en particular la automotriz, y la de construcción, en particular las obras de infraestructura tuvieron un repunte en sus indicadores de crecimiento para los meses de julio y agosto. Adicionalmente, para el sector de infraestructura y el subsector de carreteras los anuncios de inversión hechos por el gobierno federal generaron optimismo de cara al cierre de año. Algunas de las obras de infraestructura carretera que se habían suspendido durante los meses más críticos de la pandemia, retomaron sus actividades durante el verano.

Con respecto al aforo de los vehículos ligeros durante abril de 2020, todas las regiones mostraron una reducción de más de la mitad (abr20-abr19). En el caso de los autobuses,

⁴ Con este color, también reabren los comercios de barrio, de ventas al mayoreo y al menudeo, y se reincorporan quienes trabajan en los sectores científico y técnico. Los corporativos se mantienen en trabajo a distancia.

los cruces ya mostraban un deterioro desde principio del año. No obstante, el caso más representativo está en la región sur-sureste, en donde desde enero se registró una caída de doble dígito (-17.1%) y en abril la contracción fue de -79.9%. Esta tendencia se ha mantenido relativamente constante hasta alcanzar una caída de -60.1% en septiembre.

Como se mencionó anteriormente, la actividad económica y, como consecuencia, el aforo en la región sur-sureste está asociada en mayor medida con actividades de servicios turísticos. En nuestra opinión, la disminución en el cruce de los autobuses es producto de un cambio en los patrones de consumo de la población, lo cual está asociado a la reducción en el ingreso de las familias producto de un debilitamiento económico nacional registrado en 2019 y que se ha mantenido a lo largo del 2020.

Una vez más podemos concluir que los cruces de vehículos de carga son los que han registrado una menor contracción para el periodo comprendido entre los meses de marzo y septiembre. Si bien los vehículos ligeros y sobre todo los autobuses sufrieron un mayor deterioro durante los meses de abril, mayo y junio; los cruces de los camiones han contenido la caída en los ingresos agregados.

Desempeño por tipo de activo

La Figura 5 muestra una clasificación diferente de los tramos carreteros monitoreados por HR Ratings y tienen que ver con el tipo de activo. Esta clasificación toma en cuenta: 1) la zona de influencia del tramo y 2) la composición del aforo. El análisis a partir de este tipo de clasificación nos ayuda a obtener otro tipo de conclusiones sobre el desempeño del sector.

Tabla 5. Clasificación por Tipo de Activo	
Urbana/Turística	Arriaga-Ocozacoautla Atlixco-Jantetelco Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas Tenango-Ixtapan de la Sal Túnel de Acapulco ("Maxitúnel") Río Verde-Ciudad Valles
Urbana	Vía Atlixcáyotl Virreyes-Teziutlán Apizaco-Huachuichango Monterrey-Cadereyta Santa Isabel-Cuauhtémoc Chihuahua-Sacramento
Urbana/Comercial	Monterrey-Saltillo México-Puebla Delicias-Conchos Conchos-Camargo Autopista Perote-Xalapa Amozoc-Perote Circuito Exterior Mexiquense Sueco-Villa Ahumada Libramiento Elevado de Puebla Puente La Unidad
Comercial	Libramiento Norponiente de Saltillo Camargo-Jiménez Ojo Laguna-Flores Magón Flores Magón-Galeana Jiménez-Savalza Libramiento de Perote Entronque Audi Libramiento La Piedad Periférico del Área Metropolitana de Monterrey Santa Ana-Altar

Fuente: HR Ratings

De acuerdo con la Figura 6, entre los meses de abril y mayo, las contracciones en términos de aforo para todos los tramos, independientemente de su vocación, fueron similares. Sin embargo, aquellas autopistas con carácter o vocación mayoritariamente comercial (10 tramos) presentaron en términos agregados una menor caída en el aforo a partir de junio con -21.7%, -20.7% en julio y -17.2% en agosto; mientras que el resto de los tramos carreteros registró en promedio una caída de -33.4% en junio, -28.8% en julio y -20.3% en agosto.

Del mismo modo que se observó en el análisis por zona geográfica, se observa la recuperación en términos de aforo una vez que se inició la apertura de actividades no esenciales. La mayor caída del aforo fue en el mes de abril, pero con el paso de los meses esta se ha reducido hasta llegar a una caída agregada de -16.7% en el mes de septiembre (sept19-sept20). En términos trimestrales, los datos del 2T20 y del 3T20 contra su mismo periodo de 2019 confirman este desempeño.

Figura 6. Crecimiento aforo contra el mismo periodo del año anterior

Tipo de Activo	Enero 2020	Febrero 2020	Marzo 2020	Abril 2020	Mayo 2020	Junio 2020	Julio 2020	Agosto 2020	Septiembre 2020	Ene-Sep 2020 vs. Ene-Sep 2019	1T20 vs 1T19	2T20 vs 2T19	3T20 vs 3T19
Urbana	4.3%	7.5%	-12.8%	-48.9%	-42.8%	-32.2%	-28.7%	-19.7%	-12.2%	-21.3%	-0.7%	-41.5%	-20.5%
Urbana/Comercial	4.0%	2.5%	-13.0%	-45.0%	-44.5%	-32.9%	-26.7%	-23.2%	-22.0%	-22.7%	-2.4%	-40.9%	-24.0%
Urbana/Turística	7.0%	6.4%	-11.8%	-52.4%	-39.0%	-35.0%	-31.0%	-17.9%	-5.1%	-21.0%	0.2%	-42.8%	-18.8%
Comercial	2.4%	4.5%	-8.3%	-44.2%	-37.8%	-21.7%	-20.7%	-17.2%	-7.4%	-17.2%	-0.7%	-34.5%	-15.5%
Total	4.2%	4.2%	-12.3%	-46.6%	-42.8%	-31.6%	-26.9%	-21.2%	-16.7%	-21.6%	-1.6%	-40.5%	-21.8%

Fuente: HR Ratings

Para los meses de agosto y septiembre, las autopistas comerciales y urbana/turística mostraron una recuperación más rápida. En el caso de las comerciales, esto responde a la elevada composición de vehículos de carga, mientras que el desempeño de las urbanas/turísticas fue motivado por la recuperación de vehículos ligeros durante los meses vacacionales de verano (véase Figura 7). En 2019, la participación de vehículos Tipo C (camiones) en las autopistas comerciales fue en promedio de 50.1%, mientras que para el 2T20 registró un 57.6% y se redujo a 55.1% durante el 3T20 derivado de la recuperación en vehículos ligeros. Por otro lado, los vehículos ligeros en las autopistas urbanas/turística en 2019 tuvieron una participación de 80.5% y para finales del 3T20 su participación fue de 82.7%, lo que demuestra su menor sensibilidad a las variaciones en los vehículos de carga.

Cabe destacar la menor recuperación en términos comparativos de las autopistas clasificadas como urbana/comercial durante el tercer trimestre del año, mismas que han pasado de mostrar una variación de -26.7% en julio a -22.0% en septiembre en comparación con el mismo mes del año anterior. Lo anterior se atribuye a una recuperación considerablemente más lenta de los traslados de vehículos ligeros en dichas vías, constituidos en buena parte por traslados a centros de trabajo de personas que residen en ciudades conectadas por dichos tramos.

El tipo de activo que presentó una recuperación acelerada fue el de las autopistas urbana/turística. Si bien para el mes de abril habían registrado una caída en el aforo de -52.4%, principalmente por el periodo vacacional de Semana Santa, para el verano su caída fue de -17.9% (ago20-ago19). En el mes de septiembre, la caída en el aforo fue solo -5.1%. En términos estacionales, el periodo vacacional de verano es de suma importancia en el aforo anual para este tipo de activos.

Figura 7. Composición vehicular por tipo de activo

Tipo de activo	2019			1T2020			2T20			3T20		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Urbana	81.3%	3.9%	14.8%	82.1%	4.0%	13.9%	79.7%	2.6%	17.7%	81.9%	2.5%	15.6%
Urbana/Comercial	62.8%	4.4%	32.8%	63.1%	4.1%	32.8%	56.2%	2.2%	41.6%	60.9%	2.2%	36.9%
Urbana/Turística	80.5%	4.2%	15.3%	83.2%	2.9%	13.9%	79.2%	1.5%	19.3%	82.7%	1.5%	15.8%
Comercial	45.7%	4.3%	50.1%	44.4%	3.9%	51.7%	40.0%	2.4%	57.6%	41.5%	3.4%	55.1%

Fuente: HR Ratings

Con respecto a las variaciones mensuales por tipos de vehículo y tipo de activo mostradas en la Figura 8, se confirma una vez más que durante el periodo de abril a septiembre el segmento más deteriorado fue el de los autobuses. Durante estos meses, la contracción siguió siendo más marcada en las autopistas urbana/comercial y urbana/turística. En septiembre continuaron registrando caídas de alrededor -59.4% y -56.2%, respectivamente (con respecto al mismo mes del año pasado).

Figura 8. Variación mensual por Tipo de Vehículo y Tipo de Activo

Tipo de Vehículo- Tipo De Activo	ene.-2020	feb.-2020	mar.-2020	abr.-2020	may.-2020	jun.-2020	jul.-2020	ago.-2020	sep.-2020
Autos - Urbana/Turística	8.5%	6.9%	-13.2%	-55.8%	-40.9%	-37.3%	-32.8%	-18.3%	-4.4%
Autobuses - Urbana/Turística	-16.1%	-12.8%	-29.5%	-77.3%	-76.9%	-76.5%	-75.4%	-65.0%	-56.2%
Camiones - Urbana/Turística	4.0%	8.6%	2.5%	-20.7%	-17.0%	-7.4%	-3.6%	-0.9%	4.3%
Autos - Urbana	5.0%	8.2%	-15.5%	-53.6%	-45.3%	-34.6%	-32.2%	-21.6%	-13.7%
Autobuses - Urbana	0.5%	6.5%	-13.9%	-62.5%	-63.9%	-58.7%	-55.1%	-49.3%	-43.7%
Camiones - Urbana	2.1%	4.9%	0.8%	-19.5%	-25.7%	-13.2%	-3.0%	-2.3%	2.9%
Autos - Urbana/Comercial	5.1%	2.5%	-17.3%	-52.8%	-50.2%	-38.7%	-32.0%	-26.8%	-26.5%
Autobuses - Urbana/Comercial	-3.9%	-1.6%	-26.4%	-77.6%	-80.9%	-73.0%	-65.6%	-62.6%	-59.4%
Camiones - Urbana/Comercial	1.5%	2.9%	1.4%	-17.3%	-24.7%	-12.3%	-6.5%	-8.3%	-5.1%
Autos - Comercial	5.9%	8.1%	-16.4%	-62.2%	-47.7%	-34.3%	-39.1%	-29.6%	-19.2%
Autobuses - Comercial	-7.1%	-3.8%	-21.0%	-66.3%	-63.9%	-54.1%	-52.6%	-50.5%	-37.5%
Camiones - Comercial	0.0%	2.2%	-1.6%	-26.9%	-29.2%	-10.2%	-1.5%	-4.8%	2.9%

Fuente: HR Ratings

Por otra parte, en el mes de septiembre, los cruces de camiones ya mostraron cifras positivas salvo en el caso de las vías clasificadas como urbanas/comerciales (-5.1%). Los vehículos ligeros siguen mostrando una recuperación, sobre todo en los tramos urbanos/turísticos (-4.4%) y urbanos (-13.7%). Esto último puede ser producto del aumento en la movilidad y a la apertura cada vez mayor de centros de trabajo en el sector de servicios y de comercio.

En opinión de HR Ratings, tanto la apertura gradual de actividades no esenciales como el incremento de la actividad industrial y comercial en Estados Unidos, generó un cambio de tendencia en el aforo e ingreso al finalizar el segundo semestre de 2020. Por lo tanto, las caídas observadas durante los meses de abril y mayo han sido las más profundas.

La reactivación del aforo e ingreso no ha sido inmediata. Hasta el mes de septiembre, los vehículos ligeros y los autobuses aún muestran una variación negativa (en comparación con el mismo mes del año anterior). El desempeño positivo de los tramos monitoreados por HR Ratings, en términos de aforo e ingreso, para el 4T20 dependerá de que el ritmo de la actividad económica nacional se mantenga y que la emergencia sanitaria siga controlada.⁵ Si esto no ocurre, podríamos ver que al final del año las

⁵ Una vez que se dieron a conocer las cifras revisadas del Índice General de Actividad Económica (IGAE) y del PIB al 3T20 por parte del INEGI, la perspectiva de HR Ratings sobre el desempeño económico nacional para el 4T20 no se han modificado. Es decir, la tasa esperada de crecimiento del PIB para 2020 sería de -8.5%. Esto considera una desaceleración económica para el 4T20 igual a -3.0% contra el trimestre anterior (-17.3% en el 2T20 y 12.1% en el 3T20). <https://www.hrratings.com/pdf/IGAE%20y%20PIB%20al%203T20.pdf>

autopistas comerciales y urbanas principalmente en la región centro detengan su recuperación.

Si bien se ha anunciado que la Ciudad de México, el Estado de México y Baja California estarán en semáforo rojo hasta la primera semana del mes de enero de 2021, 24 estados de la república se mantienen en color naranja y con ello su actividad industrial y comercial. Esto podría mantener el buen desempeño observado en el aforo e ingreso en las zonas norte y sur-sureste de país. Por el contrario, HR Ratings monitoreará de manera puntual los doce tramos carreteros que se encuentran en la zona centro.

De acuerdo con el monitoreo del aforo realizado caso por caso en cada uno de los activos considerados en este análisis desde el inicio de la contingencia sanitaria, HR Ratings estima que el aforo agregado durante 2021 no alcanzaría los niveles reportados previo a la pandemia. Lo anterior considera los cambios en los patrones de comportamiento y movilidad, el calendario de vacunación de la población y, en su conjunto, las expectativas de crecimiento económico del país.

Asimismo, hay que mencionar que las expectativas que HR Ratings tiene sobre el aforo de los 32 tramos carretero es en términos agregados. Por lo tanto, nuestras conclusiones no serían replicables para un tramo carretero en particular. Por otra parte, si bien estas expectativas podrían tener un efecto sobre la generación del ingreso agregado, es importante también recordar que cada proyecto posee una serie de características particulares, sobre todo con relación a su política de ajustes tarifarios. El proceso de revisión anual de las calificaciones crediticias para créditos bancarios o emisiones bursátiles, con un tramo (o varios) como activo subyacente, consideran las características propias de cada autopista, así como los términos financieros que posee cada estructura financiera.

Por último, dados los anuncios de apoyo por parte del Gobierno federal a la actividad de construcción, podríamos esperar que se retomen aquellas obras carreteras que se pausaron a finales del primer trimestre. Debido a que la actividad de construcción es intensiva en capital humano, esperaríamos un efecto positivo en el empleo y en las cadenas de proveeduría, y con ello un impulso en el número de cruces en las vías calificadas cercanas a las obras a desarrollarse.

Paquetes de inversión en infraestructura

Históricamente, durante el primer semestre del primer año de cada nueva administración federal, se anuncia el Plan Nacional de Desarrollo y, en paralelo, se publican los planes sectoriales, entre ellos el Plan Nacional de Infraestructura. Esto no ocurrió así con la presente administración. En su lugar, a lo largo de 2019 y 2020, el Gobierno federal ha informado sobre su estrategia para el sector de infraestructura, y en particular para el subsector carretero, a través de varios acuerdos y planes de inversión. En esta sección, se presenta un breve análisis de cada uno de los cuatro acuerdos que ha anunciado el ejecutivo hasta el día de hoy.

Si bien dichos acuerdos dejan clara la participación del sector privado en la configuración de la cartera de proyectos, hoy en día y de acuerdo con la lista de obras anunciada solo 10 de los 43 proyectos carreteros presentados están en ejecución. Ciertamente, los retos para poner en marcha del resto de los proyectos están

relacionados con autorizaciones federales y locales, y con el cumplimiento de normas sociales y ambientales.

Asimismo, se ha mencionado en repetidas ocasiones que la erogación de recursos será realizada por el sector privado al menos en 50%, garantizando que los montos comprometidos no representen en ningún momento una carga sobre el presupuesto público. Por otra parte, dada la naturaleza propia del sector y de cada uno de los proyectos, su ejecución demanda una gran cantidad de tiempo. En consecuencia, los beneficios esperados de la inversión sobre la economía nacional se materializarían a lo largo de los próximos dos o tres años.

La buena coordinación entre el Gobierno federal y el sector privado a partir de ahora ayudaría a lograr más rápido el objetivo de que la inversión en infraestructura sea una palanca para reactivar la economía del país. En consecuencia, habría un efecto positivo sobre el empleo y sobre aquellas industrias que proveen insumos al sector.

Por último, los proyectos carreteros han representado un alto porcentaje dentro del portafolio de obras anunciadas en octubre y noviembre de 2020. De un total de 68 proyectos, 63.2% están relacionados con este subsector y fueron reconocidos como indispensables para el desarrollo del país.

Acciones para Apoyar la Economía: julio 2019

A través del documento Acciones para Apoyar la Economía, publicado el 29 de julio de 2019, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SCHP) indicó que se destinarían P\$485.0 mil millones (mm) para invertir en obras de infraestructura, impulsar el consumo privado y adelantar procesos licitatorios del gobierno federal del ejercicio fiscal 2020.⁶ Este monto representa alrededor del 1.9% del PIB de 2019.

Desde entonces se anunció que el gobierno, junto con el sector privado, trabajaría en proyectos del sector carretero, hidráulico, transporte y desarrollo urbano, así como en telecomunicaciones y el manejo de residuos sólidos en diferentes regiones del país. Los recursos destinados para dicho fin, sin impacto presupuestal, sumaban apenas P\$50.0mm del total de los recursos anunciados, es decir, el 10.3%.⁷

Para el sector carretero, el entonces titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), Javier Jiménez Espríu indicó que se realizarían y apoyarían obras por P\$20,000.0m. Varios de los proyectos ya estaban contemplados en el plan de trabajo de la secretaría para 2019 y estaban relacionados con desdoblamiento de concesiones de autopistas en donde el sector privado tendría una participación importante. Más aún se aseguró que las autorizaciones se darían en los próximos días para empezar a la brevedad los trabajos. De acuerdo con este anuncio, para el segundo semestre de 2019, la SCT previó la construcción de más de 242 kilómetros de nuevas carreteras que se integrarían a la red nacional.

⁶ Los apoyos al capital productivo consideraron un monto de P\$320.0mm. Asimismo, se ampliaría el programa de Cadenas Productivas de NAFIN, donde se apoyarían a 16 mil nuevas micro, pequeñas y medianas empresas proveedoras del gobierno. El consumo privado de bienes duraderos se impulsaría a través de 1.2 millones de créditos, lo que representaba un financiamiento hasta por P\$270.0mm. Mientras que las licitaciones del Gobierno federal representarían P\$116.0mm. Los procesos de licitación y contratación se harían durante 2019 y 2020.

⁷ En su momento se mencionaron proyectos como el Sistema Integral para el Manejo Ecológico y Procesamiento de Desechos en Nuevo León, P\$10.0mm; el proyecto de Transporte Urbano en Ciudad Juárez, Chihuahua, P\$2.0mm y la Planta Desaladora de Los Cabos, en Baja California Sur, P\$1.0mm.

Desempeño del sector carretero nacional: enero-septiembre 2020

Reporte Sectorial

Infraestructura
23 de diciembre de 2020

Figura 9. Nuevos proyectos carreteros para el segundo semestre de 2019

Obra Carretera	Extensión*	Inversión**	Empresa	Inicio de obra
Libramiento de Ixmiquilpan	32	\$2,950.0	Coconal	ene-21
Viaducto Urbano Santa Catarina	7.9	\$6,800.0	Roadis	may-21
Carretera Tuxtla Gutiérrez-San Cristobal (ampliación a tres carriles)	30	\$900.0	Aldesa	may-21
Carretera Ecuandureo-La Piedad	39	\$1,530.0	Red de Carreteras de Occidente	oct-21
Libramiento de Lagos de Moreno	25	\$1,400.0	Red de Carreteras de Occidente	nov-21
Carretera Zitácuaro-Maravatío	71	\$3,070.0	Red de Carreteras de Occidente	dic-21
Vialidad alterna Ventura-El Peyote (San Luis Potosí)	37	\$1,200.0	Meta	

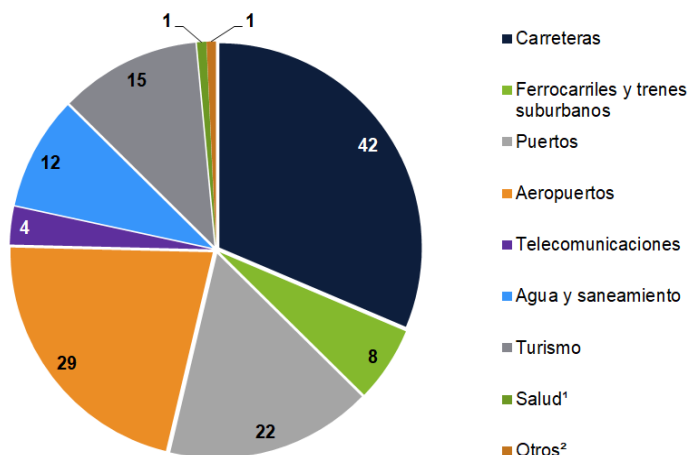
Fuente: HR Ratings de México con información de SCT. *km, **Millones de pesos

Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura: noviembre 2019

El 26 de noviembre de 2019, el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura fue hecho público por el Gobierno federal. En dicho anuncio se informó que la iniciativa privada desarrollaría un paquete inicial de 147 proyectos en todo el país, los cuales requerirán una inversión de P\$859,022.0m.⁸ Dichos proyectos se ejecutarían a lo largo de los próximos tres años. De los 147 proyectos planteados en esta primera etapa, 45 se llevarían a cabo en la zona centro del país, 49 en el norte y 42 en el sur sureste.⁹

El acuerdo contemplaba la realización de evaluaciones técnicas, financieras y ambientales para cada obra conforme a la ley. Asimismo, se resolverían los obstáculos relacionados con la coordinación entre dependencias y entidades públicas, y se establecerían estrategias para mitigar los conflictos sociales. Con esto, el objetivo del Gobierno federal era alcanzar una inversión anual en infraestructura de 5.0% del PIB. El compromiso por parte del Gobierno fue construir un ambiente propicio a través de los siguientes elementos: a) reglas y mensajes claros que generaran confianza para invertir, b) estado de derecho fuerte y eficaz y c) estabilidad macroeconómica. La Figura 10 muestra la clasificación de las obras por sector.¹⁰

Figura 10. Clasificación de Obras por Sectores



Fuente: HR Ratings con información del Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado.

1. Hospital General "Dr. Francisco Galindo Chávez" en Torreón, Coahuila, P\$1,312.0m, año de ejecución 2020.

2. Estadio Nacional de México, P\$8,000.0m, años de ejecución 2020-2021.

⁸ Este monto representa el 3.5% del PIB de 2019.

⁹ Aunque el anuncio fue hecho por 147 proyectos la lista que se publicó solo contempló 134.

¹⁰ En noviembre de 2019 se dejaron fuera proyectos energéticos con la promesa de que un paquete sería presentado en enero de 2020.

Desempeño del sector carretero nacional: enero-septiembre 2020

Reporte Sectorial

Infraestructura
23 de diciembre de 2020

Es importante mencionar que el acuerdo consideraba un mecanismo de participación continua con el sector privado para incorporar nuevos proyectos, los cuales podrían considerar áreas como la generación de energía eléctrica, gasoductos, almacenamiento de combustibles, transporte urbano, parques industriales y vivienda, además de las ya consideradas. De hecho, en su momento se mencionó que se habían identificado alrededor de 1,600 proyectos susceptibles a la intervención directa del sector privado y que el jefe de la oficina de la presidencia sería quien coordinaría estos esfuerzos.¹¹

La Figura 11 muestra solo los 42 proyectos carreteros considerados en el acuerdo, así como su monto de recursos asignados y el año de inicio de obras. Como se puede observar, se esperaba que 15 proyectos estuvieran en ejecución a finales de 2020.¹²

Figura 11. Proyectos carreteros considerados en el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura

Proyecto	Monto*	Plazo
Ampliación a tres carriles del tramo Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal	\$900.0	2020
Autopista Guadalajara-Manzanillo	\$1,968.0	2020
Autopista La Piedad-La Barca	\$2,259.0	2020
Ecuandureo a La Piedad	\$1,530.0	2020
Libramiento de Ciudad Juárez	\$1,846.0	2020
Libramiento de Ixmiquilpan	\$2,950.0	2020
Libramiento de Lagos de Moreno	\$1,400.0	2020
Monterrey-Nuevo Laredo (Extensión del proyecto 2.5 km al entronque Ruta 2)	\$250.0	2020
Pátzcuaro-Uruapan	\$1,200.0	2020
Real del Monte-Ent. Huasca	\$822.0	2020
Segundo piso de la Caseta de Indios Verdes a la Caseta de la México-Pachuca	\$7,560.0	2020
Tepic-Compostela	\$1,500.0	2020
Ventura-El Peyote	\$4,200.0	2020
Viaducto elevado Santa Catarina	\$6,800.0	2020
Zitácuaro a Maravatío	\$3,070.0	2020
Autopista Interserrana Conexión de la carretera Matehuala Saltillo con la carretera Cd.Victoria-Monterrey	\$10,344.0	2021-2022
Autopista Las Varas-Puerto Vallarta	\$7,216.0	2021-2022
Autopista Pirámides-Texcoco	\$1,050.0	2021-2022
Libramiento Carretero en la ciudad de Colima	\$876.0	2021-2022
Libramiento de La Piedad	\$200.0	2021-2022
Libramiento Sur de Pachuca	\$1,330.0	2021-2022
Libramiento Sur de Tapachula	\$1,568.0	2021-2022
Morelia-Salamanca	\$386.0	2021-2022
Periférico Tijuana	\$1,987.0	2021-2022
Autopista Álamo-Tuxpan	\$300.0	2023-2024
Autopista La Tinaja-Cardel	\$5,000.0	2023-2024
Autopista Los Tuxtlas	\$800.0	2023-2024
Autopista Perote-Nautla	\$2,120.0	2023-2024
Blvd. de Acceso al Puerto Fronterizo Sonoyta.	\$870.0	2023-2024
Carretera La Gloria-Colombia	\$3,000.0	2023-2024
Circuito Exterior de Culiacán	\$304.0	2023-2024
Libramiento Apodaca-Pesquería-Cadereyta	\$1,588.0	2023-2024
Libramiento de Champotón	\$114.0	2023-2024
Libramiento de Ciudad del Carmen	\$384.0	2023-2024
Libramiento de Tapachula	\$430.0	2023-2024
Libramiento Periférico de la zona conurbada de Córdoba-Orizaba-Ciudad Mendoza	\$5,568.0	2023-2024
Modernización al Puerto Fronterizo San Jerónimo y Libramiento Ferroviario Ciudad Juárez	\$1,600.0	2023-2024
Periférico Sur de Xalapa	\$1,576.0	2023-2024
Puente Internacional Nuevo Laredo 4/5	\$8,000.0	2023-2024
Puente Transfronterizo México-Guatemala	\$523.0	2023-2024
Puerto Chiapas-Ciudad Hidalgo	\$740.0	2023-2024
Terminación de ampliación carretera Coatzacoalcos-Salina Cruz	\$4,000.0	2023-2024

Fuente: HR Ratings con información del Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado. *Millones de pesos

¹¹ Según el acuerdo la selección de los proyectos quedaría a cargo del presidente de la República.

¹² Ciertamente, el brote de Covid-19 en el país en marzo de 2020, detuvo gran parte de los planes de inversión y proyectos de infraestructura.

Primer Plan de Inversión en Infraestructura: octubre 2020

Meses después de la apertura parcial de actividades económicas en el mes de junio, el Gobierno federal retomó la agenda de infraestructura dentro de sus prioridades de política pública. El 5 de octubre de 2020 se presentó el Primer Plan de Inversión en Infraestructura para la Reactivación Económica.

En dicho documento, el Gobierno federal y el Consejo Coordinador Empresarial (CCE) se comprometieron nuevamente a promover la inversión y el desarrollo incluyente, financiando proyectos de infraestructura pública, donde la aportación privada ahora representaría al menos el 50% del capital comprometido. Asimismo, cada uno de los proyectos tendría su costo y tiempo de implementación claramente definido. Fueron anunciados 39 proyectos, de los cuales siete ya estaban en ejecución según el documento, y el monto de recursos asignados fue de P\$297.3mm. Este monto equivale al 1.2% del PIB de 2019.

Estos proyectos están distribuidos por todo el territorio nacional y son adicionales a las cuatro grandes obras de inversión pública del gobierno federal en el sureste y centro del país: Aeropuerto Felipe Ángeles, Tren Maya, Tren Transístmico y Refinería Dos Bocas, los cuales han tenido partidas presupuestales asignadas en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) en 2020, y ya se han autorizado para el PEF de 2021.¹³ De acuerdo con el anuncio, se espera que todos los proyectos se encuentren en ejecución durante 2021 y 2022, y que con ello se alcance un nivel de inversión equivalente al 25.0% del PIB.

Con el diagnóstico de este Primer Plan de Inversión en Infraestructura, obtenemos las siguientes conclusiones:

- El monto total de inversión considerado, P\$297.3mm, se ejercería durante 2020 y hasta 2022. No obstante, de acuerdo con el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2021, no se contemplan partidas presupuestarias para varios de los proyectos que se han anunciado y que aún no se ejecutan. De tal manera que el impacto que estas obras pudieran tener en la reactivación económica sería en el mediano y largo plazo.
- A diferencia de los dos anuncios anteriores, existen cinco proyectos asociados al sector de energía. Sin embargo, estos están dirigidos a modernizar la infraestructura de PEMEX y CFE. En ninguno de estos proyectos se contempla la participación directa del sector privado y tampoco se consideran proyectos de energías renovables, de la red de transmisión eléctrica ni con las centrales de carga.
- Sólo once proyectos se consideraron nuevamente de aquel acuerdo anunciado el 26 de noviembre de 2019, el cual presentó un total de 134. En la Figura 12 se presentan estos proyectos, así como la diferencia en el monto de recursos establecido en ambos anuncios. Podemos observar que varios de ellos muestran incrementos.¹⁴

¹³ Dentro el PEF para 2021, el gobierno federal destinará al gasto público en inversión un monto mayor en 5.3% a lo aprobado en PEF 2020. El gasto en este rubro está impulsado por los recursos dirigidos al desarrollo de la Refinería de Dos Bocas con P\$45,050.0m, el Tren Maya con P\$36,288.0m y el Sistema Aeroportuario Metropolitano con P\$21,815.0m para 2021.

¹⁴ Con relación a la reducción de proyectos de 147 a 39 y al cambio en los montos asignados en algunos de ellos, el Gobierno federal y el sector privado indicaron que debido a la crisis por la pandemia muchos de los 147 proyectos anunciados en noviembre como parte del Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado ya no tienen la misma rentabilidad económica que en esa fecha, por lo que tuvieron que replantearse o en su caso hacer ajustes en los montos asignados por la variación en los costos de los insumos.

Desempeño del sector carretero nacional: enero-septiembre 2020

Reporte Sectorial

Infraestructura
23 de diciembre de 2020

Figura 12. Proyectos considerados en 2019 y en el Primer Plan de Inversión en Infraestructura

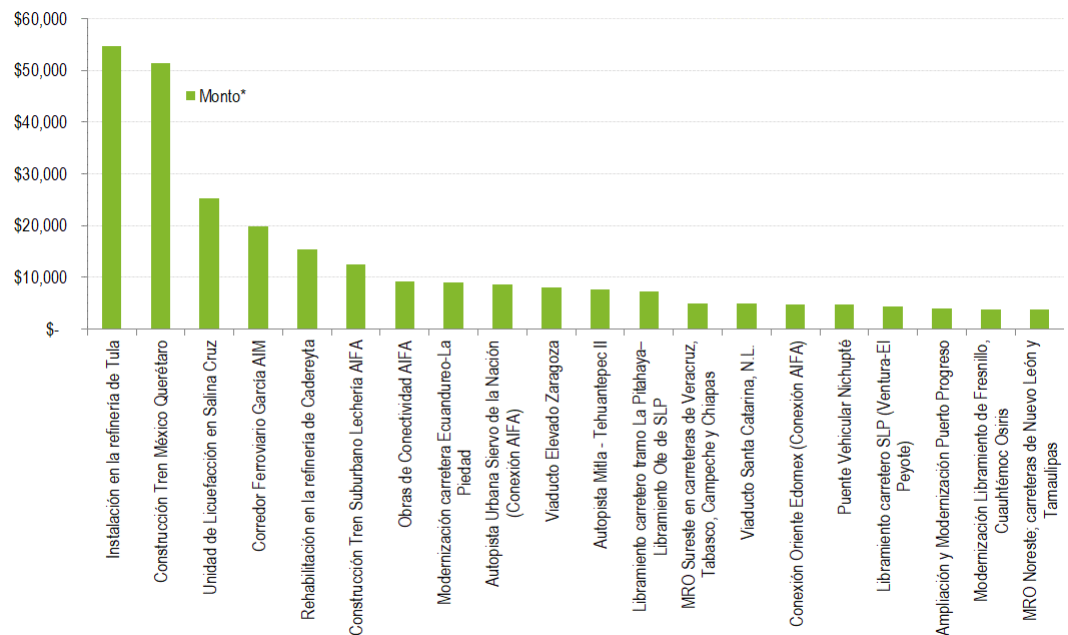
Proyecto	Monto 2019*	Monto 2020*	Sector	Inicio de obra
Viaducto Santa Catarina, N.L.	\$6,800.00	\$4,909.00	Carreteras	ene-20
Modernización carretera Ecuandureo - La Piedad ¹	\$1,530.00	\$8,991.00	Carreteras	jul-20
Libramiento carretero SLP (Ventura-El Peyote)	\$4,200.00	\$4,297.00	Carreteras	oct-20
Ampliación autopista Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal	\$900.00	\$1,045.00	Carreteras	oct-20
Construcción del Libramiento carretero de Ciudad Juárez	\$1,846.00	\$3,358.00	Carreteras	feb-21
Libramiento carretero de Ixmiquilpan	\$2,950.00	\$3,055.00	Carreteras	mar-21
Construcción Tren Suburbano ramal Lechería AIFA	\$10,000.00	\$12,565.00	Ferrocarriles	mar-21
Autopista Monterrey - Laredo tramo La Gloria San Fernando	\$250.00	\$450.00	Carreteras	mar-21
Construcción Autopista Real del Monte/Entronque Huasca	\$822.00	\$2,650.00	Carreteras	abr-21
Construcción de la autopista Tepic/Compostela	\$1,500.00	\$1,800.00	Carreteras	jun-21
Corredor Ferroviario García Aeropuerto Internacional de Monterrey	\$13,000.00	\$19,811.00	Ferrocarriles	dic-21

Fuente: HR Ratings de México con información del Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura 2019 y del Primer Plan de Inversión en Infraestructura 2020.

*Millones de Pesos. ¹En el plan de 2020 se incluyen tramos adicionales.

- De los 39 proyectos, cuatro están relacionados con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. Las obras están relacionadas con obras viales de acceso y un tren suburbano.
- El proyecto que más recursos tiene asignado es la Instalación de una Planta de Coquización en la Refinería de Tula (18.3% del total). La Figura 13 se muestran los 20 proyectos con mayor monto asignado. Entre ellos también destaca construcción del Tren México-Querétaro, con un costo de P\$51,300.0m (17.2%) y la rehabilitación de la Refinería de Cadereyta con un monto de P\$15,400.0m (5.2%).

Figura 13. Los 20 proyectos en infraestructura con mayor monto asignado



Fuente: HR Ratings de México con información del Primer Plan de Inversión en Infraestructura 2020.

*millones de pesos

- Con relación a los proyectos del sector carretero hemos identificado que once son desdoblamientos o reequilibrios, cuatro son proyectos asociados a contratos de MRO y, en principio, cinco se licitarán bajo esquemas de concesión pura. La Figura 14 muestra la lista de los 27 proyectos carreteros anunciado en este primer paquete, junto con la expectativa de su inicio de obra.

Figura 14. Proyectos carreteros considerados en el Primer Plan de Inversión

Esquema	Proyecto	Fecha de inicio
En ejecución	Autopista Urbana Siervo de la Nación, Estado de México (Conexión AIFA)	dic-19
En ejecución	Viaducto Santa Catarina, N.L.	ene-20
En ejecución	Autopista Mitla - Tehuantepec II	abr-20
En ejecución	Modernización carretera Ecuandureo - La Piedad, Zitácuaro - Maravatío y Libramiento Lagos de Moreno	jul-20
En ejecución	Paquete Pacífico Sur (Autopista GdlTepic, Lib. Sur de Gld y Tepic)	jul-20
En ejecución	MRO* Noreste; carreteras de Nuevo León y Tamaulipas	jul-20
En ejecución	Construcción del Libramiento Carretero Surponiente de Aguascalientes	sep-20
Desdoblamiento	Libramiento carretero SLP (Ventura-El Peyote)	oct-20
Desdoblamiento	Ampliación autopista Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal	oct-20
Desdoblamiento	Construcción Av. Juárez 1a Etapa en San Luis Potosí	oct-20
Reequilibrio	Autopista Tepic Villa Unión	oct-20
Desdoblamiento	Modernización Libramiento de Fresnillo. Cuauhtémoc Osiris	nov-20
Desdoblamiento	Obras de Conectividad AIFA	nov-20
Concesión	MRO Carretero Compostela-Las Varas	dic-20
Desdoblamiento	Construcción del Libramiento carretero tramo La Pitahaya – Libramiento Ote de SLP	ene-21
Desdoblamiento	Construcción del Libramiento carretero de Ciudad Juárez	feb-21
Mixto	MRO Sureste en carreteras de Veracruz, Tabasco, Campeche y Chiapas	feb-21
Desdoblamiento	Libramiento carretero de Ixmiquilpan	mar-21
Concesión	Conexión Oriente Estado de México (Conexión AIFA)	mar-21
Desdoblamiento	Autopista Monterrey - Laredo tramo La Gloria San Fernando	mar-21
Desdoblamiento	Obras complementarias al Puente Colombia	mar-21
Concesión	Puente Vehicular Nichupté	mar-21
Mixto	Construcción Autopista Real del Monte/Entronque Huasca	abr-21
Concesión	Viaducto Elevado Zaragoza	abr-21
Concesión	Construcción de la autopista TepicCompostela	jun-21
Concesión	Libramiento Carretero Sur de Oaxaca	jun-21
Mixto	Construcción del cruce fronterizo internacional Mesa de Otay II	dic-21

Fuente: HR Ratings con información del Primer Plan de Inversión en Infraestructura 2020.

*MRO: Mantenimiento, Rehabilitación y Operación

Sin considerar las siete obras que ya se encuentran en ejecución, la inversión para las veinte nuevas obras sería de alrededor de P\$158.0mm de acuerdo con el Plan de Inversión (53.1% del monto total de recursos anunciado).¹⁵ Entre las obras existen libramientos, autopistas, obras de conectividad, puentes fronterizos y entronques carreteros.

Es importante reconocer que el Gobierno federal consideró en este Primer Plan de Inversión la monetización de activos carreteros a través de contratos MRO, lo cual tiene ciertas ventajas en comparación con el esquema tradicional de provisión pública.¹⁶ Por un lado, esto representa una vía de financiamiento indirecto para la administración federal y, por el otro lado, la demanda del recurso por parte del sector privado reactiva el mercado de crédito interno.

¹⁵ Estas obras son: Autopista Urbana Siervo de la Nación, Estado de México (conexión AIFA); Viaducto Santa Catarina, Nuevo León; Autopista Mitla-Tehuantepec II, Oaxaca; Modernización Carretera Ecuandureo-La Piedad, Zitácuaro-Maravatío y libramiento Lagos de Moreno; Paquete Pacífico Sur (Autopista y Libramiento Sur Guadalajara-Tepic); Paquete Noroeste (Carreteras de Nuevo León y Tamaulipas) y Construcción del Libramiento Surponiente de Aguascalientes.

¹⁶ Se espera que, en los próximos meses, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), adjudicará el Paquete Sureste -que incluye la rehabilitación y conservación de cinco carreteras que cruzan Veracruz, Campeche, Tabasco y Chiapas- bajo el esquema de Asociación Pública Privada.

Desempeño del sector carretero nacional: enero-septiembre 2020

Reporte Sectorial

Infraestructura
23 de diciembre de 2020

Hoy en día existen algunos casos, en el sector carretero, en los que la participación público-privada ha operado exitosamente. Este esquema es eficiente para ambas partes y presenta beneficios con relación al desempeño y ejecución de tareas específicas.

Segundo Plan de Inversión en Infraestructura: noviembre 2020

El 30 de noviembre de 2020, se presentó un segundo paquete de inversiones en conjunto con el sector privado. Este constó de 29 proyectos, que suman una inversión total de P\$228.6mm. Junto con lo contemplado en el primer paquete, el portafolio de proyectos considera 68 proyectos y una inversión total de P\$525.0mm. Este monto equivaldría aproximadamente al 2.3% del PIB de 2019.

Nuevamente se refrendó el compromiso de financiar proyectos de infraestructura pública donde la aportación privada fuera de al menos el 50% del costo total de cada proyecto. En términos de creación de empleos, la SHCP declaró que el primer paquete implicaría la creación de alrededor de 195 mil empleos, mientras que con esta nueva cartera de proyectos se esperarían alcanzar una cantidad acumulada de 400 mil nuevos empleos

De estos 29 proyectos, tres ya están en ejecución y equivalen a una inversión de P\$36.9mm. Uno de ellos está asociado a mejorar las vías de acceso al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en Santa Lucía, Estado de México. El monto contemplado para esta obra de conectividad sería de P\$1.5mm e iniciaría antes del fin de año.

Los proyectos presentados en este segundo plan están distribuidos en tres sectores: 1) Comunicaciones y Transporte, 18 proyectos con una inversión de P\$110.2mm; 2) Energía, 9 proyectos con una inversión P\$116.7mm y 3) Agua y Medio Ambiente, 2 proyectos con una inversión de P\$1.7mm.

El diagnóstico de este Segundo Plan de Inversión en Infraestructura arroja las siguientes conclusiones:

- De la misma manera que ocurrió con los proyectos del primer plan, el proceso de selección consideró un análisis de rentabilidad económica. Sin embargo, la etapa de planeación en muchos de los casos es un tema pendiente. Esta etapa debería contemplar la obtención de autorizaciones locales, el cumplimiento de normas sociales y las aprobaciones de impacto ambiental. Solo después de esto, la etapa de ejecución de los trabajos de construcción iniciaría.
- Una vez más se contemplan proyectos asociados al sector de energía, en particular en el eléctrico. Los proyectos tienen como fin rehabilitar la red de Centrales Eléctricas de la CFE. De los siete proyectos, seis tienen el objetivo de aumentar la capacidad de generación de Centrales de Ciclo Combinado y su fecha de inicio de obra sería durante el verano de 2021.
- Como se muestra en la Figura 15, seis proyectos se siguen considerando de aquel acuerdo anunciado el 26 de noviembre de 2019. Se puede observar también la diferencia en el monto de recursos establecido en ambos anuncios. Entre los proyectos que se repiten y mantienen relativamente el mismo monto asignado están la construcción de las plantas desaladoras en Los Cabos. En algunos otros se observa un incremento, como es el caso de la Autopista Interserrana.

Desempeño del sector carretero nacional: enero-septiembre 2020

Reporte Sectorial

Infraestructura
23 de diciembre de 2020

Figura 15. Proyectos considerados en 2019 y en el Segundo Plan de Inversión en Infraestructura

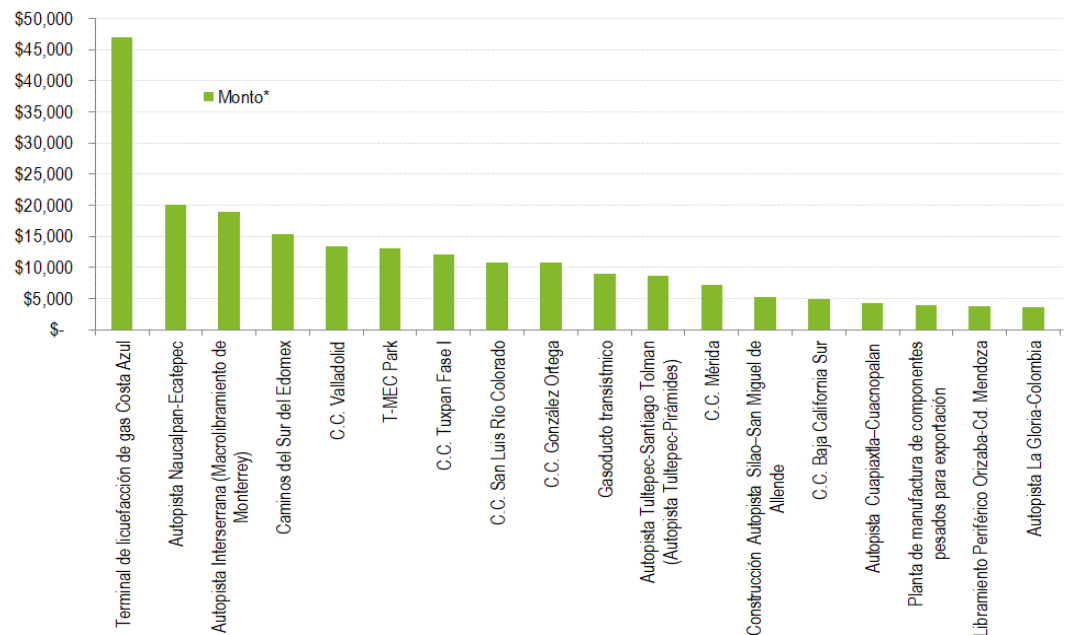
Proyecto	Monto 2019*	Monto 2020*	Sector	Inicio de obra
Libramiento Colima, vía rápida	\$876.0	\$2,692.0	Carreteras	ene-21
Abastecimiento de agua en bloque, Desaladora Los Cabos	\$1,170.0	\$1,106.0	Agua y saneamiento	may-21
Mejora de la gestión de agua en Los Cabos	\$586.0	\$607.0	Agua y saneamiento	may-21
Libramiento Periférico Orizaba-Cd. Mendoza	\$5,568.0	\$3,700.0	Carreteras	oct-21
Construcción Autopista La Piedad-La Barca	\$2,259.0	\$3,200.0	Carreteras	nov-21
Autopista Interserrana	\$10,344.0	\$19,000.0	Carreteras	dic-21

Fuente: HR Ratings de México con información del Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura 2019 y el Segundo Plan de Inversión en Infraestructura 2020.

*Millones de Pesos

- Por primera vez se presentan proyectos de transporte y almacenamiento de hidrocarburos. De hecho, el proyecto más importante de este segundo paquete es la Terminal de Licuefacción de Gas Natural Energía Costa Azul, ubicada en Ensenada, Baja California Sur, el cual contará con una inversión de P\$47.0mm y estará a cargo de la empresa privada de energía IENOVA. El otro proyecto está relacionado con el gasoducto transistmico, en el cual está involucrado la CFE.
- La Figura 16 muestran los 20 proyectos con mayor monto asignado. El proyecto de Energía Costa Azul representa alrededor del 20.6% del monto total de recursos asignados. Entre los diez proyectos más costosos se encuentran cuatro relacionados con la rehabilitación y modernización de Centrales de Ciclo Combinado. Por último, la Autopista Naucalpan-Ecatepec, la cual forma parte de las vías de conectividad del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, considera el 8.7% del total de recursos del Plan de Inversión.

Figura 16. Los 20 proyectos en infraestructura con mayor monto asignado



Fuente: HR Ratings de México con información del Segundo Plan de Inversión en Infraestructura 2020.

*Millones de Pesos

- En este segundo Plan de Inversión, 16 de los 29 proyectos anunciados están asociados al sector carretero, de los cuales tres debería estar en ejecución a finales de 2020. Debemos decir que los proyectos carreteros representan una parte importante del total de obras anunciadas, lo cual reconoce la necesidad de aliviar el déficit en conectividad que registra el país.

En este último paquete, el Estado de México se benefició por el número de obras anunciadas en su territorio. Entre los proyectos con mayor presupuesto asignado tres se encuentran en esta entidad y juntos acumulan recursos por P\$44.0mm de un monto total de P\$93.3mm asignados al sector (47.2%).

Estos proyectos son: 1) Autopista Naucalpan-Ecatepec, con una inversión de P\$20.0mm y fecha de inicio de obra noviembre 2020; 2) Caminos del Sur del Estado de México, con una inversión de P\$15.3mm y fecha de inicio de obra diciembre 2020; y 3) Autopista Tultepec-Santiago Tolman (Autopista Tultepec-Pirámides), con una inversión de P\$8.6mm y fecha de inicio obra agosto 2021. En la Figura 17 se observan los 26 proyectos carreteros, su esquema de asignación y su fecha probable de inicio.

Figura 17. Proyectos carreteros considerados en el Segundo Plan de Inversión

Esquema	Proyecto	Fecha de inicio
Concesión Estatal	Autopista Naucalpan-Ecatepec	nov-20
Concesión Estatal	Entronque al acceso del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles	dic-20
Inversión Mixta Estatal	Caminos del Sur del Edomex	dic-20
Mixto	Libramiento Colima, vía rápida	ene-21
Concesión Estatal	Autopista Cuapiaxtla-Cuacnopalan	ene-21
Desdoblamiento	Puente Brownsville -Matamoros	feb-21
Desdoblamiento	Autopista Altar -Sásabe	mar-21
Desdoblamiento	Modernización de la autopista Centinela La Rumorosa	jul-21
Desdoblamiento	Modernización Puente San Miguel en Sinaloa + Libramiento Los Mochi	jul-21
Concesión Estatal	Autopista Tultepec-Santiago Tolman (Autopista Tultepec-Pirámides)	ago-21
Concesión	Autopista La Gloria-Colombia	sep-21
Mixto	Libramiento Periférico Orizaba-Cd. Mendoza	oct-21
Mixto	Construcción Autopista La Piedad-La Barca	nov-21
Concesión	Construcción Autopista Silao-San Miguel de Allende	dic-21
Mixto	Autopista Interserrana (Macrolibramiento de Monterrey)	dic-21
Mixto	Conector Fronterizo del Libramiento Samalayuca-San Jerónimo	dic-21

Fuente: HR Ratings con información del Segundo Plan de Inversión en Infraestructura 2020.

Desempeño esperado en el sector de carretero

De acuerdo con el Gobierno de la república y el CCE, se anunciarán en el futuro nuevos paquetes de inversión. Sin embargo, esto dependerá, según sus declaraciones, de la liberación de permisos y autorizaciones para cada una de las obras de infraestructura.

Se ha definido un proceso para identificar primero los proyectos potenciales, los cuales pasarían después a una etapa de análisis y aprobación, para finalmente iniciar con la ejecución de los trabajos de construcción. A pesar de tener claro este proceso, uno de los grandes problemas que hay que resolver es la cantidad de tiempo requerido en las etapas previas a su ejecución (preparación, análisis, autorización y búsqueda de financiamiento).

Por otra parte, si bien cada uno de los cuatro anuncios hechos durante 2019 y 2020 mandan una señal positiva al mercado para reactivar al sector de infraestructura, resulta ser insuficiente frente al déficit de obras que registra el país. De esta lista han quedado fuera nuevamente los proyectos para ampliar la red de transmisión eléctrica y energía renovable y aunque se han incluido dos proyectos de gasoductos y almacenamiento de hidrocarburos en el Segundo Plan de Inversión, el requerimiento de este tipo de insumos para la industria es mayor.

No obstante, esta lista de 68 proyectos abre la puerta al flujo de fondos privados, reconociendo que actualmente la administración pública federal no cuenta con los recursos ni la capacidad suficiente para emprenderlos por sí sola. En este sentido, hay que recordar que para la ejecución de algunos de los proyectos multianuales aún queda pendiente considerar los recursos necesarios en los presupuestos federales para 2021 y en adelante.

Por otro lado, se ha mencionado reiteradamente que con estos planes de inversión se pretende alcanzar para 2022 un nivel de inversión equivalente al menos al 25% del PIB. Sin embargo, este nivel no se ha alcanzado durante los últimos tres sexenios (2001 a 2018). En dicho periodo, la inversión total representó en promedio el 21.5% del PIB y solo para 2019 registró un valor de 20.28%, donde la inversión privada contribuyó con 17.23%, mientras que la pública tan solo 3.05%.

Cabe aclarar que ambos componentes se han reducido al menos desde 2016, como se puede observar en la Figura 18. La desaceleración económica en 2019 (-0.1%), la percepción de incertidumbre jurídica y una estrategia gubernamental hacia el sector poco clara pueden explicar la continuidad de esta tendencia.

Figura 18. Inversión en porcentaje del PIB Nominal de cada año.

Año	Inversión Total	Inversión Pública	Inversión Privada	PIB Nominal en billones de pesos
2016	23.31%	3.98%	19.34%	\$21.39
2017	22.12%	3.42%	18.70%	\$22.89
2018	21.73%	3.42%	18.30%	\$24.32
2019	20.28%	3.05%	17.23%	\$24.67

Nota: Información obtenida del Banco de Información Económica (Formación Bruta de Capital Fijo)

Las expectativas sobre el crecimiento de la economía nacional hoy parecen jugar en contra. Considerando que la economía en 2020 se pueda contraer -8.5% y en 2021 podría tener una ligera recuperación (alrededor de 4.5%),¹⁷ una nueva caída de los recursos presupuestarios combinado con la ineficiente asignación de estos tendrá que considerar necesariamente una mayor participación del sector privado para aumentar la inversión física que expanda la capacidad de producción, mejore la competitividad del país y con ello se logre una recuperación económica más rápida.

Si los próximos anuncios que haga el Gobierno federal contemplan una participación más activa del sector privado y una mejor coordinación entre ambos para la ejecución de proyectos económica, ambiental y socialmente factibles dentro del portafolio global de

¹⁷ Para mayor detalle sobre las expectativas de HR Ratings ver: <https://www.hrratings.com/pdf/IGAE%20y%20PIB%20al%203T20.pdf>

Desempeño del sector carretero nacional: enero-septiembre 2020

Reporte Sectorial

Infraestructura
23 de diciembre de 2020

infraestructura, la meta de alcanzar una inversión que equivalga al 25.0% del PIB pudiera ser alcanzable.¹⁸

Evidentemente, si la contingencia sanitaria sigue presente en los próximos meses, el impulso de estos programas de inversión gubernamentales en el sector de la construcción puede ser más lento y en consecuencia el avance de las obras de infraestructura actualmente en ejecución. Primero, porque esta situación podría retrasar la producción de los insumos debido a que la industria adopte protocolos sanitarios más estrictos (industria del acero o del cemento); segundo, porque la inversión en infraestructura deberá competir con otras necesidades de gasto, como en temas de salud y seguridad, y tercero, porque dado que las actividades del sector de construcción son intensivas en capital humano se deberán tomar acciones para reducir los riesgos de contagio en los centros de trabajo.

Con el incremento de los contagios en los últimos días y el retorno al semáforo rojo en varias entidades del país, las previsiones sobre la inversión en el sector de infraestructura y sobre la recuperación de la actividad industrial pueden no ser tan optimistas. Si bien en el mes de octubre, la actividad industrial presentó una recuperación respecto al débil crecimiento registrado en septiembre, principalmente como resultado de una mejora en el sector de la construcción, su desempeño desde el mes de agosto ha sido variable.

Podemos decir que, a partir de la reapertura de actividades, se dio continuidad a las obras que se suspendieron en marzo y abril de 2020. Ciertamente, esta situación generó un importante repunte en la actividad de construcción en junio que se mantuvo a lo largo de julio y agosto. Sin embargo, en septiembre la caída en los indicadores del sector posiblemente esté relacionado con la falta de inicio de nuevas obras.

¹⁸ Si bien, otros países latinoamericanos como Colombia, Brasil y Chile registraron porcentajes similares durante el mismo periodo: 20.3%, 18.2% y 22.3%, respectivamente; en el caso de Turquía, país emergente y con un PIB muy similar al de México, la inversión representó el 25.9% en el mismo periodo. Esto sin considerar que China reportó en promedio un 40.35%.

HR Ratings Contactos Dirección

Presidencia del Consejo de Administración y Dirección General

Presidente del Consejo de Administración

Alberto I. Ramos +52 55 1500 3130
alberto.ramos@hrratings.com

Director General

Fernando Montes de Oca +52 55 1500 3130
fernando.montesdeoca@hrratings.com

Vicepresidente del Consejo de Administración

Aníbal Habeica +52 55 1500 3130
anibal.habeica@hrratings.com

Análisis

Dirección General de Análisis

Pedro Latapí +52 55 8647 3845
pedro.latapi@hrratings.com

Finanzas Públicas Quirografarias / Soberanos

Ricardo Gallegos +52 55 1500 3139
ricardo.gallegos@hrratings.com

Álvaro Rodríguez +52 55 1500 3147
alvaro.rodriguez@hrratings.com

Instituciones Financieras / ABS

Angel García +52 55 1253 6549
angel.garcia@hrratings.com

Metodologías

Alfonso Sales +52 55 1253 3140
alfonso.sales@hrratings.com

Dirección General de Análisis Económico

Felix Boni +52 55 1500 3133
felix.boni@hrratings.com

Finanzas Públicas Estructuradas / Infraestructura

Roberto Ballinez +52 55 1500 3143
roberto.ballinez@hrratings.com

Roberto Soto +52 55 1500 3148
roberto.soto@hrratings.com

Deuda Corporativa / ABS

Luis Miranda +52 55 1500 3146
luis.miranda@hrratings.com

José Luis Cano + 52 55 1500 0763
joseluis.cano@hrratings.com

Regulación

Dirección General de Riesgos

Rogelio Argüelles +52 181 8187 9309
rogelio.arguelles@hrratings.com

Dirección General de Cumplimiento

Alejandra Medina +52 55 1500 0761
alejandra.medina@hrratings.com

Negocios

Dirección General de Desarrollo de Negocios

Francisco Valle +52 55 1500 3134
francisco.valle@hrratings.com



Desempeño del sector carretero nacional: enero-septiembre 2020

Reporte Sectorial

Infraestructura
23 de diciembre de 2020

México: Guillermo González Camarena No. 1200, Piso 10, Colonia Centro de Ciudad Santa Fe, Del. Álvaro Obregón, C.P. 01210, Ciudad de México. Tel 52 (55) 1500 3130.
Estados Unidos: One World Trade Center, Suite 8500, New York, New York, ZIP Code 10007, Tel +1 (212) 220 5735.

HR Ratings de México, S.A. de C.V. (HR Ratings), es una institución calificadora de valores autorizada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), registrada ante la Securities and Exchange Commission (SEC) como una Nationally Recognized Statistical Rating Organization (NRSRO) para los activos de finanzas públicas, corporativos e instituciones financieras, según lo descrito en la cláusula (v) de la Sección 3(a)(62)(A) de la U.S. Securities Exchange Act de 1934 y certificada como una Credit Rating Agency (CRA) por la European Securities and Markets Authority (ESMA).

Las calificaciones y/u opiniones de HR Ratings de México S.A. de C.V. (HR Ratings) son opiniones con respecto a la calidad crediticia y/o a la capacidad de administración de activos, o relativas al desempeño de las labores encaminadas al cumplimiento del objeto social, por parte de sociedades emisoras y demás entidades o sectores, y se basan exclusivamente en las características de la entidad, emisión y/u operación, con independencia de cualquier actividad de negocio entre HR Ratings y la entidad o emisora. Las calificaciones y/u opiniones otorgadas se emiten en nombre de HR Ratings y no de su personal directivo o técnico y no constituyen recomendaciones para comprar, vender o mantener algún instrumento, ni para llevar a cabo algún tipo de negocio, inversión u operación, y pueden estar sujetas a actualizaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de calificación de HR Ratings, en términos de lo dispuesto en el artículo 7, fracción II y/o III, según corresponda, de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores".

HR Ratings basa sus calificaciones y/u opiniones en información obtenida de fuentes que son consideradas como precisas y confiables, sin embargo, no valida, garantiza, ni certifica la precisión, exactitud o totalidad de cualquier información y no es responsable de cualquier error u omisión o por los resultados obtenidos por el uso de esa información. La mayoría de las emisoras de instrumentos de deuda calificadas por HR Ratings han pagado una cuota de calificación crediticia basada en el monto y tipo de emisión. La bondad del instrumento o solvencia de la emisora y, en su caso, la opinión sobre la capacidad de una entidad con respecto a la administración de activos y desempeño de su objeto social podrán verse modificadas, lo cual afectará, en su caso, al alza o a la baja la calificación, sin que ello implique responsabilidad alguna a cargo de HR Ratings. HR Ratings emite sus calificaciones y/u opiniones de manera ética y con apego a las sanas prácticas de mercado y a la normativa aplicable que se encuentra contenida en la página de la propia calificadora www.hrratings.com, donde se pueden consultar documentos como el Código de Conducta, las metodologías o criterios de calificación y las calificaciones vigentes.

Las calificaciones y/u opiniones que emite HR Ratings consideran un análisis de la calidad crediticia relativa de una entidad, emisora y/o emisión, por lo que no necesariamente reflejan una probabilidad estadística de incumplimiento de pago, entendiéndose como tal, la imposibilidad o falta de voluntad de una entidad o emisora para cumplir con sus obligaciones contractuales de pago, con lo cual los acreedores y/o tenedores se ven forzados a tomar medidas para recuperar su inversión, incluso, a reestructurar la deuda debido a una situación de estrés enfrentada por el deudor. No obstante lo anterior, para darle mayor validez a nuestras opiniones de calidad crediticia, nuestra metodología considera escenarios de estrés como complemento del análisis elaborado sobre un escenario base. Los honorarios que HR Ratings recibe por parte de los emisores generalmente varían desde US\$1,000 a US\$1,000,000 (o el equivalente en otra moneda) por emisión. En algunos casos, HR Ratings calificará todas o algunas de las emisiones de un emisor en particular por una cuota anual. Se estima que las cuotas anuales varíen entre US\$5,000 y US\$2,000,000 (o el equivalente en otra moneda).