

CARGA PESADA EN PRO DEL LIDERAZGO

MOVER A MÉXICO

hacia adelante, incentivar el mercado interno y llevar al país al liderazgo en la producción de vehículos pesados en un plazo de 18 años, son los objetivos que Miguel Elizalde, un hombre de familia, orientado a resultados y apasionado de la industria del autotransporte, se ha fijado al frente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT).

Dar siempre más de 100% en cada acción que emprende, estar en constante movimiento y reinventarse diariamente son características que definen a este hombre originario de Hermosillo, Sonora y cuya pasión por su trabajo se refleja en el tono de su voz y en la gran sonrisa que emite al hablar de sus retos y logros cumplidos a lo largo de estos dos años al frente de la ANPACT.

"Inicié hace dos años, pero antes de llegar tuve la oportunidad de trabajar en Capufe y la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, lo que me dio mayor claridad sobre la industria del autotransporte, lo cual es un valor agregado porque conozco muy bien el mercado.

"Mi curva de aprendizaje al frente de la ANPACT se centró en la industria automotriz y el entorno tanto social como regulatorio. Ahora el objetivo es muy claro y radica en trabajar en pro de la seguridad vial, ya que en la Asociación siempre buscaremos que la sociedad tenga medios de transporte de pasajeros y carga, eficientes, económicos y menos contaminantes".

Profesionalizar al hombre camión

Parte del trabajo que Miguel Elizalde se ha propuesto, radica en el consenso de posturas y decisiones en pro de la sociedad a fin de que la renovación del transporte en México sea una realidad que beneficie a todos.

En México, "más de 80% de la carga se mueve en camiones, por ello uno de los grandes retos es el financiamiento. Otro de los grandes retos del sector es el esquema tan atomizado en el que está dividido.

"Hoy día la definición es la siguiente: si una empresa posee de uno a cinco camiones se le llama hombre camión; de cinco a 30 es pequeño empresario; y de 30 a 100 es mediano empresario y más de 100 unidades ya se considera grande".

Agregó que hoy en día "83% de las empresas existentes son hombre camión, es decir tenemos muchas pero con pocas unidades cada una, además de ser vehículos, en la mayoría de los casos, con más de 20 años de antigüedad.

Por ello, "uno de los retos más importantes que tenemos es la profesionalización del hombre camión, ya que queremos que crezca y que tenga todas las herramientas necesarias para esta expansión".

Para llevar a cabo esta profesionalización, ANPACT en conjunto con Canacar, la ANTP y Conatram, están impulsando una iniciativa, cuya primera fase será en el DF, para cumplir el objetivo propuesto. "Tenemos el respaldo de la Secretaría de Economía y del Gobierno de la Ciudad de México para cumplir con esta iniciativa a través de la cual vamos a dar 40 horas de capacitación a los hombre camión, así como 20 horas de consultoría, una computadora y *software* que les permita tener su negocio en regla.

Continúa en siguiente hoja



Fecha 21.10.2014	Sección Revista	Página 160-162
----------------------------	---------------------------	--------------------------

“Con esta iniciativa tocaremos a 100 hombres camión y los certificaremos con lo cual tendrán mayores beneficios como el acceder a los usuarios de transporte para ser contratados y de esta manera ampliar su negocio”. De acuerdo con Miguel

esta es una medida incentivadora a mediano y largo plazo, ya que confían que cuando el transportista se certifique, sentará las bases para identificar y tener un control de su negocio y administración efectiva con un potencial de crecimiento.

La troca del testamento

Otro de los problemas que vive la industria del autotransporte es el tema del financiamiento, ya que al ser este tan limitado, el hombre camión prefiere heredar su vehículo que incluirse en el programa de chatarrización.

“Para muchos de los hombre camión es como un factor de orgullo heredar su camión a los hijos, sin embargo, no les están heredando más que problemas ya que los vehículos gastan más combustible y son menos productivos”.

Actualmente el Gobierno Federal posee un programa de chatarrización, el cual aplica a vehículos con más de diez años de antigüedad, los cuales son inscritos por el hombre camión y canjeados por un estímulo fiscal mismo que es tomado en cuenta por los distribuidores de vehículos pesados, descontando este monto del costo total de la unidad.

Bajo este esquema, hoy día se destruyen entre 6 y 7 mil vehículos pesados, sin embargo la meta es destruir alrededor de 15 mil y “la mejor forma de incentivar a la renovación de la flota es incrementando el estímulo fiscal.”

Mover a México

Aunado a la profesionalización del hombre camión, otro de los objetivos que la ANPACT tiene es convertir a México en el líder productor de vehículos pesados en América.

Las estadísticas muestran que, actualmente, el líder en este ramo es Estados Unidos con un total de 250 mil unidades producidas, seguido de Brasil con 180 mil y en tercer lugar México con 140 mil vehículos pesados.

Si el objetivo de la ANPACT se cumple, la industria de auto-transporte se consolidaría como la máxima en creación de empleos. Actualmente en este ramo se generan 140 mil empleos, tanto directos como indirectos.

Para finalizar Miguel afirmó que el dinamismo de esta industria es lo que le apasiona y confía plenamente en que cumplir todos los objetivos en beneficio para toda la sociedad.

Fecha 21.10.2014	Sección Revista	Página 160-162
----------------------------	---------------------------	--------------------------



En la red
www.anpact.com.mx
[@Anpactac](https://twitter.com/Anpactac)
[f/Anpact](https://www.facebook.com/Anpact)

Continúa en siguiente hoja



**MIGUEL
HEBERTO
ELIZALDE
LIZARRAGA**