

| | | |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| Fecha 18.04.2015 | Sección Revista | Página 44-45 |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|

Hombre-camiión:

los baches del camino diario

“El sol sale para todos”. La frase es de Elías Dip Ramé, Presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos A.C. (CONATRAM), organismo que agrupa a más de 80,000 afiliados en el país. La evocación alude a las grandes oportunidades que brinda el sector a los propios transportistas: empresas grandes, medianas y hombre-camiión.

A este modelo de negocio se suma el 82% del autotransporte en el país; sin embargo, las condiciones para operar y ofrecer este servicio no son necesariamente equitativas para unos y otros: “Es ilógico pensar que yo puedo lograr lo mismo con cinco o diez camiones que el que tiene 100 o 500”, argumentó.

En entrevista con TyT, el también ex legislador aseguró que a pesar de los avances conseguidos en el sector a favor del hombre-camiión, aún persisten situaciones que suponen una desventaja para crear un gremio más competitivo, profesional y justo, toda vez que las oportunidades no son las mismas para los grandes que para los pequeños.

Antigüedad de la flota: ¿mito o realidad?

A pesar de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) estima que la edad promedio de los camiones viejos en el país es de 17 años, Elías Dip aclara que éste no es el principal problema del sector, ya que en el año 2000, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) autorizó la repotencialización de las unidades más antiguas, modelo que permitía el intercambio de partes viejas por nuevas, a fin de que los camiones siguieran operando, pero en mejores condiciones.

Esto favoreció mucho al hombre-

camiión –y a la industria en general–, ya que no todos podían comprar unidades nuevas. Hoy, las iniciativas federales apuntan al Programa de Chatarrización del autotransporte federal de carga y de pasajeros, que incluye estímulos fiscales para renovar vehículos con más de 10 años de antigüedad.

“Para que me den las placas, tengo que cumplir con ciertos requisitos y presentar documentación específica: papeles de las partes importadas y una factura con el número de serie del chasis. Así, un camiión que parece nuevo puede estar montado sobre un chasis viejo. Pero ya no es posible, porque la misma institución que aprobó dichas modificaciones dice que ya no se puede”.

Seguridad y legalidad: los retos

Uno de los temas más urgentes es la seguridad: del operador, de las unidades, de las mercancías y del servicio. Y este tema

viene de la mano de la legalidad. En este contexto, el papel de la Policía Federal es crucial, ya que es su labor respetar y hacer que se respeten las leyes, de tal manera que éstas sí veien por los intereses de los transportistas.

En repetidas ocasiones se ha dicho que la mayoría de los accidentes en carretera se deben a la antigüedad de los camiones o a las altas velocidades con que viajan los operadores; sin embargo, Elías Dip es categórico cuando atribuye gran parte de la responsabilidad al exceso de peso y de dimensiones de las unidades.

“El doble remolque es 100% inseguro, y es un peligro. México es de
Continúa en siguiente hoja



| | | |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| Fecha 18.04.2015 | Sección Revista | Página 44-45 |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|

los pocos países que permiten esta forma de transporte y las consecuencias ahí están”, enfatizó. Además, el tema de señalética sigue pendiente, pues un conductor que va en carretera no necesariamente sabe si es de tipo A, B o C. Eso ocasiona infracciones que suelen ser muy costosas para el hombre-camión.

“Necesitamos crédito; damos garantías”

Otro mito del gremio es afirmar que no hay crédito y financiamiento para el hombre-camión: “Es una cantaleta populista. La CONATRAM ha gestionado cientos de créditos para camiones a sus afiliados. Aun sin las mismas condiciones con que se ofrecen a las grandes empresas, los financiamientos para el hombre-camión existen: con condiciones más exageradas, más duras y que aun así el hombre-camión puede cumplir”, añadió.

Si bien Nacional Financiera (Nafin) ofrece financiamiento a la industria del autotransporte, sus

tasas están por arriba de la banca comercial en siete u ocho puntos: “Si hablamos de competitividad, es importante que el Gobierno regule los intereses a fin de hacer accesibles dichos beneficios”, señaló el directivo.

Y en este sentido, es importante que Nafin esté consciente de que los transportistas necesitan liquidez para poder pagar: “La liquidez es la única que genera recursos y si no hay liquidez, no hay con qué pagar. Así yo tenga la garantía del mundo, lo primero que buscan las instituciones financieras es que haya liquidez para poder pagar. Por eso recomiendo a los hombres-camión que no se echen un compromiso que no puedan pagar”.

¿Hacia la profesionalización del transporte?

Según consideraciones del propio Dip Ramé, se puede empezar con la organización de unas 20 empresas medianas que sumen mil camiones. Si un camión vale un millón de pesos, en lugar de ser dueño de esa unidad, se puede decir que es dueño de mil

acciones, valuadas en mil pesos cada una. Así nadie se peleará los mejores fletes y todo funcionará alrededor de la utilidad de una organización y no de particulares.

“Los que salten se salvarán”. Con esta frase, el entrevistado dejó claro que no quitará el dedo del renglón, ya que justo porque el hombre-camión se ha superado mucho en los últimos años, aún queda mucho camino por recorrer: “El hombre-camión está obligado a convertirse en empresa. Antes éramos 2,000 empresas y hoy hay más de 10,000, eso quiere decir que muchos hombres-camión se han atrevido a dar el salto”.

Así es como uno de los principales líderes del sector hizo un llamado para sumar esfuerzos a favor del hombre-camión y de la industria en general. A todos los participantes: SCT –carreteras e infraestructura–, a la PF, para que cumpla y haga cumplir la ley; a los transportistas, para que formalicen su trabajo; y a los empresarios, que son los que suministran las cargas y confían en el trabajo del gremio. **T**



Lograr un gremio más eficiente es responsabilidad de la SCT, PF, transportistas y empresarios

El futuro del hombre-camión está en convertirse en empresa, consideró el experto

| | | |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| Fecha 18.04.2015 | Sección Revista | Página 44-45 |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|



Elías Dip Ramé,
Presidente de la Confederación
Nacional de Transportistas
Mexicanos A.C. (CONATRAM).