



Camiones, IP, SCT o SAT

■ Por lo que hace a las aduanas, deberían tener un mejor control y filtro en la entrada de unidades pesadas, sin que haya violación a los tratados.

Ya le dábamos cuenta de los números negativos por los que atraviesa la industria de camiones pesados. Bien, el tema va más allá de cifras y de la travesía del sector, en ésta se ven involucradas las aduanas, es cierto, bajo la tutela de **Aristóteles Núñez**, pero también de la SCT, que dirige **Gerardo Ruiz Esparza**, incluso la propia industria, encabezada por la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), al mando de **Miguel Elizalde Lizárraga**.

El sector en lo que va del año, las ventas han bajado en gran parte por el mercado *chocolate* existente en México que se legaliza o que entra con amparos para operar en territorio nacional. Sin que al parecer se haga algo de fondo.

En mayo pasado, las ventas de la industria de camiones pesados cayeron 2.9%, a decir de la propia ANPACT, que dará a

conocer sus cifras hoy. Lo que sumaría el cuarto mes consecutivo que el sector registra una caída. Aunque si consideramos de abril a mayo, año con año las ventas del sector se incrementaron 10.2 por ciento.

Pero, más allá de las cifras, el sector atraviesa uno de los grandes males de muchas industrias, la entrada de camiones chatarra e irregularidades como camiones *chocolate*, camiones que no cumplen con las reglas de carga, camiones traídos del vecino país del norte, pero con chasis armados y modificados aquí; las irregularidades parecen estar a la orden del día.

Pero, ¿quién es el culpable, o quién es el responsable de poner un freno a este malestar? "Todo es cuestión de orden". Parece fácil decir la frase, pero es más complejo que ello. Orden en cuanto a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuya institución es la que se encarga de otorgar

los permisos y placas para que este tipo de camiones transite en territorio nacional.

Que no se frenen la entrada de camiones pesados, sólo que se hagan valer las leyes para su operación, lo que generaría que el costo-beneficio no fuera tan atractivo y se desincentivara la compra de camiones de otros países a bajo precio.

Por lo que hace a las aduanas, es cierto que deberían tener un mejor control y filtro en la entrada de camiones pesados, sin que ello se traduzca en una violación a los tratados comerciales que se han firmado.

Aunque en este punto, necesitarían apoyo de los jueces para evitar que se den amparos para camiones que no cumplen con los requisitos en territorio nacional.

Mientras que la propia industria necesitaría poner de su parte, para que la industria de camiones seminuevos se conforme en territorio na-



Continúa en siguiente hoja

Fecha 10.06.2014	Sección Dinero / Falla de origen	Página 11
----------------------------	--	---------------------

cional y no se tenga la necesidad de voltear a ver otros países, a fin de cuentas es una necesidad que va en ascenso.

Situaciones que no son cosa del otro mundo, pero sí urgentes para evitar que la demanda por camiones más económicos se vuelva el parte aguas para la chatarrización y circulación de camiones que están lejos de cumplir con las normas y leyes mexicanas.

Aquí la pregunta es si cada quien hará su trabajo o seguiremos echándole la culpa a las autoridades y viceversa.

El sector atraviesa por uno de los momentos más malos de muchas industrias: la entrada de chatarra.