



Signos vitales

Alberto Aguirre

✉ alberto.aguirre@eleconomista.mx

¿Movilidad sustentable?

En los últimos 15 años, la importación de llantas para el autotransporte público y privado ha tenido un crecimiento exponencial: de 815,000 que entraron al país, provenientes de China y Estados Unidos principalmente, llegarán a 4.8 millones este año.

En el sexenio lopezobradorista pasó de 2.4 millones en el 2018 a 4.6 millones en el 2020 y casi por completo, esas llantas fueron chinas. Ese incremento corresponde con la expansión de las operaciones que involucran a los autobuses de pasajeros y los transportes de carga. Al alza por la creciente demanda de servicios logísticos, renovación de flotillas y necesidades del mercado de exportación automotriz en México.

A partir del próximo año, esos neumáticos, que no elabora ningún fabricante local, deberán pagar aranceles. Antes de concluir la semana, anticipó **Ricardo Monreal**, coordinador de la mayoría morenista en San Lázaro, quedará resuelto el paquete económico 2025 que incluye la iniciativa para reformar diversas tarifas de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.

Las fracciones arancelarias 4011.20.04/05 y 06 abarcan las llantas cuyo diámetro supere los 44.5 centímetros, sin importar si su diseño es de construcción diagonal o radial. Con tales dimensiones, no se fabrican en México, pero imponerles una tarifa del 35% —de acuerdo con especialistas en logística consultados— generará un aumento inflacionario del 4.7% en toda la cadena de bienes de consumo durante un año.

Ya se verá si esta decisión coadyuva a consolidar

la posición de México en la industria llantera global y fortalece las cadenas de valor locales. Y es que las inversiones en el ramo se han orientado a una reconversión tecnológica para abastecer el robusto mercado interno.

El cierre de la planta de Michelin en Querétaro, que se concretará antes de que finalice el año, dejará cesantes a 480 obreros, aunque la empresa y el gobierno trazaron un plan emergente para reubicar a la mayoría en otras factorías del clúster automovilístico de aquella entidad, puerta al Bajío. Tornel, la centenaria factoría ubicada en el Estado de México, ahora forma parte de un consorcio chino. Y como otros industriales del ramo, ha modificado su línea de producción para atender la creciente demanda de bicicletas, motocicletas, automóviles y SUV sin importar su propulsión, ya sean motores de combustión hasta híbridos y eléctricos.

La defensa de la industria hulera sería una bandera apropiada en esta batalla comercial. Actualmente hay medio centenar de productores del ramo —que aglutina a los fabricantes de llantas, bandas elásticas, guantes, mangueras y hule para elaboración de derivados, entre otros— que operan 1,142 instalaciones el país y generan más de 62,000 empleos directos.

Una industria enfocada en la fabricación de llantas para los vehículos de las urbes. Hace cinco meses comenzó operaciones la planta en Irapuato de la firma Aztema, que acarreó una inversión de 400 millones de dólares que deberá entregar 6 millones de llantas anuales al mercado nacional e internacional cuando alcance su punto máximo de producción.

Michelin tuvo que reorientar su estrategia productiva al cerrar su planta en Querétaro —que generaba sólo 500,000 llantas al año— y concentrar sus esfuerzos en la planta de León, que desde su construcción (en el 2018) acumula más de 910 millones de dólares en inversiones y produce 5 millones de llantas anuales. Las plantas de Aztema y Michelin representan en los últimos años una inversión de 25,545 millones de pesos.