



Ricos y poderosos

Marco A. Mares

marcomaresg@gmail.com

Vehículos pesados, la paradoja

La industria de vehículos pesados en México, registra una paradoja preocupante.

Precisamente cuando este sector industrial venía consolidándose como uno de los principales productores y exportadores de camiones a nivel mundial, en el mercado interno hay un crecimiento repentino y vertiginoso de la importación de unidades de marcas Chinas, país con el que México no tiene tratado de libre comercio.

Adicionalmente, este sector industrial padece la importación legal e ilegal de vehículos pesados chatarra (usados) desde Estados Unidos.

En ambos casos, tanto la importación de autos chinos como de la importación de chatarra de EU, el gobierno mexicano ha tomado medidas recientes, cuyos alcances apenas comienzan a registrar resultados.

El contexto y los números

México es una potencia manufacturera con plantas de clase mundial, una red de proveedores altamente especializada y una capacidad exportadora que lo posiciona como pieza clave en la cadena logística de Norteamérica.

Detrás de cada vehículo pesado producido en el país hay miles de empleos, inversión productiva, innovación tecnológica y una compleja red de valor que se extiende a lo largo de múltiples estados.

Sin embargo, el creciente ingreso de vehículos importados está generando una distorsión sobre este ecosistema.

Importaciones chinas

Los números revelan mucho más que las palabras.

En lo que toca a la importación desde China, entre los años 2018 y 2025, las importaciones de vehículos pesados aumentaron ¡2 mil 750%!

Son cifras del Cubo de Comercio Exterior de Banxico y Comrade ONU y del Registro Administrativo de la industria automotriz de vehículos pesados de Inegi.

Este incremento porcentual significa un impacto muy relevante para la economía y la manufactura establecida en el país, sostienen desde la propia industria local.

A la fecha hay 17 marcas chinas que están comercializando vehículos pesados de carga y pasaje importados desde este país.

A primera vista, podría parecer una

buena noticia para los transportistas de pasaje y carga, adquirir vehículos aparentemente de "bajo costo".

Sin embargo, el precio más bajo no siempre cuenta toda la historia y muchas veces sale más caro para el país y su gente.

La buena noticia es que el gobierno mexicano anunció en el año 2025 la imposición de aranceles de hasta 50% a importaciones de hasta 50% a importaciones de vehículos, incluidos los pesados desde países sin acuerdo comercial con México.

Entró en vigor este año 2026 para generar "piso parejo" y proteger a la industria nacional.

Importaciones legales y chatarra

En cuanto a la importación tanto legal, como ilegal, los números dejan ver que llegaron a un pico y comienzan a descender, aunque muy poco.

En el año 2024, alcanzaron un total de 29 mil unidades las importadas legalmente.

Esta cantidad representó el triple respecto a años previos.

Luego del acuerdo de regulación entre la Secretaría de Economía y Semarnat del 2025, se observó una reducción a entre 24 mil y 26 mil unidades y en los primeros nueve meses de 2025 entraron alrededor de 19 mil unidades.

Las cifras en los reportes de Anpact revelan que por cada 100 vehículos pesados nuevos vendidos, entran entre 60 y 69 usados.

La buena noticia es que este año, la Secretaría de Economía, anunció el Programa de Atención Inmediata para la Protección a la Industria de Vehículos Pesados con 2 mil millones de pesos para incentivar, vía deducciones fiscales y financiamiento, la compra de unidades producidas o ensambladas en México, para fortalecer al sector nacional

Impactos

Aseguran en el sector de vehículos pesados que cada unidad que deja de producirse en México no sólo representa una venta perdida para un fabricante, sino también menos actividad para proveedores, menos empleos en planta, menos

servicios asociados y, en última instancia, menos dinamismo económico para el país.

Así está la industria de vehículos pesados. El diagnóstico es claro.

No debe perderse de vista que la oportunidad está en fortalecer al hub productor local, ampliar la venta en el mercado local y atajar las prácticas no competitivas.

El gobierno ha venido aplicando medidas, los resultados son incipientes. Veremos.

Atisbos

***Un doble reto fue superado este fin de semana. Se estrenó la remodelación del estadio Banorte, financiada por el banco del mismo nombre. Y se registró sin mayores problemas el esquema de movilidad del gobierno capitalino para el traslado de los más de 40 mil aficionados, mediante transporte público gratuito para los propios asistentes.

***En su estreno, Banco Plata, encabezado por **Neri Tollardo**, celebra el hito, en conjunto con el gobierno capitalino, de **Clara Brugada**, con la presentación en un concierto gratuito para los asistentes, del tenor **Andrea Bocelli** en el zócalo de la Ciudad de México, el próximo 18 de abril a las 19:00 horas.

