

**RIESGOS Y RENDIMIENTOS**

**A Elías Dip y Canatram les ciega la ira y pasión**

Es lamentable que el eterno dirigente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, Elías Dip, le ciegue el odio jarocho que siente por su contraparte, la Asociación Nacional de Transporte Privado, en donde ha tomado el tema de la próxima publicación de la Norma 012 de pesos y medidas para el transporte público, como argumento para sacar todo ese trauma contenido. El problema es que no aporta absolutamente nada bueno, ni nuevo para solucionar los graves retos que enfrenta el sector y sólo se dedica a golpear, con bravuconadas, un proceso de consulta innovador que implementó la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, quien tiene que cargar con las frustraciones del señor Dip.

Me parece increíble lo testarudo del líder de la Canatram, a quien me encontré durante la Expotransporte, que se celebró el mes pasado en Guadalajara, Jalisco. Estuvo en la mesa de honor en varios eventos y ocupó una posición importante en el momento de la inauguración. En esta exposición se puso de manifiesto la alta tecnología de los

tractocamiones de largo alcance, que no sólo se venden, sino se producen en México. No sé de dónde sacó Elías Dip que no existe en México las condiciones para los llamados fulles.

Por ejemplo, International presentó el ProStar, su tractocamión insignia, que ofrece un motor ISX Euro 5, no sólo para el tema de contaminación, sino la capacidad de arrastre. Es un derroche de tecnología, especialmente en temas de seguridad y se produce en Escobedo, Nuevo León. No hay que ir tan lejos.

También le pasó de noche al señor Dip el nuevo modelo de Volvo, el NL 780 también de larga distancia y además hizo su debut la marca Mack con su modelo Vision, más robusto que un búfalo, con la fuerza para arrastrar no dos, sino hasta tres contenedores. Es una lástima que Canatram no visitara el stand de Kenworth, quien exhibió el tractocamión T800. Algo impresionante, desde el momento de subir al vehículo. Además de potencia y seguridad tiene un sistema que eleva y baja la suspensión, que le permite jalar no sólo 80 toneladas, sino



JULIO BRITO A.

julio Brito@cronica.com.mx

julio Brito@visionautomotriz.com.mx

hasta 100.

Ahí está la tecnología, estuvo a ojos vista de Elías Dip y le pasó como aquel que va al cine y se quedó dormido. En México se produce tecnología de punta para tractocamiones de largo alcance, como es el caso de Freightliner en Saltillo y Santiago Tlaxiaco o Kenworth en Mexicali. Es factible ser muy competitivo y buscar menores costos de fletes, con vehículos modernos, seguros. Son cosas que no pueden pasarse por alto.

Pensar que México debe exportar estas maravillas rodantes y quedarse con camiones vetustos raya en la soberbia y la industria no se lo merece. Es aquí donde la **SECTRA** tiene razón en decir que la Norma 012 debe atender a temas científico-técnicos. Lo que se pretende es regular el sector y no ponerle piedras en el cuello y sentenciarlo a vivir, como Andrés Manuel López Obrador, con los mitos del pasado ■

