

PLAZA PÚBLICA

A transportistas, paños calientes

MIGUEL ÁNGEL GRANADOS CHAPA

Sin satisfacer las necesidades de fondo del numeroso sector dedicado al autotransporte de pasajeros y de carga, la autoridad federal parece suponer que sus demandas se resuelven con obviedades y verborrea burocrática.

Los transportistas que el lunes pasado mostraron su capacidad de movilización en la Ciudad de México y en 18 entidades de la República (de las cuales en tres la protesta continuaba al día siguiente) están recibiendo respuestas insuficientes, que no corresponden a la hondura de sus demandas principales. Lo más que han logrado es una exhortación senatorial al Poder Ejecutivo para que haga lo que se ha negado a hacer, que es reducir el precio de los combustibles: el de la gasolina está fijo desde el 7 de enero, pero el del diesel continúa aumentando cada mes, después de que el año pasado creció más de 23 por ciento.

La demanda principal de los camioneros es de carácter fiscal: además de la reducción del precio de gasolina y diesel, solicitan que se les exima temporalmente del Impuesto Empresarial a Tasa Única, y el aplicable a los depósitos en efectivo. Si bien serán recibidos por un subsecretario en Hacienda está claro que en ese terreno no hallarán respuesta

positiva, a menos que incrementen su presión. Tan claro es así, que las fracciones senatoriales de la oposición retiraron de su exhorto a la Presidencia el pedido que atañe a esos impuestos, así como la petición de subsidiar en ciertos casos y condiciones el diesel, cuyo costo creciente afecta la operación de cientos de miles de operadores del transporte de pasajeros y de carga. No se trata de una prebenda, de mantener un privilegio de los que afectan al sistema tributario mexicano. Los camioneros claman porque se reconozca la situación de emergencia en que viven. Digo que así como en casos en que fenómenos de la naturaleza (huracanes, inundaciones, sismos) afectan a los contribuyentes a los que

por esa causa la autoridad hacendaria otorga un tratamiento excepcional, así deberían reconocerse las condiciones precarias del autotransporte en general.

Para dar la impresión de que las demandas de ese sector están siendo atendidas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

ha celebrado acuerdos con dos de las agrupaciones que enarbolaron las banderas que condujeron al paro masivo del lunes pasado. Hoy acudirán a la SCT los miembros de la organización más renuente a aceptar los paños calientes con que se trata de remediar los males profundos del transporte. El sábado 21 el subsecretario de Transporte, Humberto Treviño Landois, cuya experiencia en la materia se limita a haber sido secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes en la LVII Legislatura de la Cámara de Diputados, tuvo la habilidad suficiente para hacer que la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) aceptara suspender su participación en el paro que ella misma había organizado y se realizaría el lunes siguiente. El martes 24 el subsecretario Treviño repitió su faena, esta vez frente a la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram) que contó entre las organizaciones que pararon en la víspera. Hoy corresponde al funcionario una tarea en apariencia más ardua. Debe disuadir de continuar su protesta, a cambio de medidas que lleguen a lo insulso, a la Alianza Nacional de Transporte Multimodal, que aportó el 23 de marzo la mayor parte de los vehículos parados en el país, 2 mil de ellos en la capital de la República. Si sus líderes son congruentes, Treviño Landois tendrá que esforzarse mucho para obtener al menos que mantengan su objetivo de abrir un compás de espera de un mes antes de insistir en la movilización.



Continúa en siguiente hoja

Página 1 de 2
\$ 34974.00
Tam: 402 cm2
LRIVERA

Fecha 26.03.2009	Sección Primera - Opinión	Página 9
----------------------------	-------------------------------------	--------------------

Con la Canacar la SCT suscribió el sábado un acuerdo que cubre aspectos importantes pero marginales en la situación del transporte, que reviste aspectos críticos desde tiempo atrás, y que se han agravado por la crisis en curso. Una de las medidas que se conviniere fue cumplida el martes, cuando se publicó en el *Diario Oficial* la norma que limita la importación de vehículos usados a modelos del 2004 y los años siguientes, es decir no chatarra rodante. Pero otras medidas son, hay que decirlo sin eufemismos, atole con el dedo. Por ejemplo, el grave problema de la inseguridad en las carreteras, que cotidianamente priva de su patrimonio, sin remedio, a propietarios de vehículos y usuarios, es enfrentado con el anuncio de estudiar la creación de una "Comisión de Seguridad en el Transporte" que busque reforzar "la vigilancia en tramos carreteros específicos" y el establecimiento de un protocolo para la identificación y localización de unidades robadas. Todo ello debería ocurrir normalmente, mediante la sola aplicación de la ley y el despliegue de las fuerzas policiales respectivas. Pero los dirigentes de la Canacar aceptaron ese mecanismo burocrático como si fuera una solución, que no puede serlo porque la dicha comisión sería coordinada por la Secretaría de Gobernación, que carece de competencia en materia de seguridad y que sólo recibiría "el apoyo de la Secretaría de Seguridad Pública", que es la encargada de realizar la vigilancia en los caminos para prevenir los latrocinios que demuelen el esfuerzo de toda una vida de muchas personas. Con

la Conatram los acuerdos son menos sustanciosos, y aun risibles. Se convino, por ejemplo, en "conformar una mesa de trabajo con las autoridades de la Secretaría de Economía para identificar las adecuaciones normativas a fin de que el sector participe en los programas de la dependencia". No es que se acepte que esto último ocurra, sino que la mesa de trabajo que se monte ex profeso estudiará "las adecuaciones normativas" para hacer posible tal participación.

◆ CAJÓN DE SASTRE

Apenas el 26 de febrero había cumplido 88 años, y el 24 de marzo cerca de la medianoche murió Eulalio Ferrer Rodríguez, una figura humana poliédrica cuyas aristas nunca lastimaron a nadie. Nacido en Santander en 1921, era un adolescente cuando estalló la Guerra Civil, en que por convicción combatió del lado republicano. Luego de un desdichado tránsito por los campos de concentración franceses llegó a México donde en feliz paradoja echó raíces sin perder las que traía consigo. Se convirtió aquí primero en un fulgurante publicista y después en un teórico de la publicidad, cuyas implicaciones artísticas y sociales explicó a fondo, siempre con brillantez y profundidad que le ganaron la silla XXII de la Academia Mexicana de la Lengua. El acendrado cervantismo que cultivó con cuidado y orgullo será recordado como su santo y seña.

Correo electrónico: miguelangel@granadoschaba.com