

Transportando al país

Diciembre 2025 | N° 119
www.canacar.com.mx

ANUARIO 2025

RECUENTO DE LOGROS Y OPORTUNIDADES





SCANIA SEMINUEVOS Y MULTIMARCA

ENTREGA INMEDIATA



LISTOS PARA TRABAJAR

Contáctanos

 www.seminuevos.scania.com
 seminuevos.mexico@scania.com
 442-949-2228

 Scania México  Scania México
 ScaniaMX  ScaniaMexicoOficialMX
 scania.mx  scaniamexico

SCANIA



Mensaje del Presidente

Estimadas afiliadas y estimados afiliados:

El cierre de cada año nos invita a la reflexión profunda y al reconocimiento del camino recorrido. En este espíritu, deseo expresarles mi más sincero agradecimiento por la confianza, el respaldo y el acompañamiento que me brindaron a lo largo de este 2025.

El año que concluyó estuvo marcado por un entorno complejo e incierto. La política arancelaria de los Estados Unidos generó presiones relevantes en nuestra economía, afectando los volúmenes de carga mismos que presentaron una notable disminución en comparativa con el año inmediato anterior de hasta un 30%, debilitando el flujo de mercancías. En el tema de seguridad, aunque los eventos en las carreteras hayan disminuido, la violencia con la cual se cometen los actos delictivos en contra de nuestra operatividad aumentó.

A lo largo del año, sufrimos diversos bloqueos en las carreteras causados por distintas razones, derivando en pérdidas millonarias para las empresas del autotransporte de carga, afectando en la operación de nuestros negocios y un resultado menor a lo proyectado para el año 2025.

Trabajamos de manera coordinada con autoridades federales y estatales, legisladores, cámaras empresariales y diversos actores vinculados al autotransporte de carga, para avanzar en la atención de los temas que más nos ocupan: la inseguridad en las carreteras, el déficit de operadores, los tiempos de espera en las aduanas, la sobreerregulación, la renovación de la flota entre otros retos estructurales que enfrenta nuestra industria.

A la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, encabezada por Jesús Antonio Esteva Medina; a la subsecretaria de Comunicaciones y Transportes, Tania Carro Toledo, y al director general de Autotransporte Federal, Luis Ruiz Hernández, nuestro más sincero agradecimiento por la permanente coordinación, apertura al diálogo y eficaz vinculación que han permitido avanzar en la atención y solución de los retos diarios que vive el autotransporte de carga.

Asimismo, agradezco al secretario de Economía, Marcelo Ebrard Casaubon, por su apertura y voluntad de trabajo conjunto, así como a la titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Alicia Bárcena Ibarra, por su apoyo para establecer, en coordinación con la Secretaría de Economía, las condiciones ambientales necesarias para la importación de vehículos usados.

CANACAR entra en una etapa de renovación institucional, y es mi firme deseo y responsabilidad conducir este proceso con equidad, transparencia y absoluto respeto para todas y todos los compañeros que decidan contender. Este ejercicio democrático tendrá como propósito esencial fortalecer a nuestra Cámara y preservar la unidad de quienes la conformamos, convencidos de que solo a través del diálogo, la inclusión y el respeto mutuo seguiremos consolidando una institución sólida y representativa.

Estoy convencido de que, si bien el 2026 presenta retos importantes, la suma de esfuerzos entre el sector público y el privado será determinante para impulsar el desarrollo, la competitividad y el bienestar que anhelamos para México.

Lo haremos, como siempre, De Frente a los Nuevos Tiempos. 



Ing. Miguel Ángel Martínez Millán
PRESIDENTE

Ing. Ernesto Gaytán Palomo

Vicepresidente General

Lic. Jorge Alberto Casares López

Vicepresidente General

Jorge Javier Arizona Amador

Vicepresidente General

Lic. Ramiro Montemayor García

Vicepresidente General (con licencia)

Mtro. Augusto Maurilio Ramos Melo

Secretario General

Ing. Guillermo Zárate López

Prosecretario General

Lic. Miguel Quintanilla Giordano

Tesorero General

Lic. Daniela Hernández Rivera

Protesorera General

Lic. Nesim Issa Tafich

Comisario

Alexia Cassandra González

Comisario Suplente

Ing. Jaime García Almanza

Vicepresidente de la Región Bajío

Lic. Daniela Muñoz Freyre

Vicepresidenta Adjunta de la Región Bajío

Lic. Ismael Romo Márquez

Vicepresidente de la Región Centro

Lic. Cristian Valentín Flores García

Vicepresidente Adjunto de la Región Centro

Lic. Ricardo Monroy Hernández

Secretario Técnico Región Centro

Lic. Manuel Sotelo Suárez

Vicepresidente de la Región Norte

Miguel Gómez Tapia

Vicepresidente Adjunto de la Región Norte

Enrique Andujo Dávila

Secretario Técnico Región Norte

Antonio Demetrio Tamez Salazar

Vicepresidente de la Región Noreste

Mtro. León Alonso Flores Pedraza

Vicepresidente Adjunto de la Región Noreste

Mtro. Daniel Benítez Martínez

Secretario Técnico Región Noreste

Lic. Israel Delgado Vallejo

Vicepresidente de la Región Noroeste

Ing. Jorge Arizona Gallego

Vicepresidente Adjunto de la Región Noroeste

Mtro. Jesús Armando Hernández Chong Cuy

Secretario Técnico Región Noroeste

Lic. Juana Velasco López

Vicepresidenta de la Región Occidente

Lic. Alfredo Cárdenas Garza

Vicepresidente Adjunto de la Región Occidente

Lic. Jorge Montufar Galindo

Secretario Técnico Región Occidente

Lic. Juan José Ortíz Ríos

Vicepresidente de la Región Sureste

Mtro. Luis Antonio Exsome Zapata

Vicepresidente Adjunto de la Región Sureste

Marco Antonio Aguilar Gomezluna

Secretario Técnico Región Sureste

Lic. Héctor Jesús Hinojosa Larralde

Secretario de Agentes Aduanales

Lic. Mario Palos Garza

Prosecretario de Agentes Aduanales

Lic. Uriel Joffre Vega

Secretario de Análisis Económico

Lic. María del Carmen Guevara Ramírez

Prosecretaria de Análisis Económico

Lic. Mauricio Javier Rivas Solís

Secretario Técnico de Análisis Económico

C.P. Patricia Márquez Flores

Secretaria de Carga Ligera

Lic. Paulina Montserrat Muñoz Mortara

Prosecretaria de Carga Ligera

Arturo de Jesús Sánchez Cárcoba

Secretario de Certificaciones

en Transporte de Calidad

Mtra. Karen Andrea Zamorano Santillán

Prosecretaria de Certificaciones

en Transporte de Calidad

Mtro. David Alfonso Villarreal Vela

Secretario de Cruces Fronterizos

Miguel Víctor Gómez Álvarez

Prosecretario de Cruces Fronterizos

Brenda Jimena De la Mora López

Secretaria de Desarrollo al Micro

y Pequeño Transportista

C.P. Eloida Jiménez Uscanga

Prosecretaria de Desarrollo

al Micro y Pequeño Transportista

Ing. José Antonio Rivas Barba

Secretario de Desarrollo de Nuevos Proyectos

Mtro. Rómulo Mejía García

Prosecretario de Desarrollo

de Nuevos Proyectos

Lic. Miguel Quintanilla Giordano

Secretario de Enlace Legislativo

Mtro. Luis Antonio Exsome Zapata

Prosecretario de Enlace Legislativo

Lic. Enrique Rustrian Portilla

Secretario de Enlace con

Organismos Internacionales

Ing. Manuel Alberto Montemayor Morineau

Prosecretario de Enlace

con Organismos Internacionales

Lic. Edgar Jesús Martínez Chavero

Secretario de Fomento a la Formalidad

Lic. Carlos Antonio Becerril Lechuga

Prosecretario de Fomento a la Formalidad

Lic. Leopoldo Chow Meza

Secretario de Fomento a la Productividad

Lic. Carlos Alberto Fernández Martínez

Prosecretario de Fomento a la Productividad

Lic. Luciano Jiménez Laveaga

Secretario de Formación Profesional

de Operadoras y Operadores

Lic. Santiago Merino Bolaños

Prosecretario de Formación Profesional

de Operadoras y Operadores

Mtra. Elena del Rosario Robles Sahagún

Secretaria Técnica de Formación Profesional

de Operadoras y Operadores

Abel Wong De la Torre

Prosecretario Técnico de Formación Profesional

de Operadoras y Operadores

Lic. Manuel Lastiri Martínez

Secretario de Infraestructura Portuaria

Automotriz

Lic. José Alfredo Cárdenas González

Prosecretario de Infraestructura Portuaria

Automotriz

Mtro. Jaime García Almanza

Secretario de Nearshoring

Lic. Jesús Tamez Flores

Prosecretario de Nearshoring

Lic. Raquel Villegas Gutiérrez

Secretaria Técnica de Nearshoring

C.P. Luis Manuel Cavazos Treviño

Secretario de Normatividad en el Autotransporte

José Luis González Salce

Prosecretario de Normatividad

en el Autotransporte

Lic. Ricardo Monroy Hernández

Secretario de Seguridad en el Autotransporte

Lic. Laura García Guajardo

Prosecretaria de Seguridad en el Autotransporte

Ing. Francisco Mijares Quintero

Secretario de Transportes de Autos sin Rodar

C.P. Raúl Pineda Díaz

Prosecretario de Transportes de Autos sin Rodar

Lic. Rogelio Muñoz Sánchez

Secretario de Transporte de Bienes de Consumo

Gustavo Prudencio González Márquez

Prosecretario de Transporte

de Bienes de Consumo

Ing. Gustavo González Cueva

Secretario de Transporte Consolidado

Juan Pablo Muñoz Anaya

Prosecretario de Transporte Consolidado

Lic. Raúl Barrón Ortega

Secretario de Transporte de Grúas

de Arrastre y Salvamento

Brenda Jimena De la Mora López

Prosecretaria de Transporte de Grúas de

Arrastre y Salvamento

Ing. Ricardo Reyna Alanís

Secretario de Transporte de Grúas Industriales

Esteban Salas Buz

Prosecretario de Transporte de Grúas Industriales

C.P. Fernando Leobardo Olivares Cervantes

Secretario de Transporte

de Hidrocarburos PEMEX

Lic. Humberto Guarneros López

Prosecretario de Transporte

de Hidrocarburos PEMEX

Mario Alberto Marroquín Salazar

Secretario de Transporte de la Industria

del Hierro y el Acero

Lic. Arturo Chávez Sánchez

Prosecretario de Transporte

de la Industria del Hierro y el Acero

Lic. Mariano Ochoa Frago

Secretario de Transporte Intermodal

Leonardo Castro de la Sierra

Prosecretario de Transporte Intermodal

Ing. José Edgar Zamorano Santillán

Secretario de Transporte Internacional

Lic. José Luis Martínez Álvarez

Prosecretario de Transporte Internacional

Ing. Guillermo Zárate López

Secretario de Transporte

Materiales de Construcción



Lic. Marcela Marroquín Cavazos

Prosecretaria de Transporte
Materiales de Construcción

Alfonso Isaías Esquer Millán

Secretario de Transporte Transfronterizo

Mtro. Luis Mario Alonso Morales

Prosecretario de Transporte Transfronterizo

Lic. Jesús Alberto Jasso Montemayor

Secretario de Transporte
Transfronterizo Última Milla

Lic. Mario Palos Moreno

Prosecretario de Transporte
Transfronterizo Última Milla

Lic. José Ricardo Rodríguez Tello

Secretario de Traslado de Valores

Lic. Gustavo Espinosa Espíndola

Prosecretario de Traslado de Valores

Ing. José Edgar Zamorano Santillán

Coordinador de Delegaciones

Lic. Verónica Guadalupe López del Río

Coordinadora adjunta de Delegaciones

Miguel Juárez Luna

Delegado de CANACAR
en Aduana de AICM y AIFA

Roberto Díaz Ruiz

Delegado de CANACAR en Aguascalientes

Lic. Sonia Jiménez López

Delegada de CANACAR en Ahuazotepec

Ing. Esteban Armando Cavazos Leal

Delegado de CANACAR en Allende

Lic. Eduardo Berrón Fuentes

Delegado de CANACAR en Campeche

Lic. José Antonio de Guadalupe

Gamboa Salcedo

Delegado de CANACAR en Cancún

Lic. Leopoldo Almanza Mosqueda

Delegado de CANACAR en Celaya

Lic. Kevin Williams Becerra Said

Delegado de CANACAR
en Central de Abasto CDMX

Lic. Salvador Hernández Gutiérrez

Delegado de CANACAR en Central
de Carga en Vallejo

C.P. Raquel Gordillo Cano

Delegado de CANACAR en Chiapas

Lic. Carlos Salas Buz

Delegado de CANACAR en Ciudad de México

Alejandro González Figueroa

Delegado de CANACAR en Ciudad Juárez

Lic. Jorge Enrique López Santana

Delegado de CANACAR en Coatzacoalcas

Lic. José Carlos Gilbert Peña

Delegado de CANACAR en Córdoba-Orizaba

Julio César Gastélum Hernández

Delegado de CANACAR en Culiacán

Lic. Eduardo Manuel Legaspy Figueroa

Delegado de CANACAR en Ensenada

Lic. Ricardo Monroy Hernández

Delegado de CANACAR en Estado de México

Lic. Héctor Martínez Arias

Delegado de CANACAR en Hermosillo

Lic. Noé Paredes Meza

Delegado de CANACAR en Hidalgo

Martín Rodolfo Muñoz Villavicencio

Delegado de CANACAR en Irapuato

Lic. Alfredo Cárdenas Garza

Delegado de CANACAR en Jalisco

Lic. Daniel Ruano Baqueiro

Delegado de CANACAR en La Paz

Lic. María Isabel Sánchez Zepeda

Delegada de CANACAR en Lázaro Cárdenas

Lic. Óscar Alejandro Ceballos González

Delegado de CANACAR en León

Mtro. Carlos Adolfo Hindman Bazán

Delegado de CANACAR en Manzanillo

Lic. María Nuria Ruiz García

Delegada de CANACAR en Matamoros

Ing. Juan Manuel Millán Osuna

Delegado de CANACAR en Mazatlán

Ismael Reyes de la Rosa

Delegado de CANACAR en Mexicali

Ing. Juan Gerardo Bortoni González

Delegado de CANACAR en Monclova

Lic. Rómulo Mejía Durán

Delegado de CANACAR en Monterrey

Sr. Roberto Yañez Aguilar Puesto,

Delegado de CANACAR en Morelia

Pablo Adrián Portillo Galicia

Delegado de CANACAR en Morelos

Octavio Andrade Corella

Delegado de CANACAR en Nogales

Lic. Héctor Jesús Hinojosa Larralde

Delegado de CANACAR
en Nuevo Laredo y Colombia

Juan Francisco Moreno Mondragón

Delegado de CANACAR en Piedras Negras

Lic. Manuel Enrique Rodríguez González

Delegado de CANACAR en Puebla

Lic. Miguel Ángel Bres García

Delegado de CANACAR en Querétaro

Lic. Abraham Sosa Ruiz

Delegado de CANACAR en Reynosa

Juan Manuel Ramos Cantú

Delegado de CANACAR en Saltillo

Ing. Juan Manuel Valdés Rivera

Delegado de CANACAR en San Luis Potosí

Mtro. Armando Yussef Martínez Saleh

Delegado de CANACAR en Tampico

José de Jesús García Hernández

Delegado de CANACAR en Tepic

Ing. Alfonso Millán Chávez

Delegado de CANACAR en Tijuana

Guillermo Alonso Lozada Vela

Delegado de CANACAR en Tlaxcala

Ing. Antonio Mario Dávila Villar

Delegado de CANACAR en Torreón

C.P. Miguelina López Hernández

Delegada de CANACAR en Veracruz

C.P. Leonel Álvarez Cid

Delegado de CANACAR en Villahermosa

Martín Vásquez Castillo

Delegado de CANACAR en Xalapa

Lic. Francisco Javier Rivas Gamboa

Delegado de CANACAR en Yucatán

Ing. José Francisco Rodríguez Dávila

Delegado de CANACAR en Zacatecas

Lic. Daniela Hernández Rivera

Delegada de CANACAR en Zacatlán

Lic Gerardo Alanís Barrios

Asesor Consejero

Ing. Raúl Camacho Reyes

Asesor Consejero

Lic. Francisco Antonio Cessa Servín

Asesor Consejero

Ing. Mario Macías Mora

Asesor Consejero

C.P. José Carlos Martínez Millán

Asesor Consejero

J. Refugio Muñoz Márquez

Asesor Consejero

Marco Armando Muñoz Márquez

Asesor Consejero

Lic. Lourdes Margarita

Puebla Maldonado

Asesor Consejero

Ing. José Carlos Guadalupe

Sandoval Pérez

Asesor Consejero

Carlos Alberto Arias Mondragón

Asesor Consejero

Lic. Eduardo Arnoldo Garza Robles

Asesor Consejero

Lic. Alejandro Salas Martínez

Asesor Consejero



Autotransporte moderno y eficiente: clave en la transformación logística de México

6



La certeza jurídica en el autotransporte: un objetivo prioritario de la actividad parlamentaria

14



Alianza CANACAR-CONUEE: más de 30 años impulsando la eficiencia energética en el transporte de carga

8



Abordando los desafíos de nuestra industria: escasez de operadores, digitalización y descarbonización

16



El autotransporte de carga, pieza clave para la economía nacional, demanda un marco jurídico moderno

10



Comercio y transporte por carretera entre Estados Unidos y México: Aprovechando las oportunidades en 2026

18



Rumbo a la revisión del T-MEC: retos, oportunidades y desafíos para el sector

12

La importancia del autotransporte por carretera para el comercio entre Canadá y México



20

Esta es una publicación mensual de la Revista Transportando al País. Publicación: mensual. Edición: 119 Mes y año: Diciembre de 2025. Editor Responsable: Eduardo Camacho Coronado. Número de Certificado de Reserva otorgado por el Instituto Nacional del Derecho de Autor: 04-2023-073110370600-102. Número de Certificado de Licitud de Título y Contenido 17640 Expedido por la comisión calificadora de publicaciones y revistas ilustradas de la SEGOB. Domicilio de la publicación: Pachuca 158 bis, Col. Condesa, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06140, CDMX. Imprenta: Impresora Teso. Calle 18, 10, Col. San Pedro de los Pinos, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03800, CDMX. Distribuidor: Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Los textos firmados no necesariamente reflejan la opinión de la institución. El contenido de los publirreportajes pagados y de los anuncios publicados, así como la calidad de sus productos y servicios son responsabilidad de los anunciantes. Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier tipo de sistema sin permiso por escrito de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Todas las imágenes, nombres, marcas y logotipos aquí presentados son Copyright © de sus respectivos autores y son utilizados con fines informativos bajo los estatutos constitucionales de libertad de prensa.



Contacto
Pachuca No.158 bis, Condesa,
Cuauhtémoc, 06140, CDMX.
dir.comunicacion@canacar.com.mx



@canacarmexico

Elementos: Ingimage - iStock - 123RF - Freepick - Envato elements.



CCE CONSEJO COORDINADOR EMPRESARIAL

El CCE atestiguó el fortalecimiento del autotransporte de carga

21



concamín

CANACAR es un interlocutor serio, responsable y propositivo

22



ANPACT

Trabajando de la mano con transportistas, hubo grandes éxitos en 2025

24



AMDA
Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles S.C.

Necesario fortalecer al autotransporte con incentivos fiscales efectivos

26

Representación nacional CANACAR



28

Comité de redacción

Eduardo Camacho Coronado
Editor

Marisela López Mandujano
Editora

Edmundo Rostan Robledo
Jorge García Meraz
Diseño

CANACAR
CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA



Situación de las carreteras y propuestas para mejorarlas

30



Región Centro retoma el proyecto "Escuela de Operadores"

42



Importancia del T-MEC para el autotransporte de carga

32



El autotransporte de carga en la Región Noroeste vive un momento decisivo

44



Impacto de la orden ejecutiva del inglés, para operadores en Estados Unidos

36



Región Norte refuerza la capacitación, por política migratoria de Estados Unidos

45



El papel transformador de la tecnología en el autotransporte de carga

38



Occidente en movimiento: profesionalización, clave para la eficiencia del sector

46



El Bajío, de las regiones más dinámicas para el sector

39



Urge conectar los puertos de carga del sureste, con el centro y norte de México

47

2025
RECuento

48

Consejo editorial

Ing. Miguel Ángel Martínez Millán
Presidente

Mtro. Augusto Ramos Melo
Secretario General

Mtro. Luis Roberto Lastiri Quirós
Director General

Lic. Miguel Quintanilla Giordano
Tesorero General

Autotransporte moderno y eficiente: clave en la transformación logística de México



Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Ing. Luis Ruiz Hernández

*Director General de Autotransporte Federal
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones
y Transportes*

Desde los caminos que unen pequeñas comunidades hasta las carreteras que impulsan el comercio, el autotransporte de carga ha sido columna vertebral del desarrollo nacional. Su modernización es hoy una política de Estado orientada a fortalecer la conectividad y el bienestar de la población.

AVANCES

El autotransporte federal traslada el 58% de la carga doméstica, equivalente a 572 millones de toneladas, consolidándose como un pilar fundamental para la movilidad de mercancías en el país. Entre 2023 y 2024, el parque vehicular de carga federal creció 6%, al alcanzar 1.48 millones de unidades.

En esta administración, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) a través de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) impulsa políticas públicas orientadas a la eficiencia, la seguridad y la transparencia, bajo los principios del Humanismo Mexicano y la prosperidad compartida. Entre los avances más relevantes destaca la digitalización y simplificación administrativa, que reduce de 43 a 15 trámites, eliminando requisitos redundantes. Actualmente, avanza una etapa hacia la gestión electrónica total, en coordinación con la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones.

Además, se impulsa el balizamiento de unidades y la instalación de arcos dinámicos, inicialmente en 10 puntos estratégicos de los principales ejes



troncales del país, equipados con reconocimiento de placas, sensores de dimensiones, básculas de pesaje y radares de velocidad. Estas tecnologías facilitan la localización y monitoreo de vehículos, previenen delitos y refuerzan la seguridad de operadores y usuarios. A ello se suma la modernización de la infraestructura operada por CAPUFE, con más de 2,100 dispositivos de detección y vigilancia 24/7, cuya capacidad se duplicará durante esta administración.

Asimismo, la SICT refuerza la medicina preventiva para operadores, mediante la mejora de exámenes psicofísicos y toxicológicos y la modernización de las unidades médicas, a fin de fortalecer la seguridad vial.

En materia de infraestructura, la SICT promueve Paradores de Servicios Integrales, espacios seguros para el descanso y protección de

conductores, dotados de servicios básicos, vigilancia y conectividad. Esta iniciativa fomenta la inversión privada en al menos 17 tramos prioritarios de la red carretera federal, fortaleciendo la seguridad vial y la competitividad logística del país.

RETOS

Los principales desafíos son la renovación del parque vehicular, la transición hacia energías limpias y la incorporación de tecnologías inteligentes. También se prioriza la formación y certificación de conductores, la mejora de sus condiciones laborales y el fortalecimiento de la seguridad vial.

El Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030 establece que la modernización del autotransporte debe traducirse en bienestar, seguridad y desarrollo regional equilibrado, con

colaboración entre gobierno, academia y sector privado.

PERSPECTIVA

La SICT trabaja para consolidar un autotransporte eficiente, incluyente y sustentable, en sinergia con el desarrollo ferroviario, portuario y aeroportuario. Esta política busca integrar la red logística del país, mejorar la competitividad regional y garantizar una movilidad segura y equitativa.

El futuro del autotransporte depende de la innovación, la simplificación y la cooperación público-privada. La colaboración de CANACAR es clave para contar con una infraestructura moderna, servicios de calidad y un marco regulatorio ágil.

Transformar a México a través de una movilidad segura, eficiente y con justicia social es el camino hacia una logística nacional moderna y humana. ¹²³



Seguro

Transporte de mercancías GNP



¡Incluye monitoreo totalmente gratis!



Protege tu mercancía ante imprevistos y obtén protección total durante el camino por medio del beneficio: **Carga Segura.**



Déjanos tus datos para cotizar

Conoce más en gnp.com.mx o con tu **Agente GNP.**

Alianza CANACAR-CONUEE: más de 30 años impulsando la eficiencia energética en el transporte de carga



Israel Jáuregui Nares

Director General de la CONUEE

La colaboración entre la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (Conuee) y la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) se remonta a los primeros años de existencia de ambas organizaciones, en la década de los 90. Desde entonces, se han realizado diagnósticos demostrativos, seminarios y cursos sobre los temas más relevantes en materia de eficiencia energética.

En el año 2000 se creó el "Programa Transportista Eficiente", el cual capitalizó la experiencia obtenida de la colaboración entre la Conuee y las empresas asociadas a CANACAR. Su objetivo fue brindar asesoría y capacitación estructurada, a través de seminarios impartidos en las principales sedes de la Cámara, beneficiando a más de 500 empresas que identificaron ahorros de combustible de entre 6% y 20%.

LAS ACTIVIDADES DEL PROGRAMA SE ENFOCARON EN TRES RUBROS:

Diagnóstico energético

El análisis sistemático del consumo de energía en las empresas de transporte tiene como objetivo identificar sobreconsumos energéticos, ya sea por cuestiones tecnológicas u operativas; de este análisis se identifican oportunidades de ahorro.



CONUEE

COMISIÓN NACIONAL PARA EL
USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA

Conducción técnica económica

Técnica internacional de manejo adoptada por la Conuee, con el objetivo de establecer en el país una metodología que promueve técnicas y hábitos de conducción, orientados a optimizar el consumo de combustible y garantizar un uso adecuado de la tecnología vehicular. Esta técnica pretende formar conductores más conscientes, fomentando una cultura de eficiencia y seguridad que, además, prolongue la vida útil de los componentes del vehículo.

Selección vehicular

Elegir las unidades adecuadas para el tipo de carga, recorrido y condiciones operativas, considerando las características del motor, la transmisión, el peso bruto vehicular y la aerodinámica, factores que influyen en el consumo de combustible.

Desde entonces, la alianza Conuee-CANACAR se ha mantenido vigente y se ha fortalecido mediante diversos convenios de colaboración. Una muestra de ello es la participación de la Comisión en la iniciativa Distintivo CANACAR: *Transportando al país, transportando a México*, junto a instituciones nacionales e internacionales como el Instituto Mexicano del Transporte, Nacional Financiera, la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios

Financieros, aliadas todas ellas en el objetivo de profesionalizar y promover la adopción de prácticas que contribuyan a ser un sector más eficiente, seguro y competitivo.

El programa Distintivo CANACAR está dividido en tres niveles: básico, intermedio y avanzado y se ha enriquecido con seis diplomados:

- Educación financiera.
- Economía del autotransporte de carga.
- Factor humano: elemento clave en las organizaciones.
- Herramientas de asistencia técnica para tu negocio.
- Salud en el autotransporte de carga.
- Eficiencia energética en el autotransporte de carga, desarrollado por la Conuee.
- De manera paralela, se impulsó el curso *Operación de flotas eficientes*, en la plataforma "Capácitate para el Empleo", de la Fundación Carlos Slim, que en su primer año reunió a más de 10 mil asistentes de alrededor de 30 países.

• Para este año, el Distintivo tuvo la siguiente participación empresarial:

- **86 nuevas empresas** incorporadas al programa.
- **412 empresas** participantes en total.
- **320 empresas galardonadas** y 407 distintivos entregados, distribuidos por nivel (básico, intermedio, avanzado, diplomados en educación fi-

nanciera, eficiencia energética, salud integral, etc.).

En conjunto, se capacitó a 9,704 personas. De éstas, 1,314 participaron en los cuatro cursos temáticos de nivel intermedio; 646 en el diplomado de Eficiencia energética en el autotransporte de carga y 46 operadores fueron capacitados y evaluados con el Condupodcast: *Conducción Segura y Eficiente*, actividades implementadas por la Conuee.

Durante los 10 años del programa Distintivo CANACAR, se ha logrado capacitar a más de 100 mil personas, con lo que se consolida su impacto en la profesionalización del sector, la mejora de la eficiencia operativa, el impulso de la seguridad vial y la promoción de una cultura de sostenibilidad y salud en el autotransporte de carga.

El futuro de la alianza Conuee-CANACAR está firme y se refuerza con el convenio de colaboración que establecieron en octubre de 2025.

La Conuee, como representante de la Secretaría de Energía, ya trabaja en la actualización de los cursos existentes y en la creación de nuevos, donde la mejora del desempeño energético en la operación de los vehículos y de las empresas de autotransporte, son el eje central para un mayor aprovechamiento de la energía y una importante mejora en la profesionalización de los operadores y administradores de flota. 

El autotransporte de carga, pieza clave para la economía nacional, demanda un marco jurídico moderno

Como Senadora de la República por el estado de Puebla e integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo y secretaria de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, he orientado mi trabajo legislativo a consolidar un sistema nacional de transporte seguro, eficiente y preparado para los desafíos del futuro.

El autotransporte de carga, pieza clave para la economía nacional, demanda un marco jurídico moderno y una infraestructura capaz de acompañar su crecimiento y complejidad operativa.

Durante el primer año de la LXVI Legislatura, impulsamos una reforma de gran alcance para armonizar cinco ordenamientos centrales en materia ferroviaria.

Esta actualización normativa moderniza conceptos, redefine competencias y fortalece la rectoría del Estado en un sector indispensable para la movilidad y la logística del país.

Las modificaciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contribuyen a construir un ecosistema regulatorio más cohesionado, donde el transporte carretero dialogue de manera más eficiente con el modo ferroviario y con los proyectos estratégicos que encabeza el gobierno de México.

La creación de un sistema regulatorio integrado y de nuevas entidades, como la Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado, abrirá paso a corredores logísticos más seguros,



Liz Sánchez
Senadora

multimodales y con mejores estándares técnicos.

Esto permitirá al autotransporte de carga operar en un entorno con mayor conectividad, rutas más funcionales y una planeación territorial acorde a las necesidades productivas de cada región.

Desde el Partido del Trabajo, hemos insistido en la urgencia de superar la fragmentación logística del país.

Por ello, nuestro trabajo legislativo ha contribuido a fortalecer la articulación entre carreteras, puertos y vías férreas, promoviendo una movilidad más eficiente para las mercancías, reduciendo costos y generando mejores condiciones para miles de empresas mexicanas.

Esta visión responde a un principio de justicia territorial: que ninguna región ni corredor industrial quede al margen del desarrollo nacional.

Como secretaria de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, he mantenido un diálogo permanente con transportistas, cámaras empresariales y especialistas del sector. Siempre abiertos a escuchar y a trabajar en conjunto, buscando construir consensos que nos permitan tener una agenda legislativa que responda a las realidades operativas del autotransporte y contribuya a una transición hacia procesos más modernos, digitales y sostenibles.

Refrendo mi compromiso con un autotransporte de carga más seguro, competitivo y alineado con un modelo nacional de movilidad, que priorice la soberanía y el bienestar colectivo.

Seguiré legislando con la convicción de que un México mejor conectado es un país más justo, más productivo y más próspero. ■



mexico.internationaltrucks.com

NUEVO HV S13. MÁS EFICIENTE, MÁS PRODUCTIVIDAD MÁS INTERNATIONAL

Hecho para el trabajo severo, pesado y exigente.

Productividad sin pausa. Pregunta por él.



Rumbo a la revisión del T-MEC: retos, oportunidades y desafíos para el sector

La revisión del T-MEC representa uno de los momentos más decisivos para el futuro económico de América del Norte y, en particular, para el autotransporte de carga, un sector sin el cual simplemente no existe comercio regional.

Desde su entrada en vigor, el acuerdo otorgó mayor certeza jurídica y laboral a nuestras cadenas productivas, fortaleciendo la integración económica con Estados Unidos y Canadá. Pero esa integración exige defensa, diálogo y reglas claras que permitan a nuestros transportistas operar sin cargas injustificadas ni obstáculos ajenos al espíritu del tratado.

El sector ha enfrentado desafíos recientes. En abril, el gobierno estadounidense impuso la obligatoriedad del inglés para los transportistas mexicanos que circulan en su territorio, una medida discriminatoria que restringe el libre tránsito y contraviene el capítulo 7 del T-MEC, el cual establece con claridad que los operadores certificados deben poder desplazarse entre los tres países sin barreras arbitrarias.

Lo mismo ocurre con las inspecciones aleatorias aplicadas por gobiernos estatales, que generan incertidumbre, costos adicionales y condiciones de competencia inequitativa.

Los datos muestran la importancia del sector: más del 80% del comercio bilateral México-Estados Unidos se mueve por carretera y los componentes cruzan la frontera hasta siete veces antes de incorporarse al producto final. Retroceder en la movilidad del transporte pesado, sería romper la lógica misma de la integración productiva.



Waldo Fernández González

Senador

En este contexto, desde la Comisión de Seguimiento a la Implementación y Revisión del T-MEC, tenemos claro que no solo se trata de garantizar el cumplimiento del tratado, sino de abrir oportunidades que hoy están desaprovechadas.

Por ejemplo: solo 82 empresas mexicanas están autorizadas para operar en territorio estadounidense, mientras que las compañías de ese país circulan libremente en el nuestro. Corregir esta desigualdad es indispensable, para que el autotransporte mexicano compita en condiciones justas.

La revisión del T-MEC en 2026 debe ser vista como una oportunidad para consolidar un sistema de transporte más eficiente, moderno y equitativo.

Con corredores intermodales robustos, aduanas ágiles, procesos de inspección armonizados y reglas parejas para los tres países, podremos garantizar que el motor logístico de América del Norte siga siendo uno de los más dinámicos del mundo.

Nuestro objetivo como Senado de la República es claro: defender al sector y asegurar que México siga siendo un actor estratégico en la región. ■

PACCAR MEXICO

Tecnología que transporta confianza



www.kenworth.com.mx



www.dafmexico.com.mx

La certeza jurídica en el autotransporte: un objetivo prioritario de la actividad parlamentaria



Francisco Javier Borrego Adame

Diputado

Como secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, y miembro de la Cuarta Transformación, he asumido la responsabilidad de legislar con una visión clara: poner en el centro de nuestras decisiones el bienestar del pueblo. Mi labor parlamentaria se ha enfocado en fortalecer un sector que es pilar fundamental para el desarrollo económico y la justicia social de nuestra nación: el autotransporte.

En la Cuarta Transformación, entendemos que gobernar es servir y que el progreso solo tiene sentido si se traduce en beneficios tangibles para la gente. Hemos combatido la corrupción y los privilegios que por décadas frenaron el potencial de México. Aplicamos esta filosofía al transporte: seguir apoyando la construcción de infraestructura y facilitar el comercio, a la par de asegurar que los frutos del trabajo lleguen a cada hogar. Como he sostenido, de nada sirve fabricar bienes si no están al alcance de la gente. El autotransporte es, en esencia, el sistema circulatorio de la economía y un motor de bienestar social.

El autotransporte de carga representa cerca del 3.8% de nuestro Producto Interno Bruto (PIB) y constituye más de la mitad del PIB logístico total. Es responsable de movilizar aproximadamente el 82% de toda la carga terrestre que transita por el país, lo que se traduce en más de 550 millones de toneladas anuales.

Su participación lo convierte en un componente esencial para el



abasto interno y, de manera crucial, para el comercio exterior, especialmente en el marco del tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, el T-MEC, donde moviliza más del 83% del valor de las mercancías que intercambiamos con nuestros socios comerciales.

CERTEZA JURÍDICA

Para que este motor funcione a su máxima capacidad y México consolide su posición como potencia exportadora bajo los principios de justicia y soberanía del T-MEC, es indispensable la certeza jurídica. Un marco legal robusto y equitativo es una condición necesaria. Protege la inversión de miles de transportistas, desde el hombre-camión hasta las grandes flotas, y garantiza que las reglas del juego sean parejas para todos.

La certidumbre jurídica es la base sobre la cual se construyen la confianza, la inversión a largo plazo y la competitividad de nuestra economía en el escenario global.

Desde mi posición en el poder legislativo, he trabajado para que cada ley contribuya a esta certidumbre. Una de nuestras batallas más significativas fue la modificación a la Ley de Amparo. La propuesta original pretendía negar la suspensión del acto reclamado cuando una autoridad revocara un permiso, lo que habría paralizado la fuente de trabajo del transportista. Tras un intenso diálogo, logramos un consenso para reformar la redacción.

El texto final asegura que la suspensión sí puede ser solicitada cuando un permiso es revocado, permitiendo al transportista seguir operando mientras se resuelve el fondo del asunto.

REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS AUXILIARES

Otro frente de lucha ha sido contra los abusos en los servicios auxiliares. Durante años, denunciábamos las prácticas de algunas empresas de grúas y depósitos vehiculares, que imponían tarifas exorbitantes.

En colaboración con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, impulsamos la creación del reglamento de los servicios auxiliares al autotransporte federal, que establece tabuladores con tarifas precisas. Ahora, el desafío es garantizar su aplicación estricta y extender la regulación a los depósitos estatales y municipales, que a menudo se convierten en focos de corrupción.

LEY GENERAL DE MOVILIDAD

La promulgación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial eleva la movilidad a derecho humano. Esta ley refleja la visión humanista de la 4T, que prioriza la vida y la seguridad de las personas. No obstante, hemos observado con preocupación cómo algunas autoridades locales intentan eludir sus responsabilidades, estableciendo criterios discrecionales, cobros disfrazados de "donaciones" y hora-

rios restrictivos que fragmentan las cadenas de suministro. Estas barreras son un resabio de viejas prácticas que atentan contra la eficiencia y el espíritu de la nueva ley.

Nuestra defensa del sector también se ha librado en el ámbito fiscal. Cada año, durante la discusión del Paquete Económico, hemos pugnado por mantener facilidades fiscales vitales para el autotransporte, como la acreditación del IEPS por el diésel o el estímulo por el pago de cuotas en autopistas. Quienes se oponen a estas medidas las califican de privilegios, pero demuestran un profundo desconocimiento del sector. No son privilegios, son mecanismos de compensación necesarios para una industria que enfrenta altos costos operativos y que es estratégica para la competitividad nacional.

La tarea de construir un marco jurídico justo y eficiente es permanente. Cada ley es perfectible y su aplicación nos permite identificar áreas de oportunidad.

Mi compromiso como legislador es seguir escuchando al sector, seguir recorriendo las carreteras para conocer de primera mano sus problemas y llevando su voz al Congreso. Seguiremos trabajando para consolidar un sistema de autotransporte que sea sinónimo de seguridad, eficiencia y, sobre todo, de justicia, que permita el bienestar y progreso para todos. La certeza jurídica es el camino y el destino de este esfuerzo colectivo. ■

Abordando los desafíos de nuestra industria: escasez de operadores, digitalización y descarbonización

Los transportistas mexicanos son la columna vertebral de su país, ya que movilizan el 83% del tonelaje de carga nacional. Sin ustedes, la economía simplemente se detendría.

Sin embargo, al igual que los transportistas de todo el mundo, enfrentan tres grandes desafíos que en inglés nos gusta llamar las “tres D”: driver shortage (escasez de operadores); digitalisation (digitalización) y decarbonisation (descarbonización).

ESCASEZ DE OPERADORES

Más del 65% de los transportistas mexicanos tienen dificultades para cubrir las vacantes de conductor, lo que deja 100,000 puestos vacíos. Lo que es peor, solo el 1.9% de los operadores de camiones son mujeres y tan solo el 10.2% son menores de 25 años.

Las preocupaciones por la seguridad (robo, carreteras inseguras y falta de estacionamiento seguro) hacen que la profesión sea menos atractiva. Las difíciles condiciones laborales en los puntos de carga y las opiniones anticuadas sobre la profesión, agravan el problema. La escasez de centros de capacitación restringe aún más la captación de talento.

Muchas empresas están aumentando los salarios, recompensando a los mejores empleados y ofreciendo oportunidades de desarrollo profesional, pero necesitan ayuda. Convertirse en conductor de camión no debería ser una carga financiera ni administrativa.

Se necesita un sistema de cualificación renovado, simplificado y con apoyo público para atraer a más personas a la profesión.



Radu Dinescu
Presidente de la
International Road
Transport Union (IRU)

DIGITALIZACIÓN

La digitalización es esencial para un sector del transporte por carretera moderno, seguro y eficiente. Sin embargo, el progreso es demasiado lento para las cadenas de suministro. Sin una telemática generalizada, el seguimiento en tiempo real y la gestión digital de flotas, las operaciones se mantienen reactivas.

Pero esta brecha es una oportunidad. Los pioneros pueden aumentar los márgenes, atraer clientes e integrarse mejor en las cadenas de suministro regionales. Continuar trabajando para mejorar la conectividad a internet en ciertas áreas y mejorar la interoperabilidad entre los sistemas en América del Norte, son objetivos fundamentales que optimizarán las operaciones del transporte por carretera.

DESCARBONIZACIÓN

Su compromiso con la descarbonización es admirable, pero no está exento de desafíos.

De acuerdo con nuestra encuesta a los transportistas mexicanos, al 57% le preocupa que la descarbonización aumente los costos que los clientes no estarán dispuestos a cubrir, mientras que al 43% le preocupa el apoyo gubernamental insuficiente.

Nuestra investigación del Pacto Verde muestra que las medidas de eficiencia pueden reducir las emisiones a la mitad para 2050, mientras que el 50% restante debe provenir de la adopción gradual de combustibles alternativos.

Los transportistas mexicanos reconocen el papel de la eficiencia: el 71% considera que la reducción del consumo de combustible mediante vehículos más eficientes, es una solución clave. En cuanto a los combustibles alternativos, el 43% cita la falta de infraestructura pública de recarga y reabastecimiento como un obstáculo importante.

Los gobiernos deben crear las condiciones propicias necesarias para alcanzar los ambiciosos objetivos de descarbonización, incluyendo una infraestructura adecuada de recarga y reabastecimiento, y apoyo financiero para cubrir los mayores costos de los camiones de combustibles alternativos.

El cambio positivo no debe limitarse a las grandes empresas. Las pequeñas y medianas empresas también deben estar capacitadas para adaptarse y prosperar.

Continuemos nuestro camino con el sector público, para garantizar que nuestra industria prospere para las próximas generaciones tanto en México como en todo el mundo. ■

Utiliza nuestra plataforma digital para servicios de transporte

Ofrece una amplia cartera de soluciones donde podrás:



Administrar
Registro de
Empresa
CAAT-ANAM

Tramitar
en segundos tu
gafete **GEIA** de
aduanas



Timbrar
en minutos
tu **CFDI 4.0**
de ingreso
o de traslado



Elaborar el
Complemento
Carta Porte

CANACAR

CUMPLE



Gestionar el
Complemento
de recepción
de pago

Realizar
tu **E-Manifest**



TAG

Solicita tu TAG (dispositivo tecnológico para el cruce de aduanas)

Informes y cotizaciones: ☎ 55 8067 2790 ✉ canacarcumple@canacar.com.mx

Comercio y transporte por carretera entre Estados Unidos y México: Superando los desafíos en 2025 y aprovechando las oportunidades en 2026

El comercio entre Estados Unidos y México continúa creciendo como una de las relaciones comerciales transfronterizas más dinámicas del mundo. Sin embargo, 2025 ha demostrado ser un año desafiante, ya que las empresas de transporte por carretera enfrentan una amplia gama de desafíos económicos, operativos y de seguridad que requieren resiliencia, adaptabilidad y un liderazgo con visión de futuro. Comprender estos problemas y las oportunidades que se avecinan es esencial. Juntos, ATA y CANACAR han dado un paso al frente para ayudar a nuestra industria a sortear estos obstáculos.

La industria del transporte por carretera se enfrenta a condiciones de mercado difíciles, siendo la economía el principal problema planteado en nuestras recientes encuestas ATRI. La demanda de carga ha disminuido en muchos sectores, mientras que los costos operativos (combustible, seguros, equipos y mano de obra) se mantienen altos.

OPERACIONES TRANSFRONTERIZAS

Para los operadores transfronterizos, las complejidades adicionales como los tiempos de espera en la frontera, la documentación aduanera y los protocolos de seguridad, continúan amplificando estas presiones. A pesar de estos vientos en contra, muchas compañías aéreas siguen comprometidas con inversiones estratégicas para capear el ciclo.



Chris Spear

Presidente y CEO de la American Trucking Associations (ATA)

A la situación económica se suma la incertidumbre constante en torno a los aranceles y la política comercial en América del Norte. Cambios repentinos en las políticas, aranceles de represalia o modificaciones a las

disposiciones del T-MEC pueden interrumpir las cadenas de suministro. Tanto fabricantes como proveedores de logística deben planificar ante múltiples escenarios, a veces cubriendo inventarios o modificando los patro-



nes de abastecimiento. Este clima de imprevisibilidad dificulta la planificación de flotas, la inversión a largo plazo y las estrategias de precios. Debemos trabajar juntos, a ambos lados de la frontera, para reducir la incertidumbre operativa mediante normas y directrices claras en el marco de la revisión del T-MEC de 2026.

USO ILEGAL DE LA VISA B-1

Otro tema delicado y cada vez más analizado es el uso ilegal de operadores con visa B-1 dentro de Estados Unidos. Si bien la visa B-1 está destinada a traslados internacionales punto a punto, algunos operadores deshonestos la están utilizando indebidamente para transportes nacionales, lo que perjudica a los transportistas que cumplen con las normas y genera preocupaciones sobre seguridad y responsabilidad.

La ATA ha trabajado con las agencias reguladoras para intensificar la aplicación de la ley e impulsar una guía más clara, una competencia justa y el cumplimiento de los marcos legales que garanticen la seguridad y el equilibrio económico.

DOMINIO DEL INGLÉS

Otro cambio importante en el transporte transfronterizo en 2025 ha sido el dominio del inglés. Las empresas de

ambos lados de la frontera están invirtiendo más en capacitación bilingüe y herramientas de comunicación estandarizadas para mejorar la claridad y reducir las infracciones.

La ATA apoya una mayor aplicación del ELP en Estados Unidos y se compromete a colaborar con CANACAR y las agencias de cumplimiento para garantizar que estos requisitos se apliquen de manera uniforme y consistente para abordar las preocupaciones de seguridad.

ROBO AL TRANSPORTE

A estos problemas se suman los desafíos de seguridad tanto en Estados Unidos como en México. El robo de carga, el crimen organizado y la manipulación en los cruces fronterizos siguen siendo amenazas persistentes. Los transportistas están respondiendo con rastreo, geofencing, patios seguros y protocolos de conducción más estrictos, pero la seguridad, incluida la ciberseguridad, sigue representando un costo operativo importante y un riesgo constante que requiere la colaboración con las autoridades de América del Norte.

TECNOLOGÍAS EMERGENTES

A pesar de todos estos desafíos, creemos que se avecinan mejores tiempos. Las tecnologías emergentes

(optimización de rutas basada en IA, telemática avanzada, herramientas aduaneras digitales y equipos más seguros y eficientes) prometen reducir la fricción, mejorar la seguridad y optimizar las operaciones. La innovación se está acelerando, y las empresas que adopten estas herramientas liderarán la próxima generación de logística transfronteriza.

Quizás lo más alentador sea el optimismo que inspiran los jóvenes líderes que surgen en la industria. Una nueva generación de profesionales con conocimientos tecnológicos y visión global está asumiendo roles de gestión y operaciones. ATA recibió a varios de ellos, junto con ejecutivos experimentados de algunas de las empresas más vanguardistas, durante el Diálogo de Liderazgo del Foro de Transporte de América del Norte (NATF) de la IRU en marzo de 2025. Su energía, creatividad y compromiso con el comercio ético y eficiente brindan a la industria la confianza de que el futuro del transporte por carretera será más brillante, más inteligente y más resiliente que nunca.

De cara al 2026, ATA y CANACAR saben que nuestra industria es el motor que impulsa nuestras economías nacionales y regionales, somos resilientes y superaremos este período difícil mediante la cooperación y la coordinación continuas para garantizar que América del Norte siga siendo la región más competitiva del mundo. ■

La importancia del autotransporte por carretera para el comercio entre Canadá y México, y el rol de las cadenas de suministro integradas de América del Norte, en el fortalecimiento de las alianzas del T-MEC

El autotransporte de carga por carretera es la columna vertebral del comercio entre Canadá y México, y un elemento crucial de las cadenas de suministro integradas que definen la competitividad económica de América del Norte.

Cada día, miles de camiones comerciales cruzan las fronteras internacionales de nuestra región, transportando desde componentes automotrices y productos electrónicos hasta agrícolas y bienes de consumo.

Este alto volumen del autotransporte de carga terrestre, refleja la profunda interdependencia de nuestras economías. El autotransporte por carretera sigue siendo el medio de envío más eficiente, flexible y rentable en América del Norte. El movimiento continuo de camiones garantiza entregas justo a tiempo, reduce los costos de inventario para los fabricantes y permite a las empresas mantener ciclos de producción constantes.

Las cadenas de suministro integradas en América del Norte han evolucionado a lo largo de décadas, moldeadas por la complementariedad económica y facilitadas por los acuerdos comerciales.

El sector automotriz ejemplifica esta integración, con piezas y componentes que cruzan nuestras fronteras varias veces antes del ensamblaje final, beneficiándose de los clústeres de fabricación especializados en los tres países.



Stephen Laskowski
Presidente y CEO de
la Canadian Trucking
Alliance (CTA)

De igual manera, industrias como la aeroespacial, la de dispositivos médicos y la agroalimentaria dependen en gran medida del autotransporte transfronterizo para respaldar los procesos de producción que trascienden las fronteras nacionales.

Esta integración regional aumenta la eficiencia, fomenta la innovación y permite a América del Norte competir globalmente con otros importantes centros de fabricación.

En este contexto, el tratado entre Canadá, Estados Unidos y México (T-MEC) proporciona un marco estable que protege los flujos comerciales predecibles y fomenta una colaboración más profunda entre los tres socios.

Para que el T-MEC alcance su máximo potencial, Canadá, Estados Unidos y México deben colaborar para mantener las fronteras abiertas, modernizar la infraestructura del autotransporte y agilizar los trámites aduaneros.

La armonización de las regulaciones del transporte por carretera, la ampliación de la capacidad de procesamiento fronterizo y el desarrollo de plataformas comerciales digitales compartidas, mejorarían aún más la velocidad y la fiabilidad del autotransporte terrestre. La acción coordinada es esencial para garantizar que las cadenas de suministro de América del Norte se mantengan resilientes ante las disrupciones globales como las pandemias, las tensiones geopolíticas y las condiciones económicas cambiantes.

En una era de creciente competencia global, la fortaleza de América del Norte reside en su interconexión. El autotransporte de carga por carretera, como vínculo físico que une las cadenas de suministro regionales, desempeña un papel indispensable para impulsar el crecimiento económico y el comercio entre los tres países.

Al trabajar en colaboración como socios del T-MEC, Canadá, Estados Unidos y México pueden preservar el movimiento fluido de bienes, proteger millones de empleos que dependen de la cadena de suministro y reforzar la posición de América del Norte como una de las regiones económicas más competitivas e integradas del mundo. ■



El CCE es testigo del fortalecimiento del autotransporte de carga

El Consejo Coordinador Empresarial (CCE) ha tenido como misión histórica acompañar a los sectores productivos de México en sus retos y desafíos productivos y, de esa manera, constituirse en una herramienta de impulso a la economía mexicana y al país en su conjunto.

En ese marco, en estos casi cuatro años de trabajo conjunto con la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR), desde marzo de 2022 hasta noviembre de 2025, ha sido muy satisfactorio ser testigo, acompañar e incidir en el fortalecimiento continuo de un sector básico para el movimiento de mercancías a lo largo de nuestro territorio y en el ámbito internacional: el autotransporte de carga.

CANACAR ha crecido, desde su fundación en 1989, con la apertura comercial de nuestro país y ha sido parte central de la columna vertebral del crecimiento económico de México. Hoy es evidente su peso en el desarrollo nacional, con una contribución creciente del orden del 3.8% del PIB, y aportando 1.5 millones de empleos directos y 2.5 millones de fuentes de trabajo de manera indirecta. La generación de estos 4 millones de empleos formales responde al esfuerzo continuo de 207,000 empresas que forman parte de un sector que moviliza el 57% de la carga total del país, cifra cercana a los 600 millones toneladas de bienes y mercancías por año, lo cual es posible a través de 1.5 millones de unidades de transporte.

Desde 2022 asumimos en el sector empresarial en su conjunto, la importante tarea de reactivar el crecimiento del país. A partir de esta premisa, en el sector autotransporte logramos superar las tasas de crecimiento anual previstas y crecer a un mejor ritmo promedio que en años anteriores.



Francisco Cervantes Díaz

Presidente del CCE



En esta circunstancia, el desarrollo del libre comercio, apuntalado por el T-MEC, ha sido crucial. El éxito de este acuerdo comercial se explica también por la capacidad del sector del autotransporte de carga. Más del 60% de las exportaciones a Estados Unidos requiere de los esfuerzos de este sector, por lo que la contribución integral del mismo al PIB asciende al 18%.

Por la importancia de este sector y por la entrega de sus empresas a favor de México, el CCE celebró de manera recurrente, entre 2022 y 2025, mesas de trabajo con CANACAR para atender los temas de su agenda

Fue así como abordamos asuntos vinculados a la simplificación regulatoria continua, para ir disminuyendo los trámites del sector. Por otra parte,

hemos abordado -junto con servidores públicos- alternativas para apoyar al sector ante situaciones tales como la inseguridad carretera, la escasez de operadores o la necesidad creciente de renovar unidades.

En este periodo, ha sido también muy valiosa la experiencia del sector para que sea considerada en las próximas revisiones del T-MEC rumbo a 2026.

Con esta agenda integral y con la creciente importancia del autotransporte de carga, para el CCE ha sido especialmente valioso avanzar de la mano con CANACAR, instancia que se ha constituido en un baluarte para preservar y acrecentar la fortaleza del sector y continuar con su dinamismo a favor del desarrollo de México. ■

CANACAR es un interlocutor serio, responsable y propositivo

En la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN) reconocemos al autotransporte de carga como una pieza esencial para el desarrollo de México. No se trata solo de un servicio logístico: es el sistema circulatorio que mantiene viva a la industria, que conecta a las cadenas productivas y que garantiza que cada hogar reciba los bienes que necesita para funcionar todos los días.

El sector mueve más del 81% de la carga terrestre del país, aporta cerca del 4% del PIB y sostiene a más de seis millones de empleos directos e indirectos. Detrás de estas cifras hay mujeres y hombres que trabajan con profesionalismo, rigor y un profundo compromiso con México. Cada operador, técnico, administrativo y empresario es un eslabón indispensable para que la actividad económica no se detenga. Ustedes mantienen a México en movimiento.

Desde el inicio de nuestra gestión en la CONCAMIN, hemos hecho nuestra la agenda del transporte de carga porque entendemos que la competitividad de toda la industria descansa en la fortaleza de sus cadenas logísticas. CANACAR ha sido un interlocutor serio, responsable y propositivo en cada paso de este esfuerzo conjunto.

Sin embargo, los retos siguen siendo importantes. Hoy, México requiere un marco regulatorio que brinde certeza, sea eficiente y contribuya a la seguridad y productividad del sector. Regulaciones claras y modernas son una condición indispensable para impulsar inversiones y profesionalizar aún más la actividad.



Alejandro Malagón Barragán
Presidente de CONCAMIN

La infraestructura carretera es otro punto central e igualmente estratégica. Para que México consolide una plataforma logística de alcance global, necesitamos carreteras seguras, bien conservadas y suficientes. La construcción de puentes dignos y seguros tampoco es un asunto menor; es una medida imprescindible para reconocer la labor de los operadores y brindar tranquilidad a sus familias.

La seguridad en carreteras sigue siendo una prioridad urgente. El robo y la violencia vulneran a los trabajadores, incrementan costos y afectan la confianza en las cadenas de suministro. Resolverlo requiere coordinación permanente entre las autoridades y el sector privado.

También vemos una oportunidad estratégica en la transición energética y en la digitalización. Modernizar flotas, reducir emisiones y simplificar trámites son pasos clave para que el sector fortalezca su liderazgo, en un entorno global más competitivo y sustentable.

En CONCAMIN nuestro compromiso es firme: trabajar hombro con hombro con CANACAR para impulsar un autotransporte de carga más moderno, seguro, eficiente y sostenible. Sabemos que cuando el transporte avanza, la industria crece; y cuando la industria crece, México se fortalece.

Seguiremos avanzando juntos, porque en cada kilómetro recorrido por el transporte de carga, también avanza el futuro de México. ■



Con el respaldo
de nuestro
**Centro de
Control**
vinculado al C5,
la seguridad y
tecnología están
en ruta contigo.

 ElCircuito.Mx

 @Circuito_mx

 www.circuitoexterior.mx

Circuito Exterior
Mexiquense

 ALEATICA

Trabajando de la mano con transportistas, hubo grandes éxitos en 2025

La Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT) se ha desempeñado en 2025 como eje tractor del auto-transporte de carga y de pasaje, al ser punta de lanza en iniciativas para el progreso de la industria y, al mismo tiempo, funcionar como ente de enlace entre las distintas cámaras y asociaciones tanto nacionales como internacionales.

Es por ello que, trabajando de la mano con transportistas, el sector privado, el sector público, la academia y las instituciones no gubernamentales, hemos tenido grandes éxitos y logros durante este año 2025.

MERCADO INTERNO

1) Importación de vehículos usados pesados chatarra: Se tomó el primer paso en la actualización del acuerdo ambiental, al alinear la norma de emisiones NOM-044 con la disponibilidad de tecnología a comercializarse e importarse en el territorio mexicano. En este sentido, se reduce a 10 años lo que puede entrar al país para vehículos de combustión interna a diésel.

Este trabajo fue apoyado por ANPACT desde la perspectiva técnica con el gran respaldo y coordinación con la Secretaría de Economía y la SEMARNAT.

2) Renovación de la flota: La edad promedio de la flota es de 19 años y contempla la circulación de alrededor de 800 mil vehículos con placas federales y 800 mil vehículos pesados con placas estatales (estimado).



Rogelio Arzate

Presidente ejecutivo de ANPACT

Es por ello que, a través de la banca de desarrollo y bancos de primer piso, se ha buscado tener un plan integral de renovación de flota que favorezca, mayoritariamente, a las personas camión y micro y pequeños empresarios. Con este progra-

ma se pretende tener una depreciación acelerada de vehículos, mejorar el programa actual "Pari-Passu" y ofrecer promociones desde la industria de vehículos pesados.

3) ExpoTransporte ANPACT 2025: Se coordinó, planeó y ejecutó ExpoTransporte ANPACT 2025, la expo más grande de toda América.

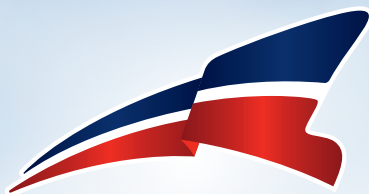
Tuvimos la colaboración de 660 expositores, 70,000 m2 de exhibición y más de 70 mil visitantes, rompiendo récords en todas estas cifras y en el alcance de trabajo con más de 100 conferencias, paneles, asambleas, consejos directivos, ANPACT talks, etc.

En estas sesiones no solo estuvieron las partes nacionales, sino también la internacional, con asociaciones de Argentina, Colombia, Perú y Estados Unidos, etcétera.

MERCADO EXTERNO

1) Consultas T-MEC: Desde ANPACT y la industria productora de vehículos pesados, trabajamos con la Secretaría de Economía en los requerimientos de consulta del T-MEC, enviando comentarios en tiempo y forma. En adición, se enviaron comentarios al USTR y se trabajaron reuniones de alto nivel en Washington D. C.

2) Otros tratados: Se trabajó y participó en APEC, TLCUEM y revisiones de ACE 55, colocando la postura de la industria y los requerimientos. En adición, se resolvieron algunas barreras técnicas en Colombia. ■



SEA MARINE TRANSPORT

LÍDER EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO
DE CARGA RODANTE



AÑOS DE EXPERIENCIA

www.seamarinetransport.com



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE
BASC CERTIFIED
USAELP00050-1-1



in Sea Marine Transport LLC

Necesario fortalecer al autotransporte con incentivos fiscales efectivos



Guillermo Rosales Zárate

Presidente de la AMDA

Uno de los principales retos de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) y del país, es la renovación del parque vehicular del transporte de carga en México, un tema crucial para la competitividad, seguridad vial y la sustentabilidad ambiental.

Actualmente, el transporte de carga mexicano se caracteriza por un alto grado de obsolescencia: más del 40% de las unidades en circulación supera los 20 años de antigüedad, según cifras de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), teniendo así un parque vehicular con una edad promedio de 19.2 años solamente en vehículos con placa federal.

Esta situación no solo eleva los costos de operación, sino que también incrementa las emisiones contaminantes, disminuye la seguridad vial en el entorno de circulación de los vehículos y reduce la eficiencia logística del sector.

Uno de los principales desafíos para la AMDA es la falta de incentivos financieros y fiscales suficientes, que permitan a los transportistas —especialmente a los pequeños y medianos— sustituir sus unidades antiguas por vehículos nuevos.

Y es que la mayoría de los transportistas en México son microempresarios que operan con márgenes muy reducidos, lo que limita su capacidad para acceder a créditos o arrendamiento. Aunque han existido programas guber-



namentales de chatarrización, su alcance y presupuesto han sido insuficientes para generar un impacto significativo.

La AMDA ha insistido en la necesidad de fortalecer estos esquemas con apoyos directos y mecanismos más ágiles de financiamiento e incentivos fiscales efectivos, como una deducibilidad realmente atractiva para el transportista.

IMPULSO A LA FORMALIZACIÓN

Otro reto relevante es la informalidad del sector. Cerca del 60% de las unidades de carga registradas operan fuera de esquemas empresariales formales, lo que dificulta su acceso a los canales de financiamiento y renovación.

La AMDA busca colaborar con autoridades y organismos del autotransporte para diseñar políticas que fomenten la formalización, permitiendo



que más transportistas se beneficien de programas de renovación vehicular.

Además, la transición hacia tecnologías más limpias con vehículos a diésel o eléctricos o híbridos, plantea un desafío doble: por un lado, los altos costos iniciales y la limitada infraestructura de recarga; por otro, la necesidad de adaptar la cadena de suministro, los talleres y los servicios postventa. La AMDA promueve la incorporación gradual de estas tecnologías, al tiempo que impulsa la actualización de los marcos normativos y de capacitación técnica en el sector.

La modernización del parque vehicular no solo es una cuestión de eficiencia económica, sino también de un medio ambiente más limpio y de salud pública. La asociación continúa trabajando en propuestas integrales que contemplen estímulos fiscales, esquemas de sustitución ordenada, acceso al crédito, observancia de la normatividad y políticas de transporte más verdes, con el objetivo de lograr un parque vehicular de carga más joven, competitivo y responsable con el medio ambiente.

Finalmente, la AMDA con CANACAR enfrenta el reto de coordinar esfuerzos entre gobierno, industria y transportistas para crear un entorno regulatorio y financiero que incentive la renovación, incluso que ayude a mejorar el reciente problema que enfrentan los transportistas con los constantes robos en carreteras; tan solo a octubre de 2025, hasta 28 operadores eran asaltados cada día.



GESTORÍA DE TRÁMITES

- **CANACAR** realiza el servicio de gestión del Gafete Único de Identificación para Transportista.
- **Obligatorio** para personas que presten servicio de transporte de carga.
- **Permite** un acceso ágil en las aduanas para realizar maniobras de carga y descarga.



**ING. MIGUEL ÁNGEL
MARTÍNEZ MILLÁN**
Presidente



C. Jorge Javier Arizona Amador
Vicepresidente General



Región Noroeste

Baja California - Baja California Sur
Sonora

Lic. Israel Delgado Vallejo
Vicepresidente



Región Occidente

Colima - Jalisco - Michoacán
Nayarit - Sinaloa

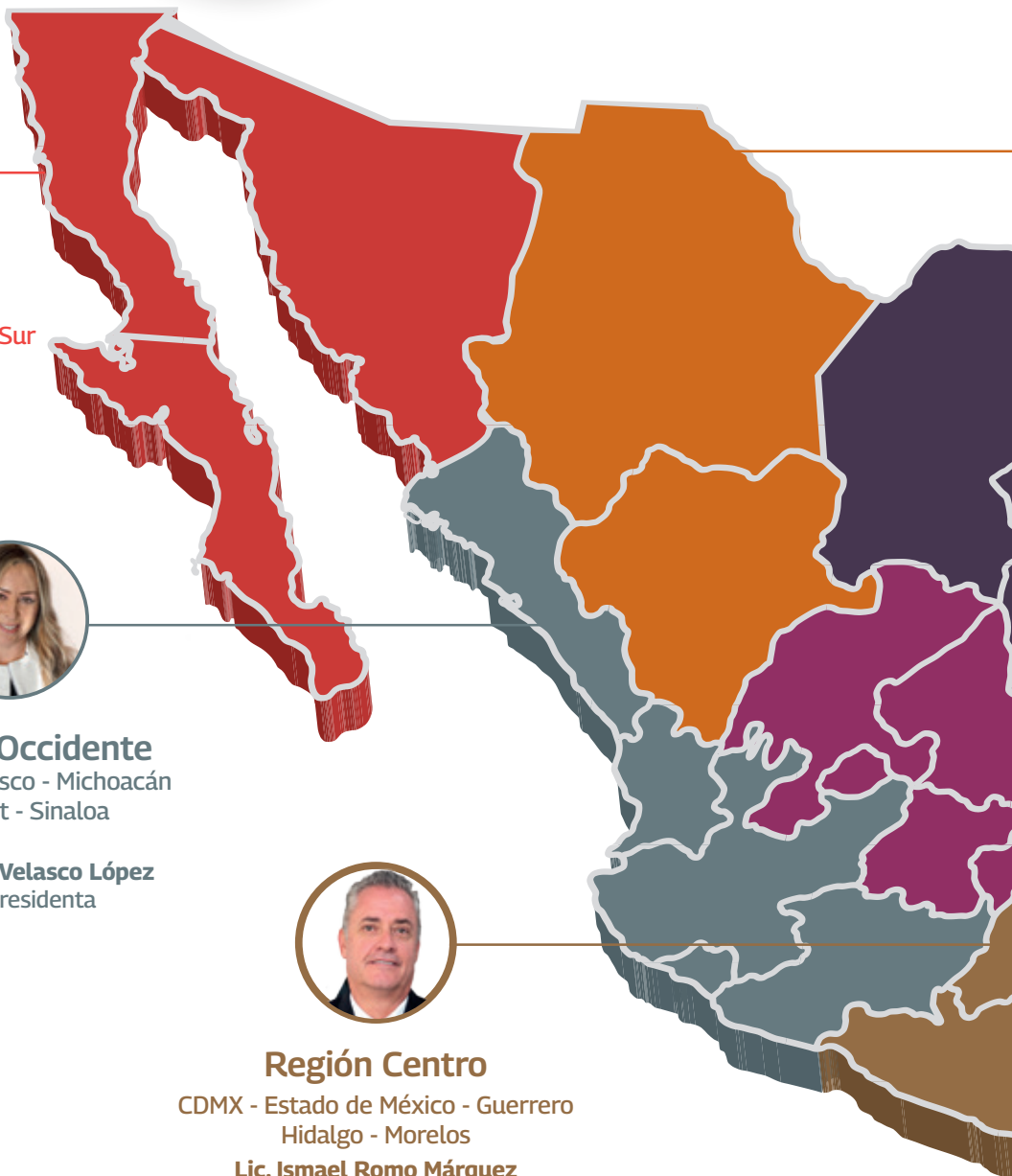
Lic. Juana Velasco López
Vicepresidenta



Región Centro

CDMX - Estado de México - Guerrero
Hidalgo - Morelos

Lic. Ismael Romo Márquez
Vicepresidente





Representación nacional CANACAR



**Lic. Jorge Alberto
Casares López**
Vicepresidente General



**Ing. Ernesto
Gaytán Palomo**
Vicepresidente General



**Lic. Ramiro
Montemayor García**
Vicepresidente General
(con licencia)



Región Norte
Chihuahua - Durango
Lic. Manuel Sotelo Suárez
Vicepresidente



Región Noreste

Coahuila - Nuevo León
Tamaulipas

C. Antonio Demetrio Tamez Salazar
Vicepresidente



Región Bajío

Aguascalientes - Guanajuato
Querétaro - San Luis Potosí
Zacatecas

**Ing. Jaime
García Almanza**
Vicepresidente



Región Sureste

Campeche - Chiapas - Oaxaca - Puebla
Quintana Roo - Tabasco - Tlaxcala
Veracruz - Yucatán

Lic. Juan José Ortíz Ríos
Vicepresidente

Situación actual de la infraestructura carretera en México y propuestas para su mejora



C. Jorge Javier Arizona Amador
Vicepresidente General de CANACAR

Para el autotransporte de carga, la infraestructura carretera de México es un pilar fundamental del desarrollo económico del país, ya que facilita el movimiento de bienes y mercancías a lo largo de su vasta extensión territorial.

Sin embargo, a pesar de contar con una red nacional de caminos cercana a los 421,500 kilómetros, de los cuales más de 51,000 son de carreteras federales y 104,040 de estatales, muchos de estos presentan condiciones deficientes que impactan directamente en la competitividad y seguridad del autotransporte.

De acuerdo con datos oficiales, el autotransporte es responsable de mover el 58.3% de la carga doméstica total, lo que equivale aproximadamente a 572 millones de toneladas anuales. Este volumen incluye tanto productos para el consumo interno como mercancías destinadas a la exportación.

En términos del intercambio comercial entre México y Estados Unidos, en 2024 nuestro sector participó con el 86.1% del movimiento terrestre de mercancías, consolidándose como un componente crucial de las exportaciones e importaciones.

Pese a lo importante que nos resulta, la realidad es que muchas carreteras y caminos del país, enfrentan serios problemas de mantenimiento, financiamiento y planeación.

En un contexto internacional donde el comercio global es punto medular del desarrollo y marca la pauta de la inversión, es necesario que nuestras



vías de comunicación estén a la altura de las necesidades, pues pasamos del TLCAN al *nearshoring* y a la competencia comercial entre China y Estados Unidos, por ver quién controla la producción de bienes y mercancías mientras se revisa el T-MEC.

Por lo anterior, es importante contar con:

- **Inversión sostenida y efectiva.** Es imperativo aumentar las inversiones en la infraestructura carretera, porque la asignación continua de recursos permitirá mantener y actualizar las existentes, evitando el deterioro y extendiendo su vida útil. La participación de la iniciativa privada a través de asociaciones con el sector público es una estrategia viable.
- **Planeación y mantenimiento.** Es fundamental implementar un enfoque de planeación integral, que priorice el mantenimiento regular de las carreteras. La



creación de un programa nacional de mantenimiento puede ayudar a preservar su estado y planificar eficazmente la construcción de nuevas vías.

Adopción de tecnología y seguridad vial. La adopción de tecnologías avanzadas, como sistemas de gestión de tráfico y señalización inteligente, puede optimizar la logística de distribución. Además, se deben realizar campañas

de educación y seguridad vial, y reforzar la regulación del autotransporte para reducir la siniestralidad.

- **Fortalecer la movilidad multimodal.** La integración de distintos modos de transporte (carretero, ferroviario y marítimo) permitirá mejorar la eficiencia de la cadena de distribución y disminuir costos logísticos.

En suma, la situación actual de la infraestructura carretera en nuestro país requiere atención inmediata, para evitar que siga obstaculizando el crecimiento económico y afectando la seguridad de los usuarios.

Con un enfoque adecuado en las áreas de inversión, planeación y tecnología, México puede no solo mejorar su competitividad, sino también optimizar la movilidad, reducir accidentes y garantizar un transporte más eficiente de bienes y mercancías. No podemos esperar, es el momento de actuar.



Cumple tus metas de

Año Nuevo

con nuestro software para transporte
y rastreo satelital potenciado con

Inteligencia Artificial



www.gmtransport.com

Importancia del T-MEC para el autotransporte de carga



Lic. Jorge Alberto Casares López
Vicepresidente General de CANACAR

El tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), en vigor desde julio de 2020, representa la evolución del histórico TLCAN (1994) y, a lo largo de su vigencia, ha cimentado un nuevo marco de reglas para la integración económica de Norteamérica. Desde la perspectiva mexicana, el sector del autotransporte de carga —la columna vertebral de la logística trilateral— ha experimentado, y lo continuará haciendo, transformaciones profundas y una relevancia estratégica incrementada gracias a este acuerdo.

La importancia del T-MEC para este sector es multifacética, abarcando desde la facilitación comercial y la modernización de la infraestructura, hasta la competitividad y la certidumbre jurídica.

SITUACIÓN ACTUAL

El autotransporte de carga terrestre representa cerca del 80% del comercio bilateral entre México y Estados Unidos. Esta cifra refleja no solo la magnitud del intercambio comercial, sino también la dependencia de las economías norteamericanas de la eficiencia del transporte terrestre. Corredores como Laredo, Tijuana y Ciudad Juárez se han convertido en nodos logísticos vitales, donde miles de camiones cruzan diariamente con mercancías esenciales.

Para dimensionar el impacto positivo en el autotransporte, reflejado en unidades de carga que cruzan desde México hacia Estados Unidos, en el año 1996 la cantidad fue de 3.2 millones; al cierre del 2024 alcanzó 7.6 millones, es decir, 4.4 millones adicionales; este



generador de crecimiento ha creado fuentes de empleo, así como la inversión necesaria en equipo motriz y de arrastre para cubrir de manera eficiente y sostenible dicho crecimiento.

Entre los cambios principales introducidos en el T-MEC se encuentran las nuevas reglas de origen, especialmente en sectores como el automotriz, que exigen un 75% de contenido regional y

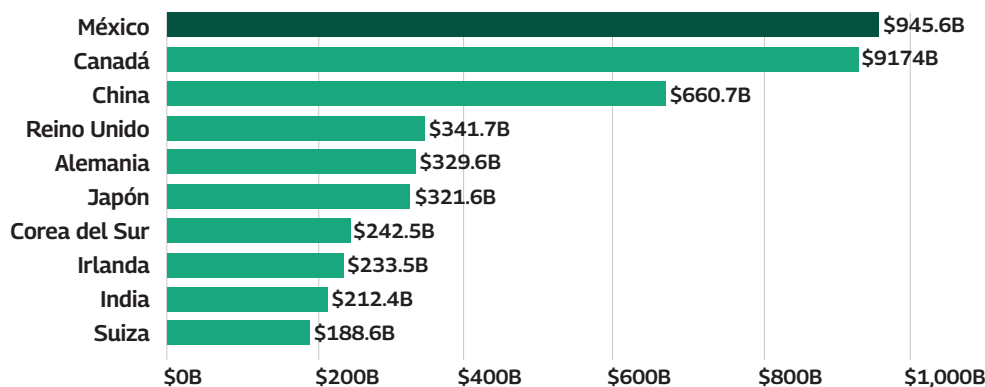
un porcentaje de producción en países con salarios competitivos, así como cláusulas sobre derechos laborales que obligan a las empresas a mejorar las condiciones de trabajo.

BENEFICIOS DEL T-MEC

En el 2024, México fue el principal socio comercial de EE. UU., totalizando 945.6 billones de dólares, como lo muestra la gráfica siguiente:

En 2024, el comercio de Estados Unidos con México fue de 945.6 billones de dólares en bienes y servicios.

Valor comercial total (importaciones + exportaciones) de Estados Unidos con diferentes países, en 2024.



Fuente: US Bureau of Economic Analysis.

1. Marco de estabilidad y certidumbre jurídica

Uno de los pilares del T-MEC es la certidumbre jurídica. Al ser un acuerdo de largo plazo, proporciona un entorno de negocios predecible, esencial para las inversiones a gran escala necesarias en el autotransporte.

- Reglas claras y permanentes: El T-MEC garantiza que las reglas sobre el acceso al mercado y los estándares operativos no cambiarán de forma abrupta, lo que permite a las empresas mexicanas de transporte planificar inversiones en flotas, tecnología y capacitación con mayor confianza.
- Mecanismo de solución de controversias: El tratado mantiene mecanismos robustos para resolver disputas comerciales, lo que protege a los transportistas mexicanos de barreras injustificadas o de medidas proteccionistas que pudieran surgir en EE. UU. o Canadá.

2. Modernización y cumplimiento normativo

El T-MEC introdujo nuevas reglas de origen, especialmente en sectores como el automotriz, que exigen

un 75% de contenido regional y un porcentaje de producción en países con salarios competitivos. Esto ha obligado a las empresas mexicanas de transporte a:

- Capacitar al personal en normativas internacionales y en procesos aduaneros más ágiles.
- Renovación de flotas: adquisición de vehículos más modernos, seguros y eficientes en el consumo de combustible o de combustibles alternativos, lo cual es crucial para la competitividad y el cumplimiento de los estándares ambientales.
- Logística inteligente: implementación de sistemas de telemática, optimización de rutas y rastreo en tiempo real, lo que mejora la eficiencia operativa y seguridad de la carga.

3. Facilitación comercial y logística fronteriza

La eficiencia en el movimiento de mercancías es el factor más directamente afectado por las disposiciones del T-MEC. El objetivo primordial es reducir los costos transaccionales y los tiempos de cruce fronterizo.

A. Modernización aduanera.

El capítulo de Administración Aduanera y Facilitación del Comercio del T-MEC, obliga a los tres países a simplificar los procesos y adoptar tecnologías modernas.

- Ventanilla única y digitalización: Se promueve el uso de tecnologías de la información para la presentación electrónica de documentos e información aduanera, lo que agiliza el despacho. Para el autotransporte, esto implica menos papeleo físico y tiempos de espera potencialmente menores en los cruces.
- Gestión de riesgos: La implementación de sistemas de gestión de riesgos más sofisticados, permite a las autoridades centrar sus revisiones en embarques de alto riesgo, facilitando el rápido movimiento de la carga certificada y de bajo riesgo. Esto beneficia directamente a las empresas transportistas con un buen historial de cumplimiento.

B. Operación 24/7 y coordinación.

Aunque la infraestructura sigue siendo un reto, el T-MEC impulsa la coordinación operativa entre las agencias fronterizas de México y de EE. UU.



- Horarios extendidos y coordinados: Se fomenta la operación de la infraestructura fronteriza en horarios extendidos o 24/7 para acomodar el flujo de tráfico.

- Preinspección y despacho conjunto: Se busca ampliar esquemas como la preinspección de mercancías, en los que las autoridades de ambos países revisan la carga en territorio del exportador. Esto elimina las duplicidades en la revisión y reduce drásticamente los tiempos de cruce, lo que se traduce en una mayor productividad de los operadores y vehículos mexicanos.

4. Impulso a la competitividad y eficiencia logística

El T-MEC ha promovido un entorno comercial más integrado, lo que ha incentivado a las empresas mexicanas a invertir en soluciones logísticas avanzadas.

Esto incluye:

- **Optimización** de rutas para reducir los tiempos de entrega.
- **Consolidación** de cargas para reducir costos operativos.
- **Intercambio** de información en tiempo real entre transportistas, clientes y autoridades aduaneras.
- **Integración** de servicios multimodales.

RETOS Y DESAFÍOS

Seguridad carretera: La inseguridad en las carreteras mexicanas es el principal factor que amenaza la competitividad lograda gracias a la facilitación comercial del T-MEC.

El impacto negativo del robo contra transportistas aumenta los costos de seguro, requiere mayores inversiones en sistemas de seguridad (escortas, GPS) y afecta la puntualidad de las entregas, socavando la eficiencia que el T-MEC busca generar. Resolver este problema es fundamental para que nuestra nación se consolide como un hub logístico confiable.

Infraestructura y conectividad: La capacidad de los cruces fronterizos y de las carreteras de acceso en el lado mexicano, sigue siendo un cuello de botella.

Se requiere un plan estratégico de inversión sostenida en la modernización y ampliación de carreteras, puentes internacionales y patios de inspección para manejar el volumen de comercio generado por el T-MEC, así como actualizar la tecnología del sistema de peajes para evitar cuellos de botella en las casetas de cobro.

Colaboración internacional: Es necesario avanzar en la armonización regulatoria del autotransporte entre los tres países, así como implementar planes de colaboración en proyectos de infraestructura clave para el desarrollo del sector.

CONCLUSIÓN

El T-MEC no es solo un acuerdo comercial; es una hoja de ruta para la integración productiva de Norteamérica. Para el autotransporte de carga, su importancia radica en que institucionaliza la demanda de servicios de transporte, garantiza la fluidez de las cadenas de suministro y exige la modernización del sector. Ha obligado al sector a ser más competitivo, tecnificado y eficiente para mantener su rol central en el comercio trilateral, especialmente en el movimiento de alto valor añadido de la industria automotriz y manufacturera.

Si bien persisten desafíos estructurales como la seguridad y la plena apertura transfronteriza, el T-MEC ha proporcionado el marco legal y económico indispensable para que el autotransporte de carga mexicano continúe siendo el motor de la balanza comercial superavitaria del país y un actor clave en la competitividad regional. ■

10 BENEFICIOS ÚNICOS AL AFILIARTE A CANACAR

Contarás con los servicios de nuestra red de Centros de Alertamiento Inmediato (CAI), capaz de desplegar protocolos de reacción ante actos delictivos contra vehículos de carga y mercancías en carreteras.

Harás uso del directorio de proveedores con beneficios exclusivos.

Formarás parte del organismo que representa los intereses del autotransporte de carga al proyectar y promover su integración, profesionalización y desarrollo en beneficio de la economía del país.

Accederás a nuestra bolsa de trabajo y bolsa de carga para atraer talento a tu empresa.

Recibirás nuestra revista y boletines especializados con información de alto valor para la operación y toma de decisiones en tu empresa.

Obtendrás costos preferenciales en la plataforma digital CANACAR Cumple, que te permitirá emitir facturas con Complemento Carta Porte y cumplir con diversos requerimientos aduanales.

Desarrollarás el capital humano de tu empresa a través de cursos de capacitación y certificaciones para tus colaboradores.

Podrás establecer vínculos con empresarios de alto nivel para crecer tu red de negocios.

Estarás actualizado sobre reformas en materia laboral, seguridad social y fiscal para evitar multas o sanciones.

Tendrás soporte y asesoría en asuntos normativos del autotransporte de carga, para que tomes las mejores decisiones.



CONTÁCTANOS



afiliacion.cdmx@canacar.com.mx

Oficina Central



55 5999 7128

Impacto de la orden ejecutiva del idioma inglés, para operadores en Estados Unidos



Ing. Ernesto Gaytán Palomo
Vicepresidente General de CANACAR

La orden ejecutiva también llamada "Enforcing Common-sense Rules of the Road for America's Truck Drivers", consiste en la aplicación estricta de una norma federal de seguridad que ya existía, pero que anteriormente se aplicaba de forma inconsistente.

Aunque dicha orden se firmó el 28 de abril, entró en vigor hasta el 25 de junio de este 2025, lo que obliga a los operadores de tractocamiones en Estados Unidos a hablar inglés o, de lo contrario, serán calificados no aptos para prestar el servicio y pueden considerar ponerlos fuera de servicio o lo que llaman "out of service".

No está claro cómo los inspectores de seguridad decidirán si un conductor sabe suficiente inglés, ya que esta parte de las instrucciones no está explícita en la guía distribuida por el Departamento de Transporte.

La política aplicada revierte las directrices emitidas hace nueve años, todavía en el mandato del entonces presidente Barack Obama, según la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA); la agencia dijo que los operadores con deficiencia en sus habilidades en el inglés, podrían recibir un llamado para comparecer ante un tribunal, pero no se les podría prohibir trabajar.

Este decreto exige al Departamento de Transporte de Estados Unidos que incluya una prueba de inglés para todos los conductores en el país.



La orden también busca que para operar un vehículo comercial, el conductor debe leer y hablar inglés lo suficiente como para conversar con el público en general, comprender las señales de tráfico en inglés, responder a las solicitudes oficiales y anotaciones en informes y registros.

Esto está impactando ya en la logística transfronteriza e incluso doméstica en Estados Unidos, porque hay una cantidad importante de operadores de diferentes nacionalidades que ya están dejando sus trabajos para poder capacitarse en el idioma y eso puede llevar muchos meses.

A largo plazo, puede mejorar la comunicación y la seguridad, pero definitivamente requerirá una amplia fase de ajuste.

Desde la perspectiva de las empresas ya se está invirtiendo y se ten-

drá que hacer más para desarrollar cursos y programas de capacitación de inglés técnico, para asegurar que los conductores cumplan con la nueva normativa, tratando de afectar lo menos posible el flujo de trabajo.

Además, de acuerdo con comentarios de la American Trucking Association de Estados Unidos, habría un déficit actual de 80,000 operadores y para el 2030 podría llegar hasta los 160,000 y esta tendencia influye también por el envejecimiento de la fuerza laboral y la baja representación de mujeres.

Por lo anterior, las prácticas de contratación se han endurecido y son más costosas para las empresas.

En resumen, esta ley ha provocado desafíos, pero también podría tener beneficios a largo plazo si se maneja con la preparación adecuada. ■



¡Síguenos en nuestras redes sociales!



@CANACARMexico

CUENTAS REGIONALES SIGUENOS EN X

CANACAR_RNoroeste
@CANACAR_Noroeste

CANACAR_RNoreste
@CANACAR_Noreste

CANACAR Región Bajío
@CANACAR_RBajío



CANACAR Región Occidente
@CANACAR_ROccdtte

CANACAR Región Centro
@CANACAR_RCentro

CANACAR Región Sureste
@CANACAR_Sureste

WWW.CANACAR.COM.MX

La revolución silenciosa: El papel transformador de la tecnología en el autotransporte de carga en México

El autotransporte de carga es un pilar estratégico de la economía mexicana, responsable de movilizar bienes y materias primas en todo el país. No obstante, enfrenta desafíos estructurales: ineficiencia operativa, inseguridad, déficit de operadores y creciente presión ambiental.

La respuesta a estos retos no se encuentra solo en infraestructura, sino en una transformación tecnológica que redefine la logística nacional.

México, por su ubicación y su papel en el comercio internacional, demanda una cadena de suministro cada vez más digitalizada.

La integración de sistemas de gestión de transporte (TMS) y planeación de recursos empresariales (ERP) ha permitido optimizar rutas, automatizar procesos y mejorar la trazabilidad de flotas y mercancías. Estas herramientas reducen costos, tiempos de entrega y errores operativos, generando visibilidad en tiempo real a lo largo de toda la cadena logística.

INTERNET DE LAS COSAS

El internet de las cosas (IoT) potencia la conectividad del autotransporte mediante sensores y telemetría avanzada. Los datos obtenidos sobre ubicación, velocidad, temperatura o desempeño mecánico habilitan el mantenimiento predictivo, reduciendo fallas y tiempos de inactividad. Asimismo, la monitorización continua y las geocercas fortalecen la seguridad frente al robo de carga, uno de los principales riesgos del sector.



Lic. Ramiro Montemayor García
Vicepresidente General de CANACAR (con licencia)

La inteligencia artificial (IA) complementa esta revolución. El análisis de grandes volúmenes de datos permite anticipar la demanda, ajustar dinámicamente rutas y optimizar recursos. Estas capacidades predictivas impulsan una logística más eficiente y rentable, mientras que los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) mejoran la seguridad vial y la protección del operador.

SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad también avanza: la adopción de vehículos eléctricos,

híbridos y conformes con la norma Euro 6 contribuye a reducir emisiones y costos de operación. Sin embargo, la digitalización enfrenta obstáculos importantes: altos costos iniciales, brecha de talento tecnológico, limitaciones de conectividad en zonas remotas y vulnerabilidades en ciberseguridad.

Pese a ello, el rumbo está definido. La convergencia entre tecnología, datos y sostenibilidad está configurando un ecosistema logístico más competitivo y resiliente. La innovación se consolida como el motor del progreso del autotransporte de carga en México. 



El Bajío, una de las regiones más dinámicas y estratégicas para el autotransporte de carga



El autotransporte de carga en México es desde hace décadas, el motor de la economía nacional. Más del 80% de los bienes que se consumen y exportan se mueven por carretera. Sin embargo, detrás de su papel estratégico hay una historia marcada por crisis profundas que, lejos de detenerlo, lo han fortalecido y modernizado.

En los años 80, el país enfrentó una de sus peores crisis económicas. La devaluación, la inflación y la apertura comercial transformaron por completo al sector. Muchos pequeños transportistas quebraron ante el alza de los combustibles y la falta de financiamiento, pero otros supieron reinventarse: formaron cooperativas, profesionalizaron su operación y comenzaron a invertir en unidades más eficientes. Fue el primer gran paso hacia un autotransporte más competitivo y estructurado.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994, llegó una nueva etapa de desafíos. La apertura de mercados trajo competencia extranjera y exigió cumplir con estándares técnicos y ambientales más estrictos. Al mismo tiempo, la crisis financiera de ese mismo año golpeó la demanda y elevó los costos crediticios. Sin embargo, el sector resistió. Las empresas mexicanas apostaron por la modernización, la capacitación de operadores y la creación de cámaras y asociaciones más sólidas que representarán su voz ante el gobierno; uno de los ejemplos a seguir fue el de CANACAR, fundada en 1989.

Ing. Jaime García Almanza

Vicepresidente de la Región Bajío de CANACAR

En la primera década del siglo XXI, una crisis económica mundial, seguida de una ola de incremento en la inseguridad en carreteras, robos y extorsiones, afectaron severamente al transporte de carga. La respuesta fue la innovación: se adoptaron sistemas de rastreo satelital, protocolos de seguridad y centros de monitoreo. La tecnología se convirtió en aliada de la resiliencia, junto con la profesionalización de los operadores y la consolidación de alianzas con autoridades y aseguradoras.

PANDEMIA DEL COVID-19

La pandemia del covid-19 en 2020, volvió a poner al sector a prueba. Mientras gran parte del país se paralizó, los transportistas mantuvieron el abasto de alimentos, medicinas y productos esenciales. La crisis sanitaria reveló su carácter indispensable y humano: miles de operadores recorrieron el país para sostener la economía en movimiento.

Hoy, el autotransporte de carga mexicano enfrenta un entorno global complejo. La desaceleración del comercio internacional, la volatilidad de los precios del diésel y la incertidumbre derivada del nuevo contexto geopolítico, sumado a las políticas protectionistas, han provocado una baja en el transporte de mercancías y una cautela en las inversiones. A ello se suman los retos internos de la falta de incentivos para modernizar la flota, la falta de operadores y la necesidad de infraestructura moderna.

Pero si algo ha demostrado esta industria es su capacidad de resistir, adaptarse e reinventarse. De cada crisis ha surgido un sector más fuerte, más tecnológico y comprometido con la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad.

Porque si algo distingue al autotransporte de carga de México es su espíritu resiliente: el que, sin importar la pendiente del camino o el contexto internacional, sigue avanzando para mover al país hacia adelante.

EJE DE CADENAS PRODUCTIVAS

El Bajío se ha consolidado como uno de los principales polos logísticos e



industriales del país, impulsando de manera decisiva el crecimiento económico nacional. En este contexto, el autotransporte de carga desempeña un papel esencial como eje articulador de las cadenas productivas y del comercio interior y exterior.

Desde la vicepresidencia de la Región Bajío, en CANACAR hemos asumido el compromiso de fortalecer la competitividad, profesionalizar a nuestros operadores y promover la adopción de tecnologías que contribuyan a una movilidad más segura, eficiente y sustentable.

Durante este año, los retos en materia de infraestructura, seguridad vial y escasez de operadores han demandado estrategias conjuntas con los tres niveles de gobierno y con el sector privado. A través del trabajo coordinado de las delegaciones regionales, hemos logrado avanzar en la modernización de los servicios de transporte, la capacitación continua y la representación activa de nuestros afiliados ante las autoridades. Cada acción emprendida busca dignificar la labor del transportista y garantizar condiciones equitativas que fomenten la productividad y el desarrollo regional.

El Bajío es también un referente de innovación. La transición hacia flotas más limpias, el uso de herramientas digitales para la trazabilidad y la promoción de la seguridad vial, son temas que hemos impulsado con determinación. La visión es clara: construir un sector resiliente, adaptado a las nuevas exigencias del mercado y comprometido con el bienestar de las comunidades donde operamos.

CANACAR ha sido y seguirá siendo, el punto de unión que fortalece a nuestros empresarios y transportistas. En un entorno de cambio y competitividad global, la unidad del gremio es nuestro mayor activo. La colaboración entre regiones, la generación de sinergias y la defensa de los intereses comunes, nos permiten mirar al futuro con confianza y con la convicción de que el autotransporte mexicano seguirá siendo motor de desarrollo y progreso para todo el país.

El Bajío se ha convertido en una de las regiones más dinámicas y estratégicas del país para el autotransporte de carga. Su ubicación geográfica, la fuerza de su industria y su conectividad hacen de esta zona un punto neurálgico para la economía nacional.



RETOS

Sin embargo, junto con el crecimiento, también enfrentamos retos cada vez más complejos en materia de seguridad vial, patrimonial y operativa, que exigen una visión integral y una acción coordinada de todos los actores del sector.

Desde la vicepresidencia de la Región Bajío de CANACAR, hemos trabajado firmemente en impulsar políticas, alianzas y programas que fortalezcan la seguridad en carretera y la protección de nuestros operadores y unidades. La colaboración con autoridades de los tres niveles de gobierno, así como con cámaras y asociaciones hermanas, ha permitido avanzar en iniciativas que promueven la prevención del delito, la modernización del parque vehicular, la capacitación continua y el uso de tecnología para la trazabilidad y monitoreo en tiempo real.

La seguridad no solo se mide en cifras, sino en confianza. Por ello, nuestro compromiso es seguir construyendo un entorno donde cada viaje sea más seguro, cada operador esté mejor preparado y cada empresa tenga las herramientas para operar con eficiencia y certidumbre. Promovemos una cultura de movilidad responsable, de respeto a la normatividad y de fortalecimiento de la profesionalización del gremio.

La implementación de tecnologías de rastreo, la modernización de flotas, la capacitación constante y la promoción de una cultura de conducción responsable, son pilares de nuestra estrategia regional. La seguridad no se limita a la protección de unidades o mercancías; es también el cuidado del capital humano que hace posible que cada viaje llegue a su destino.

El futuro del autotransporte mexicano depende de nuestra capacidad de trabajar unidos, anticipar los desafíos y mantener la confianza de quienes integran este gran sector.

En la Región Bajío, continuaremos fortaleciendo la infraestructura, seguridad y la competitividad, reafirmando que solo a través de la unidad, la innovación y la responsabilidad compartida, podremos seguir moviendo a México con seguridad, eficiencia y orgullo.

El reto es mayúsculo: carreteras mejor conectadas, paradores seguros que protejan unidades y operadores, una flota moderna y un déficit de operadores preparados que exige acciones urgentes. Por ejemplo, impulsamos por año la formación de entre 90 y 120 operadores profesionales, aunque reconocemos que, frente al

déficit estimado de 15,000 en la región, aún hay camino por recorrer.

Asimismo, en coordinación con autoridades y fuerzas de seguridad, mantenemos operativos como el "Cero Robos" y el sistema de "Centro de Alertamiento Inmediato" para proteger al gremio frente a la incidencia delictiva.

También promovemos la modernización del parque vehicular, el uso de tecnología para la trazabilidad y monitoreo de unidades, y la adopción de prácticas sostenibles que impulsen una movilidad más limpia y eficiente. Estas acciones, sumadas a la digitalización de procesos y al trabajo coordinado con cámaras, asociaciones y autoridades, fortalecen nuestra competitividad regional.

El Bajío es una región de oportunidades, pero también de grandes desafíos. Por ello, nuestra prioridad es consolidar un ecosistema de transporte confiable, profesional y seguro que contribuya al crecimiento del país.

En CANACAR Región Bajío estamos convencidos de que la unidad del gremio, la innovación constante y la corresponsabilidad entre todos los actores, son la ruta más firme para seguir moviendo a México con seguridad, eficiencia y orgullo. ■



Región Centro retoma el proyecto “Escuela de Operadores”

Como vicepresidente de la Región Centro, mi labor es primordial para el crecimiento, impulso y progreso de la industria del autotransporte de carga en esta importante zona.



Mi encomienda, que abarca desde la gestión estratégica hasta la atención de los retos particulares de las localidades que la comprenden, es esencial para fortalecer la infraestructura, la seguridad y la competitividad del sector en el país; de esta forma, se podrán afrontar los retos y oportunidades que son de suma importancia para el futuro del sector.

Nuestra región está integrada por la Ciudad de México, el Estado de México, Guerrero, Hidalgo, Morelos y alberga el 39.2% del total de empresas de autotransporte de carga en el territorio nacional.

Como parte del trabajo que realizamos en las diferentes áreas que la conforman, destaca la coordinación en seguridad, otro desafío central para el autotransporte; y, en conjunto con nuestro equipo de colaboradores, trabajamos para fortalecer la coordinación con autoridades de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC); las secretarías de seguridad estatales y municipales; la Fiscalía General de la República, la Guardia Nacional y la Secretaría de la Defensa Nacional, realizando reuniones mensuales en las distintas delegaciones para tratar temas de prevención y atención al delito.



Lic. Ismael Romo Márquez
Vicepresidente de la Región Centro de CANACAR

Con relación a la profesionalización, hay una constante difusión del Distintivo CANACAR, cuyo objetivo es mejorar la competitividad del sector, promoviendo que las empresas del autotransporte de carga adopten prácticas que contribuyan a que su operación sea cada vez más profesional, eficiente, segura y competitiva; también ayuda a impulsar y fortalecer la cultura de la legalidad, responsabilidad social y calidad en el sector.

Como parte de las acciones internas de la Región Centro, se está retomando el proyecto de la “Escuela de operadores” para cubrir el déficit actual de estos profesionales; esta iniciativa se está trabajando en coordinación con la Escuela de Artes y Oficios (EDAYO), de Cuautitlán Izcalli, en el Estado de México, y el Centro de Capacitación

para el Trabajo Industrial (CECATI), con sede en el Valle de Toluca.

La región cuenta con 34 centros de capacitación para operadores 5ª rueda, autorizados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) en el Estado de México; 11 en Hidalgo; tres en Morelos y uno en Guerrero, que brindan el apoyo para la obtención o renovación de la licencia federal de operador de transporte de carga en sus diferentes modalidades.

En cuanto a la movilidad en la región, se trabaja en coordinación constante con las secretarías municipales y estatales para resolver con antelación las restricciones que pueden afectar al sector.

También existen mesas de trabajo para evitar la sobreregulación del autotransporte de carga de la mano de nuestra cabeza de sector, la SICT, siempre trabajando en pro de los transportistas.

Para finalizar, enviaré un mensaje a nuestros afiliados: “Durante mi gestión pueden contar con que defenderé los intereses generales y particulares de los autotransportistas de carga, brindando los servicios y atenciones que nuestros estatutos establecen; si bien hemos pasado y seguiremos teniendo tiempos difíciles, debemos mantenernos unidos para enfrentar los retos futuros”. ■

Inscríbete al Programa del Distintivo CANACAR

“Transportando al País, Transportando a México”

Ofrece capacitación virtual gratuita y permanente para ti y todos los colaboradores de tu empresa o institución, sin necesidad de ser afiliado CANACAR.

El objetivo es promover la profesionalización de las mipymes y grandes empresas del autotransporte que brindan el servicio público federal de carga.



Se ofrecen herramientas que permitan implementar estrategias, lineamientos y políticas que fortalezcan sus procesos para ser más competitivos.

Para mayores informes:

El autotransporte de carga en la Región Noroeste vive un momento decisivo

El autotransporte de carga en la Región Noroeste vive un momento decisivo: Nuestro sector enfrenta transformaciones profundas, impulsadas por la relocalización de inversiones, el dinamismo del comercio transfronterizo y la creciente exigencia por operaciones más limpias, seguras y eficientes.

Esta región —estratégica por su conexión con California, Arizona y los principales puertos fronterizos y marítimos— se ha consolidado como un motor económico del país. Sin embargo, sus avances también evidencian desafíos que debemos enfrentar con unidad y visión de largo plazo.

Hoy observamos una mayor demanda de servicios especializados, infraestructura fronteriza en expansión y un ecosistema logístico cada vez más integrado. Al mismo tiempo, persisten retos como la renovación de flota, la formación de operadores, los costos regulatorios, la saturación en cruces internacionales y la urgente necesidad de modernizar patios, vialidades y centros logísticos para sostener el crecimiento de la región.

Ante este contexto, CANACAR ha asumido un papel protagonista para impulsar soluciones que fortalezcan la competitividad del Noroeste. Estamos trabajando activamente para profesionalizar al sector mediante programas de capacitación para operadores y mandos intermedios; defendemos la continuidad de reglas claras que faciliten el comercio; promovemos mesas de trabajo con autoridades en ambos lados de la frontera y acompañamos a las empresas en su transición hacia tecnologías más limpias y eficientes.

Asimismo, impulsamos inversiones en infraestructura, modernización aduanera y digitalización de procesos que reduzcan tiempos y costos en la cadena logística. Nuestro objetivo es que cada empresa transportista —pequeña, mediana o grande—, tenga mejores condiciones para operar, crecer y competir a nivel binacional.

La fuerza del Noroeste está en su gente y en su capacidad de adaptarse. Con visión, unidad y liderazgo, CANACAR seguirá siendo la voz que defienda al transportista, que impulse la innovación y que abra caminos para que esta región continúe siendo un referente nacional en logística y autotransporte. 



**Lic. Israel
Delgado Vallejo**

**Vicepresidente de la Región
Noroeste de CANACAR**





Región Norte refuerza la capacitación, por la nueva política migratoria de Estados Unidos

En la Región Norte, conscientes de la creciente actividad transfronteriza, se han intensificado los esfuerzos de capacitación en respuesta a las nuevas políticas migratorias de Estados Unidos, debido a la reciente disposición del gobierno estadounidense que condiciona la renovación de visas para operadores al conocimiento del idioma inglés.



**Lic. Manuel Sotelo
Suárez**

*Vicepresidente de la
Región Norte de CANACAR*

Se está trabajando en conjunto con instituciones educativas y de capacitación como el Centro de Capacitación para el Trabajo Industrial (CECATI) y el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP), para desarrollar programas de enseñanza de inglés básico para operadores.

El objetivo es que puedan entablar una conversación básica, lo que facilita los trámites aduanales, la comunicación en puntos de cruce y la resolución de imprevistos, mejorando la eficiencia y seguridad en sus rutas internacionales.

Esta iniciativa es una acción directa para que los transportistas mantengan su competitividad y cumplan con los nuevos requisitos internacionales.

Continuando con temas de aprendizaje y formación, la Región Norte sigue impulsando centros de capacitación para operadores en Ciudad Juárez; en Chihuahua capital y en Gómez Palacio, Durango, interactuando en conjunto y asesoría con el Instituto de Capacitación para el Trabajo del Estado de

Chihuahua (ICATECH) y el CECATI.

CANACAR Región Norte es parte de una visión regional, conformada por organismos de comercio exterior, con el enfoque de prever y resolver acciones transfronterizas de Texas, Nuevo México y Chihuahua.

Actualmente, existe una muy activa participación en las mesas de trabajo con autoridades binacionales, en especial con la Secretaría de Relaciones Exteriores, para la continuidad del cruce de cargas por el Puente Internacional Córdova, entre Ciudad Juárez, Chihuahua, y El Paso, Texas, ya que existe el proyecto de cerrar sus carriles comerciales, intención promovida por ciudadanos de El Paso.

La redistribución de cruces afectaría la logística y competitividad, pues el 80 por ciento del cruce de carga ocurre ya por el Puente Internacional Zaragoza-Ysleta y trasladar el flujo a cruces menos usados, como Tornillo, traería costos adicionales y saturación.

Los principales retos operativos que enfrentan las empresas transportistas de la región, son la escasez de operadores calificados y la obsolescencia del parque vehicular.

En argumentos relacionados con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), se afronta la falta de licencias y placas transfronterizas para tractor, carencia de personal en medicina preventiva y malas condiciones de las carreteras. Referente a las aduanas, el desafío es la falta de personal, infraestructura y sistemas. Actualmente, la Aduana de Ciudad Juárez no cuenta con insumos para la expedición de gafetes y no se han podido activar los carriles COVeCa.

En cuanto al acuerdo comercial entre México, Estados Unidos y Canadá, el T-MEC, tema importante y relevante para nuestro país, en la Región Norte estamos pendientes de la cláusula de revisión para el año 2026; por esta razón, atendemos reuniones con diferentes autoridades para detallar las reglas de origen, sobre todo en el sector automotriz, así como en los ajustes arancelarios y laborales, porque lo que se decida impactará en la competitividad y el flujo de mercancías de la región.

Seguimos abriendo caminos. ■

Occidente en movimiento: profesionalizar y coordinar, claves para impulsar la eficiencia del autotransporte de carga

Los estados de Colima, Jalisco, Michoacán, Nayarit y Sinaloa son nodos críticos del sistema logístico nacional. Por sus carreteras fluye buena parte del comercio exterior, la agroindustria, la manufactura y el abasto interno. Puertos estratégicos, corredores industriales y zonas productivas dependen del autotransporte de carga para mover valor, empleo y competitividad.



**Lic. Juana Velasco
López**

**Vicepresidenta de la Región
Occidente de CANACAR**

De ahí la urgencia de profesionalizar a los operadores, elevar estándares, incorporar tecnología y fortalecer la coordinación pública-privada. Sin operadores capacitados no hay seguridad vial, sin flota moderna no hay productividad, sin reglas claras no hay inversión.

La profesionalización de las y los operadores es una política operativa con resultados medibles. Existen centros de capacitación que, mediante convenios formales, preparan talento desde la base, alineado a las necesidades reales del autotransporte.

Un caso emblemático es la delegación de Manzanillo, donde se concentra el mayor número de generaciones formadas, reflejo de una estrategia bien ejecutada y con visión de largo plazo.

El modelo es claro y eficiente al contar con dos turnos cada cuatro meses, entrenamiento teórico y práctico dando acceso a unidades nuevas, facilitadas por los socios cooperadores de la Cámara, brindando una formación en condiciones reales de operación.

El resultado ha sido benéfico porque quienes concluyen el proceso

no egresan a buscar oportunidades; concluyen sus estudios con un lugar seguro para laborar.

Sin duda esto es importante para el sector del autotransporte que enfrenta un déficit de operadores y este esquema no solo capacita, sino que resuelve con planeación, inversión y retorno para la industria.

Otro eje estratégico que comienza a dar señales claras de madurez es el trabajo coordinado de los cinco estados con las autoridades de los tres niveles de gobierno. Es un ejercicio permanente para poner sobre la mesa las necesidades reales del sector en temas críticos como infraestructura carretera funcional, seguridad, y la homologación de los reglamentos de vialidad.

Para sostener la cadena productiva, el autotransporte de carga requiere condiciones ideales para operar a través de carreteras en buen estado, reglas claras y aplicables en todo el país, así como acciones concretas contra la inseguridad.

Hemos trabajado en fortalecer la comunicación y existe voluntad de todas las partes involucradas, lo que nos permitirá impulsar aún más la eficiencia logística y competitividad para México minimizando el riesgo para el sector.

Es fundamental que las autoridades conozcan a la Cámara y, sobre todo, a quién representa, siendo un distintivo de legitimidad y de peso institucional al ser el único órgano de consulta del Estado para temas de autotransporte de carga.

En la región Occidente, el sector tiene una responsabilidad estratégica tomando en cuenta que aquí se concentran dos de los puertos más relevantes del país: Manzanillo y Lázaro Cárdenas, auténticos pulmones del comercio exterior mexicano y cualquier mejora que se impulse en estos nodos logísticos impacta de manera directa en la operación de nuestros transportistas y en la economía nacional.

Bajo el liderazgo del presidente de CANACAR, Miguel Ángel Martínez Millán, y el trabajo coordinado de su equipo —integrado por el Consejo Nacional Directivo y las comisiones que articulan cada uno de los ejes rectores de la Cámara— la ruta está trazada, avanzamos con objetivos claros para que el sector sea escuchado, respetado y atendido. ■



Urgen proyectos de conectividad para los puertos de carga del sureste, hacia el centro y norte de México

En la Región Sureste el auto-transporte de carga tiene un gran reto, ya que hay factores en contra como:

- La falta de infraestructura adecuada (carreteras insuficientes).
- Carreteras dañadas.
- Inseguridad (zonas rojas) como en la carretera Veracruz a Puebla y a la Ciudad de México.
- Falta de operadores calificados.
- Sobrerregulación en diferentes estados.

INFRAESTRUCTURA

En materia de infraestructura, la zona sureste es a la que más le urge realizar nuevos proyectos de conectividad de los puertos de carga hacia el centro y norte de nuestro país, un gran reto que CANACAR día con día sigue insistiendo con nuestras autoridades, explicando las razones de esta gran necesidad, debido a que en los estados del sureste operan 19 puertos, en donde la mayoría reporta un movimiento de carga del 48.7% a nivel nacional.

La Región Sureste concentra el 24.6% de los robos en el territorio nacional, en las entidades de Tlaxcala, Puebla y Veracruz.

Debemos seguir en las mesas de negociación y diálogo con las autoridades, para que juntos logremos resultados tangibles para esta problemática.

Se estima que entre el 10% y 15% de la flota del sureste está detenida

por falta de mano de obra calificada (operadores); por tal motivo, es un gran desafío seguir creando escuelas para conductores como lo ha venido planteando CANACAR.



Lic. Juan José Ortiz Ríos

Vicepresidente de la Región Sureste de CANACAR

SOBRERREGULACIÓN

La sobrerregulación es un gran problema en los diferentes estados del sureste, puesto que cada uno de ellos quiere poner sus propias reglas, afectando directamente en los movimientos de carga que realiza el transporte.

Por lo anterior, CANACAR se ha dado a la tarea de sensibilizar a las autoridades en los tres niveles de gobierno, para obtener resultados favorables en algunas zonas y continuaremos insistiendo. ■



C-TPAT seguridad de contenedores y remolques

La iniciativa C-TPAT surgió a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, como un esfuerzo por parte del gobierno estadounidense por incrementar la seguridad fronteriza.



¿Qué es el C-TPAT?

- El C-TPAT es Asociación de Comercio Aduanero contra el Terrorismo (Anti-Terrorism Trade Partnership) que es un programa de cooperación entre el gobierno de los Estados Unidos y socios comerciales extranjeros para mejorar la seguridad de los canales de comercio internacional y la seguridad de la logística fronteriza de los Estados Unidos.
- Ofrece una serie de beneficios integrados, en su mayoría, a las empresas que participan en el programa, para mejorar la seguridad de los canales de comercio internacional y la seguridad de la logística fronteriza de los Estados Unidos.

Sus beneficios:

- Reducción del número de exámenes de CBP.
- Reducción de los costos de cumplimiento.
- Menor tiempo de espera en la frontera.
- El acceso a los canales de comercio internacional y la seguridad de la logística fronteriza de los Estados Unidos.
- Reducción de los costos de cumplimiento.
- Reducción de los costos de cumplimiento.

Balizado de las unidades del autotransporte de carga



Aplicaciones en el transporte de carga



Uso de celulares, primer lugar en distracción de operadores al conducir

Entre los principales factores de riesgo al conducir, está el uso del teléfono móvil para responder una llamada o enviar un mensaje de texto, advierte la SCT

El uso de celulares en el camino sigue siendo una amenaza para la seguridad vial. Entre los principales factores de riesgo al conducir, está el uso del teléfono móvil para responder una llamada o enviar un mensaje de texto, advierte la SCT.



En México, la Secretaría de Transportes y Comunicaciones (SCT) advierte que el uso de celulares al conducir es uno de los principales factores de riesgo al manejar en el camino. Entre los principales factores de riesgo al conducir, está el uso del teléfono móvil para responder una llamada o enviar un mensaje de texto, advierte la SCT.

Participa CANACAR en los foros de consulta para integrar el Plan Nacional de Desarrollo

Este documento será la guía del gobierno federal, para definir las prioridades en materia económica, social y política en el actual sexenio



2025 RECUENTO

Es esencial transitar hacia una visión de transporte multimodal

En 2023 la red carretera del país sumó 407,783 km, pero el 34% de la red libre de peaje está en malas condiciones, lo que requiere esfuerzos de mejoramiento para garantizar seguridad vial y eficiencia en el transporte

El transporte es un pilar fundamental para el desarrollo económico de México. Sin embargo, el sector enfrenta desafíos significativos que requieren una visión integral y multimodal para mejorar la eficiencia y la seguridad. En 2023, la red carretera del país alcanzó un total de 407,783 kilómetros, pero un preocupante 34% de esta red, que representa más de 138 mil kilómetros, se encuentra en malas condiciones. Esto no solo afecta la velocidad de tránsito, sino que también genera riesgos para la seguridad vial y aumenta los costos de mantenimiento y operación.

Para abordar estos desafíos, es esencial adoptar una perspectiva multimodal que integre diferentes modos de transporte, como carreteras, ferrocarriles, puertos marítimos y aeropuertos. Esta visión holística permite optimizar el flujo de mercancías y pasajeros, reduciendo tiempos de tránsito y mejorando la competitividad del país. Además, la inversión en infraestructura moderna y segura es clave para atraer inversiones extranjeras y fomentar el crecimiento económico.

El gobierno federal, a través del Plan Nacional de Desarrollo, ha establecido como prioridad la mejora de la infraestructura de transporte. Esto incluye la rehabilitación de carreteras deterioradas, la construcción de nuevas vías y la modernización de puertos y aeropuertos. Asimismo, se promueven políticas que fomenten la intermodalidad, facilitando la conexión entre los diferentes modos de transporte y mejorando la experiencia del usuario.

El transporte es un pilar fundamental para el desarrollo económico de México. Sin embargo, el sector enfrenta desafíos significativos que requieren una visión integral y multimodal para mejorar la eficiencia y la seguridad.

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA

El transporte es un pilar fundamental para el desarrollo económico de México. Sin embargo, el sector enfrenta desafíos significativos que requieren una visión integral y multimodal para mejorar la eficiencia y la seguridad.

CADENAS GUAJALTES DE VALORES

El transporte es un pilar fundamental para el desarrollo económico de México. Sin embargo, el sector enfrenta desafíos significativos que requieren una visión integral y multimodal para mejorar la eficiencia y la seguridad.



Es esencial transitar hacia una visión de transporte multimodal que considere el uso de diferentes modos de transporte para garantizar la seguridad vial y la eficiencia en el transporte.

Indicadores de seguimiento

Variable	Meta 2024	Meta 2025
Longitud de carreteras en buenas condiciones	138,000 km	145,000 km
Seguridad vial (accidentes graves)	Reducción de 10%	Reducción de 15%



Realizan homenaje a don Roberto Díaz Ruiz

En la Central de Carga Vallejo TAF Cargametro, devolvió un busto y se le entregó una placa, como reconocimiento a sus 10 años como presidente de su Consejo de Administración

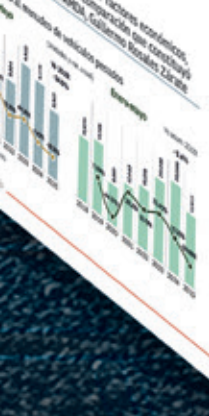
Después de dedicar un busto en honor al líder de la logística y al empresario mexicano, don Roberto Díaz Ruiz, quien durante 10 años como presidente de su Consejo de Administración, se le entregó una placa conmemorativa por su gestión.

El homenaje se realizó en la Central de Carga Vallejo TAF Cargametro, donde Díaz Ruiz recibió un busto y una placa que reconoce su liderazgo y contribución al sector logístico de México. Durante su gestión, Díaz Ruiz ha impulsado diversas iniciativas para mejorar la eficiencia y la seguridad en el transporte de mercancías.

ACAR FEBRA VECTORIA ADO DE MPRESAS ADAS

En la creación, como respuesta a los intereses de las empresas...

CONTRAJO 1.31% venta al menudeo vehículos pesados en mayo



El sector del transporte es clave para el desarrollo económico de México. Sin embargo, el sector enfrenta desafíos significativos que requieren una visión integral y multimodal para mejorar la eficiencia y la seguridad.



RUBROS ESTRATÉGICOS

Se define el rubro de Rubros Estratégicos como el conjunto de rubros que forman parte de la actividad económica principal de una empresa, que generan ingresos y costos, y que son esenciales para la operación y el desarrollo de la misma.

1 Seguridad

El rubro de Seguridad es el conjunto de rubros que forman parte de la actividad económica principal de una empresa, que generan ingresos y costos, y que son esenciales para la operación y el desarrollo de la misma.

2 Capacidades y profesionalización

El rubro de Capacidades y profesionalización es el conjunto de rubros que forman parte de la actividad económica principal de una empresa, que generan ingresos y costos, y que son esenciales para la operación y el desarrollo de la misma.

3 Asesorías técnicas

El rubro de Asesorías técnicas es el conjunto de rubros que forman parte de la actividad económica principal de una empresa, que generan ingresos y costos, y que son esenciales para la operación y el desarrollo de la misma.

4 Insumos

El rubro de Insumos es el conjunto de rubros que forman parte de la actividad económica principal de una empresa, que generan ingresos y costos, y que son esenciales para la operación y el desarrollo de la misma.

5 Mantenimiento de flota

El rubro de Mantenimiento de flota es el conjunto de rubros que forman parte de la actividad económica principal de una empresa, que generan ingresos y costos, y que son esenciales para la operación y el desarrollo de la misma.

6 Colaboración y vinculación efectiva con el gobierno

El rubro de Colaboración y vinculación efectiva con el gobierno es el conjunto de rubros que forman parte de la actividad económica principal de una empresa, que generan ingresos y costos, y que son esenciales para la operación y el desarrollo de la misma.



► Enero



► Febrero

Futuro lleno de retos

En enero presentamos el Anuario 2024 de la revista "Transportando al país", edición en la que participó el secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), Jesús Antonio Esteva Medina, quien explicó cuáles eran las metas estratégicas para fortalecer al sector del autotransporte de carga en el país.

El mejoramiento de la seguridad carretera era una de sus acciones para el año que estaba comenzando.

Algunos retos señalados para 2025, por parte de los colaboradores de esta edición anual, fueron la inseguridad carretera, el déficit de operadores y la necesidad de modernizar el parque vehicular.

Los expertos del sector también mencionaron que estarían atentos a las evaluaciones del acuerdo comercial entre México, Estados Unidos y Canadá, el T-MEC, previas a la revisión de este en 2026.

Foros para el Plan Nacional de Desarrollo

CANACAR participó en los foros de consulta para integrar el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. El presidente de la Cámara, Miguel Ángel Martínez Millán, estuvo como invitado especial en el presídium de la inauguración de uno de los foros, a cargo del titular de la SICT, Jesús Esteva Medina, en Guadalajara, Jalisco.

Por otro lado, Martínez Millán asistió a las instalaciones de la SICT, a una reunión con el secretario de esta, para una evaluación sobre los compromisos realizados con la presidenta de México, Claudia Sheinbaum Pardo, en materia de seguridad carretera.

Frente al déficit de operadores, CANACAR dio un paso importante: su presidente firmó un convenio con el Instituto de Capacitación para el Trabajo del Estado de Puebla (ICATEP), marcando el inicio del Primer Centro Internacional de Capacitación para Operadores de Tractocamiones de Carga, en Puebla.



► **Marzo**



► **Abril**

Asume Miguel Ángel Martínez Millán el liderazgo de CANACAR por tercer año consecutivo

En la Asamblea General Ordinaria de CANACAR, Miguel Ángel Martínez Millán asumió por tercer año consecutivo la presidencia de la Cámara. Como invitado especial asistió el secretario de la SICT, Jesús Esteva Medina.

Los temas en los que se enfocaría la Cámara para consolidar al autotransporte eran: seguridad; capacitación y profesionalización; asuntos normativos; infraestructura; renovación de flota; y colaboración y vinculación efectiva con el gobierno.

Debido a la falta de certidumbre en las vías de comunicación por donde transita el autotransporte, en la Cámara de Diputados se realizó el foro "Inseguridad de las carreteras en México", en donde CANACAR estuvo presente.

Acciones para fortalecer el inglés de los operadores

Ante la orden ejecutiva de Estados Unidos, que exige el dominio del inglés a los operadores del autotransporte de carga que trabajen en su territorio, CANACAR presentó a la Dirección General de Autotransporte Federal un diagnóstico y propuesta para fortalecer el conocimiento de ese idioma.

En su conferencia anual, el empresario mexicano Carlos Slim Helú aseguró que para que México crezca se necesita inversión y de los aranceles impuestos por EE. UU., dijo que lo único que provocarán es inflación y no resolverán los problemas de fondo.

Siguiendo con temas económicos, uno de los ejes centrales del Plan Nacional de Desarrollo de 2025-2030, señala que es esencial transitar hacia una visión de transporte multimodal, que combine los distintos medios de transporte de carga y pasajeros para mejorar la competitividad y bajar costos.



➤ **Mayo**

Expo Proveedores del Transporte

En Monterrey, Nuevo León, el presidente de la Cámara, Miguel Ángel Martínez Millán, estuvo en el corte de listón de Expo Proveedores del Transporte y Logística 2025, acompañado de la subsecretaria de Transportes de la SICT, Tania Carro Toledo.

Como resultado de los trabajos de enlaces legislativos, a la reunión de la Comisión de Movilidad de la Cámara asistió como invitada especial la diputada federal y presidenta de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados, Patricia Mercado Castro, quien escuchó las preocupaciones de los transportistas en materia de movilidad.

La Central de Carga Vallejo TAF Cargametro realizó un homenaje a don Roberto Díaz Ruiz por los 10 años como presidente de su Consejo de Administración.

El también expresidente de CANACAR (2012-2015) se mostró emocionado y agradecido por esta celebración que disfrutó acompañado de su familia y amigos



➤ **Junio**

Apuesta de la SICT por la capacitación de operadores

En un foro realizado en el Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM), la subsecretaria de Comunicaciones y Transportes de la SICT, Tania Carro Toledo, explicó que la dependencia trabajaba en un programa piloto para la capacitación de los operadores del autotransporte de carga.

Dijo que entre las acciones para el autotransporte federal están la seguridad carretera; los trámites y servicios; regulación; la competitividad e integración modal.

En la Sesión de la Comisión Nacional Ejecutiva se rindió un homenaje póstumo al extesorero nacional de la Cámara y fundador de la empresa Inter MG, Jesús Mijares Solares, a quien se calificó como un gran líder y compañero del autotransporte de carga en México. Su hijo Francisco Mijares Quintero dio las gracias por las muestras de cariño expresadas hacia su padre.



» Julio



» Agosto

Acuerdo de colaboración CANACAR-SEP para la enseñanza del inglés

El presidente de CANACAR, Miguel Ángel Martínez Millán, firmó un acuerdo de colaboración con la Dirección General de Centros de Formación para el Trabajo (DGCFT), adscrita a la Subsecretaría de Educación Media Superior de la Secretaría de Educación Pública (SEP), encabezada por José Gonzalo Espina Miranda, para fortalecer la profesionalización del autotransporte de carga.

Con esta alianza se reforzará el aprendizaje del inglés, para responder a los requerimientos del gobierno de Estados Unidos y también la capacitación técnica de los operadores, haciendo énfasis en la especialidad ocupacional de Operación de Autotransporte.

Un evento relevante fue la creación por parte de la Cámara del Comité de Certificación Financiera, para fortalecer la preparación jurídica y operativa del sector, frente a los desafíos que impone la Ley Antiterrorista de EE. UU.

Plan de seguridad para el autotransporte de carga

Ante la revisión del T-MEC, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) sugirió desarrollar un plan de seguridad para el autotransporte de carga, tanto en carreteras como en vías férreas, con el objetivo de disminuir los costos de exportación a EE. UU.

En un estudio, el IMCO mencionó que "parte del éxito del Plan México depende de la seguridad y sus costos asociados, para transitar a lo largo del país".

Como parte de las actividades de profesionalización de la Cámara, se realizó la plática informativa del Cumplimiento OEA, que estuvo a cargo de funcionarios del SAT.

La Coordinadora de Asuntos de Comercio Exterior y Aduanas de la Cámara, Celina Zúñiga Gómez, indicó que "el programa OEA en México no solo eleva nuestros estándares, también demuestra al mundo que en el país el transporte es sinónimo de confianza, cumplimiento y competitividad".



➤ **Septiembre**

Autotransporte de carga, legado de grandes empresas

CANACAR realizó un homenaje a las empresas del sector que, como afiliadas, la han acompañado desde 1989.

El tributo fue un recordatorio de cómo el esfuerzo de las familias fue la semilla de su origen y crecimiento.

También se hizo un breve repaso de lo que el sector del autotransporte de carga ha vivido en los 36 años de CANACAR, como la crisis económica en 1994 por el "error de diciembre"; después de esa época tan difícil, muchas empresas lograron levantarse y se prepararon para competir dentro del sector.

Por otra parte, CANACAR celebró su Sesión de Comisión Nacional Ejecutiva en el auditorio de CON-CAMIN, por lo cual se agradeció al presidente de esta, Alejandro Malagón Barragán, las facilidades brindadas para realizar la reunión, en donde el invitado especial fue el director general de Autotransporte Federal, Luis Ruiz Hernández.



➤ **Octubre**

Unidad y compromiso en la Convención Nacional 2025

En Cancún, Quintana Roo, CANACAR celebró su 36ª Convención Nacional, en donde se congregaron afiliados, socios colaboradores, directivos de armadoras y líderes de asociaciones empresariales.

En ese escenario se reconoció a 36 empresas que con su lealtad, compromiso y visión han formado parte de la Cámara desde su nacimiento.

Como cada año, también se dieron cita especialistas de diferentes áreas y entre los temas centrales estuvieron la revisión en 2026 del T-MEC; los aranceles que ha puesto la administración estadounidense a muchos productos en todo el mundo y la seguridad.

CANACAR hizo un llamado para generar políticas públicas en favor del autotransporte de carga, debido al colapso que ha sufrido por la política arancelaria de EE. UU. que debilitó el flujo de mercancías; por la inseguridad y por el aumento en la estructura de costos operativos de las empresas.



► **Noviembre**



► **Diciembre**

Filtro a la importación de vehículos usados equipados con motor a diésel

Después de dos años de trabajos, el Diario Oficial de la Federación publicó el Acuerdo por el que dio a conocer las condiciones ambientales a que se sujetará la importación de vehículos usados equipados con motor a diésel y con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos.

Fue en las instalaciones de la Secretaría de Economía en donde se presentó y entregó este documento al presidente de CANACAR, Miguel Ángel Martínez Millán, quien reconoció a la presidenta de México, Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, por atender el problema de la importación de vehículos usados.

De igual forma, agradeció al titular de Economía, Marcelo Ebrard Casaubon, y a la secretaria de Medio Ambiente y de Recursos Naturales (SEMARNAT), Alicia Bárcena Ibarra, su valioso acompañamiento y compromiso para concretar el Acuerdo.

Recuento de logros y oportunidades

CANACAR cierra el 2025 con una serie de colaboraciones de funcionarios del sector público, directivos de la iniciativa privada, legisladores y los vicepresidentes generales y de cada una de las regiones de la Cámara, que a lo largo del año estuvieron cerca de CANACAR para trabajar y avanzar en los temas que involucran al sector.

En general, las plumas del Anuario mostraron preocupación por la incertidumbre debido a las políticas arancelarias en América del Norte; la revisión del T-MEC en 2026; los tiempos tan largos de espera en algunas aduanas; por la falta de infraestructura carretera y que conecte a los puertos con otras regiones del país; el déficit de operadores; la inseguridad; por la necesidad de un marco regulatorio que brinde certeza, entre otros asuntos más.

Sin embargo, tanto en los actores del sector público como privado, hay disposición para trabajar juntos y así sacar adelante a México.



800-1117-111

ASISTENCIA EN EL CAMINO

365 DÍAS

24/7


CANACAR
CÁMARA NACIONAL
DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

**Call
Center**

- Robos
- Accidentes
- Detenciones arbitrarias
- Asesoría legal

CASCADIA®

QUINTA GENERACIÓN



LA INNOVACIÓN

NO TERMINA, SOLO EVOLUCIONA



800 590 2000



Las imágenes que aquí aparecen son usadas como referencia. Consulta especificaciones de los vehículos en www.freightliner.com.mx o con tu Distribuidor Autorizado. Freightliner® es una marca de Daimler Truck.

Un lanzamiento

ESPECTACULAR



Camiones
Buses

Más allá de Euro 6



Nuevo
Constellation 26.480
Tracto 6x4