

Disminuye 18% en 2010 la demanda de asfalto

► Explican industriales que el aplazamiento de las obras **carreteras** ha impactado al sector

Alma Hernández

La demanda nacional de asfaltos ha disminuido 18 por ciento durante 2010, debido al aplazamiento de la terminación de obras **carreteras** para finales del año, según la Asociación Mexicana de Asfalto (Amaac).

Mientras el año pasado se demandó un promedio de 2 millones 450 mil toneladas diarias, en lo que va del presente año la demanda promedia 2 millones de toneladas.

Ignacio Cremades, presidente de la Amaac, dijo que la demanda de asfalto durante este año ha sido menor respecto a la que se presentó durante el año pasado, por el aplazamiento de obras.

“Cuando se presupuestan nuevas obras, primero se inicia con movimiento de tierra, después terracerías y la demanda de asfalto surge al final.

“Esto provoca que haya picos en la demanda; a finales de año anticipamos que habrá una gran demanda de asfalto”, mencionó.

Algunas **carreteras** que actualmente están en proceso de **construcción** y que demandarán asfalto hacia finales del año son el libramiento Jalapa y Mazatlán-Durango.

Refirió que **Pemex** tiene su-

ficiente capacidad de producción de asfaltos, pero algunas ocasiones es más conveniente recurrir a importaciones, debido a que éstas tienen un menor precio.

También por cuestiones de logística se recurre a la importación de asfalto, principalmente en el norte del País, ya que la refinera de Cadereyta tiene una baja producción de asfaltos.

Las importaciones pueden realizarlas privados, en función del precio del producto, ya que, por ejemplo, el año pasado el proveniente de Estados Unidos estuvo más barato que el nacional, recordó Cremades.

“Ha habido oportunidades donde el abastecimiento de **Pemex** no ha sido suficiente para la demanda que ha habido y se ha tenido que recurrir a importaciones; este año no creo que se importe nada”, precisó el presidente de la industria del asfalto.

La refinera de Cadereyta tiene una producción baja, en tanto que la de Minatitlán no elabora este producto, por lo que dichas zonas se cubren con importaciones o con carrotaques desde refineras cercanas.

Pero el transporte también representa un costo importante para esta industria, ya que es necesario mantenerlo caliente para poder manipularlo, lo que requiere de combustibles adicionales.

Señaló que una problemática que anteriormente se venía presentando era la falta de coordinación entre la **construcción** de infraestructura carretera y la producción de **Pemex**, lo cual ha mejorado a últimas fechas.

Capacidad de sobra

El asfalto de uso más común en carreteras es el AC20, que debe cumplir ciertas características y se fabrica en el sistema de refinación.

(Producción en miles de barriles diarios)

