



Signos vitales

Alberto Aguirre

alberto.aguirre@eleconomista.mx

Invasión llantera

En México existe actualmente un parque vehicular agrícola de 400,000 unidades, entre tractores y unidades motoras utilizadas en el cultivo y el trasiego de productos del campo.

El año pasado, no obstante la sequía imperante, llegaron 1.5 millones de llantas importadas presuntamente para uso agrícola. Esa compra atípica, que implicaría que el 95% de las unidades que trabajan en el campo renovarían sus neumáticos, fue realizada por siete importadoras: cinco, ubicadas en el municipio michoacano de Marcos Castellanos, y el resto, en Guadalajara, Jalisco.

Procedentes de China, ingresaron al país por Manzanillo, Colima, y Mazatlán, Sinaloa. Y su comercialización en el territorio confirmó lo que ya había denunciado la industria hulera: un fraude que pervierte la intención del Estado mexicano de apoyar a la población vulnerable del sector rural, exenta del pago de impuestos de importación e IVA a diversos insumos productivos, incluyendo llantas agrícolas.

Justo hace tres años, la Cámara Nacional de la Industria Hulera solicitó una investigación *antidumping* sobre estas importaciones. Entonces **Raquel Buenrosto** estaba al frente de la Secretaría de Economía.

Los industriales del ramo argumentaron que las llantas chinas llegaban a México a precios “deslealmente bajos” e infringían un daño irreparable. La SE implementó una mesa de negociación a la que concurrieron representantes del sector y autoridades chinas. Hubo varias reuniones —según el testimonio de empresarios consultados— en las que se discutió la metodología utilizada en el cálculo de los márgenes de *dumping* y una cuantificación de los daños. Se estimó una pérdida en recaudación por más de 80 millones de dólares.

Allí se conoció evidencia del origen del problema: una trama de contrabando y fraude que involucra a un grupo empresarial asentado en Michoacán, una agencia aduanas ubicada en Sinaloa y varias empresas chinas que coadyuvan en la falsificación de documentos.

En consecuencia, desde el 23 de abril del 2024 se aplicó un arancel del 35% a estos productos, más IVA, con vigencia de dos años.

Esa medida fue insuficiente. La operación para importar llantas de vehículos bajo la franquicia de llanta de tractor para evadir el pago de arancel e IVA se demuestra con la caída del precio promedio de la llanta agrícola, de 350 dólares en 2022 a 38 dólares, en 2024, a pesar del aumento del inventario.

En enero del 2025, el valor de esas importaciones se estima en 10 millones de dólares.

El entramado de entidades jurídicas utilizado para esta invasión llantera involucra una veintena de bodegas, centros de distribución y ventas en línea. Este esquema no es un simple acto de evasión fiscal, es una red de crimen económico que daña a múltiples sectores: al Estado, por la pérdida de 115 millones de dólares en recaudación (30 millones de IVA, 60 millones por evasión del arancel y 25 millones de ISR de acuerdo con estimaciones recientes), y a los distribuidores de llantas que pagan IVA y aranceles.

¿Los presuntos responsables? se encuentra descrito en un estudio anexo. Allí se desprende un eje único de control: la familia Chávez-Godoy, bajo la tutela de la familia Machado.

