

# La Modernización de la Flota de Transporte Pesado: Futuro de la Producción y Comercialización en México.

**DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

**Subsecretaría de Transporte.**

**SCT**



**Foro Automotor  
AMDA 2009.**

**SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES**

Octubre, 2009.

- **Antecedentes de la flota federal y composición empresarial.**
- **Financiamiento y Esquema de Chatarrización.**
- **Ventas Nacionales.**
- **Estrategias a considerarse.**
- **Conclusiones**

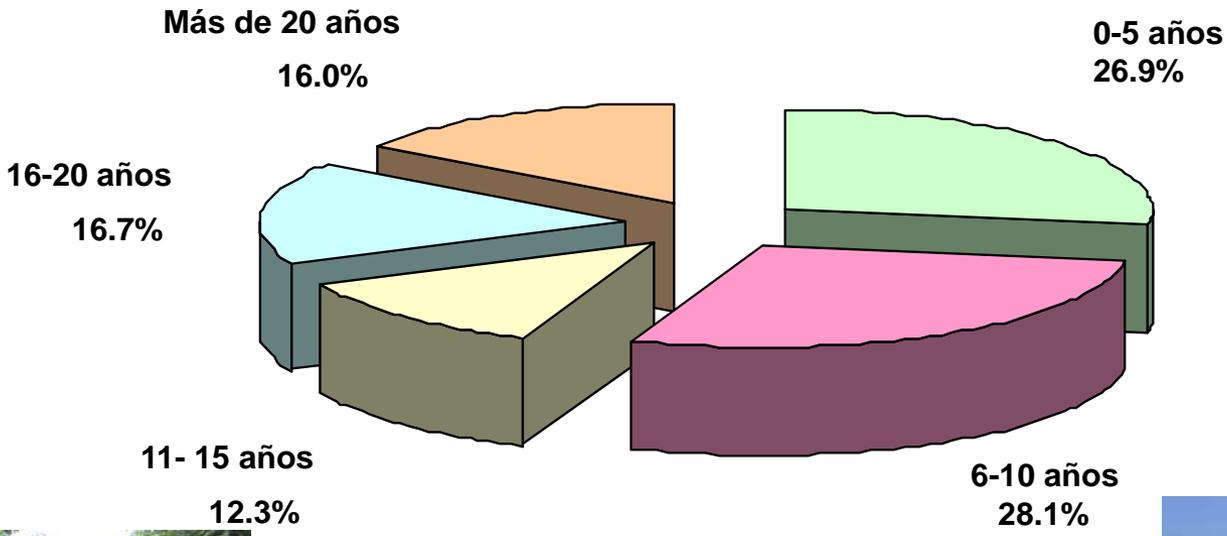


- **Antecedentes de la flota federal y composición empresarial.**
- Financiamiento y Esquema de Chatarrización.
- Ventas Nacionales.
- Estrategias a considerarse.
- Conclusiones.

**62,219 autobuses representan el total de la flota de autotransporte de pasaje y turismo, del cual el 45% tiene más de 10 años de edad.**



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



## Antecedentes

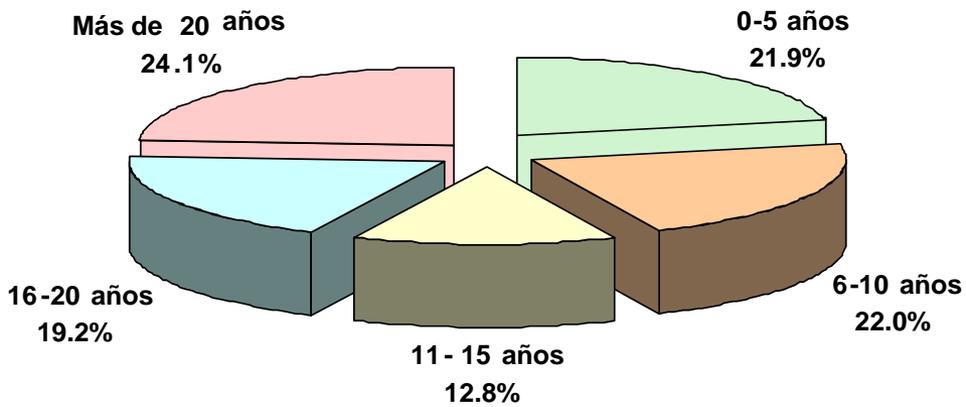
Fuente: DGAF, al 31 de agosto de 2009.

De estos 62,219 autobuses, 62% corresponde a autobuses de pasaje y el 38% a Turismo.



### Distribución de flota dedicada al servicio de Turismo

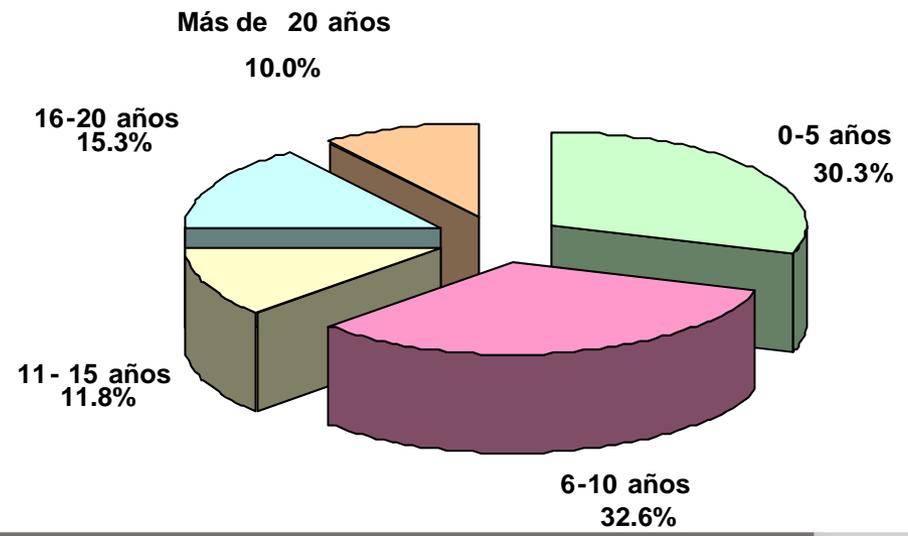
Total flota turismo: 23,814 unidades.



✓ En la flota de turismo se presenta un mayor grado de obsolescencia (43% con más de 15 años de edad), vs. 25% en pasaje.

### Distribución de flota dedicada al servicio de Pasaje.

Total flota pasaje: 38,405 unidades.



## Antecedentes

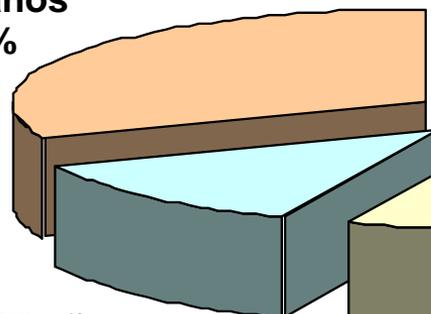
Fuente: DGAF, al 31 de agosto de 2009.

**290,121 unidades representan el total de la flota motriz de carga; de la cual el 54.3% tiene más de 10 años de edad.**



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

**Más 20 años  
31.2%**



**16-20 años  
12.7%**

**11-15 años  
10.4%**

**0-5 años  
28.5%**

**6-10 años  
17.2%**



✓ **44% de la flota de carga tiene más de 15 años de edad.**



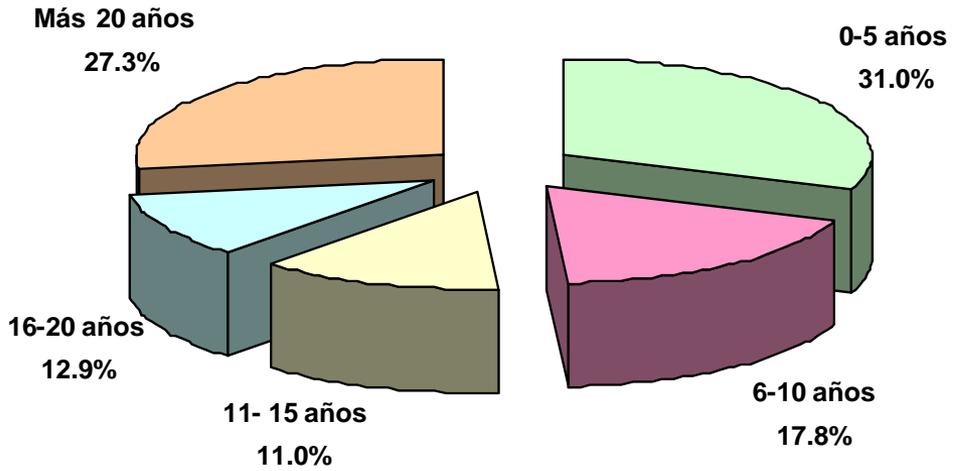
## Antecedentes

Fuente: DGAF, al 31 de agosto de 2009.

**62% de las unidades motrices de carga corresponde a tractocamiones y el 38% corresponde a camiones unitarios.**

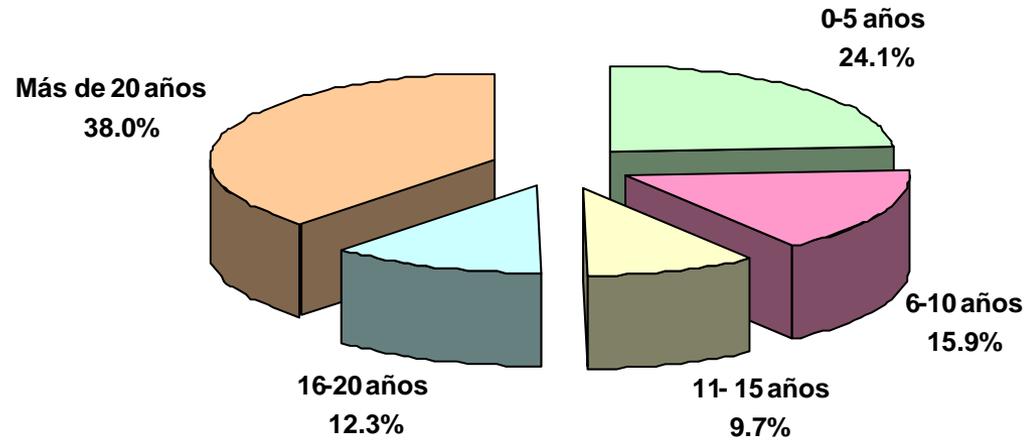


**Distribución de flota de tractocamiones.**



**Distribución de flota de camiones unitarios.**

- ✓ En tractocamiones, el 40% tiene más de 15 años de edad.
- ✓ En la flota de camiones unitarios, el 50% tienen más de 15 años de edad.



**Antecedentes**

Fuente: DGAF, al 31 de agosto de 2009.

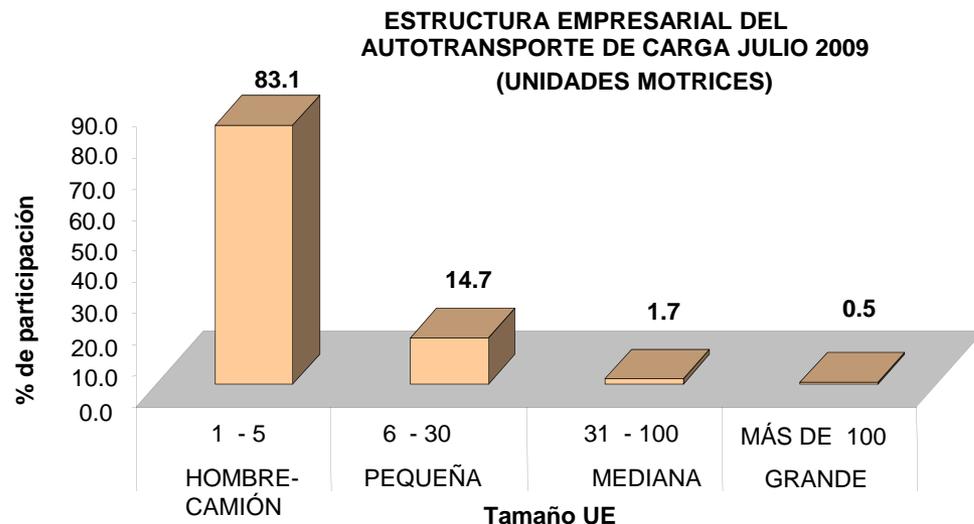
En el autotransporte se presenta una alta tasa de atomización.

El 83.1% de las UE\* de carga y el 86.7% de pasaje, cuentan con 1 a 5 vehículos.

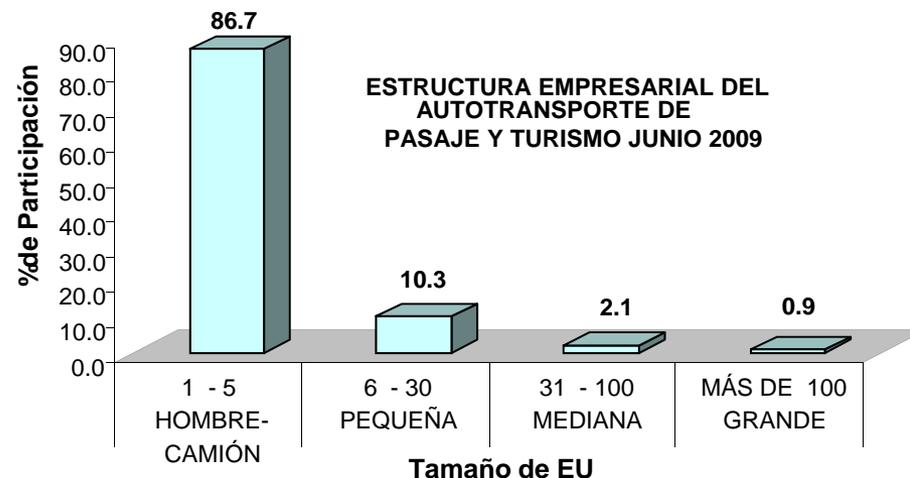


SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT



✓ Sólo poco más del 2% y del 3% de las UE de carga, y de pasaje y turismo respectivamente, explotan más de 30 vehículos.



## Antecedentes

Fuente: DGAF, al 31 agosto de 2009.

\* UE: Unidades Económicas, e incluye personas físicas y morales.

\*\* La estructura empresarial incluye en carga: remolques y semirremolques; en el caso de pasaje y turismo incluye: midibus, minibus y automóviles.

# Los Hombres-Camión y pequeños autotransportistas cuentan con el 61% de la flota de carga y más del 41% de la de pasaje.

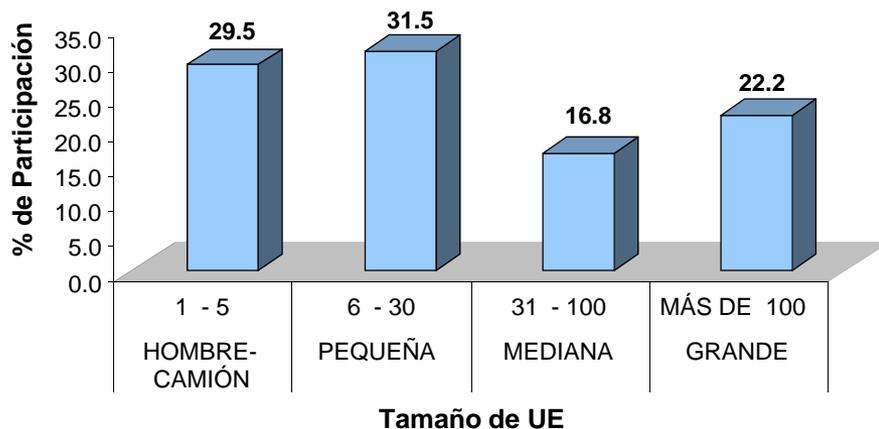
- ✓ En carga, las empresas grandes que tienen más de 100 vehículos, aglutinan el 22.2% de la flota; mientras que en pasaje y turismo lo hacen con el 40.1% de la flota.



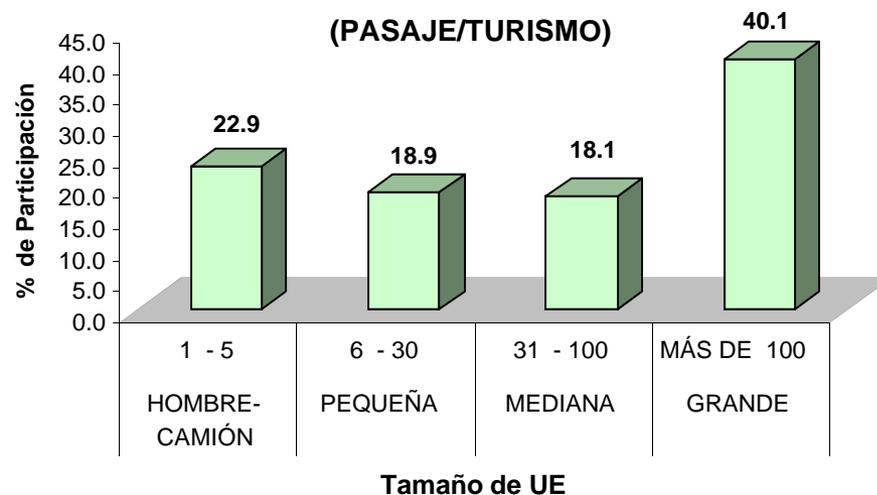
SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

### ASIGNACIÓN DE UNIDADES SEGÚN TAMAÑO DE UE (CARGA)



### ASIGNACIÓN DE UNIDADES SEGÚN TAMAÑO DE UE (PASAJE/TURISMO)



## Antecedentes

Fuente: DGAF, al 31 de agosto de 2009.

- \* UE: Unidades Económicas, e incluye personas físicas y morales.
- \* La asignación de unidades incluye en carga: remolques y semirremolques; en el caso de pasaje y turismo incluye: midibus, minibus y automóviles.

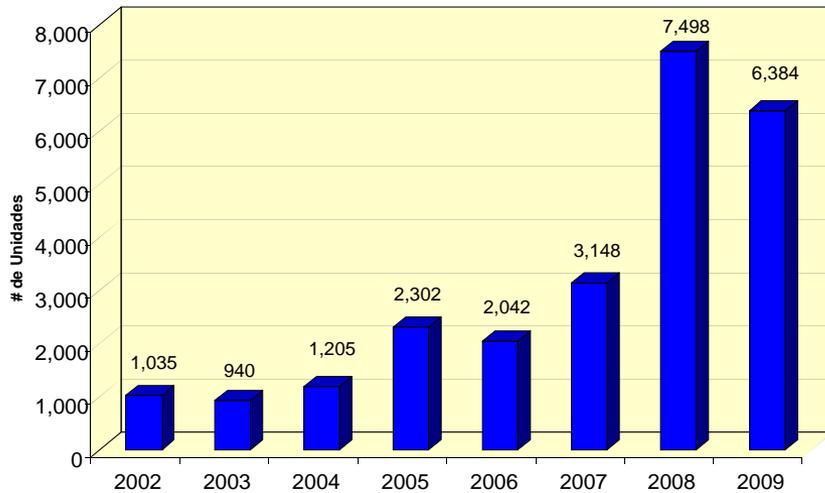


- Antecedentes de la flota federal y composición empresarial.
- **Financiamiento y Esquema de Chatarrización.**
- Ventas Nacionales.
- Estrategias a considerarse.
- Conclusiones.

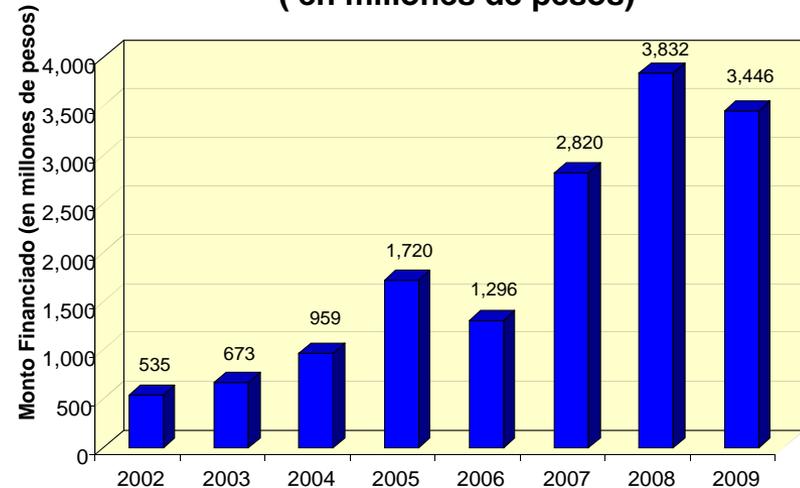
La evolución del financiamiento de unidades ha ido incrementándose; aun así, se tienen inhibidores que obstaculizan que los transportistas renueven su flota.



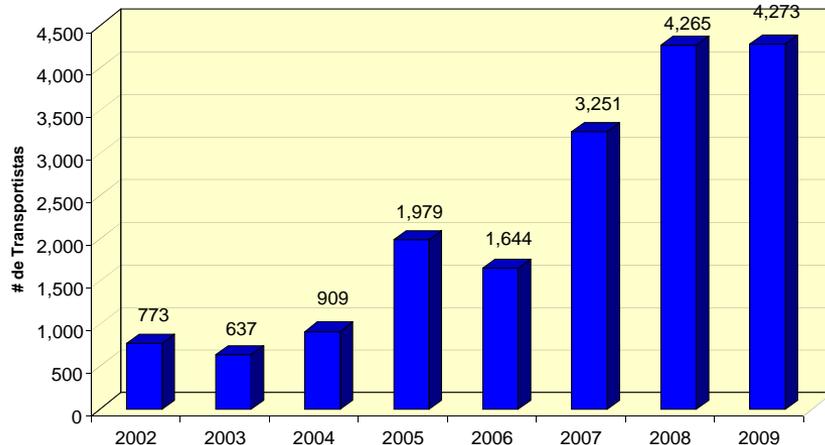
**Evolución de las Unidades a Crédito**



**Evolución del Monto Financiado (en millones de pesos)**



**Evolución de Transportistas Beneficiados**



- ✓ Uno de los principales inhibidores del Programa de Modernización, es que los transportistas no tienen solvencia económica para pagar una deuda adquirida por varios meses y plazos fijos.

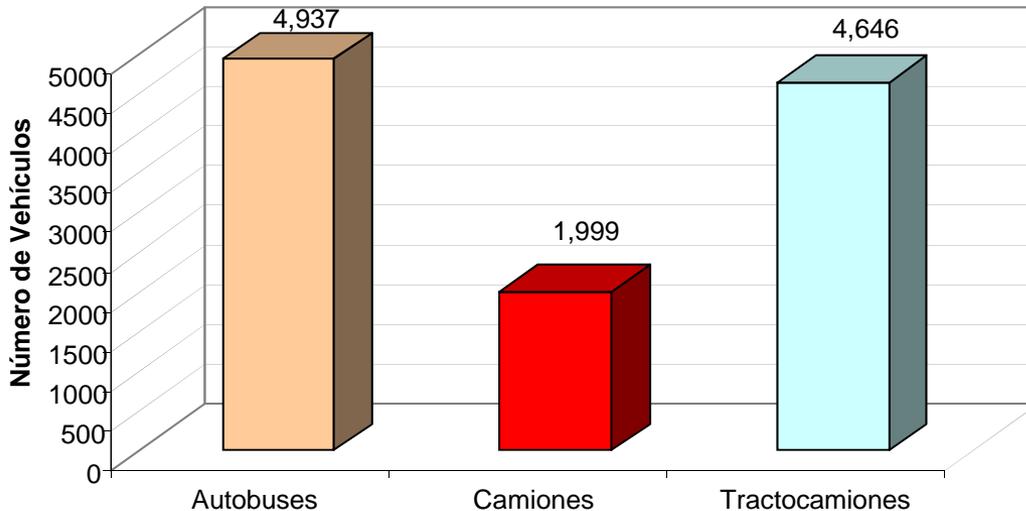
De octubre de 2003 que inició el Esquema de Chatarrización, al 31 de agosto de 2009, se han inscrito 11,582 vehículos.



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

### Total de Vehículos Inscritos en el Esquema de Chatarrización



### Ventajas del Esquema de Chatarrización:

- ✓ Mayor seguridad en carreteras para los usuarios.
- ✓ Incremento en los niveles de servicio del autotransporte.
- ✓ Incremento en competitividad y productividad del sector.
- ✓ Reducción de costos de operación y mantenimiento.
- ✓ Disminución en consumo de combustible.
- ✓ Reducción en la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero.

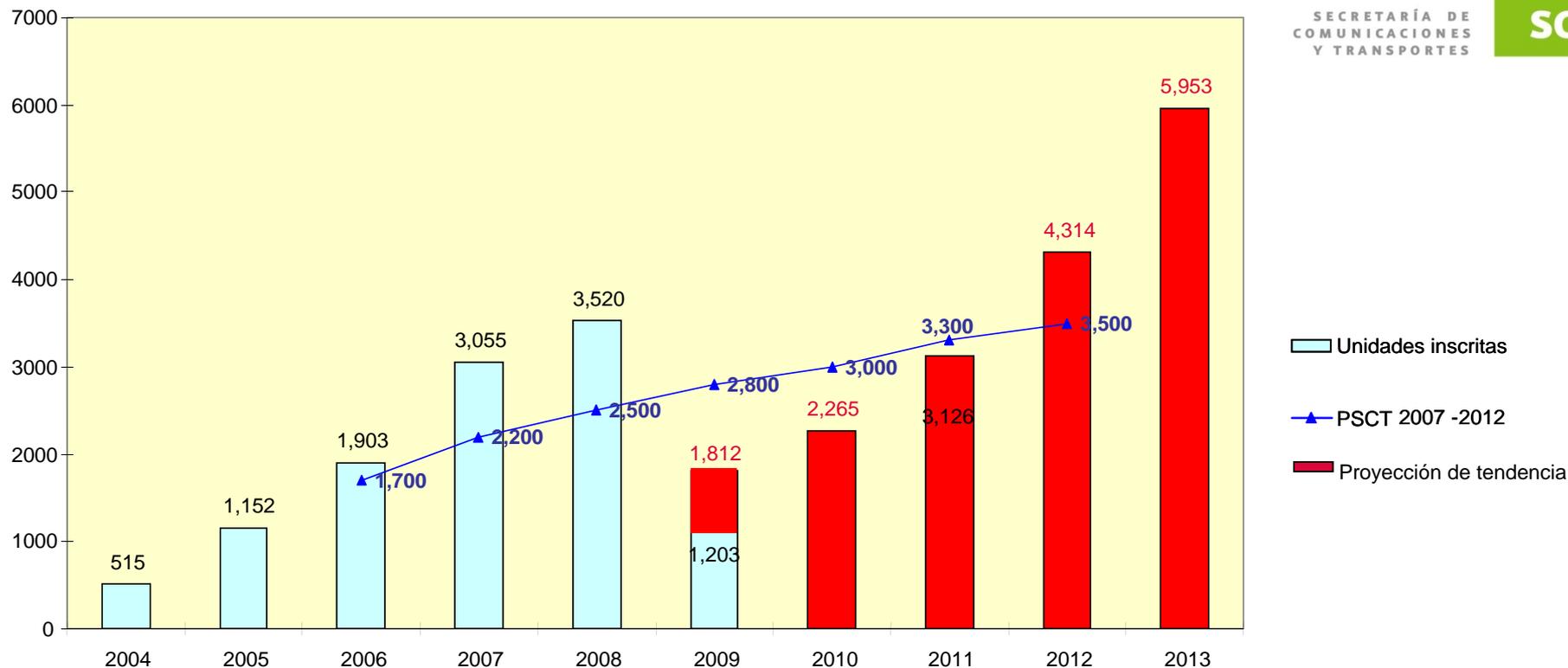
- ✓ Para erradicar la flota obsoleta (mayor a 15 años de edad), en los próximos 5 años se requeriría chatarrizar anualmente, del orden de 40,000 vehículos.

La contracción económica ha impactado la tendencia a la alza que se venía registrando en los últimos años, y se estima que en el año 2010 continuará esta situación, aunque en menor grado.



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES  
**SCT**

### Evolución del Esquema de Chatarrización y tendencia hacia 2013.



✓ Derivado de lo anterior, y conservando las tendencias de los últimos años, se estima que a mediados de 2013, se recuperen los niveles de chatarrización que se tenían en 2008; a menos que se instrumenten medidas coyunturales.

## Financiamiento y Esquema de Chatarrización

- Antecedentes de la flota federal y composición empresarial.
- Financiamiento y Esquema de Chatarrización.
- **Ventas Nacionales.**
- Estrategias a considerarse.
- Conclusiones

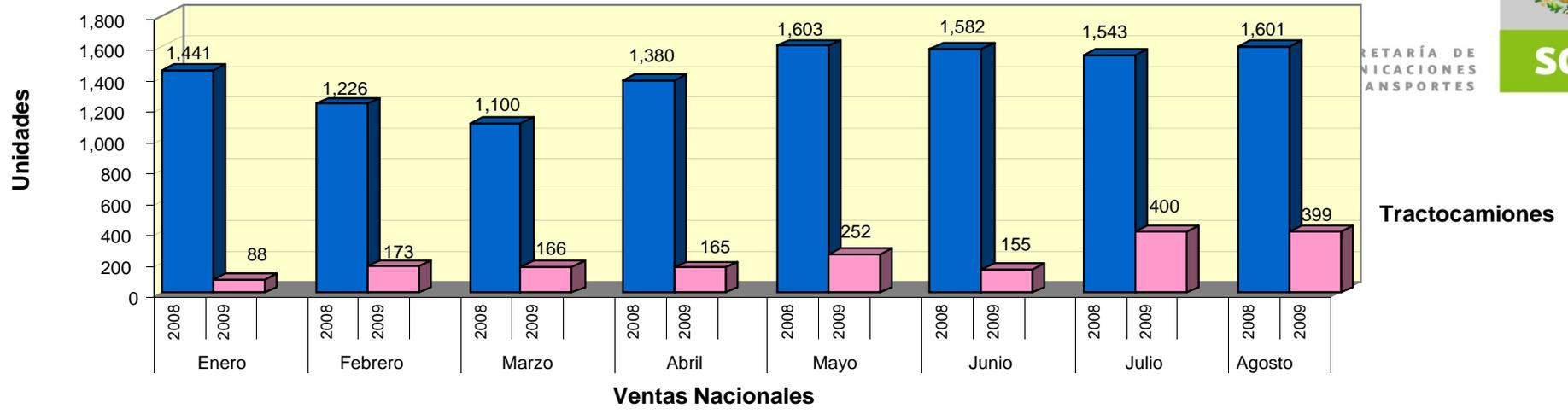


# La contracción de ventas en el mercado doméstico de vehículos pesados de carga de enero-agosto 2009 con respecto al mismo periodo en 2008, es en promedio del -70%.\*



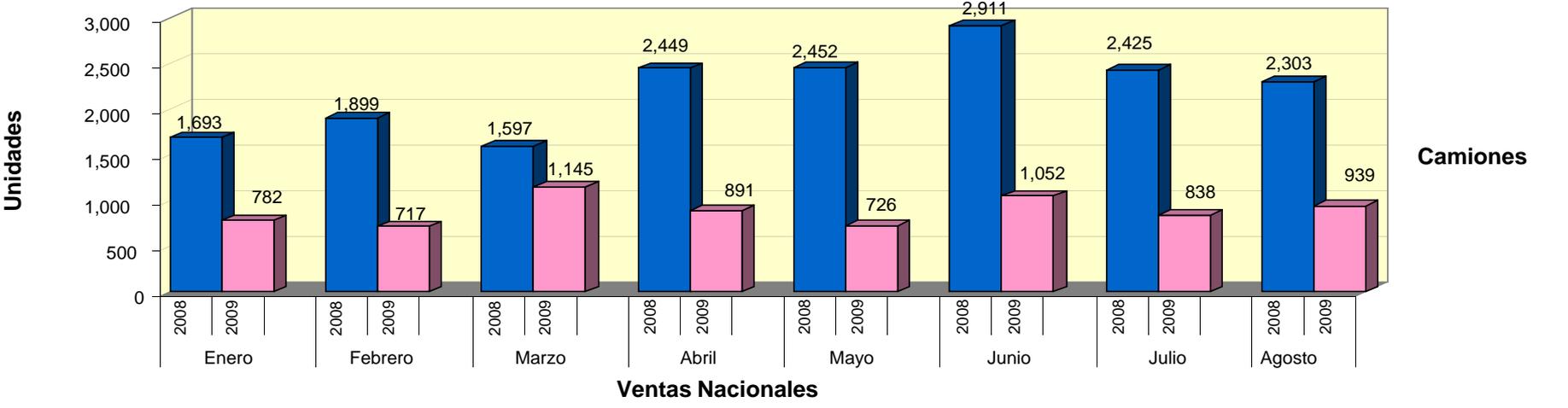
Total de ventas de Tractocamiones (enero - agosto 2008)=11,476

Total de ventas de Tractocamiones (enero - agosto 2009)= 1,717 Var.=-85.0%



Total de ventas de Camiones (enero - agosto 2008)= 17,729

Total de ventas de Camiones (enero - agosto 2009)= 7,171 Var.=-59.6%



\* Fuente: ANPACT.

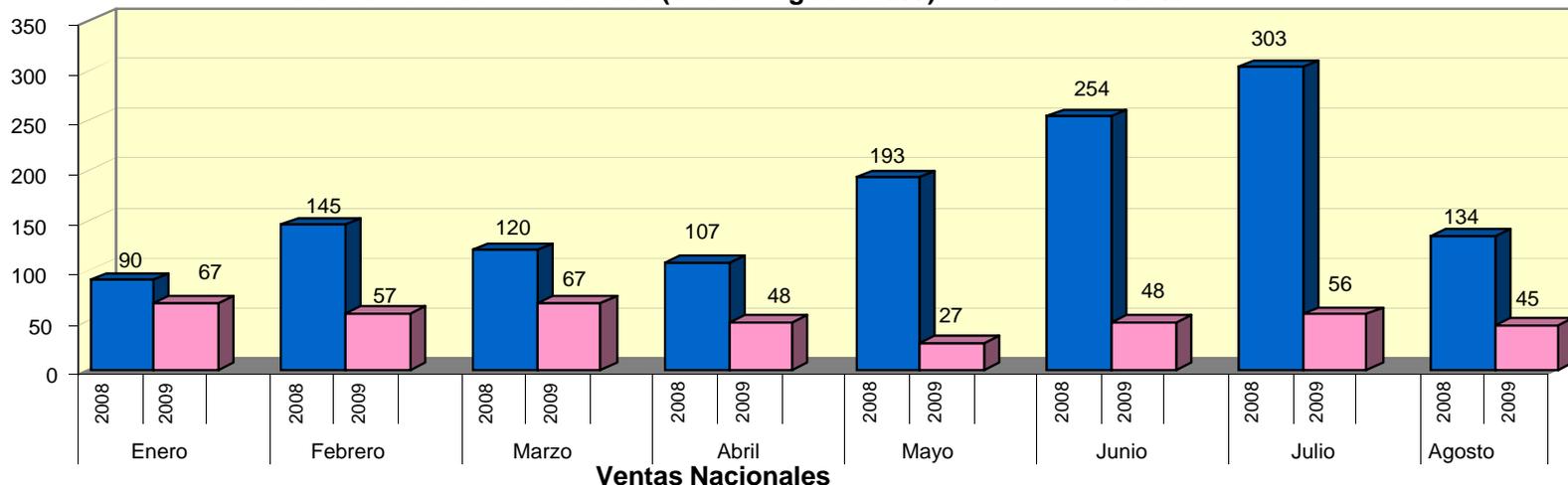
# Para el caso de los autobuses la contracción es del - 69.2% y del - 48.1% para los chasis para autobús.



Total de ventas de Autobuses (enero - agosto 2008)= 1,346

Total de ventas de Autobuses (enero - agosto 2009)= 415 Var.=-69.2%

Unidades

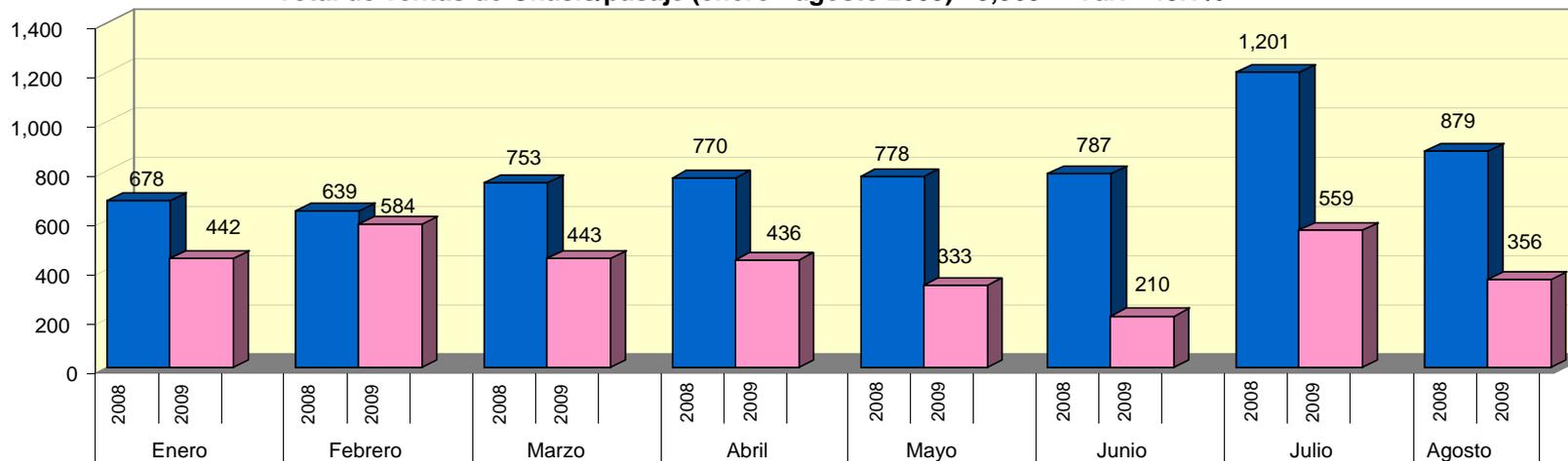


Autobuses

Total de ventas de Chasis/pasaje (enero - agosto 2008)= 6,485

Total de ventas de Chasis/pasaje (enero - agosto 2009)= 3,363 Var.=-48.1%

Unidades



Chasis para autobús

Ventas Nacionales

Ventas Nacionales

\* Fuente: ANPACT.

- Antecedentes de la flota federal y composición empresarial.
- Financiamiento y Esquema de Chatarrización.
- Ventas Nacionales.
- **Estrategias a considerarse.**
- Conclusiones.

## Se deben explorar nuevas estrategias de comercialización de vehículos pesados, orientadas a atender el mercado que representa el Hombre-Camión y el pequeño transportista.



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

- ✓ Se debe reconceptualizar la comercialización y que sea acorde a las condiciones económicas del país.
- ✓ Existe un mercado potencial importante en el Hombre-Camión que requiere renovar su flota, por lo que deberá contemplarse la comercialización y el financiamiento a aquellos que se constituyan como sociedades mercantiles.
- ✓ Desarrollar esquemas de financiamiento con grandes usuarios de Hombre-Camión, que contemple:
  - Generar alianzas con Empresas de Primer Orden (EPO's) intensivas en transporte.
  - Otorgar valor a la relación contractual de largo plazo.
  - Mejorar condiciones crediticias.
  - Generar historial crediticio.
- ✓ Dar mayor impulso al mercado secundario y explorar un financiamiento a este tipo de unidades, a través de las arrendadoras.
- ✓ Fomentar entre grandes usuarios el cambio de contratación de fletes por viaje, a esquemas de contratación por volumen de tráfico, sustituyendo las cartas de porte como instrumento contractual, por contratos de mediano y largo plazo.

## Realizar acercamientos con el sector autotransporte, especialmente el Hombre-Camión y pequeño transportista, para revisar los diseños de los vehículos en unidades personalizadas.

- ✓ Se debe buscar producir vehículos con aditamentos funcionales al sector, sin dispositivos superfluos.
  - ✓ Fabricación de unidades con potencia y capacidades, acorde a las necesidades particulares.
  - ✓ Identificar la viabilidad de incorporar innovaciones tecnológicas en los vehículos del autotransporte federal, que permitan reducir y efficientar el consumo de combustible.
  - ✓ Profundizar en el desarrollo de tecnología para otorgar mayor seguridad a ocupantes y a terceros, con dispositivos de advertencia de:
    - Choque: por alcance ó lateral.
    - Salida del camino.
    - Límite de velocidad.
- así como:
- Puntos ciegos.
  - Control de estabilidad electrónico.
- ✓ Trabajar conjuntamente Gobierno, Industria y Sector autotransporte, en normas de fabricación y operación. Este es un tema que próximamente deberá abordarse.



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

# Se deben reforzar los esquemas de financiamiento y chatarrización para dar mayor impulso a la renovación vehicular.



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

## De la comercialización:

- ✓ Revisar con NAFIN para dar mayor impulso a su programa de Cadenas Productivas.
- ✓ Impulsar el Fondo de Garantía, y orientarlo al financiamiento del Hombre-Camión y pequeño transportista.
- ✓ Fortalecer el Esquema de Chatarrización revisando sus reglas, para darle mayor dinamismo.
- ✓ Fomentar conjuntamente con las organizaciones y cámaras, la generación de sociedades mercantiles, a través del desarrollo de empresas integradoras, originadas del Hombre-Camión y pequeño transportista.
- ✓ Impulsar la capacitación en las empresas, para reorientar a mejores prácticas, en sus actividades de operación, mantenimiento, administración, comercialización e información.

## De la producción:

- ✓ Revisar con la SEMARNAT y la SHCP el cuadro de estímulos fiscales, para la incorporación en la fabricación de vehículos pesados, de dispositivos de protección al ambiente y ahorro en consumo de combustible.

- Antecedentes de la flota federal y composición empresarial.
- Financiamiento y Esquema de Chatarrización.
- Ventas Nacionales.
- Estrategias a considerarse.
- **Conclusiones**



# La participación debe ser tripartita, requiriéndose romper algunos paradigmas.

## ✓ Armadoras y distribuidoras.

- Desarrollo de esquemas de ventas dirigidas al Hombre-Camión y pequeñas empresas: mercado secundario y su financiamiento.
- Acercamiento con grandes usuarios para apoyo a sus proveedores de transporte en renovación de su flota, y estimulando cambios en sus formas de contratación de servicios de transporte.

## ✓ Empresas de transporte.

- Definirse como sociedades mercantiles profesionalizando sus formas de operación y administración.
  - Voltar hacia el esquema de empresas integradoras, para cambiar sus costos fijos a variables y estos últimos disminuirlos, en la búsqueda de: economías de escala, fortaleza en contratación y facilitar acceso al financiamiento.

## ✓ Gobierno.

- Ser un facilitador de los mecanismos arriba señalados.
- Explorar alternativas económicas de financiamiento y flexibilidad en la chatarrización.



SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

SCT

# Invitación a participar en la Verificación de Condiciones Físico – Mecánicas

## La Norma NOM-068 establece la obligatoriedad de la verificación físico – mecánica.

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



SCT

- A partir de 1º de enero de 2010 los vehículos de autotransporte, deberán contar con el certificado de condiciones físico – mecánicas, para acceder al beneficio de peso adicional que establece la NOM-012 de peso y dimensiones.
- Actualmente se tienen 38 Unidades de Verificación de condiciones físico – mecánicas (UVCFM) y 19 en proceso de acreditación, distribuidas en la zona noreste y centro del país.
- Se requiere cubrir la oferta de este tipo de instalaciones en la zona norte y sureste del país.
- Se invita a los socios de la AMDA que cuenten con talleres de servicio mecánico a participar como unidades de verificación.

## Para operar como UVCFM (convocatoria de fecha 27 de febrero de 2004) se requiere:

- Acreditarse ante la EMA como UV's de conformidad con lo que estableció la Norma Mexicana 17020 Criterios Generales para la operación de Unidades que desarrollan la verificación.
- Contar con personal capacitado y equipo debidamente calibrado.
- Superficie mínima de 1000 m<sup>2</sup> para la operación de UV's.
- Obtener la aprobación para operar como Unidades de Verificación de condiciones físico – mecánicas, en la Dirección General de Autotransporte Federal.

## Elaboración del proyecto de Norma de condiciones físico – mecánica de automóviles:

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



SCT

- Conjuntamente con la AMIA y la AMDA se trabaja en la elaboración de una NOM de condiciones físico mecánicas de automóviles,.
  - La norma establece los criterios para verificar los dispositivos y sistemas mecánicos de seguridad de los vehículos usados que circulan en el territorio nacional.
  - Se cuenta con el proyecto y se elabora la manifestación de impacto regulatorio para enviarla a COFEMER para su autorización.
  - La Norma deberá verificarse en UVCFM acreditadas y aprobadas por los gobiernos de los estados, Distrito Federal y SCT, según su jurisdicción.