



Efraín Cárdenas
efrain.cardenas@hrratings.com
Analista Sr. de Infraestructura



Angel Medina
angel.medina@hrratings.com
Subdirector de Infraestructura



Roberto Ballínez
roberto.ballinez@hrratings.com
Director Ejecutivo Sr. de Finanzas
Públicas e Infraestructura

HR Ratings comenta sobre los factores que promueven la movilidad y el tráfico carretero en la región centro de México

HR Ratings da seguimiento al desempeño de múltiples proyectos de infraestructura carretera en México debido a que estos constituyen la fuente de pago de emisiones bursátiles y créditos bancarios estructurados vigentes dentro del mercado de deuda nacional. La ubicación geográfica y las características de la vía resultan ser un buen indicador del número y tipo de cruces, así como de la generación de ingresos y, por lo tanto, un motivo del desarrollo económico regional de nuestro país. Cada proyecto mantiene una composición vehicular y estacionalidad particular; por ejemplo, las vías que conectan grandes centros urbanos registran una preponderancia de automóviles y transporte de pasajeros, mientras aquellas que están ligadas a destinos turísticos, generalmente, muestran aforo estacional en función de las temporadas de asueto. Otros proyectos mantienen un aforo con un porcentaje importante (>30%) de vehículos de carga (unitarios, articulados y articulados dobles), lo cual refleja una vocación del activo relacionada al comercio y transporte de mercancías. En este caso es común ver que estas carreteras unen a los centros industriales y logísticos con las principales ciudades del país, puertos marítimos y/o cruces fronterizos en México.

Empleando información pública, el presente reporte sectorial busca entender los patrones y los factores que promueven la movilidad en las principales carreteras de cuota en la región centro del país, así como sus posibles cambios en el corto y mediano plazo. En este sentido, presentamos algunos factores que a nuestro juicio han provocado (o pueden provocar) cambios en el comportamiento de cada tipo de vehículo. Entre estos factores encontramos el dinamismo en la construcción de parques industriales, el incremento en la venta de vehículos, los programas de inversión federales, la existencia de centros logísticos (puertos y aeropuertos), eventos climatológicos que han dañado la infraestructura vial, temas de inseguridad, existencia de vías alternas, entre otros. Con respecto al plan de inversión federal, a falta de conocer el programa sectorial de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2026 considera la construcción y modernización vial de 10 corredores prioritarios, con una longitud total de 2,220 kilómetros (km). En el caso de la región centro, y solo para fines de exposición, presentamos el análisis de las carreteras de la siguiente manera: 1) Ciudad de México y su zona conurbada, 2) Corredor del Golfo de México y 3) Corredor del Bajío-Occidente.¹

¹ La clasificación de los estados que conforman la región centro está definida por HR Ratings y es sólo para fines de presentación en el presente reporte.



Es importante mencionar que entre los activos que se analizan, existen carreteras que son directamente monitoreadas por HR Ratings y otras que no lo son. No obstante, aquellas carreteras que no son monitoreadas por nosotros hacen pública la información acerca de su tráfico, por lo que es posible hacer el análisis. Con relación al aforo total promedio acumulado de las carreteras de la zona centro (monitoreadas por HR Ratings), comparado con el aforo total promedio acumulado nacional, observamos para 2024 un menor crecimiento (0.5% región centro vs. 2.6% nacional) y para el tercer trimestre de 2025, la zona centro registró una contracción del -1.2% (vs. -0.8% nacional).

Elementos que impactan la movilidad y el tráfico

Parques industriales y dinamismo comercial

Ya sea por el efecto del *nearshoring* o por la reinversión de utilidades de las empresas existentes en nuestro país (con el fin de incrementar su capacidad instalada), es un hecho que el sector de parque industriales ha experimentado un crecimiento importante en los últimos años. Entre las zonas que más se han visto beneficiadas de este auge está, por supuesto, la zona norte de nuestro país. Esto debido a su cercanía geográfica y logística con el mayor mercado de consumo del mundo. No obstante, la zona centro también ha registrado un desempeño favorable. Particularmente, el crecimiento se registra en la zona norte del área conurbada del Estado de México, en el Estado de Guanajuato y en el Estado de Querétaro, en donde ya se han asentado *clusters* o *hubs* de empresas tecnológicas, de la industria aeroespacial, de instrumental médico y centros de distribución de empresas dedicadas al comercio digital.

Según los datos más actualizados publicados por la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados (AMPIP), hoy existen aproximadamente 460 parques industriales en operación en 28 estados del país. Estos parques industriales suman 80 millones de metros cuadrados, albergan a más de 4 mil empresas de manufactura y se estima que generan alrededor de 3 millones de empleos.

Más aún, el número de parques seguirá creciendo. Según lo publicado en el "Plan México", el Gobierno Federal pretende sumar alrededor de 100 parques industriales a nivel nacional con la intención de consolidar la infraestructura de manufactura y logística. Actualmente, los estados que sobresalen por el número y la calidad de sus parques industriales, entre socios de AMPIP y no socios, son: 1) Nuevo León con el 20.2% del total nacional, 2) Baja California con el 15.2%, 3) Chihuahua con el 10.2%, 4) Estado de México con el 9.2% y 5) Guanajuato con el 8.0%. La siguiente figura resalta la participación en este rubro de los estados de la región centro del país.



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

Figura 1. Parques industriales por estado, 2024



Fuente: Elaboración propia con datos de la AMPIP e información pública.

Desde nuestra perspectiva, los parques industriales representan un elemento más que impulsa el desarrollo económico y social dentro de las regiones en las que se localizan. Lo anterior se refleja en la demanda de mano de obra, servicios de agua, energía, telefonía, urbanización periférica y vías de comunicación. Adicionalmente, para el crecimiento de los parques industriales, es esencial que las autoridades planeen y programen la inversión en carreteras, accesos ferroviarios, aeropuertos, puertos y disponibilidad en términos de telecomunicaciones.

En el caso de los puertos y aeropuertos, debemos decir que los que operan en la región centro del país representan una pieza clave en términos de logística, intercambio comercial e integración de cadenas de suministro. Relativo a los puertos, tres de los cinco más importantes, en función del movimiento de carga de mercancías importadas y exportadas, se encuentran en esta región. A saber, Manzanillo (Colima), Lázaro Cárdenas (Michoacán), Veracruz (Veracruz). El cuarto y quinto lugar, lo ocupa el puerto de Altamira (Tamaulipas) y Ensenada (Baja California), respectivamente.²

² Coordinación general de puertos y marina mercante, Secretaría de Marina.

Figura 2. Dinamismo comercial en la región centro



Fuente: Elaboración propia con información pública.

Por el lado de los aeropuertos, ya sea si hablamos de pasajeros atendidos o carga movilizada, nuevamente algunos de ellos se encuentran en la región centro. Entre los primeros diez en términos de pasajeros (domésticos e internacionales), con datos a diciembre de 2025, el aeropuerto de la Ciudad de México ocupa el primer lugar, Guadalajara es el tercero en pasajeros totales y el segundo en pasajeros nacionales, mientras que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) es el octavo en pasajeros totales y el sexto en pasajeros nacionales. En cuanto a la carga manejada (doméstica e internacional), el AIFA ocupa el primer puesto, seguido de la Ciudad de México, Guadalajara y en quinto puesto Querétaro con un nivel similar a Monterrey. Por último, y aun formando parte de los diez más importantes, está el aeropuerto de Toluca y el de San Luis Potosí, octavo y noveno, respectivamente.³

Figura 3. Pasajeros atendidos en los principales aeropuertos de México

Ciudad	Pasajeros atendidos (miles)			Var. 2025 vs. 2024
	2023	2024	2025	
Ciudad de México	48,863	45,360	44,606	-1.7%
Cancun	32,750	30,564	29,479	-3.5%
Guadalajara	17,679	17,877	18,774	5.0%
Monterrey	13,327	13,651	15,777	15.6%
Tijuana	13,181	12,578	12,766	1.5%
San Jose del Cabo	7,460	7,509	7,553	0.6%
Santa Lucia	6,726	6,811	7,079	3.9%
Puerto Vallarta	2,630	6,348	6,957	9.6%
Mérida	3,674	3,717	3,952	6.3%
Del Bajío	3,196	3,180	3,317	4.3%

Fuente: HR Ratings con información de la Agencia Federal de Aviación Civil.

³ SICT y la Agencia Federal de Aviación Civil.

Programa de inversión carretero y conectividad

En términos de inversión pública federal, el paquete económico 2026 propone asignar un monto importante de recursos para modernizar y mantener la infraestructura nacional (ferrocarriles, carreteras, puertos y aeropuertos). El monto total para los programas y proyectos prioritarios de inversión suma la cantidad de P\$536.8 mil millones (mm). Con respecto a la red de carreteras federales de nuestro país, se planea asignar recursos para conservar, mantener y repavimentar aproximadamente 45,465 km. Destaca la construcción y modernización vial de 10 corredores prioritarios, con una longitud total de 2,220 km.⁴ Durante 2026 se ha anunciado el plan de atender 18,000km con una inversión de P\$50,000.0m para repavimentación y bacheo de carreteras federales, de los cuales 70.0% corresponderían a ejes troncales.

Con una inversión de P\$112,173.0m, la SICT del Gobierno Federal se enfocará en los próximos años en 10 ejes prioritarios carreteros que se desarrollan en 14 estados del país (ver Figura 4). Adicionalmente, se considera la inversión en obras de continuidad, puentes y distribuidores viales. Entre las obras que seguirán recibiendo recursos hasta su conclusión están, entre otras: 1) la carretera San Ignacio-Tayoltita (entre los estados de Sinaloa y Durango); 2) el Puente Rizo de Oro (en Chiapas y con un avance de 82%) y 3) el Puente Nichupté (en Quintana Roo y con un avance de 87%).

Figura 4. Programa de inversión en ejes carreteros prioritarios (2025 – 2030)



Fuente: Elaboración propia con información de la SICT

⁴ Según el documento “Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (marzo de 2025)”, la Red Carretera Nacional tiene una extensión de 405,273 km; de esta longitud 52,044 km corresponden a la Red Carretera Federal. De esta, 40,548 km son libre de peaje y 11,496 km son de cuota.

Es importante mencionar que el monto de inversión anunciado se pretende realizar a lo largo de los próximos cinco años. Por último, la correcta asignación de los recursos y la finalización de cada uno de estos proyectos (en tiempo y forma) sin duda generarán un beneficio social dentro de la región de influencia. Esto podría reducir los costos de transporte, optimizar la logística, mejorar la movilidad de pasajeros y mercancías, ampliar la conectividad y promover el desarrollo entre regiones a mediano y largo plazo.

Parque vehicular y movilidad

Según datos oficiales, el sistema federal de carreteras (tanto libres como de cuota) sigue siendo la columna vertebral de la movilidad de carga y pasajeros en el país. De acuerdo con datos de la SICT (Programa Sectorial 2025-2030), en 2024 la movilización de las toneladas de carga se distribuyó de la siguiente forma: 58.3% por carretera, 27.8% por barco, 13.8% por ferrocarril y 0.1% por avión.⁵ Respecto a la movilización de pasajeros en 2024, 93.7% se realizó por carretera, 4.6% por avión, 1.2% por ferrocarril y 0.5% por barco.⁶

En este contexto, el incremento del parque vehicular es un buen indicador para evaluar el buen estado que guarda la red carretera nacional. Entendemos como buen estado las siguientes características: la disponibilidad de la infraestructura vial, la seguridad y el que genere ahorros en términos de tiempo y costos. El parque vehicular en nuestro país (todo vehículo de motor registrados en circulación) para 2024, según datos del INEGI, sumaban 61,262,766 unidades. Ahora bien, para noviembre de 2025 y desglosando por tipo de vehículo: 1) los automóviles fueron 40,661,019 (contra 39,433,135 de noviembre de 2024; 3.11% mayor); 2) los autobuses fueron 545,549 (contra 500,660 mismo mes de 2024; 8.9% mayor) y 3) los camiones fueron 12,320,631 (contra 12,025,992 mismo mes de 2024; 2.45% mayor).⁷

En tanto al tema de la comercialización de vehículos, la situación es la siguiente. La venta de vehículos ligeros en México, medida de manera anual, ha mostrado una recuperación importante en los últimos años (ver Figura 5). Después de la contracción de 27.9% en 2020 debido a la pandemia de COVID19, la venta de vehículos ligeros presentó crecimientos en 2023 y 2024 (24.6% y 9.8%, respectivamente). Con información de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores A.C. (AMDA), de enero a noviembre de 2025, el número de unidades de vehículos ligeros vendidas en el país fue de 1,370,188; ligeramente superior a lo reportado en el mismo periodo para 2024 (1,357,182). Asimismo, este número se encuentra por arriba del promedio histórico durante los primeros once meses desde 2010 (1,091,776 unidades). Ahora bien, calculando la tasa media anual de crecimiento (TMAC) de 2010 a 2024, esta se ubica en 4.4%; mientras que en un periodo más reciente la TMAC₂₁₋₂₄ es de 13.8%.

⁵ Con datos de la SICT, entre 2019 y 2024, el transporte carretero registró un crecimiento anual del 0.7% (de 552 a 572 millones de toneladas), mientras que el ferroviario mostró una expansión del 1.7% anual (125 a 135.7 millones de toneladas). En contraste, el transporte marítimo decreció un 2.1% anual (303 a 272.6 millones de toneladas), mientras que el aéreo destacó con un crecimiento del 10.2% anual (0.8 a 1.3 millones de toneladas).

⁶ Con datos de la SICT, en el periodo 2019–2024, el transporte carretero creció un 0.4% anual (3,749 a 3,824 millones de pasajeros), mientras que el ferroviario cayó un 2.6% anual (58 a 51 millones) y el marítimo un 1.1% anual (20 a 19 millones). El sector aéreo registró un crecimiento del 13% anual, pasando de 101 a 186 millones de pasajeros.

⁷ Los datos de noviembre de 2025 son preliminares, según el INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>



@HRRATINGS



HR RATINGS

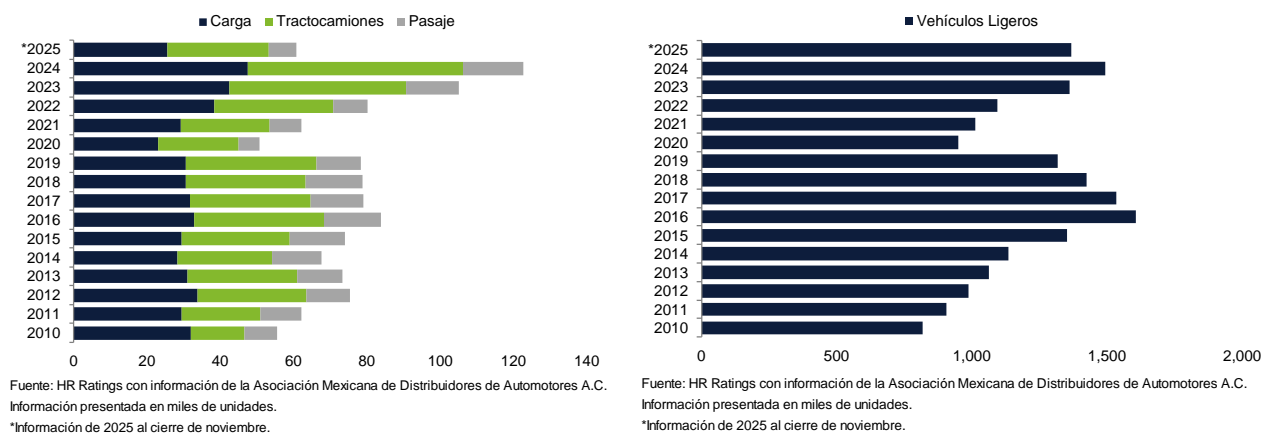


WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

Figura 5. Comercialización de vehículos ligeros y no ligeros en México



En el caso de la comercialización de vehículos no ligeros (carga, tractocamiones y pasajeros), esta reflejó también una tendencia positiva durante 2023 y 2024. Para el año de 2023, las ventas de vehículos no ligeros registraron un incremento anual de 30.9%, sustentado por un crecimiento de 10.9% en vehículos de carga, de 48.6% en tractocamiones y de 51.4% en vehículos de pasaje. Esta dinámica positiva se extendió a 2024, cuando la venta de este tipo de vehículos reportó un aumento de 16.8%. Esto estuvo compuesto por crecimientos de 11.6%, 22.1% y 14.5% en vehículos de carga, tractocamiones y vehículos de pasaje, respectivamente.

Por su parte, de enero a noviembre de 2025, la comercialización de no ligeros ha presentado una disminución de 43.7% respecto al mismo periodo del año anterior. No obstante, el volumen de ventas alcanzado (equivalente a 49,996 unidades) se ubica 10.8% inferior con respecto al promedio histórico de 68,282 vehículos observados entre 2010 y 2025 durante los meses de enero a noviembre.

Por otra parte, al revisar la información por número de compradores de vehículos ligeros a nivel nacional (publicada también por AMDA), para 2024 fue de 1,495,303. Esto representó una tasa de crecimiento de 9.5% con relación al 2023 y estuvo impulsado principalmente por el dinamismo de la región sur-sureste (21.5%). De hecho, todos los estados de esta región mostraron tasas de crecimiento superiores al promedio nacional. Resalta el caso del estado de Guerrero con una tasa de crecimiento de 47.4%. En el caso de la región centro, el aumento fue 9.3%. Entre los estados que destacan con un desempeño favorable son Ciudad de México (+11.5%), Guanajuato (+11.8%), Hidalgo (+23.6%), Puebla (+20.3%), Querétaro (+14.3%), San Luis Potosí (+10.8%) y Tlaxcala (+20.6%).

Por último, durante los primeros once meses de 2025, el número de compradores a nivel nacional de vehículos ligeros registró una contracción de 1.1% respecto al mismo periodo del año anterior, la cual estuvo impactado por una disminución de 0.2% en la región centro del país. Dicho comportamiento estuvo influenciado por decrementos de 6.2% en la Ciudad de México, de 2.5% en Jalisco, de 2.3% en Morelos y de 0.9% en Querétaro, mientras que el resto de los estados del centro mostraron un mayor dinamismo.

Región Centro: movilidad y tráfico

En esta región del país, destaca indudablemente la influencia que tienen los patrones de movilidad desde y hacia la Ciudad de México. El dinamismo de la capital (económico, comercial, poblacional, cultural, etc.) representa uno de los principales motores del crecimiento en el tráfico registrado en las diferentes carreteras (libres y de cuota). De igual forma, como ya lo mencionamos, resalta la importante infraestructura aérea y portuaria con la que cuenta la región. Junto con esto, las entidades que conforman esta región (16 estados) representan el 64% de la población total nacional⁸ y representan aproximadamente el 59.4% al PIB acumulado.⁹

Para el presente reporte sectorial, consideramos que la región centro está compuesta por activos carreteros existentes en: la Ciudad de México, el Estado de México, Puebla e Hidalgo. Algunos estados del Bajío y Occidente como Guanajuato, San Luis Potosí, Querétaro, Jalisco y Michoacán; así como el estado de Veracruz. En este sentido, el análisis se presenta de la siguiente forma: 1) Por su importancia para la Ciudad de México y su zona conurbada, le dedicamos una sección solo al Circuito Exterior Mexiquense; 2) Corredor del Golfo: Ciudad de México-Puebla-Veracruz y 3) Corredor Bajío-Occidente.

Con el fin de mostrar una visión general del desempeño del aforo en la región centro, en la Figura 6 se muestra la composición vehicular de las autopistas y libramientos monitoreados por HR Ratings durante los periodos 3T21, 3T23 y 3T25. Se observa que las autopistas presentan una mayor participación de vehículos ligeros, mientras que los libramientos concentran una proporción significativamente mayor de camiones, al funcionar como corredores logísticos y de desvío de tránsito pesado (Libramiento de Xalapa, Libramiento Elevado de Puebla, Libramiento La Piedad y Libramientos de San Luis Potosí).

Adicionalmente, al 3T25 se observa un incremento en la participación de camiones respecto a periodos anteriores; en particular, en los libramientos, lo que refleja un mayor dinamismo del transporte de carga. Este cambio en la composición vehicular se observa claramente en los libramientos del Bajío y Occidente, lo cual se explica por la actividad comercial hacia la frontera norte del país, así como al Puerto de Lazaro Cardenas y Manzanillo.

Figura 6. Composición vehicular: autopistas en la región centro calificadas por HR Ratings

Autopistas y Libramientos en la Zona Centro	3T21			3T23			3T25		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Autopista Mexico - Puebla	76.2%	3.4%	20.4%	76.3%	4.5%	19.2%	75.4%	4.3%	20.3%
CEM	72.8%	0.5%	26.7%	76.1%	1.1%	22.8%	74.7%	1.1%	24.2%
Río Verde-Ciudad Valles	67.5%	3.6%	28.9%	65.3%	3.9%	30.7%	65.7%	4.2%	30.1%
Necaxa - Tihuatlán	67.9%	3.7%	28.4%	66.2%	4.7%	29.1%	64.1%	5.1%	30.8%
Pátzcuaro-Uruapan, Libramiento de Morelia y Uruapan-Lázaro Cárdenas	68.8%	2.6%	28.6%	66.3%	3.0%	30.6%	63.1%	2.9%	34.0%
Libramiento Elevado de Puebla	53.7%	0.4%	45.8%	54.3%	0.9%	44.7%	54.8%	0.8%	44.4%
Libramiento de Xalapa y Autopista Perote-Banderilla	56.4%	2.5%	41.1%	56.6%	3.8%	39.6%	48.6%	3.6%	47.9%
Libramiento La Piedad	34.2%	2.1%	63.7%	38.6%	3.4%	58.0%	33.8%	1.2%	64.9%
Libramiento Oriente, Norte y Poniente de San Luis Potosí	22.4%	1.7%	75.9%	22.1%	2.1%	75.8%	21.7%	2.0%	76.3%

Fuente: HR Ratings con información de las Concesionarias.

Por otra parte, la Figura 7 muestra el desempeño anual del aforo de las autopistas de México calificadas por HR Ratings (desde 2019 hasta el tercer trimestre de 2025), comparando el desempeño del promedio nacional con el de la zona centro del

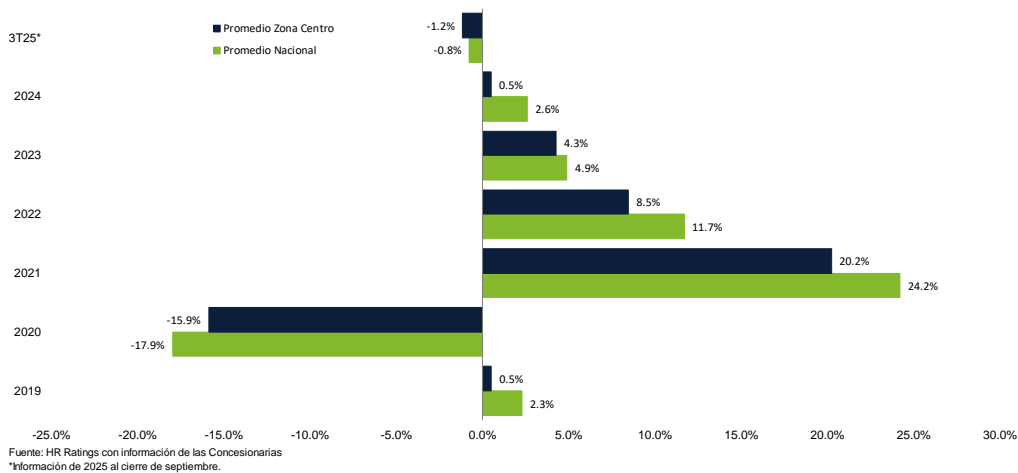
⁸ Información poblacional trimestral generada por la ENOE: 2T2025 publicada el 26 de agosto de 2025.

⁹ Datos del PIBE al cierre de 2024 y preliminares al 2T25 publicados por el INEGI.

país. La diferencia de crecimiento del aforo entre la zona centro y el promedio nacional respondería, desde nuestra perspectiva, a una estructura de tráfico asociada a activos más consolidados (*Brownfield*), a vías que pudieran estar llegando a su límite de capacidad y a una menor elasticidad precio demanda en la región central, frente a un mayor dinamismo en el resto del país. En este sentido, la zona centro ofrece una base de tráfico más estable, pero con crecimientos acotados. El promedio nacional se ha visto impulsado, principalmente, por la expansión en el norte del país de parques industriales y el repunte del turismo o las obras de infraestructura del gobierno federal en el sur, lo que ha incrementado el tránsito de carga y de pasajeros en corredores fuera de la región centro.

Esta dinámica explicaría la brecha observada en la recuperación postpandemia y la desaceleración más marcada en la zona centro (a partir de 2024 hasta el 3T25). Si bien el desempeño del aforo en esta región tiende a registrar menores tasas de crecimiento, debemos decir que durante 2024 y 2025, la región centro experimentó diversas inversiones en infraestructura carretera que ralentizaron o inhibieron el tráfico. Por ejemplo, están las obras del trolebús elevado Chalco-Santa Martha sobre la autopista México-Puebla; las obras del Tren Suburbano Lechería-AIFA en la zona del Circuito Exterior Mexiquense; las obras de construcción y rehabilitación a lo largo de la autopista Nuevo Necaxa-Tehuacán; trabajos de ampliación de las vías que conectan el Puerto de Lázaro Cárdenas, Pátzcuaro y Uruapan; mejora de la infraestructura urbana dentro del Municipio de La Piedad y, finalmente, la modernización a lo largo de la carretera 57. Por último, tendríamos que mencionar el resultado a lo largo de 2025 en materia de contención de la inseguridad por parte de las autoridades, principalmente en el corredor Puebla-Veracruz y en el estado de Michoacán.

Figura 7. Desempeño promedio anual del aforo: autopistas calificadas por HR Ratings



Circuito Exterior Mexiquense (CEM)

Entre las vías de cuota más importantes que se encuentran en esta región está el Circuito Exterior Mexiquense (CEM), el cual refleja en buena medida la movilidad alrededor de la Ciudad de México (principalmente en la zona norte y oriente de la ciudad, así como su zona de influencia en el Estado de México, Querétaro, Hidalgo y Puebla). El CEM se encuentra dividido en tres

Entre los principales factores que han promovido el crecimiento del tráfico en la Fase 1 del CEM se encuentran los proyectos de instalación de naves logísticas y de producción, como es el caso del centro logístico nacional de DHL. Ahí se construyen cuatro naves que sumarán alrededor de 200 mil metros cuadrados. Esto se suma a proyectos de gran magnitud ya en operación dentro de la zona, como un centro de distribución de Amazon en Tepotzotlán, con más de 100 mil metros cuadrados inaugurado en 2019. Este centro se suma a los dos centros de distribución de la compañía que ya operaban anteriormente en el municipio de Cuautitlán Izcalli. También destaca el centro de distribución de Inditex, con 57 mil metros cuadrados de complejo logístico e industrial, que comenzó operaciones a finales de 2023.

Adicionalmente, en mayo de 2025, la Asociación Mexicana de Fibras Inmobiliarias (AMEFIBRA) anunció un plan de inversión de más de P\$111,000.0 millones (m) para desarrollar 7.3 millones de metros cuadrados rentables en 12 municipios del Estado de México. Todo esto en respuesta al desarrollo de parques industriales que se estima continúe durante los próximos años. Entre ellos se encuentra el T-MEX Park, uno de los más grandes por la superficie a desarrollar y situado en el municipio de Nextlalpan.

Por otra parte, de acuerdo con datos la Agencia Federal de Aviación Civil, el volumen de carga operada en el AIFA presentó un aumento de 140.0% en 2024 para alcanzar un total de 447,341 toneladas, lo cual es 83.2% superior a la carga operada durante el año en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; esto a partir de una disminución anual de 46.0%. Evidentemente, esta situación se ve reflejada en los niveles de tráfico (sobre todo de vehículos de carga) dentro del CEM; principalmente en su Fase I y en su conexión con el AIFA.

A pesar de que diversos estudios indican que la proporción de carga trasportada vía aérea corresponde únicamente al 0.1% de la carga total operada alrededor del país, se considera que dichos datos son un indicador relevante para explicar las operaciones de carga de manera regional. En la siguiente figura podemos observar el volumen de carga (doméstica e internacional) registrada en los principales aeropuertos del país. En este sentido, se puede ver el incremento de 5.8% en la carga manejada en dichos aeropuertos en 2024, mientras que durante 2025 se presentó una disminución de 2.9%. Se destaca el aumento en participación del AIFA durante 2024 seguido de una disminución significativa durante 2025.

Figura 9. Carga (toneladas) operadas por aeropuerto

	Carga total manejada (toneladas)			Var. 2025 vs. 2024
	2023	2024	2025	
Santa Lucía	185,733	447,341	406,193	-9.2%
Ciudad de México	447,887	240,035	252,556	5.2%
Guadalajara	165,006	173,711	183,410	5.6%
Monterrey	74,970	79,425	76,282	-4.0%
Querétaro	79,824	77,391	76,025	-1.8%
Tijuana	35,265	38,570	37,894	-1.8%
Cancún	38,822	36,166	36,207	0.1%
Toluca	37,694	39,109	30,399	-22.3%
San Luis Potosí	28,737	27,500	26,620	-3.2%
Mérida	26,027	26,201	25,439	-2.9%

Fuente: HR Ratings con información de la Agencia Federal de Aviación Civil.

Durante los primeros tres trimestres de 2025, la Fase I del CEM muestra un nivel de aforo acumulado similar al reportado en el mismo periodo de 2024, lo cual podría indicar que el aforo del tramo se encuentra en una etapa de estabilización. Sin

embargo, es posible que el desarrollo del corredor industrial Huehuetoca-Zumpango, el desarrollo de nuevos parques industriales, el incremento en las operaciones del AIFA y las ampliaciones que el operador ha realizado en la autopista, para incrementar la capacidad de aforo, logren mantener el desempeño positivo en cuanto al tráfico en general y, en particular, en el tráfico de vehículos de carga.

Con respecto a la Fase 2 del CEM, con una longitud de 38 km entre las autopistas Peñón-Texcoco y la Autopista México-Puebla, se reportó durante 2024 un importante crecimiento en el aforo ponderado por distancia de las plazas de cobro de 13.5%. Dicho crecimiento se presentó, en una proporción similar, para las clasificaciones vehiculares de automóviles y de camiones unitarios y articulados. En el caso de los autobuses, el incremento resultó de 61.0%. Esto se atribuye al uso del tramo como vía alterna a la autopista México-Puebla a partir de la congestión de esta, consecuencia de trabajos de mantenimiento, así como de las obras de construcción del trolebús elevado Chalco-Santa Martha y de la reducción de carriles a partir de su entrada en operación. Otro dato relevante es el aumento en el aforo reportado en la autopista Peñón-Texcoco (operada por Pinfra¹⁰). Esta autopista, la cual se conecta con el CEM, registró un aumento anual del aforo para 2024 de 5.1%, con lo que alcanzó un Tráfico Promedio Diario de 41,586 cruces.

Durante el periodo de enero a septiembre de 2025 se observa una continuación del crecimiento en la Fase 2, principalmente de automóviles con un nivel 7.4% superior al reportado durante el mismo periodo de 2024. Por su parte, se observa un comportamiento estable, para el mismo periodo, en los vehículos de carga. Se espera que parte de esta inducción de aforo se reduzca a partir de la finalización de las obras en la autopista México-Puebla y, en consecuencia, el crecimiento en el aforo en esta fase se genere de forma orgánica a partir del cuarto semestre de 2025.

Por último, la Fase 3 del CEM, con una longitud de 20 km, se ubicada entre las autopistas Chamapa-Lechería y la Fase 1 del CEM, cuenta con un primer tramo que comprende desde Vialidad Mexiquense hasta la Autopista Chamapa-Lechería (9,4km) y un segundo tramo entre la Fase 1 del CEM en Tultepec hasta la Vialidad Mexiquense (10,6 km). Ahora bien, a partir de la entrada en operación de la Fase 3 (plazas de cobro T5 y T6 del CEM, ver Figura 8) se observa un incremento en los cruces en T1 (Tultepec y conexión con AIFA), pero no en la misma magnitud al combinar los aumentos en las plazas T0 (conexión a la Autopista México-Querétaro) y en T2 (Ecatepec). Esto apunta a que la mayor proporción de usuarios de la Fase 3 se incorporan o salen del CEM en la intersección con la autopista México-Pachuca y la conexión a Zumpango, zona en donde convergen ejes con un alto volumen de tráfico como las vías libres y de cuota a la Ciudad de Pachuca, la autopista Ecatepec-Pirámides o la vía México-Texcoco.

La Fase 3 durante 2024 reportó una disminución en el tráfico ponderado por distancia de 4.7%; lo cual se observa principalmente en automóviles y autobuses. Aunque esto fue compensado por el crecimiento de camiones articulados. El comportamiento de los automóviles se atribuye a que, debido a la saturación de la vía por el cruce de vehículos de carga, el aforo de automóviles ha sido desplazado y busca rutas alternas por las zonas urbanas de Tultitlán y Cuautitlán. Por su parte, el acceso de vehículos a través de la plaza de cobro de Cuautitlán continúa con crecimientos moderados en todas las clasificaciones vehiculares.

¹⁰ Promotora y Operadora de Infraestructura, SAB de CV



Durante los primeros nueve meses de 2025, la disminución en el aforo en la Fase 3 del CEM se mantiene. Esta disminución responde a las caídas en el aforo ponderado por distancia de 2.2% en automóviles y 15.4% en autobuses, aunque para los camiones se observa un aforo agregado más estable. Este comportamiento, junto con las obras relacionadas con el Tren Suburbano Lechería-AIFA, intensifican la saturación del tramo y la búsqueda de rutas alternas por parte de los automóviles. Los patrones de movilidad en la zona podrían modificarse y el aforo podría ser optimizado, si es que entran en vigor las restricciones de horario para el cruce de vehículos de carga planteadas en municipio de Cuautitlán y que podrían extenderse a otros municipios colindantes.¹¹

Corredor del Golfo: Ciudad de México-Puebla-Veracruz

Entre las vías de cuota que se analizan en esta sección está la autopista México-Puebla, el Libramiento Elevado de la Ciudad de Puebla, la autopista Perote-Xalapa, el Libramiento de Xalapa, el conjunto de cuatro autopistas conocidos como Paquete de Puebla y, en el norte, la vía Nuevo Necaxa-Tehuacán. Todas estas vialidades forman parte de los ejes que conectan el centro del país con los centros logísticos y puertos marítimos del estado de Tamaulipas y de Veracruz en el Golfo de México y, en general, con el sur del país.

Entre los eventos más relevantes sucedidos durante 2024, está el hecho de que Caminos y Puentes Federales (CAPUFE) realizó trabajos de mantenimiento en la autopista Cd. Mendoza – Córdoba, específicamente con obras de mantenimiento al Puente Metlac, entre septiembre de 2023 y diciembre de 2024. Junto con esto, el 26 de octubre de 2024 se registró un importante desprendimiento de tierra, piedras y árboles sobre el kilómetro 230 de la autopista Acultzingo-Ciudad Mendoza, cubriendo en su totalidad la autopista a lo largo de un kilómetro en la zona de las cumbres de Maltrata. El deslizamiento de tierra, provocado por lluvias intensas en la región, obligó a las autoridades a cerrar el paso a vehículos (principalmente camiones) y los trabajos de rehabilitación mantuvieron cerrado el tramo hasta febrero de 2025.

Durante el cierre existieron rutas alternas en la región para los automovilistas; sin embargo, las afectaciones en el paso fueron superiores para los vehículos de carga obligándolos a cambiar sus rutas e itinerarios durante todo el proceso de rehabilitación de la autopista Córdoba-Orizaba. Los vehículos de carga con destino en el puerto de Veracruz eligieron una nueva ruta a lo largo de la autopista Amozoc-Perote y la Autopista Perote-Xalapa.

Iniciando con el diagnóstico de la autopista México-Puebla, debemos decir que durante 2024 se reportó una disminución de 4.0% en su aforo, lo cual prácticamente es resultado en su totalidad de una disminución de 5.1% en los vehículos ligeros. Lo anterior se debe a que los vehículos ligeros representan aproximadamente el 75.6% de los cruces anuales. La caída en el aforo de automóviles se registró principalmente en el segundo semestre del año, aunque se vio acentuada durante el último trimestre de 2024 con niveles de automóviles 6.4% inferiores, en comparación con el mismo periodo de 2023. En el caso de los camiones unitarios, la caída fue de alrededor de 5.4%.

¹¹ Entre otras autopistas que operan en la región centro, destaca la autopista México-Toluca con un crecimiento de 3.2% en el TPDA (Tráfico Promedio Diario Anual) y equivalente a 57,808 cruces diarios. Para el primer semestre de 2025, registró un aumento de 4.4% en comparación con el mismo periodo de 2024. Esto significa un TPDA en el periodo de 57,298 cruces diarios.



@HRRATINGS



HR RATINGS



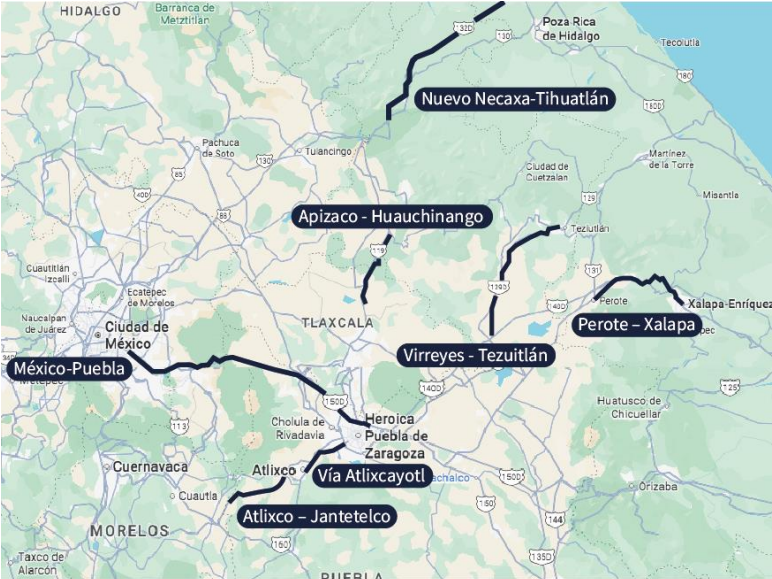
WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

Para el periodo de enero a septiembre de 2025, esta tendencia decreciente en el aforo de la autopista se mantuvo, con un nivel 3.4% inferior con respecto al mismo periodo de 2024. En términos generales, este comportamiento se atribuye a las obras de construcción del trolebús elevado que va del municipio de Chalco a la estación del Sistema de Transporte Colectivo Metro Santa Martha, lo que ha provocado congestiones en el último tramo de la autopista en dirección a la Ciudad de México. En consecuencia, tanto los conductores de automóviles como de camiones unitarios han optado por rutas alternas como el Circuito Exterior Mexiquense en su Fase 2 y el Arco Norte en su entronque con la caseta de San Martín. Las disminuciones en estos tipos de vehículos han generado una reducción en los ingresos en términos reales de la autopista México-Puebla de 3.0% en 2024 y de 1.9% en los ingresos reales en los primeros tres trimestres de 2025 en comparación con el mismo periodo de 2024.

Figura 10. Autopistas seleccionadas en el Corredor CDMX-PUE-VRZ



Fuente: HR Ratings

Con relación al Libramiento Elevado de Puebla (LEP), el aforo reportado durante 2024 tuvo un crecimiento anual de 2.3%. Este crecimiento se vio parcialmente mitigado por una disminución en el aforo de camiones articulados dobles, los cuales disminuyeron 4.0% anual; en particular, durante el último trimestre del año. Esto se atribuye al derrumbe ocurrido en las Cumbres de Maltrata (Autopista Córdoba-Orizaba en el Estado de Veracruz), lo que obligó a los camiones de carga de mayor tamaño a modificar sus rutas. La reducción (en los cruces a través del Libramiento Elevado de Puebla o, en su caso, un cambio en la ruta de los vehículos de carga provenientes del centro y norte del país hacia el puerto de Veracruz durante 2024) fue aprovechado por la vía que atraviesa el municipio de Apizaco y se incorpora a la autopista Amozoc-Perote y a la Autopista Perote-Xalapa.

Al igual que lo reportado en la autopista México-Puebla, el libramiento presentó una reducción en el aforo de camiones articulados de 3.3% y 8.7% en camiones de más de 7 ejes en el último trimestre de 2024. Este comportamiento continuó durante los primeros nueve meses de 2025. El aforo total ha disminuido 3.0% en comparación con el mismo periodo de 2024 derivado de reducciones de 5.1% en camiones articulados y 10.2% en camiones de más de 7 ejes. Se espera que esta



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

situación se revierta durante los últimos meses del año, con la regularización de la ruta hacia el Puerto de Veracruz. A saber, a partir de la reapertura total de la autopista Córdoba-Orizaba.

Sin embargo, es importante mencionar que con la firma de la segunda modificación al Título de Concesión del LEP (durante el 4T23) se pudiera ralentizar esta recuperación. Lo anterior debido a que se contemplan obras civiles para la ampliación de carriles y la construcción de obras complementarias. Se estima que la inversión sea de alrededor de P\$530 millones de pesos en las obras de ampliación y P\$45 millones de pesos en las obras del bajo puente; asimismo, las obras iniciarían en el cuarto trimestre de 2025 y su duración sería aproximadamente 13 meses.

Con respecto a otras vías de cuota en el Estado de Puebla, podemos mencionar aquellas que componen el Paquete de Puebla: la Vía Atlixcáyotl y las autopistas Atlixco-Jantetelco, Apizaco-Huachinango y Virreyes-Teziutlán. Con respecto a la Vía Atlixcáyotl (vialidad urbana que conecta la capital del estado con el municipio de Atlixco), el reporte anual 2024 y los reportes trimestrales de 2025 publicados por Pinfra indican una caída de 1.3% derivado de la reducción en los cruces de los automóviles durante 2024. Cabe decir que este tipo de vehículo representa aproximadamente el 91.0% del aforo de la autopista. Al 3T25, se reportó un comportamiento más estable, con un crecimiento nulo con respecto al aforo reportado en el mismo periodo de 2024. Es preciso mencionar que se ha anunciado las obras para desplazar la caseta de cobro en el sentido a la Ciudad de Puebla, con una inversión estimada de P\$130.0m. En principio, su finalización se prevé para 2027 y se ampliaría de 14 a 20 carriles. Por lo mismo, es posible que se registre un impacto en el aforo total durante el tiempo que duren las obras.

Por otra parte, las autopistas Apizaco-Huachinango y Atlixco-Jantetelco tuvieron crecimientos anuales de 1.7% y 5.6%, respectivamente. Esto debido a importantes crecimientos en los vehículos de carga, los cuales representaron el 12.3% y 14.2% del aforo total en 2024, mientras que los automóviles mostraron un comportamiento estable en Apizaco-Huachinango y un modesto crecimiento de 4.7% en la autopista Atlixco-Jantetelco. Por otra parte, en la autopista Virreyes-Teziutlán (vía interurbana en el norte del estado) se reportó durante 2024 un aforo compuesto en 87.0% por automóviles y, con ello, un crecimiento anual de 4.4%.

Con relación a la autopista Perote-Xalapa, y como lo mencionamos al inicio de la sección, esta presentó durante 2024 un importante aumento en el aforo de vehículos de carga. El nivel de aforo de camiones fue 25.7% superior a 2023, 56.2% mayor en camiones articulados y 43.5% superior en camiones articulados dobles. Los crecimientos fueron de magnitud similar en el Libramiento de Xalapa con aumentos anuales de 31.5% en camiones unitarios, 55.0% en camiones de cinco y seis ejes, y 36.8% en camiones de siete ejes o más.

Por otro lado, los automóviles presentaron crecimientos anuales inferiores al 4.0% en ambos tramos. De hecho, si hablamos solo del último trimestre de 2024, el aforo de camiones unitarios fue 40.3% superior al mismo periodo de 2023, 78.6% superior en camiones articulados y 55.2% superior en camiones de 7 ejes o más, mientras que los automóviles en dicho periodo se redujeron 1.6%.

Ahora bien, durante los primeros nueve meses de 2025 el aforo de automóviles en el Libramiento de Xalapa disminuyó aproximadamente 12.5% con respecto a 2024. Esto atribuido a obras de mejora en las vías alternas dentro de la ciudad de



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

Xalapa. Contrariamente, los camiones de carga resultaron superiores a los reportados de enero a septiembre de 2024 en un 4.3% para camiones unitarios y 8.4% para camiones articulados. Solo en el caso de los camiones articulados de más de siete ejes se registró una ligera disminución (-1.7%). Es posible que este crecimiento en los vehículos Tipo C, para finales de 2025, se ralentice una vez que la circulación la autopista Córdoba Orizaba se estabilice. Esto después de arreglar los desperfectos generados por el derrumbe de octubre 2024 y de los resultados de la contención de la inseguridad por parte de las autoridades. Por último, otra ruta de conexión entre la Ciudad de México y el Golfo de México es la autopista Nuevo Necaxa-Tihuatlán, la cual durante 2024 presentó un comportamiento en términos de aforo similar al reportado durante 2023. Según los datos observados, hubo un ligero crecimiento en los camiones unitarios y de hasta seis ejes; pero esto fue mitigado por disminuciones de 1.0% en automóviles y 1.2% en camiones de siete ejes o más.

Para los primeros nueve meses de 2025, se observó un crecimiento de 1.0%. Lo anterior, compuesto por una reducción de 0.4% en automóviles y aumentos de 4.6% en camiones articulados y de 5.9% en camiones articulados de siete o más ejes. Las obras de construcción y rehabilitación a lo largo de la autopista Nuevo Necaxa-Tihuatlán podrían ser concluidas para finales de 2025. Esto podría tener un efecto positivo en el aforo, haciéndolo más fluido y seguro. En definitiva, la conclusión de las obras civiles pendientes podría hacer de esta vía una ruta más atractiva para los usuarios que deseen trasladarse de la Ciudad de México al Puerto de Tuxpan, en especial de los vehículos de carga.

De acuerdo con el informe mensual de Obras Inconclusas de septiembre de 2025, a partir de la tercera reprogramación de obras, el avance físico ponderado es de 87.5% (vs. 100.0% el avance programado). La Obras Inconclusas se componen de: (i) el Colapso del Túnel Xicotepec I (esta obra ha sido concluida y se encuentra en operación a partir de diciembre de 2024). La obra consistía en la excavación y terminación de construcción del túnel dirección a la Ciudad de México, con una longitud de 314 metros, (ii) el “Deslizamiento del Talud del Corte XV” que consiste en la construcción de un túnel falso y galería drenante en la zona del talud, y (iii) la construcción del Viaducto 864+570.

La autopista Nuevo Necaxa-Tihuatlán se caracteriza por un aforo compuesto por una proporción importante de vehículos de carga (30.0% durante 2024), de los cuales parte importante están dedicados al transporte de hidrocarburos y vehículos de exportación e importación desde y hacia el Puerto de Tuxpan. En menor medida, se registra un aforo con vocación turístico, esto debido a que el Puerto de Tuxpán es el destino de playa más cercano a la Ciudad de México con un tiempo de traslado promedio de cuatro horas. Es importante destacar que la percepción de inseguridad también ha influido históricamente en el aforo de esta vía.

Corredor Bajío-Occidente

Entre las vías de cuota que se analizan en esta sección está la red de carreteras que tienen como zona de influencia los estados de Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Michoacán y San Luis Potosí. Gran parte de esta red de autopistas es operada por RCO¹² y PINFRA. Todas estas vialidades, de alguna y otra forma, forman parte de los ejes que conectan el centro del país con importantes centros industriales y logísticos en el estado de Jalisco y Querétaro, así como con el Puerto de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el pacífico mexicano.

¹² Red de Carreteras de Occidente, SAB de CV



De acuerdo con información pública, la Red de Carreteras de Occidente reportó en su informe anual de 2024 crecimientos de 5.2% en la autopista Guadalajara-Zapotlanejo (alcanzando 53,846 cruces promedio diarios), 5.7% en la autopista Maravatío-Zapotlanejo con un TPDA de 14,964 y 6.2% en la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno con un TPDA de 18,905. Por otra parte, durante los primeros nueve meses de 2025 dichas vías registraron el siguiente comportamiento respecto al TPD: +4.7% en la autopista Guadalajara-Zapotlanejo, +2.5% en Maravatío-Zapotlanejo y -0.4% en Zapotlanejo-Lagos de Moreno. Dichos indicadores representan un crecimiento del aforo superior al promedio observado en el resto de las autopistas monitoreadas por HR Ratings durante 2024 y de enero a septiembre de 2025 a lo largo del país. Sin duda esto está influenciado por la importante actividad económica de la zona metropolitana de la Ciudad de Guadalajara.¹³

Con respecto a las autopistas en el Estado de Guanajuato, consideramos las autopistas Irapuato-Querétaro, Irapuato-La Piedad y León-Aguascalientes, las cuales son operadas y administradas también por RCO. En cuanto a la autopista Irapuato-Querétaro se reportó durante 2024 un TPDA 37,535, lo cual representó un crecimiento de 0.9%; mientras que, para los primeros tres trimestres de 2025 se reportó una ligera disminución en el aforo con respecto al mismo periodo de 2024 de 0.3%. Con respecto a la autopista Irapuato-La Piedad, la variación anual en 2024 resultó de -0.4% con un TPDA de 24,122. Posteriormente, en los primeros nueve meses de 2025 se reportó una disminución de 8.2% con respecto al mismo periodo de 2024. Lo anterior, refleja el poco dinamismo económico en la zona de Irapuato, posiblemente producto de la situación de inseguridad reportada en los últimos años.

Figura 11. Autopistas seleccionadas en el Corredor Bajío-Occidente



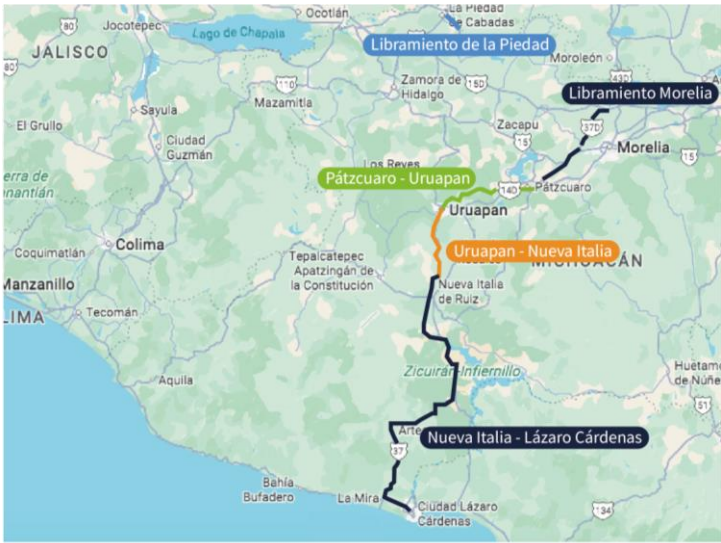
Fuente: HR Ratings

Por otra parte, en la autopista León-Aguascalientes se reportó durante 2024 un aumento del aforo de 5.0% para alcanzar un TPDA de 17,716 y durante los primeros tres trimestres de 2025 este crecimiento se mantuvo (1.6% con respecto al mismo periodo de 2024). Esto sin duda muestra un comportamiento diferenciado en la zona de León contra la zona de Irapuato.

¹³ Es importante mencionar que, actualmente, Pinfra moderniza la autopista Maravatío-Zitácuaro, donde se reporta una inversión estimada de P\$4,812.0m. Esta vía será libre de peaje y quedará a resguardo y mantenimiento rutinario de la empresa concesionaria hasta el año 2037.

Con respecto a las vías de cuota del Estado de Michoacán, según el reporte anual publicado por Pinfra, durante 2024 se observaron crecimientos moderados en el aforo de aproximadamente 2.0% de manera agregada. Lo anterior considerando el flujo de vehículos sobre las carreteras que unen el centro del país con el Puerto Lázaro Cárdenas y pese a los trabajos de ampliación que se presentan en las vías que conectan con el Puerto de Lázaro Cárdenas, Pátzcuaro y Uruapan.

Figura 12. Autopistas seleccionadas en el Estado de Michoacán



Fuente: HR Ratings

El Libramiento de Morelia presentó un crecimiento en el aforo de 1.3% durante 2024, mientras que en la autopista Pátzcuaro-Uruapan se reportó un decremento de 4.4%. Esto último, en parte podemos atribuirlo a los trabajos de ampliación en la vía que afectan en mayor medida el aforo de vehículos ligeros (registrando un tráfico promedio diario de casi 12,000 vehículos). Con respecto al tramo Uruapan-Nueva Italia, durante 2024 la reducción reportada fue de 1.5% (alcanzando 8,794 vehículos promedio diarios). Por último, en el tramo Nueva Italia-Lázaro Cárdenas, el crecimiento fue de 1.6% (5,340 vehículos promedio diarios). Cabe mencionar que todas estas autopistas forman parte de lo que se conoce como el Paquete de Michoacán. En este sentido, en términos agregados y al cierre de septiembre de 2025, este conjunto de autopistas registró un aumento en el aforo de 1.5% con respecto al mismo periodo de 2024, lo que indica un crecimiento moderado en la movilidad del estado.

Acerca de las obras civiles de ampliación mencionadas, estas se acordaron en abril de 2023 con la firma de la Segunda Modificación al Título de Concesión. En dicha modificación se estableció la obligación de ampliar de 2 a 4 carriles un tramo de la autopista Uruapan-Nueva Italia-Lázaro Cárdenas de aproximadamente 65km. A partir del mes de junio del 2023, se iniciaron las obras de la ampliación de 2 a 4 carriles en 22 km del tramo Pátzcuaro-Uruapan (particularmente, en la sección Zirahuén-Zirimícuaro). El avance de obra permitió una apertura parcial en mayo de 2025 y se estima que la apertura del tramo restante sería durante el último trimestre de 2025. Por otra parte, en noviembre del 2023, se iniciaron los trabajos en el tramo Uruapan-Nueva Italia a lo largo de 23 de los 65 kilómetros contemplados. Se prevé la terminación de esta obra para agosto del 2027.

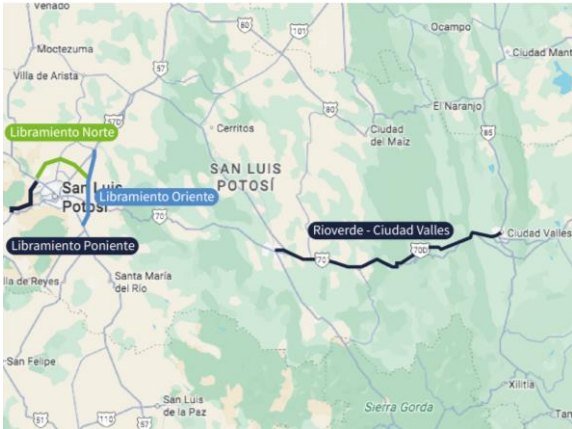
Por otra parte, como parte de las vías monitoreadas por HR Ratings dentro del Estado de Michoacán, el Libramiento La Piedad presentó una importante reducción en el aforo durante 2024 con una disminución de aproximadamente 12.0% con respecto al

año pasado. Esta disminución se debe a la apertura y modernización de diversas vías en la región, como el tramo Ecuandureo-La Piedad y las obras de infraestructura urbana dentro del Municipio de La Piedad que facilitan el tránsito en la zona. RCO realizó y entregó la carretera libre de peaje Ecuandureo-La Piedad con una inversión aproximadamente de P\$2,262.0m, modernizando 22 kilómetros y conectando con la autopista Maravatío-Zapotlanejo.

La disminución ha sido acentuada por la caída en mayor medida del transporte de pasajeros y vehículos de carga, aun cuando las reducciones son en su mayoría de automóviles. Dichas reducciones han continuado durante los primeros nueve meses de 2025, registrando una reducción de aproximadamente 8.8% con respecto a los primeros nueve meses de 2024.

Con relación a las autopistas en el Estado de San Luis Potosí, mostraremos el conjunto de vías que le dan forma al libramiento de la capital del estado. Por un extremo, se conecta con la carretera rumbo al Estado de Zacatecas y por el otro se conecta con la carretera 57, la cual forma parte del eje troncal que conduce al Estado de Coahuila y Nuevo León, y con ello a los cruces fronterizos con Estados Unidos.

Figura 13. Autopistas seleccionadas en el Estado de San Luis Potosí



Fuente: HR Ratings

Durante 2024 se reportó un crecimiento en el aforo del Libramiento Oriente de San Luis Potosí de tan solo 0.9%. Esto impulsado por el cruce de automóviles, camiones unitarios y de hasta seis ejes. En cambio, los cruces de camiones de siete ejes o más registró una caída de 6.1%. Ahora bien, para los primeros nueve meses de 2025, se reportó una disminución de 3.3% en el TPD derivado de una caída de 2.8% en el aforo de camiones de cinco y seis ejes (que representan el 56.3% del aforo en dicho periodo) y de una disminución de 2.8% en el aforo de automóviles.

El Libramiento Norte de San Luis Potosí presentó un comportamiento similar con una ligera reducción en el TPDA de 1.4% en 2024. Esta vía mantiene una composición de 22.0% de vehículos ligeros, por lo que el principal componente de la variación fue un crecimiento nulo de los camiones de cinco y seis ejes. Más aún, los camiones de siete ejes o más se redujeron 3.6% anual. Durante los primeros nueve meses de 2025, la reducción de 1.7% en los camiones de más de seis (19.0% de los cruces del periodo) y de -1.4% en los automóviles (21.5% del aforo del periodo) generaron una disminución de 0.7% en el TPD del Libramiento Norte en el periodo.

Por último, en el Libramiento Poniente de San Luis Potosí se registró un comportamiento estable en el aforo de carga, lo cual en conjunto con una disminución de 6.0% en automóviles (25% de los cruces en 2024) resultó en una caída de 2.9%. La tendencia continúa durante los primeros nueve meses de 2025 con una disminución de 1.9% en el aforo agregado, en comparación con el mismo periodo de 2024.

Por otra parte, debemos hablar de la autopista Rio Verde-Ciudad Valles, la cual constituye una conexión entre el Estado de San Luis Potosí y el Puerto de Tampico, así como una conexión con la zona turística de la Huasteca Potosina. Esta vía reportó durante 2024 una reducción de 0.7%. Lo anterior, debido a una caída de 1.2% en el aforo de automóviles, los cuales representaron el 64.3% de los 2,111 cruces equivalente reportados durante dicho año. Esto fue compensado por un crecimiento de 6.6% en camiones articulados de cinco y seis ejes, los cuales representaron el 15.2% de los cruces durante 2024. Por otra parte, a lo largo de los primeros seis meses de 2025, se reportó un crecimiento de 3.1% en el aforo ponderado por distancia de la autopista en comparación con el mismo periodo de 2024. Tal comportamiento fue resultado de una recuperación en el aforo de automóviles de 6.5% con respecto al mismo periodo de 2024 (65.0% de los cruces en el periodo), compensando las reducciones en el aforo de vehículos de carga de cinco ejes o más.

Finalmente, de acuerdo con los compromisos del Gobierno Federal sobre la modernización y/o construcción de ejes prioritarios, en la región se contempla la construcción de la autopista Tamazunchale-Huejutla entre los estados de San Luis Potosí e Hidalgo, se realizan estudios para la construcción y modernización de la autopista Ciudad Valles-Tampico y, por último, se ha anunciado la intención de modernizar y ampliar la carretera estatal 22 que conecta Villa de Zaragoza con Río Verde.

Como conclusión, se puede observar que la región centro del país presenta un comportamiento estable en el aforo, esto a pesar del aumento en operaciones de empresas logísticas alrededor de la Ciudad de México, Estado de México y el Bajío. La estabilidad puede deberse a la incertidumbre con respecto a las políticas comerciales, así como a un crecimiento moderado en la actividad económica de la región, con una excepción del crecimiento superior observado desde y hacia el Estado de Jalisco. Lo anterior se ve confirmado por los niveles de carga aérea y de transporte desde y hacia los distintos puertos marítimos de la región. Se considera que el aumento en la capacidad de las vías, la expansión de las zonas logísticas e industriales hacia el bajío y el aumento de la conectividad del Centro con la Región Norte podrían mantener el impulso del crecimiento en el aforo, reflejo de la actividad económica del país.



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

HR Ratings de México, S.A. de C.V. ("HR Ratings"), es una institución calificadoradora de valores autorizada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) y certificada como una Credit Rating Agency (CRA) por la European Securities and Markets Authority (ESMA) y por el Financial Conduct Authority (FCA).

Las calificaciones y/u opiniones de 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.

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. Derivado de lo anterior, HR Ratings no es responsable de cualquier error u omisión en dicha información o, en caso de que esta sea incorrecta o inexacta, por los resultados obtenidos por el uso de la misma. La mayoría de las emisoras de instrumentos de deuda calificadas por HR Ratings de México, o un tercero, 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 calificadoradora 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, 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 (mil a un millón dólares, moneda de curso legal en los Estados Unidos de América) (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 (cinco mil a dos millones de dólares, moneda de curso legal en los Estados Unidos de América) (o el equivalente en otra moneda).

Contacto con Medios

comunicaciones@hrratings.com



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS