

# TENDRÁ INDUSTRIA CIFRAS HISTÓRICAS

Entre acelerones y frenadas, los fabricantes de vehículos pesados logran sus objetivos; los grandes pendientes siguen siendo la antigüedad de la flota vehicular y la Norma 044 de Semarnat.

REYNA ISABEL ORTEGA

La industria nacional de vehículos pesados en México alcanzará este año una producción de 190 mil vehículos, una cifra histórica que no había logrado en los últimos cinco años, así lo dio a conocer Miguel Elizalde Lizárraga, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT).

Durante su discurso inaugural en la edición 16 de Expotransporte, Elizalde destacó que del total de la producción, 154 mil unidades se habrán exportado al cierre del año.

Sin embargo, enfatizó que estos índices se encuentran todavía por debajo del potencial real de la industria, que tiene una capacidad para producir 300 mil unidades en la siguiente década.

Por su parte, **Yuriria Mascotti Pérez**, subsecretaria de Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien fungió como representante de la actual administración para la inauguración del evento, destacó que la industria contribuye con el 5.1% del Producto Interno Bruto nacional.

Además, reconoció que por su actividad el sector coloca al país como cuarto exportador y séptimo productor mundial de vehículos pesados, y como el segundo exportador de tracto camiones.

La funcionaria agregó que el autotransporte federal mueve más de 3 mil millones de pasajeros al año, el 97% de todos los pasajeros transportados a nivel nacional y en los últimos seis años ha trasladado 487

millones de toneladas anualmente, cerca del 60% de la carga nacional.

## LOS PENDIENTES

Si bien está claro que la industria de camiones pesados continúa fortaleciéndose, existen temas pendientes que deben resolverse urgentemente para impulsar su potencial de 300 mil unidades.

En primer lugar, la reactivación del mercado interno y, segundo, la problemática que podría generar la aplicación de la NOM 044 de Semarnat a partir del 2018, y la falta de un diésel de bajo contenido de azufre compatible con las nuevas ingenierías.

En cuanto a la reactivación del mercado interno, basta señalar que a octubre las ventas de autobuses tuvieron un crecimiento pobre de 1.4%, ocasionado por la caída de 32.7% del segmento de autobuses foráneos.

Para ello, el presidente de la ANPACT y directivos de las armadoras se pronunciaron por incentivar el Programa de Chatarrización que aún no da los resultados esperados.

Stefan Kürschner, presidente y director de Daimler Vehículos Comerciales México, dijo que bajo el nuevo esquema, que se puso en marcha en marzo de este año, sólo se han destruido menos del 5% de lo establecido.

La ANPACT reportó que de marzo a octubre únicamente se han destruido 420 unidades, de las seis mil que la SCT tenía contempladas se chatarrizaran por año para reducir de 17 a 10 años la edad promedio de la flota vehicular.

Por su parte, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (**Canacar**) re-

conoce que la medida es insuficiente, pues se requiere de un estímulo fiscal mayor a los 250 mil pesos que ofrece actualmente el programa.

Respecto a la NOM 044, la industria se proclamó por estar preparada para aplicar las nuevas tecnologías que cumplan con las normas ambientales que entrarán en vigor en 2018, la EPA 10 y Euro VI. Esto muy a pesar de que en México todavía no se cuenta con un combustible diésel de ultra bajo azufre y urea para ser compatible con la tecnología desarrollada por armadoras y fabricantes de motores, y cumplir con las exigencias.

Esta transición -asegura Renato Villalpando, director general de Kenworth Mexicana- podría acarrear que las ventas internas se contraigan aún más, ya que las nuevas tecnologías elevarán hasta un 30% el costo de los vehículos. Además, se corre el riesgo de que la importación de camiones usados se incremente y esto agrave el problema ambiental".

Por ello, la ANPACT propone la conformación de un grupo intersecretarial donde la SCT, Economía, Semarnat, Energía y, por supuesto, la Secretaría de Hacienda, den certeza a esta industria mediante los incentivos necesarios para que cumpla con los objetivos en reducción de emisiones, antigüedad de la flota vehicular y seguridad vial.

**TIENE POTENCIAL PARA PRODUCIR 300 MIL UNIDADES, PERO HAY CAMINO QUE RECORRER.**





**INGENIERÍA YA EXISTE,** falta un diésel compatible y limpio.



**EL SECTOR APORTA** 5.1% al PIB nacional.