

Fecha <b>14.12.2015</b>	Sección <b>Nacional</b>	Página <b>10</b>
----------------------------	----------------------------	---------------------

## Dirigido al Ejecutivo Federal

### A los titulares de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Economía y Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno de la República

#### A la opinión pública:

La industria del autotransporte está atenta a los compromisos asumidos por el Estado Mexicano a través de nuestro Presidente de la República, Lic. Enrique Peña Nieto, en la cumbre de la ONU sobre cambio climático en París (COP21) y consideramos que entre los factores fundamentales para avanzar en su cumplimiento, está la renovación de la flota vehicular y la disponibilidad de diesel de Ultra Bajo Azufre (UBA) en México. Los vehículos viejos son los principales emisores de contaminantes a nivel mundial, en México el sector transporte aporta el 24.9% de la generación de CO2 equivalente, por lo tanto, representan un área de oportunidad importante para la implementación de tecnologías más amigables con el medio ambiente; por ello, la apremiante necesidad de la renovación de la flota vehicular del autotransporte, que en nuestro país, promedia ya los 17 años de antigüedad.

Juntos, tenemos la capacidad de detonar la renovación vehicular. El primer paso para lograrla, es aceptar que el nuevo esquema de Renovación Vehicular (chatarización) no ha dado los resultados que esperaba la industria, y plantearon las autoridades.

La meta era destruir 6,000 vehículos pesados durante 2015. El resultado hasta el momento no es ni del 10%. Más grave aún es que a pesar de haber sido diseñado principalmente para los "hombres-camión" o personas físicas, son los menos favorecidos en el esquema. Tenemos que reaccionar rápido, aprovechar la experiencia adquirida, corregir los errores y retomar el impulso, en estrecha colaboración con la autoridad para el logro de los objetivos.

En 2016 aspiramos a destruir al menos 11,000 vehículos pesados. Para ello, en una actitud propositiva y corresponsable, la industria propone las siguientes medidas concretas:

- 1.- Extender por lo menos 6 meses el plazo para que las empresas del autotransporte que iniciaron sus trámites bajo el esquema anterior, puedan concluir su proceso, ya que la fecha límite del 15 de diciembre será insuficiente.
- 2.- Publicar la actualización del esquema, en diciembre de 2015 para que entre en vigor en enero de 2016, donde se actualice el estímulo fiscal a un valor acorde al tipo de cambio y se amplíe a vehículos con placas estatales con permiso de la SCT que circulan en carreteras federales. El aumento anunciado de 55% en carga y 80% en pasaje, al considerar el tipo de cambio (los vehículos pesados se cotizan en dólares) en realidad fue de un 18% y 38% respectivamente y no resultó tan atractivo para los transportistas. Considerar los retrasos del 2015 y eliminar la fecha de término del esquema de 31 de diciembre de 2016.
- 3.- Modificar el plazo fijo para los requisitos del 1 de enero de 2014 a la fecha, para que sea indexado a los últimos 12 meses, y de esta forma no quede una fecha estática.



Continúa en siguiente hoja

Fecha <b>14.12.2015</b>	Sección <b>Nacional</b>	Página <b>10</b>
----------------------------	----------------------------	---------------------

4.- Es importante que el esquema saque vehículos viejos de circulación, pero también modificar los requisitos que se exigen de la póliza del seguro vigente, Inspección Físico Mecánica y Certificado de Emisión de Contaminantes de un vehículo que se va a destruir.

5.- Se propone un esquema de "encadenamiento" que propicie un mercado secundario robusto y competitivo de unidades seminuevas, que motivaría a que los hombres camión adquieran éstos vehículos de empresas con placas federales o estatales, quienes a su vez adquirirían un vehículo nuevo. De esta forma se evita un intermediario externo y se fomenta la renovación vehicular en toda la cadena.

Esperamos siete años para ver actualizado el estímulo fiscal y cristalizar sus objetivos. No hay más tiempo que perder para corregir el camino, si queremos lograr los resultados que necesita la industria y merece nuestro medio ambiente.

**Por México y por la industria de autotransporte.**



## concamin



**Usuarios** ANTP  
del transporte de carga



Responsable de la publicación: Miguel Elizalde Lizarraga, Vicepresidente de la Comisión de Transporte de Concamin.

Inserción pagada.