

# DINÁMICA Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA MEXICANA DE AUTOBUSES LIBRES DE EMISIONES

• Texto Redacción

**C**ristina Vázquez, Consultora de la Unidad de Innovación y Nuevas Tecnologías de la División de Desarrollo Productivo y Empresarial de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), presentó el estudio "Dinámica y perspectivas de la industria mexicana de autobuses libres de emisiones", donde brinda un amplio y exhaustivo panorama de este sector. A continuación, incluimos algunos cuadros de la investigación.

El documento completo se puede consultar en:



## Principales empresas de fabricantes/importadores de autobuses urbanos

Manufactura de chasis/autobuses

Empresa	Origen	Tipo
1 Mercedes-Benz Autobuses	Alemania	Filial extranjera
2 International	E.U.A	Filial extranjera
3 Dina	Nacional	Local
4 Volkswagen Camiones y Autobuses	Alemania	Filial extranjera
5 Volvo Buses	Suecia	Filial extranjera
6 Hino	Japón	Filial extranjera
7 Isuzu	Japón	Filial extranjera
8 BYD	China	Importador
9 Foton	China	Filial extranjera
10 Sunwin	China	Importador
11 Yutong	China	Importador
12 King Long	China	Importador
13 Hyundai Buses & Trucks	Corea	Filial extranjera
14 IUSA	Nacional	Local
15 FAW Camiones	China	Filial extranjera
16 King Autobuses	Nacional	Local

Fuente: C. Vázquez, "Dinámica y perspectivas de la industria mexicana de autobuses libre de emisiones", Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/141), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022. Con base en INEGI, entrevistas a actores clave y sitios web de los fabricantes de autobuses urbanos.

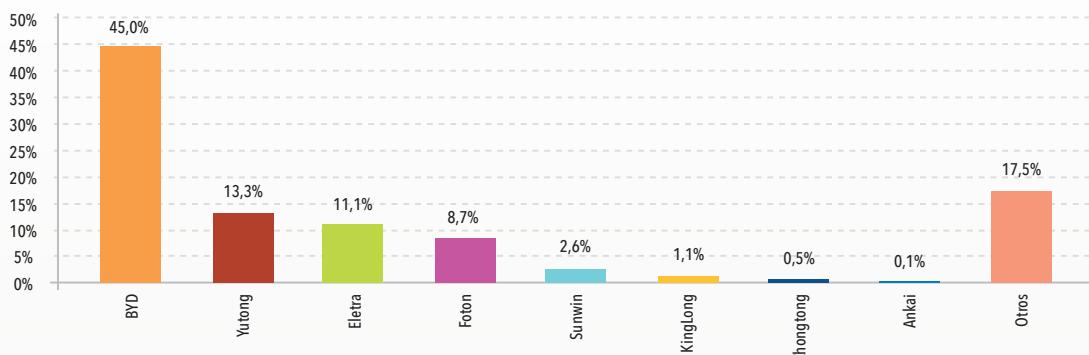
## Ventas de autobuses por marca

(En unidades y porcentajes)

Marca	2018	2019	2020	Acumulado	Porcentaje de variación 2019-2018	Porcentaje de variación 2020-2019
Mercedes-Benz Autobuses	2,807	2,965	1,726	7,498	5,6%	-41,8%
International	2,067	1,610	729	4,406	-22,1%	-54,7%
Dina	894	695	66	1,655	-22,3%	-90,5%
Volkswagen Camiones y Autobuses	1,401	554	293	2,248	-60,5%	-47,1%
Volvo Buses	51	223	178	452	337,3%	-20,2%
Hino	185	179	113	477	-3,2%	-36,9%
Isuzu	21	39	27	87	85,7%	-30,8%
Scania	56	25	22	103	-55,4%	-12,0%
Total general	7,482	6,290	3,154	16,926	-15,9%	-49,9%
Participación						
Mercedes-Benz Autobuses	38%	47%	55%	44%		
International	28%	26%	23%	26%		
Dina	12%	11%	2%	10%		
Volkswagen Camiones y Autobuses	19%	9%	9%	13%		
Volvo Buses	1%	4%	6%	3%		
Hino	2%	3%	4%	3%		
Isuzu	0%	1%	1%	1%		
Scania	1%	0%	1%	1%		
Total general	100%	100%	100%	100%		

Fuente: C. Vázquez, "Dinámica y perspectivas de la industria mexicana de autobuses libre de emisiones", Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/141), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022. Con base en INEGI.

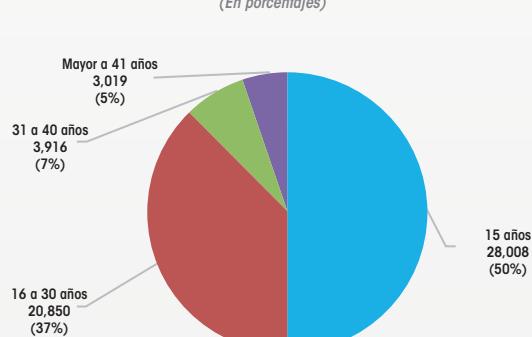
## FLOTA DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS EN LATINOAMÉRICA POR MARCA



Fuente: C. Vázquez, "Dinámica y perspectivas de la industria mexicana de autobuses libre de emisiones", Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/141), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022. Con base en E-Bus Radar (julio 2021). <https://www.ebusradar.org/en/>.

## Antigüedad de las unidades de transporte terrestre de pasajeros: autobús

(En porcentajes)



## Escenarios de transición hacia el uso de tecnologías de menores emisiones en el transporte urbano de pasajeros

Actor clave	Escenario a 2025	Escenario a 2030	Escenario a 2050
Fabricantes	Transición débil e inercial a tecnologías eléctricas si no se cuenta con una estrategia agresiva de corte nacional por parte del gobierno.		
Sector público CDMX	Transición a menores emisiones agresiva con flotas renovadas con tecnología EURO V y EURO VI.	Transición débil e inercial a tecnologías eléctricas si los problemas organizacionales continúan.	La electromovilidad será bastante más generalizada en un horizonte de largo plazo (2050). Sin embargo, hay que considerar que aunque las tecnologías se encuentren disponibles con menores niveles de inversión el factor organizacional continuará siendo una restricción a menos que se transite a esquemas organizativos más eficientes.
Asociaciones	Transición débil e inercial a tecnologías eléctricas explicado principalmente por los costos menores de estas tecnologías y el impulso internacional pero no por intervenciones planificadas.		
Distribuidores	Transición débil e inercial a tecnologías eléctricas si no se cuenta con una estrategia agresiva de corte nacional por parte del gobierno.	No hay vuelta atrás en cuanto a electromovilidad. Se prevé una mayor penetración de estas tecnologías.	

Fuente: C. Vázquez, "Dinámica y perspectivas de la industria mexicana de autobuses libre de emisiones", Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/141), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022.