

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE  
TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN



# **Competitividad y seguridad del autotransporte de carga**

Comisión de Transporte  
CAINTRA Nuevo León

# ¿Qué es CAINTRA?



CAINTRA es la Cámara que representa a todo el sector industrial de Nuevo León desde hace más de 70 años.

## Misión

- Representar, promover y servir los intereses de la comunidad industrial de Nuevo León

## Visión

- Ser la sociedad industrial más competitiva de las Américas basada en alto valor agregado de su manufactura, el conocimiento y encadenamiento productivo, proporcionando un desarrollo equilibrado y el bienestar integral de la población.

12 mil empresas representadas

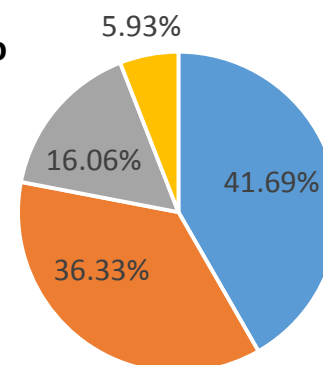
475 mil empleos directos en Nuevo León

9.6% del empleo manufacturero nacional

8% del PIB manufacturero nacional

### Distribución por tamaño

- Micro
- Pequeña
- Mediana
- Grande



# Antecedentes



En los últimos meses, se han presentado diversas iniciativas que buscan limitar el uso de tracto camiones o camiones dobles articulados.

Coincidimos en la parte de la seguridad de estas iniciativas, el cual es un tema fundamental de la agenda pública donde autoridades y el sector privado están involucrados.

La seguridad en el transporte puede convivir con la competitividad del sector.

Considerando esto, es necesario cambiar el enfoque de:

Restringir

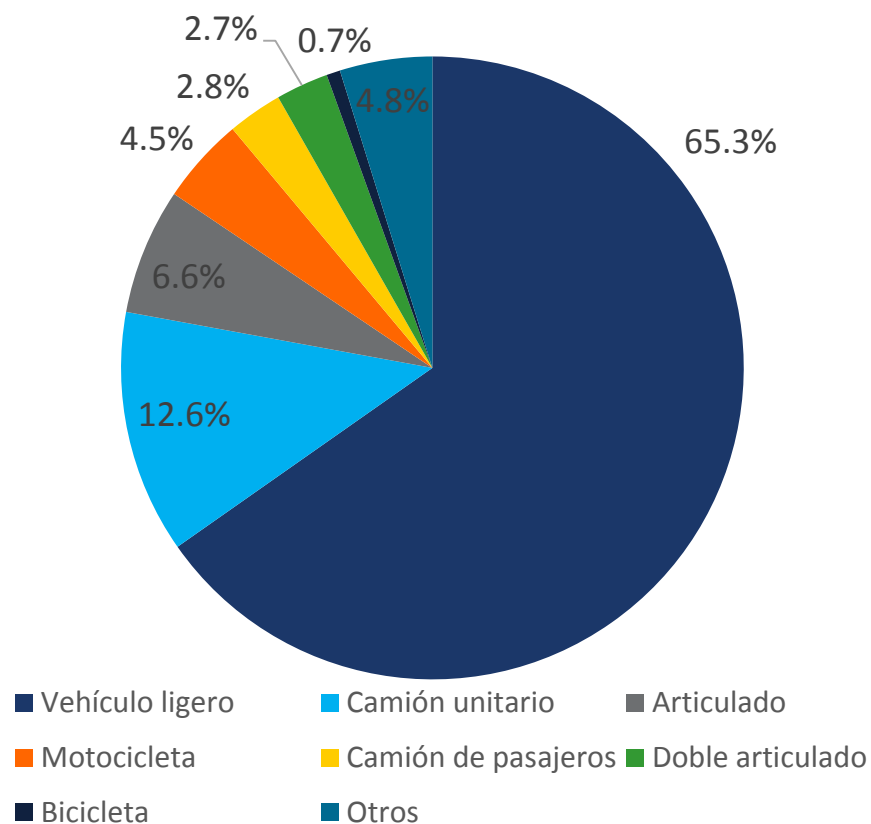


Ordenar

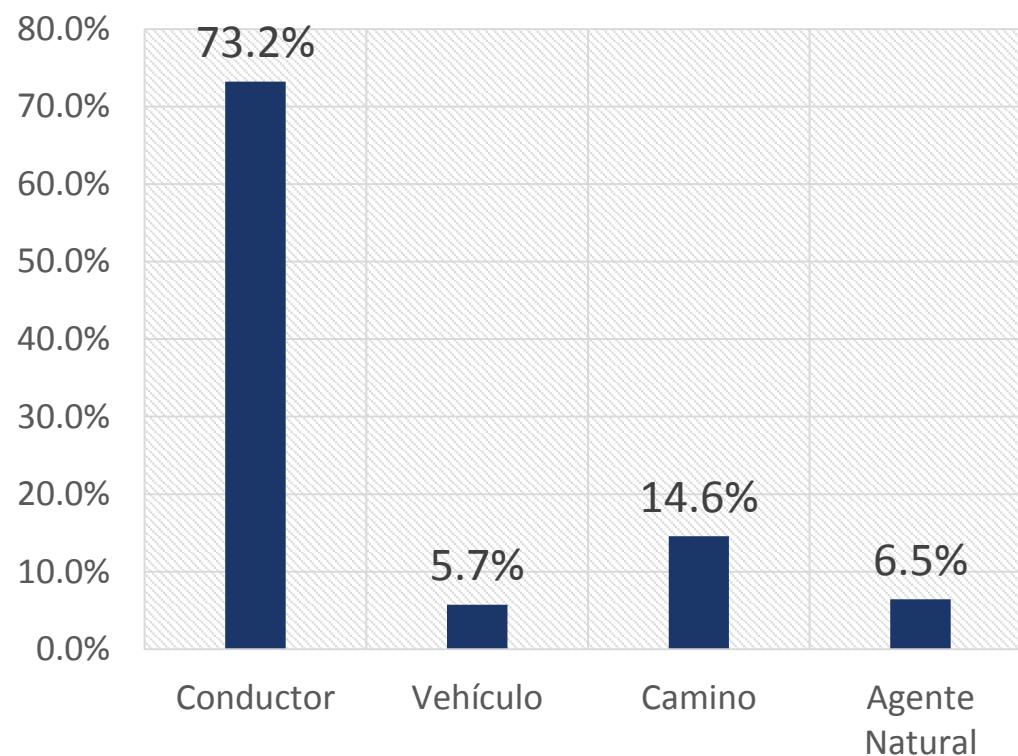
En cuanto a la seguridad carretera, es importante resaltar que del total de accidentes carreteros, los vehículos ligeros están involucrados en el 65.3% de estos, mientras que el doble articulado solo con el 2.7%.



**Distribución de vehículos involucrados en accidentes carreteros (2014)**



**Causales de accidentes carreteros (2014)**



**Solamente el 2.7% de los accidentes tiene involucrado a un doble articulado**

Si buscamos garantizar la seguridad en las carreteras es necesario trabajar en las causas. Para el caso del autotransporte podemos enfocarnos en cuatro:



**1** Capacitación de los conductores

**2** Condiciones de los vehículos

**3** Inspecciones y verificaciones de la autoridad

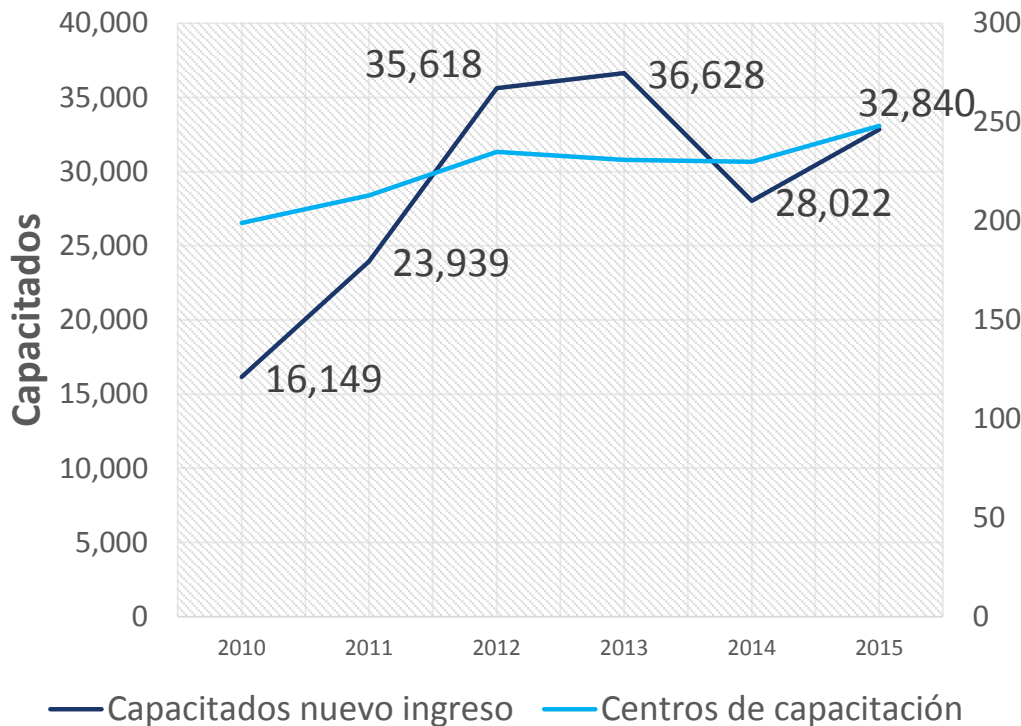
**4** Condiciones de las carreteras

# 1

Aunque la flotilla de autotransporte continúa creciendo, el número de capacitados no lo hace al mismo ritmo. Si prohibiéramos los fulles, se requeriría de más de 3 años para capacitar a conductores que cubran esta nueva demanda.



Centros de capacitación y conductores capacitados en autotransporte de carga



Estimaciones de utilización de fulles para el transporte de carga en diversas proporciones

Unidades 2015		Unidades requeridas para sustituir fulles por tipo	
		25% son fulles	35% son fulles
T2	2,576	644	902
T3	262,222	65,556	91,778
C3	67,048	16,762	23,467
C2	82,036	20,509	28,713
<b>Total</b>	<b>413,882</b>	<b>103,471</b>	<b>144,859</b>

Años para capacitar con la operación actual de los centros	25% son fulles	35% son fulles
	<b>3.15</b>	4.41

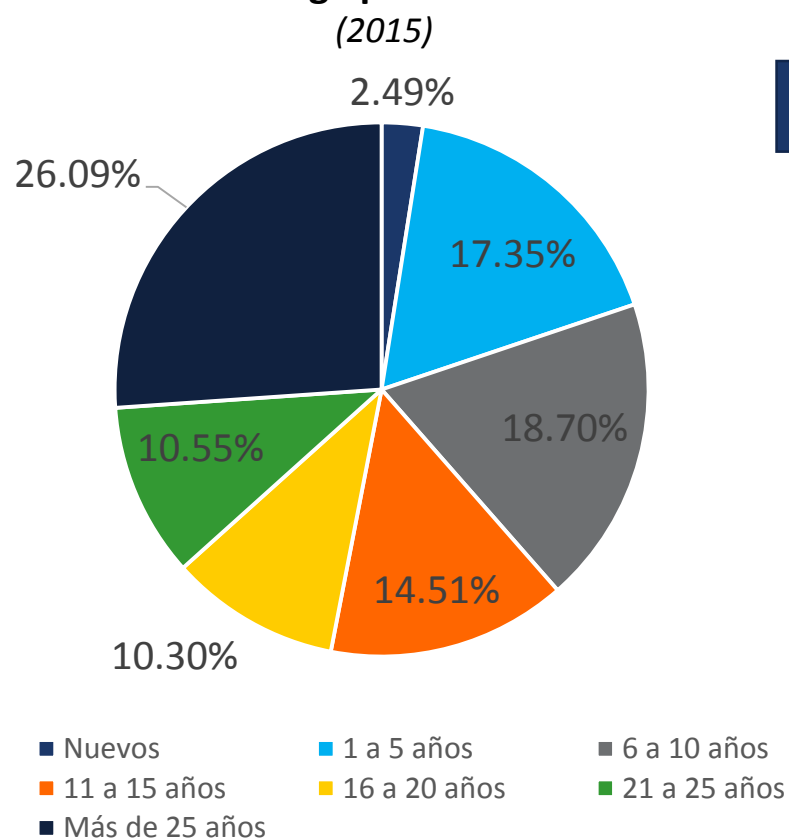
Lo anterior generaría la necesidad de **más operadores**, que estarían **menos capacitados**, y en consecuencia el **riesgo de accidentes sería mayor**

# 2

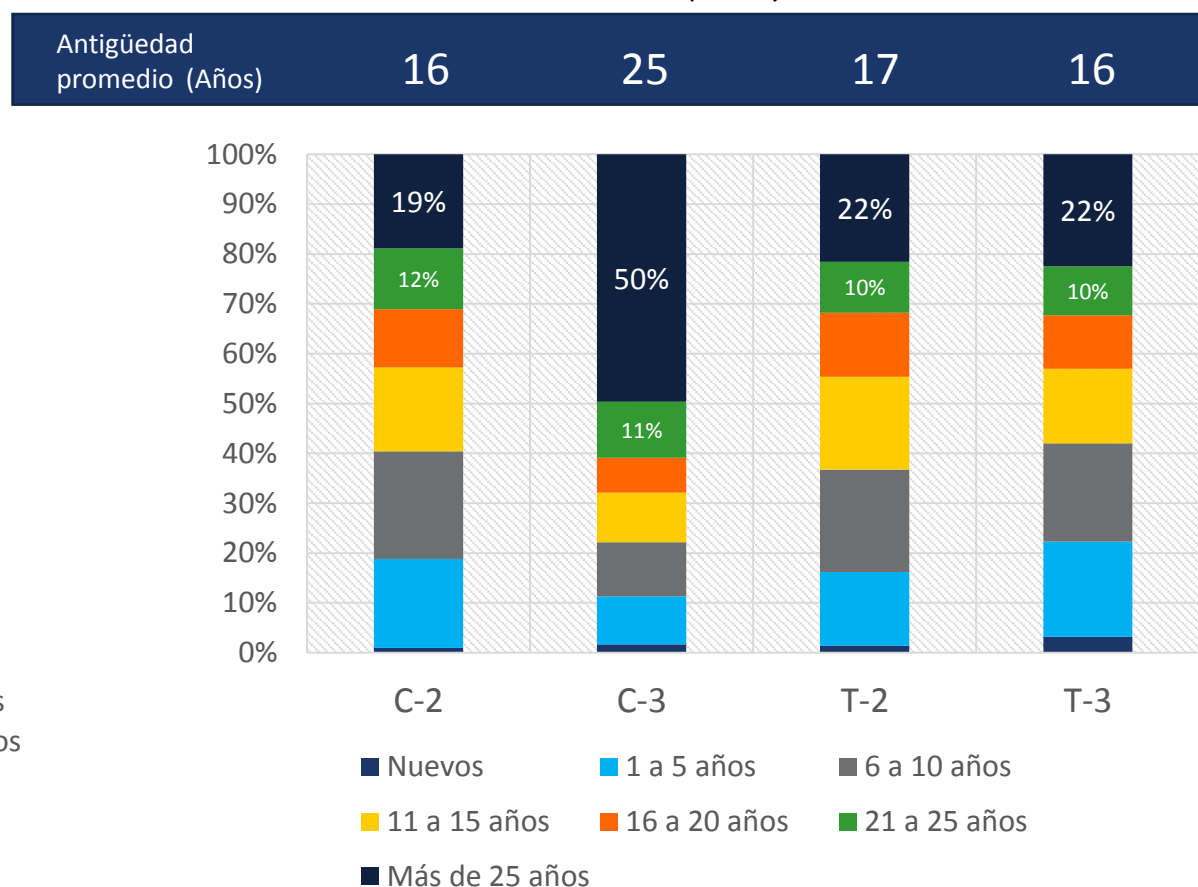
En cuanto a las condiciones de los vehículos de autotransporte de carga, cerca del 37% tiene más de 20 años en circulación, donde los camiones de 3 ejes poseen la flota más antigua.



**Distribución del parque de autotransporte de carga por modelo (2015)**



**Distribución del parque de autotransporte de carga por modelo y tipo de vehículo (2015)**



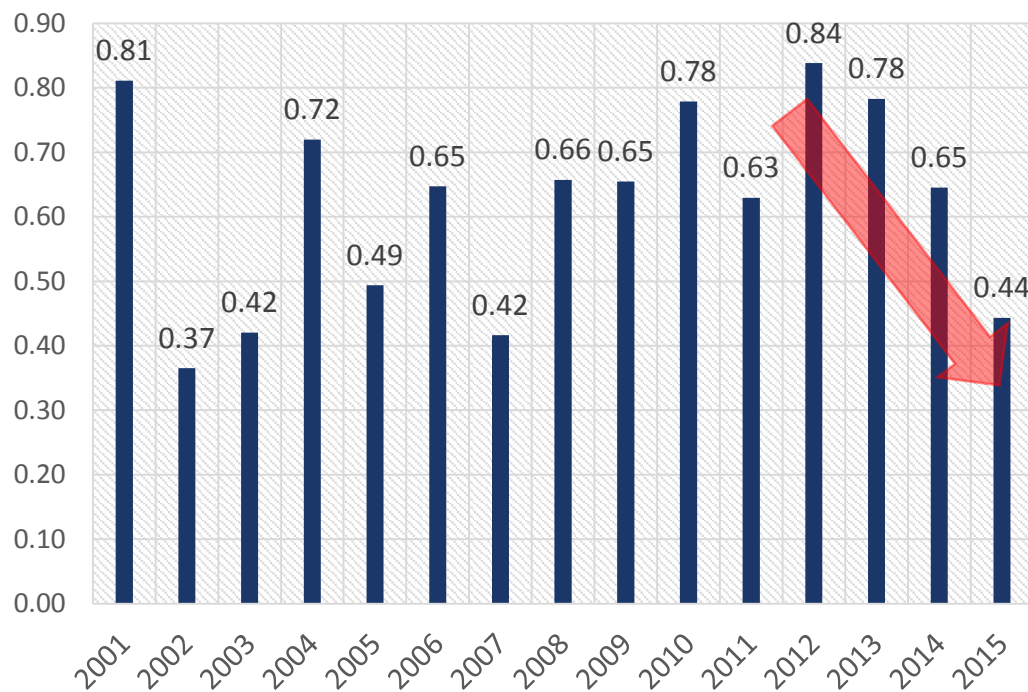
Por ello, se requiere un mayor presupuesto para el programa de renovación de vehículos desarrollado por la SCT y SHCP

# 3

No obstante de la antigüedad de la flotilla, un vehículo es revisado menos de una vez al año. Parte de esto puede explicarse por el poco presupuesto asignado a esta tarea.

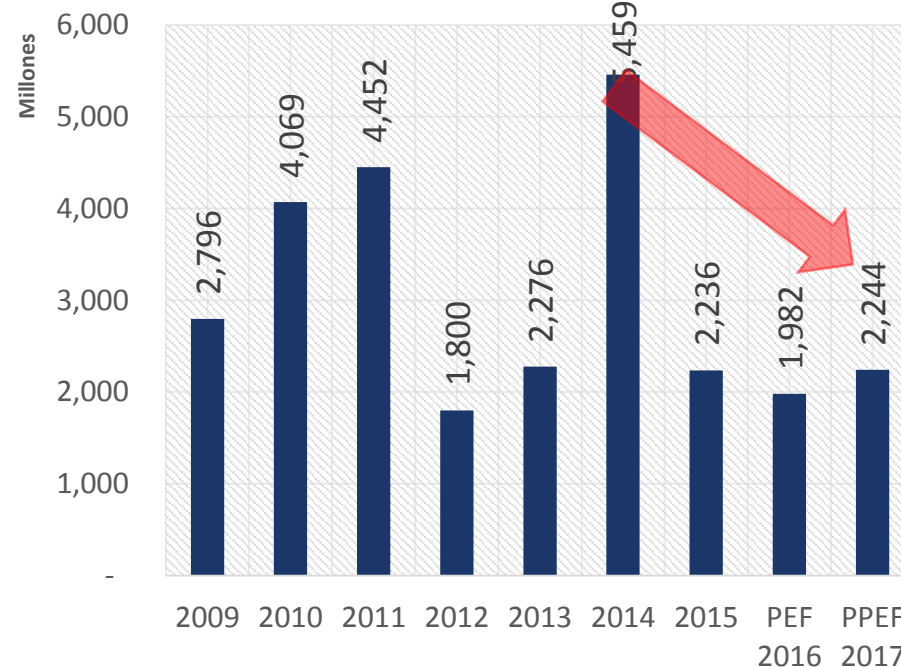


Inspecciones promedio por vehículo al año



Presupuesto dedicado a la supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo

(millones de pesos de 2017)



Debe asignarse un mayor presupuesto a la verificación de vehículos pesados, que permita contar con mayor personal, más centros de verificación y equipo para la revisión de vehículos

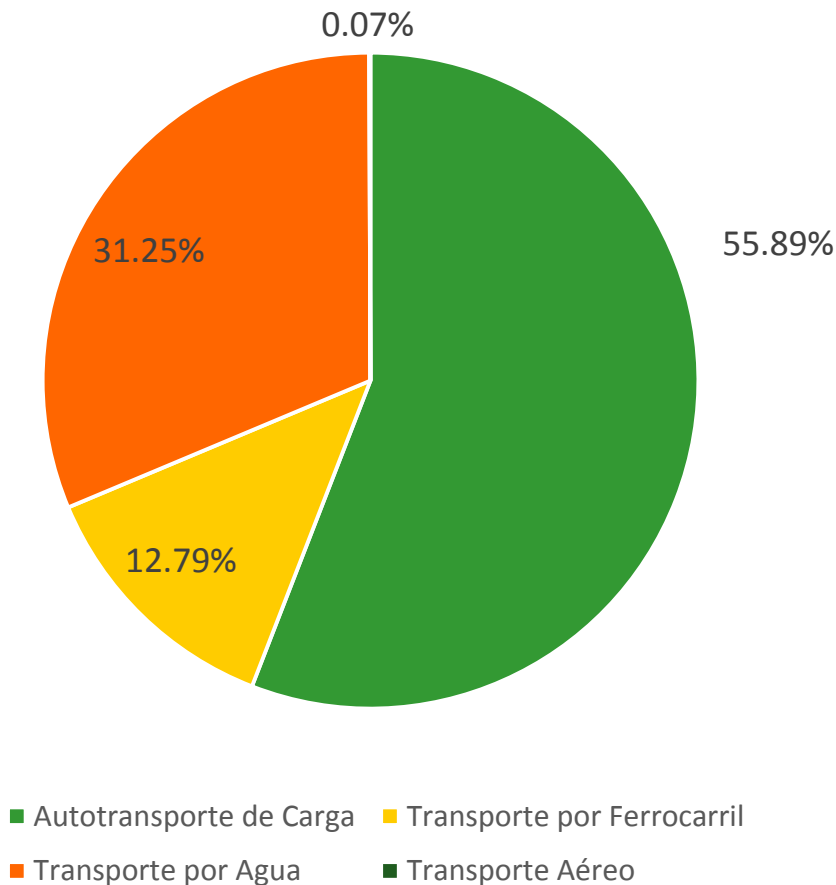


4

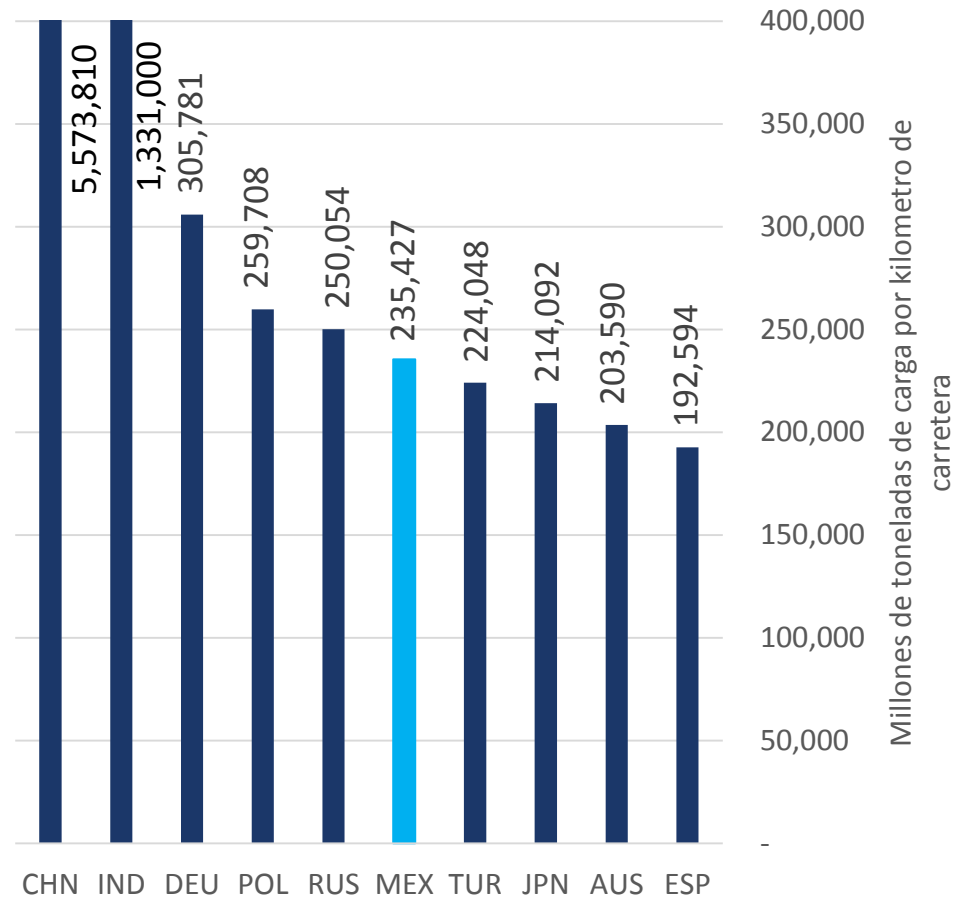
México es un país netamente carretero, donde el 55.89% de los productos se mueve a través de autotransporte. Contra los países de la OCDE, el país ocupa la sexta posición en movimiento de toneladas por este medio.



Distribución de movilización de carga por modo de transporte en México (2015)



Millones de toneladas de carga transportadas por kilómetro de carretera (2013)



4

Aún y con esta importancia en movimiento de mercancías, México ocupa la posición 54 en desempeño logístico. Resalta que hemos perdido lugares en los últimos años.



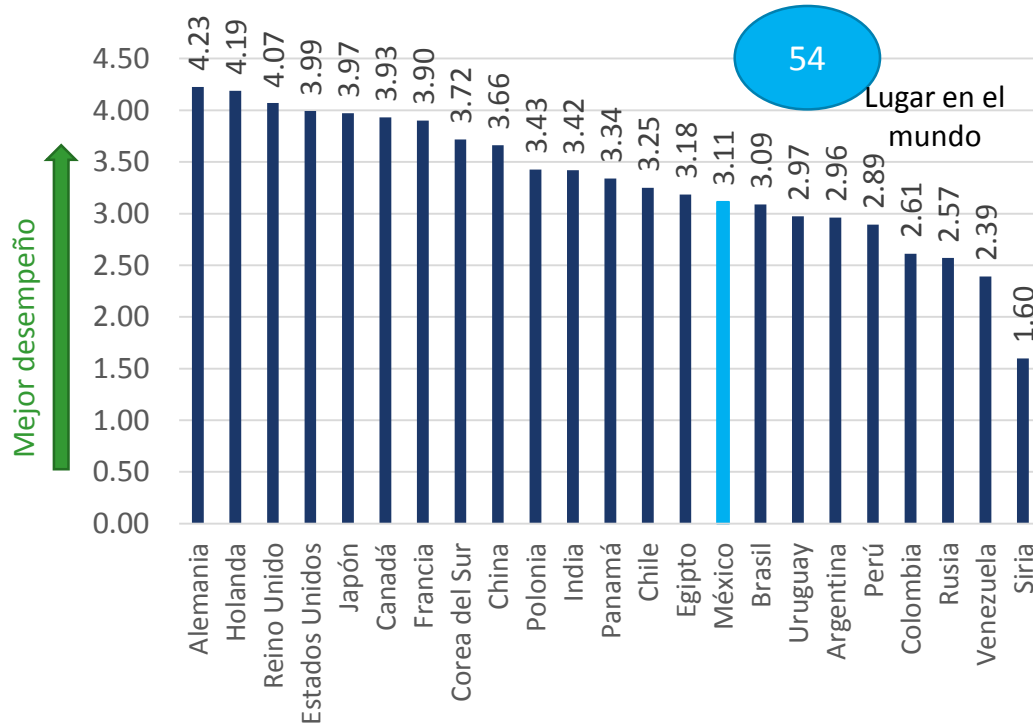
El Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial utiliza seis dimensiones de referencia respecto a la Logística, estos permiten hacer comparaciones entre países del mundo.

14° Economía del Mundo

14° País con mayor extensión territorial

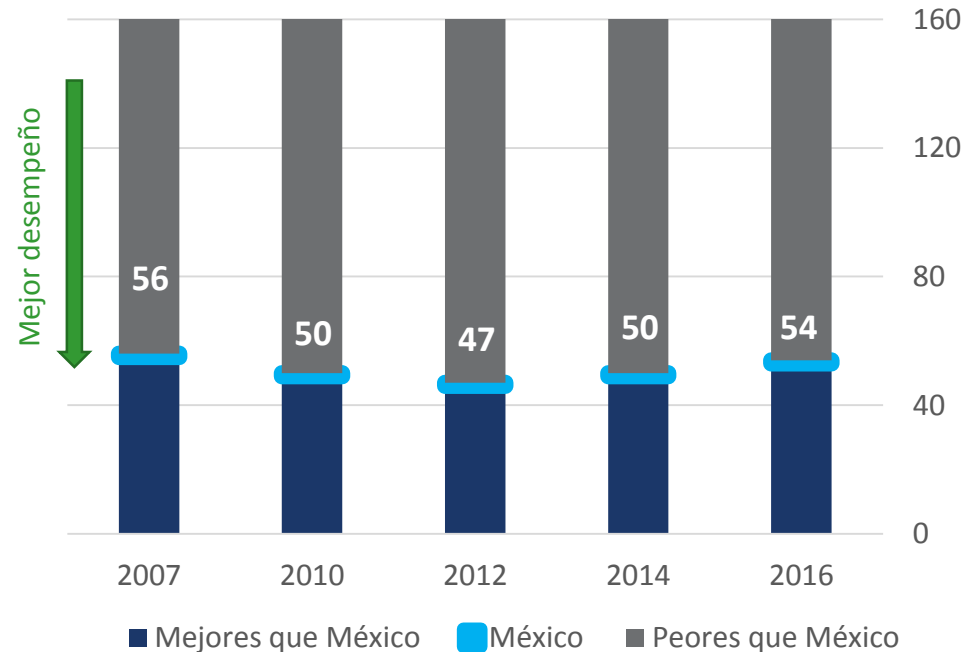
54° lugar en logística de transporte

Desempeño Logístico general  
Índice de 0-5



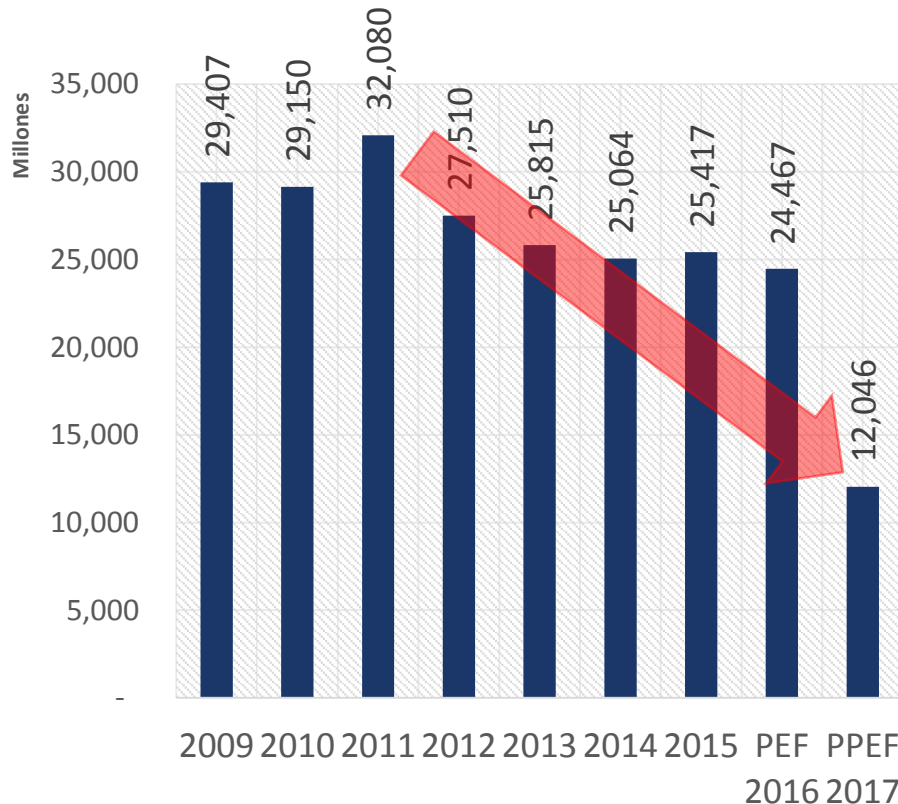
Evolución Histórica de México en Desempeño Logístico general

Ranking de 160 países evaluados

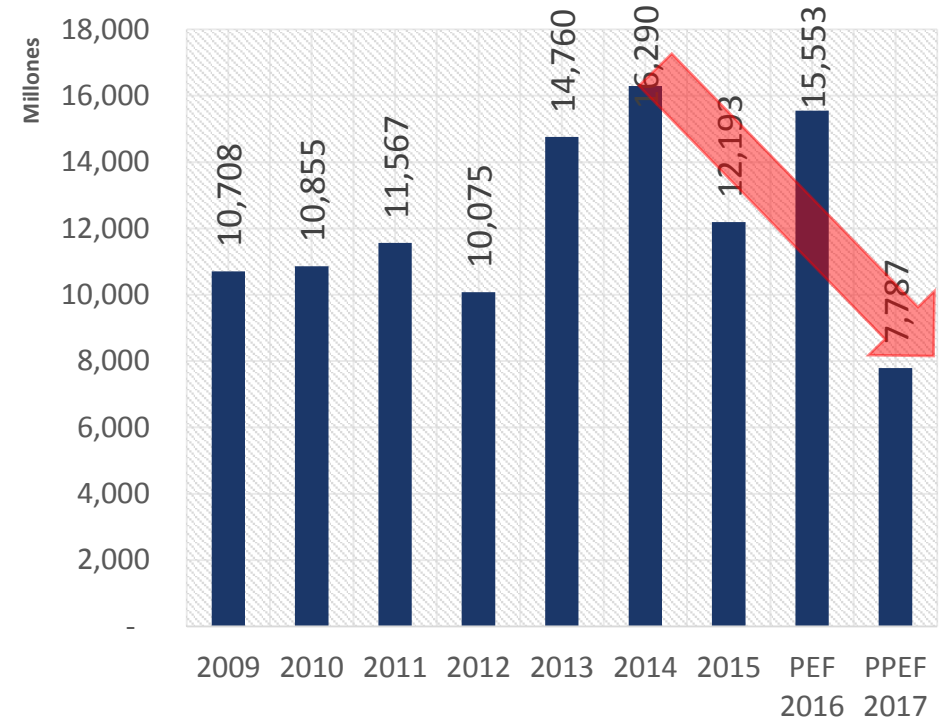


El presupuesto inercial dedicado a la construcción y mantenimiento de carreteras son parte de las causas de este rezago en la infraestructura. En 2017 se espera un retroceso del 50%.

**Presupuesto dedicado a la construcción de nuevas carreteras**  
(millones de pesos de 2017)



**Presupuesto dedicado a la reconstrucción y conservación de carreteras**  
(millones de pesos de 2017)



Es necesario incrementar el presupuesto en mantenimiento de carreteras e incrementar la inversión en nuevas

# 4

Un ejemplo claro es el ferrocarril, donde los kilómetros de vías férrea en México es 5 veces menor que lo presentado a países europeos con un territorio conjunto similar al nuestro.



## Kilómetro de vías férreas por kilómetro cuadrado de territorio

México

.01

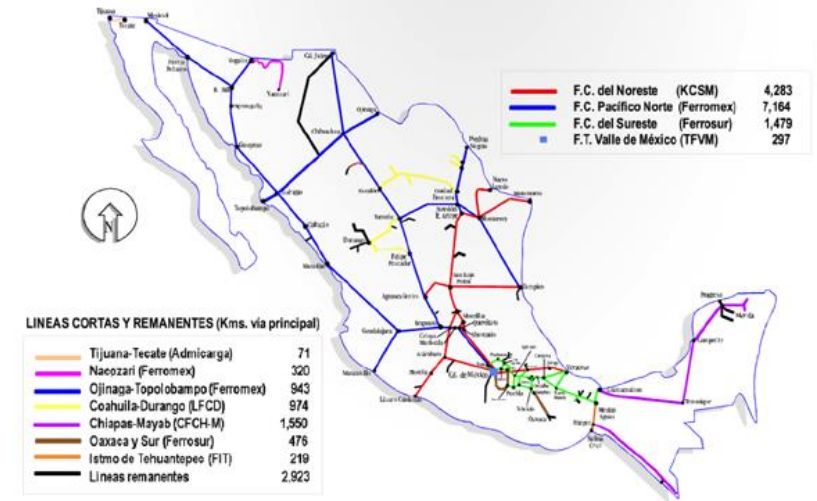
Francia, España, Alemania, Italia, Portugal

.05

## Extensión y red ferroviaria por país

País	Extensión (km <sup>2</sup> )	Km de vías férreas
México	1,964,375	26,704
Países Europeos	1,802,317	99,890
Francia	547,030	30,013
España	504,645	16,870
Alemania	357,021	33,426
Italia	301,230	17,037
Portugal	92,391	2,544

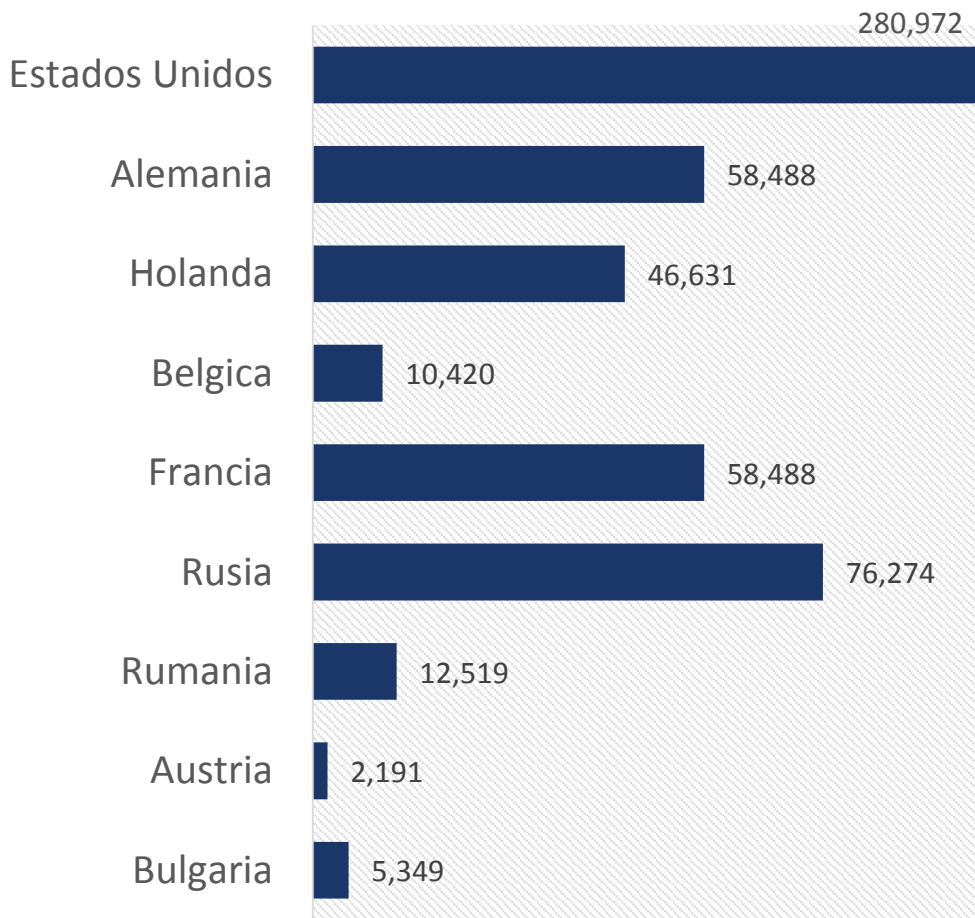
MAPA DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO



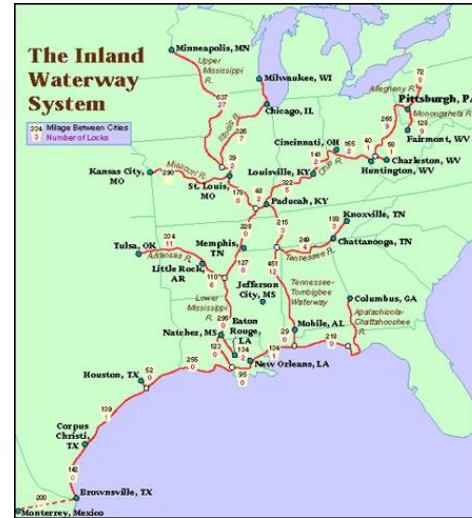
Otra alternativa a los fulles en países como Alemania o Estados Unidos son las redes fluviales. Sin embargo, en México no existe la posibilidad



## Transporte de mercancías por redes fluviales internas y en contenedores portuarios



■ Pluvial interno (miles de toneladas-km)

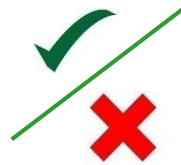


4

En suma, nuestro país no tiene alternativas terrestres para mover las mercancías además de las carreteras. Si el full es prohibido, nos quedaremos sin opciones



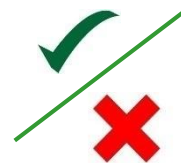
Países de Europa



Estados Unidos



México



Con esta información, mas que prohibir hay que **ORDENAR** al transporte de carga. Con ello, se incrementa la seguridad y se mantiene la competitividad del país. Se propone acciones en tres ejes:



## Fortalecer la red carretera

Incrementar al presupuesto al mantenimiento de carreteras

Aumentar la inversión para la construcción de nuevas carreteras

Legislativo / SCT / SHCP

## Incrementar la capacitación y darle mayor calidad

Crear el “Técnico Superior en navegación terrestre”, experto en manejo de vehículos de carga pesada

Implementar el Modelo Dual en el ámbito del autotransporte

Incrementar la capacitación mediante un mayor uso de la capacidad de los centros

SCT / IP / UNIVERSIDADES

## Dedicar más recursos a la seguridad

Incrementar el presupuesto en verificación de vehículos terrestres

Asegurarse que la NOM – 012 se cumpla mediante la autorregulación y mayores centros de verificación

Generar mayores estímulos para la renovación de flotilla

Legislativo / SCT / SHCP

***La seguridad carretera no implica perder  
competitividad***

***Ambas trabajan en conjunto y son  
complementarias***

***Generando un círculo virtuoso entre ambas***