



**NO TE QUEDES
FUERA.**

**¡EL IFT TE ENSEÑA
A USAR INTERNET!**



www.ift.org.mx
800 2000 120
 **ift** INSTITUTO FEDERAL DE
TELECOMUNICACIONES

Problemas en carreteras: México con costos logísticos más altos frente a socios comerciales

POLÍTICA | agosto 12, 2024
Camila Ayala Espinosa

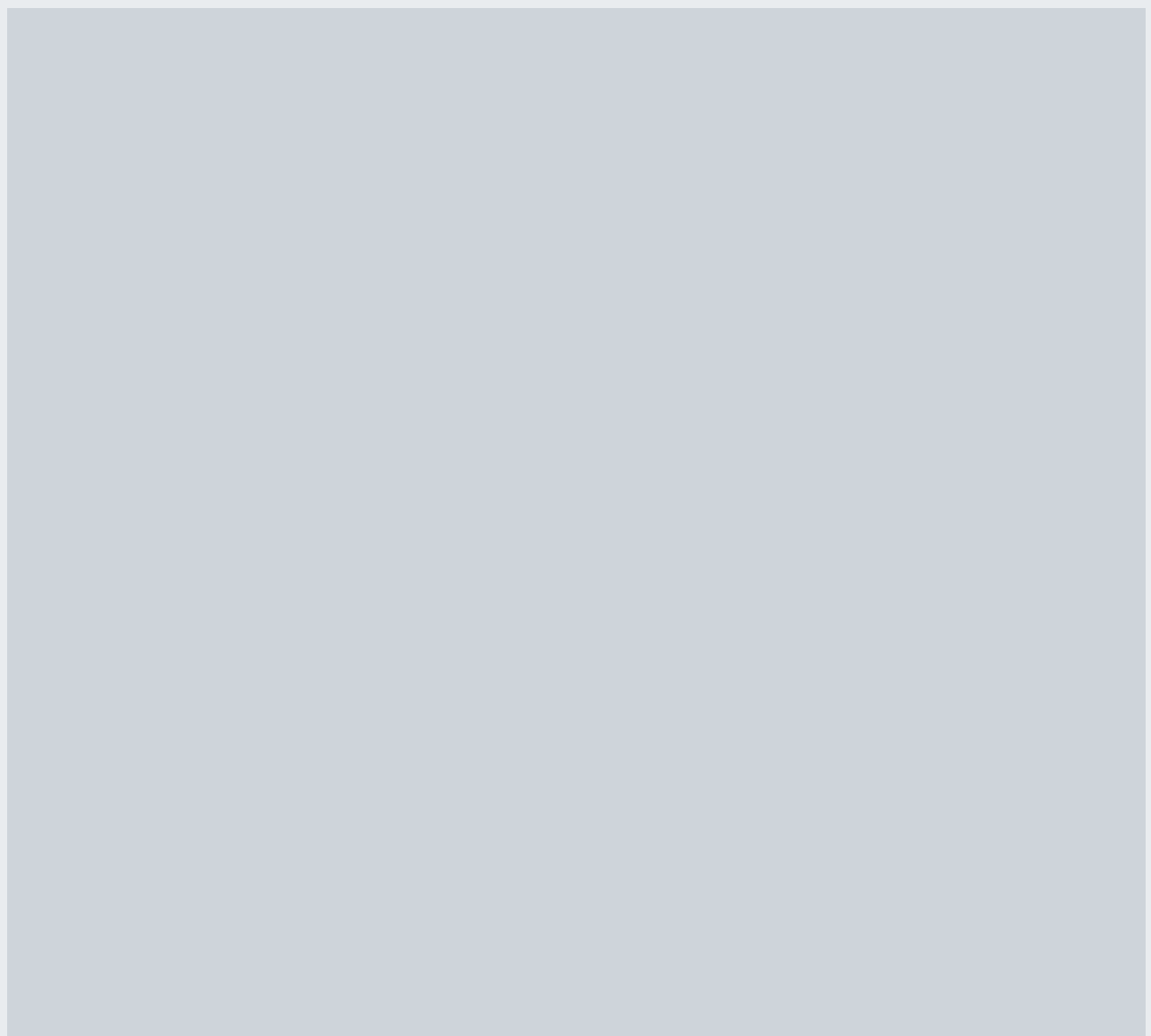


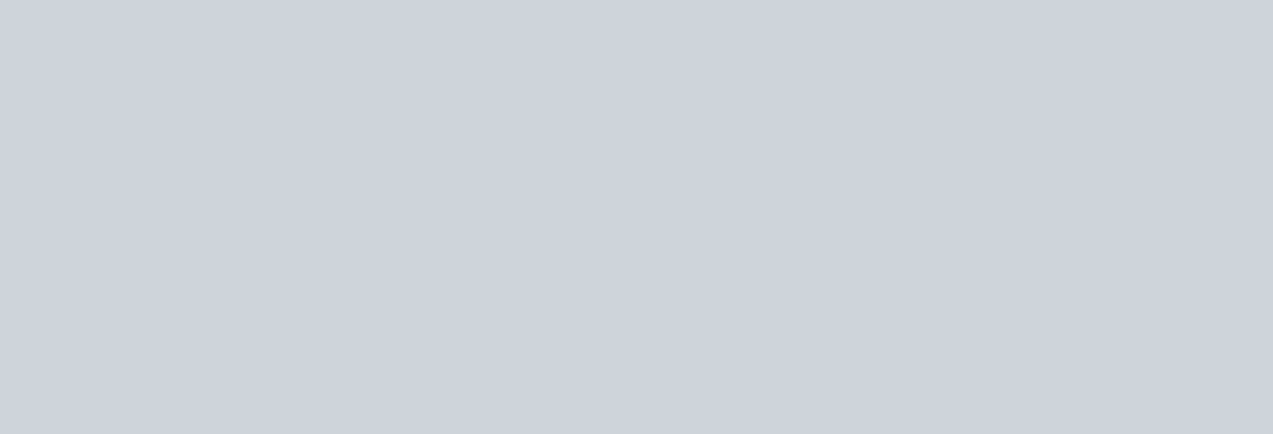
En la era del *nearshoring*, **donde la eficiencia** logística puede determinar el éxito de **un país**, México enfrenta **costos logísticos** más altos entre sus socios comerciales por sus

fallas estructurales graves, como una **red de carreteras deterioradas**, altos niveles de **inseguridad y problemas sociales** que el gobierno ha sido incapaz de resolver.

De acuerdo con un análisis de la **Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC)** y un estudio del **Fondo Monetario Internacional (FMI)**, las deficiencias en la infraestructura logística están costando a México hasta el 12% de su **Producto Interno Bruto (PIB)**.

Mientras tanto, **Estados Unidos**, su principal socio comercial, gasta solo el 8% de su PIB.





Fotoarte: Andrea Velázquez.

El **presidente de la CMIC, Luis Méndez Jaled**, señaló que ese 4% adicional equivale al valor de lo que producen anualmente, en conjunto, los estados de Sinaloa, Durango y Nayarit.

Es decir, si **México lograra reducir sus costos logísticos al nivel de Estados Unidos**, el país podría liberar recursos equivalentes a la producción anual de estas tres entidades.

«Tan sólo los costos por demoras en el transporte de carga de los 15 ejes carreteros troncales ascendieron a 169,320 millones de pesos en 2023. Estamos hablando de 464 millones de pesos diarios,»

explicó el líder nacional de los constructores afiliados a la CMIC.

Las debilidades actuales logísticas de México hicieron que pasara del lugar 50 en 2014 al 66 en la edición 2022 del Índice de Desempeño Logístico, entre 139 países evaluados.

Inseguridad y bloqueos

Para Héctor Magaña, académico del Tecnológico de Monterrey, campus Estado de México, el “alarmante porcentaje” de costos logísticos que enfrenta México tiene dos culpables principales: **la inseguridad y los constantes bloqueos en las carreteras.**

“Estos son dos de los problemas más graves que generan pérdidas multimillonarias para el país”, dijo Magaña.

El académico destacó que, según sus estimaciones, en lo que va de 2024 la industria del autotransporte ha registrado **pérdidas aproximadas de 70,000 millones de pesos**, lo que equivale a unos 192 millones de pesos diarios.

Estas pérdidas no se limitan únicamente a los robos, sino que también incluyen la violencia que enfrentan los conductores y los daños sufridos por las unidades de transporte.

“La inseguridad en las carreteras mexicanas es un problema crónico que se ha agravado, convirtiendo a los transportistas en blanco constante de la delincuencia. Se estima que diariamente se roban cerca de 50 camiones, lo que no solo incrementa las pérdidas económicas, sino que también desmoraliza al sector, que opera bajo una constante amenaza”, sentenció el académico.

Los bloqueos por parte de manifestantes añaden una capa extra de caos al ya complicado panorama logístico y agravan las pérdidas para las empresas, que se ven atrapadas en un círculo vicioso de ineficiencia y sobre costos.

Carreteras: Puebla, ejemplo del punto crítico

El análisis del impacto logístico cobra mayor relevancia tras los prolongados bloqueos en la autopista México-Puebla durante la primera semana de agosto de este 2024.

El presidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) señaló que este conflicto ha causado pérdidas superiores a los 10,000 millones de pesos para sus afiliados, especialmente en el Arco Norte y la carretera Tlaxco-Tejocotal.

Se paralizaron aproximadamente 130,000 unidades de transporte, “generando un caos económico que afecta gravemente al sector y pone en riesgo la estabilidad de la cadena de suministro en el país”.

Según la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (Concamin), la prolongación de estos bloqueos **compromete la seguridad pública y vial de quienes dependen de estas carreteras.**

Por su parte, la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) resaltó que, además de afectar a miles de personas directamente, la recurrencia de estas acciones tiene un impacto devastador en la confianza de los inversionistas y en la competitividad de México en tiempos de *nearshoring*.

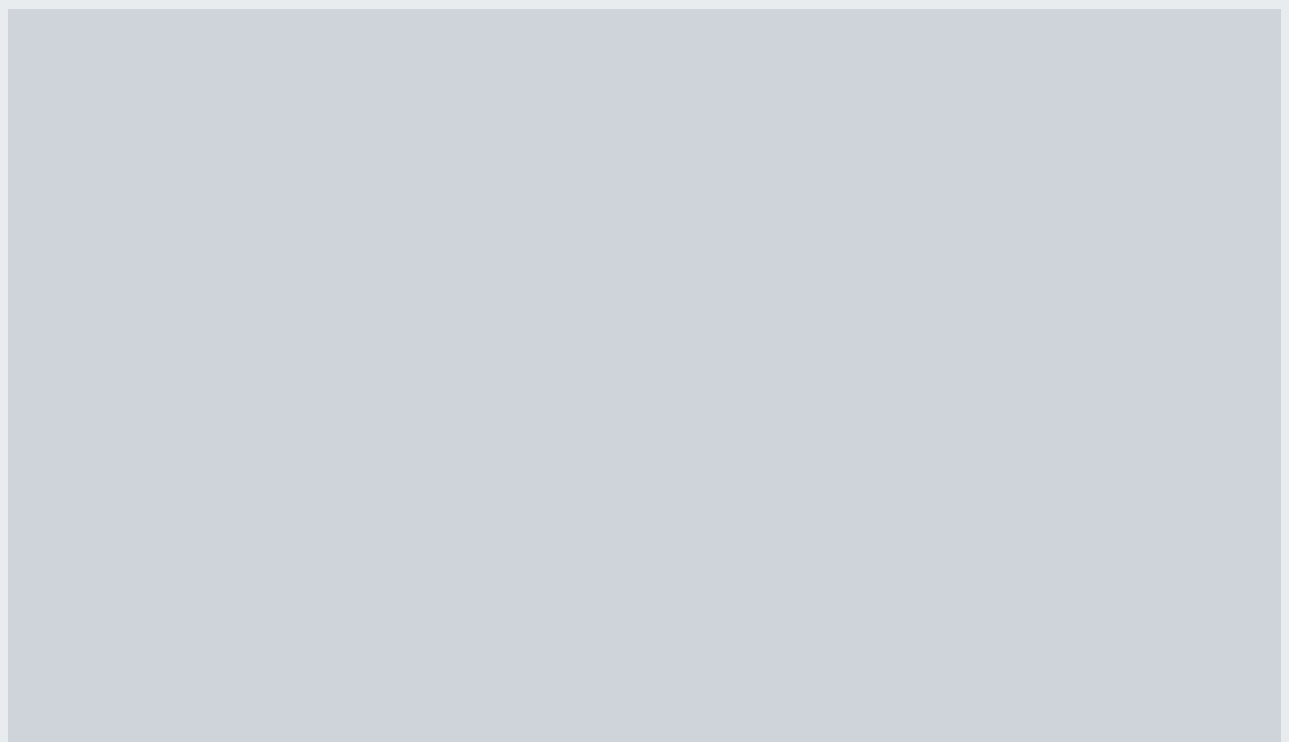
“La seguridad jurídica y el respeto a la ley son fundamentales para el desarrollo económico y social del país”, subrayó.

Ante esta crítica situación, el Consejo Coordinador Empresarial (CCE) subraya que además de las pérdidas económicas, miles de personas tienen afectaciones para poder acceder a servicios esenciales, “cumplir con sus responsabilidades laborales y mantener el suministro de bienes de primera necesidad”.

Falta de mantenimiento y el adiós al *nearshoring*

El diagnóstico de la CMIC es contundente: los problemas logísticos en México también se deben al mantenimiento deficiente de las carreteras. Anualmente, la inversión en la red vial del país ha ido disminuyendo.

En 2013, esta inversión equivalía al 4.3% del PIB nacional; para 2023, se redujo a solo el 2.8%. La falta de recursos para mantenimiento afecta gravemente la eficiencia logística y, por ende, la competitividad del país.





Fotoarte: Andrea Velázquez.

“Sale más caro parchar tarde que invertir en mantenimiento preventivo”, detalla la CMIC, al señalar que esto es un recordatorio de que la falta de inversión oportuna puede tener un impacto negativo considerable en la competitividad del país.

El organismo empresarial señaló como ejemplo el caso del puerto de Manzanillo, que enfrenta demoras de hasta tres semanas en el despacho de carga, generando costos adicionales significativos.

Además, la infraestructura de la última milla en todo el país, crucial para la distribución eficiente de mercancías, padece problemas de mantenimiento y falta de señalización adecuada, agravando aún más el panorama logístico.

Méndez Jaled pidió considerar como prioridad a la infraestructura logística, frente a la ventana de oportunidad que representa el *nearshoring*.

“El Banco Interamericano de Desarrollo calcula que el valor de la Inversión Extrajera que producirá el *nearshoring* en América Latina es de **78,000 millones de dólares** (anuales, de los cuales México tiene la oportunidad de atraer **35 mmdd** adicionales”, expuso.

