

49
29



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

**PROBLEMATICA DE LA COMERCIALIZACION DEL
TRANSPORTE DE CARGA MEXICANO ANTE EL
TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA
DEL NORTE (TLCAN)**

**SEMINARIO DE INVESTIGACION
ADMINISTRATIVA
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACION
PRESENTAN:
FLOR EUGENIA ESCOBAR ALBA
ARACELI ROSAS TOLEDO
ANTONIO ROMERO NIETO
ALBERTO VAZQUEZ TAPIA**

ASESOR DEL SEMINARIO: L.A.E. J. CARLOS VARELA COTA

MEXICO, D. F.

1997



**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



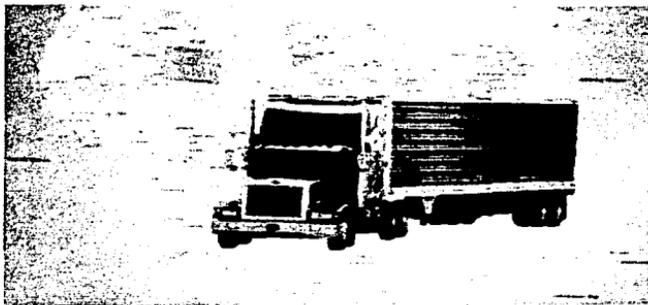
UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**LA PROBLEMÁTICA DE LA COMERCIALIZACIÓN DEL
TRANSPORTE DE CARGA MEXICANO ANTE EL TRATADO DE
LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE (TLCAN)**



GENERAL

NUESTRO AGRADECIMIENTO A :

LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.

POR SER NUESTRO HOGAR DURANTE NUESTRA FORMACIÓN PROFESIONAL Y PROPORCIONARNOS LAS HERRAMIENTAS PARA LABRARNOS UN FUTURO.

CON RESPETO Y ADMIRACIÓN A :

L.A. J. CARLOS VÁRELA COTA

POR SU ESPÍRITU EMPRENDEDOR , DEDICACIÓN , ORIENTACIÓN Y COMPRENSIÓN YA QUE SU AYUDA FUE PRIMORDIAL PARA LOGRAR UNA DE LAS METAS MÁS IMPORTANTES EN NUESTRAS VIDAS.

Y A TODOS LAS PERSONAS QUE POR ESTA INVESTIGACIÓN CONOCIMOS.

FLOR , ARACELI , ALBERTO Y ANTONIO.



AGRADECIMIENTOS

A DIOS

Por el regalo de cada minuto de vida,
de seguir viviendo y de tener la oportunidad
de llegar a ser alguien

A MIS PADRES Y ABUELITA

Por el apoyo y amor
que siempre me han dado,
a lo largo de estos difíciles años
y que yo sé, siempre estarán conmigo

A MIS HERMANOS

FERNANDO JOSE
DANIEL ALEJANDRO
IRIS CARMINA
ROBERTO GENARO

Con cariño y un profundo deseo
que la presente les motive,
que teniendo fe en Dios y echándole ganas
se pueden lograr los objetivos
que uno se ha trazado

A MIS ABUELOS Y FAMILIARES

Por ser parte importante
en mi vida





AGRADECIMIENTOS

A MI ALMA MATER,
MI ESCUELA

La Universidad Nacional Autónoma de México,
a la Facultad de Contaduría y Administración
y a todos mis profesores por darme
las herramientas necesarias
para enfrentarme
a la vida laboral!

AL LIC. J. CARLOS
VARELA COTA

Por la oportunidad y ayuda
que otorgó, para salir adelante
y terminar mi carrera
con broche de oro





AGRADECIMIENTOS

A LUIS MORENO

Por la invaluable
amistad, cariño y amor insuperable
que todo el tiempo desde hace 10 años
me ha demostrado y que gracias a su ayuda
y esfuerzo veo cumplido mi trabajo

A LUCIA TAPIA Y
ENRIQUE FLORES

Por demostrarme que significa
ser un amigo

A CARLOS SOSA HUERTA
Y BLANCA FRAGOSO SORIANO

Por que enriquecieron mi vida
y le dieron nuevos matices,
que siempre tendrán todo
mi afecto, amor y apreciación

EN MEMORIA DE
URSA Y CEFY

Que me enseñaron a ver la vida
de manera distinta

A todas y cada una de las personas
que directa o indirectamente
se han hecho presentes en mi formación
como ser humano y profesionalista
a todos GRACIAS

FLOR EUGENIA
ESCOBAR ALBA



Gracias Dios:

Por permitirme disfrutar de estos momentos, por guiarme a través de mis padres, Beatriz y Alberto; pues de ellos he aprendido y he logrado lo que ahora tengo; ellos son testigos fieles de mi desarrollo y seguirán siendo la raíz del árbol que empieza a florecer. Porque en la medida de sus posibilidades me han apoyado y asistido durante mis estudios ,por eso, ahora que cumpla una meta tan importante les digo :

Gracias.

A mis hermanos Alberto y Héctor:

Gracias por su apoyo ya que en los momentos más críticos de mis estudios y de mi vida han estado con mígo siempre estimulándome.

A mis amigos:

Adriana, Alberto, Cathy, Karime, Toño y otros por las innumerables veces que compartimos en los estudios, en las buenas y en las malas.

Al lic. J. Carlos Varela Cota:

Por su tiempo invertido en la dirección de este trabajo, su guía y apoyo pues sin ello no hubiera sido posible el presente.

A mis profesores:

Que no se detuvieron en pequeñeces entregando todo su amor en la difícil tarea de la docencia.

A todos ellos que no olvidare jamás y que estaré siempre agradecida por ser parte de mi formación profesional.

A la Universidad:

Porque en ti viví y aprendí, porque me brindaste tus conocimientos académicos, por ser la mejor universidad y por permitirme ser parte de ti.

Araceli Rosas Toledo.

PARA MI ESPOSA :

TÚ QUE LE DISTE SENTIDO A LA PALABRA AMOR CON TU
TERNURA , CARIÑO Y COMPRENSIÓN ; SUPISTE DARMER LA
FUERZA Y EL APOYO PARA SALIR ADELANTE ,TE DIGO :

GRACIAS.

GRACIAS POR TUS HORAS DE DESVELO Y POR TODO , TODO ESE
EMPEÑO POR QUE TERMINARA MIS ESTUDIOS .

GRACIAS POR QUE SIEMPRE CAMINASTE A MI LADO .

GRACIAS , GRACIAS .

ANTONIO ROMERO NIETO.

A MI HIJO :

PORQUE TU FUISTE LA INSPIRACIÓN QUE MEDIO LA FUERZA
PARA SALIR ADELANTE.

ESPERO QUE ESTA TESIS TE SIRVA Y TE ESTIMULE PARA EL
FUTURO EN TUS ESTUDIOS .

TE QUIERE PAPÁ.

A LA MÁXIMA CASA DE ESTUDIOS , NUESTRA UNIVERSIDAD
NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO .

EN MI CORAZÓN LLEVO POR SIEMPRE TODO MI AMOR Y
AGRADECIMIENTO PARA MIS PADRES ; POR EL APOYO Y
CONFIANZA QUE SIEMPRE ME HAN BRINDADO .

QUE ÉSTO SIRVA DE REFLEJO DE TODO LO QUE ME HAN DADO
PARA LLEGAR HASTA AQUÍ , Y COMO ESTÍMULO PARA MIS
HERMANOS .

AGRADESCO A USTEDES Y SOBRE TODO A DIOS . POR SU AMOR ,
PACIENCIA Y APOYO A LO LARGO DE TODA MI VIDA , CON
CARIÑO PARA USTEDES :

PAPÁ , MAMÁ , AMADOR , SANDRA , DANIEL Y PALOMA .

ANTONIO ROMERO NIETO.

Gracias a Dios, a la virgen de Guadalupe, al Sr. de Chalma y a ti querido niño porque aprendí que con fe y decisión se pueden lograr todas las empresas.

A mi madre:

Sra. Alicia Tapia, por que de ti conocí el amor, cariño y ternura. Por tu incondicional apoyo y comprensión pude conocer el camino del bien en la vida.

A mi padre:

Prof. Alberto Vazquez L. por tu amistad, paciencia y respaldo continuo, así como por tus valiosas enseñanzas en el camino de la superación, tu eres un ejemplo indiscutible.

A mis hermanos:

Saul, Edgar y Alicia, siempre piezas importantes de mi vida, espero que este proyecto constituya un aliciente para futuros prospectos profesionales.

A mi familia:

Por todo su apoyo en esta parte de mi trayectoria. En especial a mis abuelos Concepcion y Miguel, tios Carlos, Angel y Alicia. A mis primos Isaac, Adriana, Gabriela y Karla, a la Sra. Jose, gracias.

*A mis amigos:
Que me acompañaron en la carrera; Antonio, Adriana,
Arelí, Karime, Cathy, Araceli, Héctor y Antonio "Lico".*

*A la máxima casa de estudios:
Por ser mi hogar en estos años; dandome las
herramientas para labrarme un futuro.*

*Y al licenciado:
J. Carlos Varela Cota por todo su apoyo.*

Alberto Vazquez Tapia

ÍNDICE

	PÁGINAS
A) PRÓLOGO	7
B) INTRODUCCIÓN	9
C) OBJETIVO GENERAL	10
D) OBJETIVOS ESPECÍFICOS	10
E) HIPÓTESIS	11
CAPITULO I	
I Acuerdos comerciales suscritos por México.	13
1.1. ANTECEDENTES	14
1.1.1 Organización Mundial del Comercio	14
1.1.2 Organización para la Cooperación del Desarrollo Económico	15
1.1.3 Mecanismos de Cooperación Económica Asia-Pacífico. Tratados Bilaterales.	15
1.1.4 Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile.	16
1.1.5 Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres	17
1.1.6 Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica	17
1.1.7 Tratado de Libre Comercio entre Bolivia y México.	17
1.2 Resumen del Contenido del T.L.C de América del Norte, elaborado por los Gobiernos de los Estados Unidos de América y Canadá.	18
1.2.1 Que es el Tratado de Libre Comercio en América del Norte (NAFTA).	20
1.2.2 Comercio de Bienes.	22
1.2.3 Sectores Especiales.	24

1.2.3.1. Textiles	24
1.2.3.2. Automotriz	25
1.2.3.3. Agrícola	25
1.2.4 Disposiciones Generales	28

CAPITULO II

GENERALIDADES.

EL SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO.

2.1 Situación actual del autotransporte en México.	28
2.1.1. Definición	28
2.1.2. Antecedentes.	29
2.1.3. Situación Actual.	31
2.2 Modos de Transporte de Carga, participación y dinamismo.	32
2.2.1. Participación Modal en el Comercio Exterior.	32
2.2.2. Taxonomía del Transporte	32
2.2.3. Participación del Transporte en los Flujos de Comercio Internacional de México.	34
2.3 Tipos de Empresas Autotransportistas de Carga.	36
2.3.1. Ferroviaria.	36
2.3.2. Marítimo.	36
2.3.3. Terrestre.	37
2.3.4. Aéreo.	38
2.3.5. Multimodal.	38
2.4 Efectos de la desregulación del autotransporte de carga.	39
2.5 Marco Jurídico.	41
2.6 Otorgamiento de Permisos y Concesiones.	42
2.7 Servicio Federal Fronterizo.	45
2.8 Infraestructura.	46
2.9 Flota vehicular.	47

CAPITULO III

GENERALIDADES.

El transporte de Carga en Estados Unidos y Canadá.

3.1. Estados Unidos.	51
3.1.1. Marco Legal: Autoridades Políticas que regulan el transporte Norteamericano.	51
3.1.2 Departamento del Transporte de Carga.	52
3.1.3 Comisión del Comercio Interestatal.	53
3.1.4 Tarifas y Registro.	54
3.1.5 Funcionamiento de las Empresas de autotransporte de Carga en Estados Unidos.	55
3.1.6 Tres Empresas exitosas de autotransporte de carga en Estados Unidos.	62
3.2 Requisitos Federales en el autotransporte de carga.	65
3.2.1 Impuestos.	66
3.2.2 Seguridad	67
3.2.3 Inmigración	67
3.2.4 Aduanas	68
3.2.5 Tamaño y peso del vehículo	69
3.3. Requisitos Estatales en el autotransporte de carga.	69
3.3.1. Registro del Vehículo.	69
3.3.2. Impuestos	70
3.3.3. Seguridad.	70
3.3.4. Tamaño y peso.	70
3.4. Generalidades sobre el transporte de carga en Canadá.	70
3.5. Normas técnicas y de seguridad.	73
3.6. Convenio entre los autotransportistas de Estados Unidos y Canadá.	73
3.7. Tráfico vehicular en Estados Unidos y Canadá.	73

CAPITULO IV

EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE.

4.1	Escenario de la apertura.	76
4.2	Comercio Transfronterizo de Servicios.	77
4.2.1.	Calendario de Apertura del servicio de autotransporte.	79
4.2.2.	Apertura de los Servicios Transfronterizos.	79
4.2.3.	Normas Técnicas y de Seguridad.	80

CAPITULO V

PROBLEMATICA DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA UNA VEZ INICIADO EL TLCAN.

5.1	Visión del Transportista.	92
5.2	Pesos y Dimensiones.	94
5.3	Chofarus.	96
5.4	Problemas de los transportistas.	96
5.5	Tecnología.	98
5.6	Mantenimiento de Flotas.	98
5.7	Reposición de equipos.	100
5.8	Posición frente al gobierno.	101
5.9	Aspectos fiscales.	101
5.10	Ejemplificación de algunas empresas autotransportistas de carga.	102
5.12	Síntesis de notas periodísticas.	118

CAPITULO VI.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

6.1. Comprobación de Hipótesis.	130
6.2. Conclusiones y Recomendaciones.	132
6.3. Apéndice.	138
6.3.1 Personajes que han intervenido en la negociación de las leyes, reglamentos y estándares del T.L.C.A.N. en relación al autotransporte de carga.	140
6.3.2 Diferentes notas periodísticas referentes a la situación del autotransporte de carga en México.	147
6.3.3. Especificaciones del reglamento de pesos y dimensiones del transporte de carga.	150.
6.4. Glosario.	156.
6.5. Bibliografía.	159

A) PRÓLOGO

La realización de este trabajo de investigación administrativa en el área de comercialización se llevo a cabo, para llegar a una conclusión verdadera sobre la situación actual del transporte de carga mexicano frente a las exigencias que impone un TLCAN con naciones, más por arriba desarrolladas y su desenvolvimiento a través de las diferentes etapas.

Mucho se ha hablado del tratado de libre comercio, en términos complejos y abstractos que engloban reglamentaciones, códigos, reglas, etc. que no siempre resultan muy claros en los ojos de un usuario.

El transporte de carga ha sido una de las industrias más afectadas a partir de la entrada en vigor del TLCAN. La apertura de la frontera no solo se esta influenciada por la reglamentación de nuevas normas y la desregulación de los estándares que antiguamente regian todo un ambiente económico, político y social de los tres países involucrados.

El rechazo al cambio que existe en la industria transportista en los países participantes, el cual muchas veces se funda en especulaciones y mal manejo de la información, por tanto, en esta investigación, analizaremos cuales son los pros y contras que existen en la implementación del TLCAN así como la posibilidad real, que tiene la industria mexicana frente a este nuevo reto.

Agradecemos por su valiosa ayuda en la recopilación y análisis del tema a:

Ronald L. Knorowski .
Gerente de operaciones de Amstan Empresa camionera de E.U.A.

José Treviño .
Counselor SECOFI- NAFTA Embajada de México en E.U.A.

Bernard Gaillard .
Director del departamento de transportación de E.U.A.

Sr. Elias Dip Rame
Presidente Nacional de la CONATRAM, México.

Ing. José H. Aguilar Alcerroca
Director General del Autotransporte Federal de México.

Mat. Alberto Rosas Toledo
Jefe de Departamento de Desarrollo, Mantenimiento e Instalación
de Sistemas a Nivel Nacional, SECOFI, México.

Ing. Edgar Rosas Chávez
Director General de la Comisión Mixta para las Exportaciones-Aduanal
México.

Ing. Laura C. Acuña Gutierrez
Jefe de Depto. de Normas y Dimensiones
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México.

Ing. Luis Moreno
Jefe de Departamento de EPSON, México.

LIC. J. CARLOS VARELA COTA
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE INVESTIGACION, FCA.

B) INTRODUCCIÓN

El proyecto de modernización del país lleva consigo la ampliación y mejoramiento de la estructura e infraestructura de todos los sistemas productivos del país; En esta investigación pretendemos analizar y determinar cuales son los factores preponderantemente importantes para una eficaz apertura comercial.

Aunada a la observación de los obstáculos que reducen el potencial de los sectores productivos, específicamente hablando del transporte de carga.

La transformación de leyes, normas y reglamentos que se ajustan a las necesidades actuales, las opciones financieras, comerciales, gubernamentales y tecnológicas que esta nueva comercial implica.

En síntesis, nuestra finalidad es dar a conocer las características que tiene nuestro sistema de carga, de su situación actual, en cuanto a infraestructura, los problemas que ha enfrentado y que sostiene actualmente frente a una apertura inminente de fronteras; De la ideología que prevalece dentro del gremio del transporte hacia una competencia internacional futura.

Pretendemos exponer las posibles acciones que ayudarían a una solución paulatina de los problemas una vez iniciada la comercialización dentro del Tratado de Libre Comercio de América del norte. Además pretende que la investigación y metodología guiada y asesorada por el Lic. J. Carlos Varela Cota sirva de antecedente para el seguimiento de futuras investigaciones en este ramo.

Para lograr este propósito utilizamos las técnicas de metodología de investigación que son:

1. Investigación documental: revistas varias, periódicos, memorias y material diverso (SECOFI, INEGI, NATA, DOT, ICC, CANACAR, COMPEX, BANCOMEXT, SCT).
2. Investigación de campo: entrevistas, conferencias (NATA, CONATRAM).

C) OBJETIVO GENERAL.

Exponer la situación real del Autotransporte de Carga mexicano ante la apertura del Tratado de libre Comercio de América del Norte a partir de la entrada en 1995.

D) OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- 1.- Conocer cual es la reglamentación que son la base para que las compañías autotransportistas de carga puedan dar servicios en los tres países firmantes del TLCAN.
- 2.- Conocer los criterios oficiales para expedición de licencias internacionales, para los choferes.
- 3.- Conocer los estándares que rigen el reglamento de pesos y dimensiones en México.
- 4.- Definir que requisitos deben cubrir los choferes para operar sus unidades en E.U.A. y Canadá.
- 5.- Establecer las condiciones de financiamiento con las que cuentan los autotransportistas mexicanos.

6.- Conocer la infraestructura con la que cuenta actualmente México.

7.- Definir como afecta el tema fiscal de impuestos a las empresas autotransportistas de carga en México.

8.- Establecer la situación de seguridad en la red federal de carreteras, en México.

9.- Conocer los requisitos que son la base para que el equipo vehicular mexicano transite en territorio Americano y/o Canadiense.

E) HIPOTESIS

1.- El equipo vehicular que actualmente transita en México si puede transitar en territorio Americano y/o Canadiense.

2.- El tema fiscal del pago de impuestos afecta a las empresas mexicanas con lo cual impiden operar sus unidades.

3.- La infraestructura con la que cuenta el país es la más óptima ante la apertura del TLCAN.

4.- Las compañías de carga mexicanas no tiene oportunidad de apalancarse y/o aliarse (préstamos).

5.- Existe una igualdad de equipo vehicular entre los países participantes del TLCAN en cuanto a pesos y dimensiones.

- 6.- Las leyes que rigen el transporte de carga en los tres países son homogéneas.
- 7.- En México existe un cumplimiento de los requisitos de seguridad de operación establecidos para los operadores de las unidades.
- 8.- Existe homogeneidad en los requisitos para la licencia internacional, en los países participantes.
- 9.- El ambiente económico que prevalece en México es propicio para el desarrollo del autotransporte de carga mexicano.
- 10.- Existe una educación vial, así como capacitación de los choferes en el uso diario de su unidad y en el caso de contingencias.
- 11.- Se ejercen prácticas desleales en México.

CAPITULO I

**I. ACUERDOS COMERCIALES SUSCRITOS POR
MEXICO**



1.1.1. Organización Mundial del Comercio (OMC).

Desde el punto de vista institucional, Organización Mundial de Comercio (antes GATT) ha sido uno de los factores fundamentales en el impulso de la globalización. Las diferentes rondas de negociación se han traducido no sólo en esfuerzos concertados de liberalización multilateral, sino también en un marco de disciplinas que dan seguridad y certidumbre a los flujos de comercio internacional.

Uno de los resultados más importantes de la Ronda Uruguay fue la creación de la Organización Mundial de Comercio (OMC), que sustituyó al GATT y se convirtió el principal instrumento y foro que regirá el intercambio al nivel mundial. Con el establecimiento de la OMC se fortalece el orden comercial internacional y se adopta un mecanismo de solución de controversias administrado por el órgano de Solución de Diferencias, el cual reduce las posibilidades de incumplimiento de las disciplinas acordadas. Este nuevo mecanismo elimina la posibilidad de que los países afectados por una resolución en su contra, bloqueen su adopción, como aconteció en los casos del algodón y del cemento presentados por México; crea el Órgano Permanente de Apelación, cuya función consistirá en revisar con imparcialidad las decisiones de los paneles; marca los lineamientos para una estricta vigilancia de aplicación de las resoluciones del órgano de Solución de Diferencias, y establece principios y procedimientos para la aplicación de sanciones en caso de que no se apliquen las recomendaciones y resoluciones de los paneles.

Otro resultado importante de la Ronda Uruguay fue la creación del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, que contiene los principios y las disciplinas para la liberación del comercio en este sector.

La actividad de México en la OMC ha sido orientado a aplicar los compromisos resultantes de la Ronda Uruguay. Para ello, nuestro país da cumplimiento a las obligaciones de notificación conforme a los acuerdos de la OMC y examina, entre otros asuntos las iniciativas presentadas por otros países en aspectos como reducciones arancelarias, y de subsidios agrícolas internos y a la exportación.

1.1.2 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

La OCDE estableció en 1960 y actualmente cuenta con 25 países miembros, los cuales aportan dos tercios de la producción de mercancías y tres quintas partes de las exportaciones mundiales. Su objetivo es promover el bienestar económico y social de sus países miembros y estimular y armonizar los esfuerzos en favor de los países en desarrollo. México ingresó a este organismo en 1994.

La OCDE constituye el foro en el cual se ha llevado al cabo algunas de las discusiones iniciales más importantes sobre los temas incorporados posteriormente a la agenda multilateral de la OMC. En más de treinta años de existencia los países integrantes han estudiado diversas reglas y disciplinas en el campo de la política económica. Actualmente en el seno de la OCDE, se analiza la relación entre el comercio internacional y las políticas de competencia.

En mayo de 1995, los países miembros acordaron iniciar negociaciones para un acuerdo Multilateral sobre la Inversión. Este acuerdo surge como una respuesta a la globalización de la economía mundial y a la creciente competencia por la captación de flujos de inversión entre países. Responde también a la demanda de la comunidad inversionista para contar con reglas multilaterales que favorezcan la estabilidad de las inversiones en los países receptores. El objetivo del acuerdo Multilateral sobre inversión es establecer en un plazo de dos años, un marco jurídico de amplio alcance que proteja y liberalice progresivamente los regímenes de inversión.

1.1.3 Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

Desde 1993 México forma parte del APEC Organismo establecido en 1989 y que actualmente cuenta con 18 países miembros. Los países participantes de la APEC genera 50% del PIB Mundial y 40% del comercio global. El objetivo principal del organismo es fomentar un mayor flujo de bienes, servicios, capital y tecnología en la región Asia-Pacífico.

En 1994 los jefes de gobierno de los países miembros de la APEC, firmaron la declaración de Bogor, en Indonesia, en la que se comprometieron crear un régimen libre y abierto para el comercio y la inversión entre los países miembros, estableciendo como plazo el año 2010 para las economías industrializadas y el 2020 para las economías en desarrollo.

En noviembre de 1995, los jefes de gobierno de los países miembros de la APEC se volvieron a reunir en Osaka, Japón. En esta ocasión, acordaron la adopción de la Agenda de Acción para la implementación de la Declaración de Bogor. Esta agenda contiene los lineamientos que guiarán la elaboración de los planes individuales que cada economía de la APEC presentará en 1996 para la liberación del comercio y la inversión en las fechas pactadas, cuya complementación se iniciará en 1997. La agenda contiene también disposiciones para fomentar la cooperación técnica y económica.

TRATADOS BILATERALES Y TRILATERALES.

En forma paralela a su participación en foros y organismos multilaterales, México ha celebrado y continúa negociando acuerdos de libre comercio bilaterales y subregionales con el objeto de fortalecer y de diversificar sus vínculos comerciales. A la fecha, México ha suscrito cinco tratados o acuerdos de libre comercio: con Chile; con Canadá y Estados Unidos; con Venezuela y Colombia; (el llamado grupo de los tres), con Bolivia, y con Costa Rica y se encuentra negociando con otros países de América latina.

1.1.4 Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile. (1992)

El acuerdo de complementación económica entre México y Chile entró en vigor el primero de enero de 1992, con el objeto de aplicar el comercio de bienes y servicios, así como para promover flujos de inversión. Conforme al calendario de desgravación programado a partir del primero de enero de 1996, el 97% del universo arancelario se encuentra libre de arancel en ambos países. El resto de las fracciones enfrentará un arancel del 4% durante 1996, mismo que se eliminará a partir de 1998. Como resultado de la entrada en vigor de este acuerdo, entre 1991 y 1995 el comercio bilateral se incrementó 470%.

Durante 1995, el comercio bilateral entre México y Chile creció 127% respecto a 1994. Las exportaciones mexicanas a Chile crecieron 140%, mientras que las importaciones provenientes de ese país se incrementaron en 117%.

1.1.5 Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres.

El tratado de libre comercio suscrito entre México, Colombia y Venezuela contiene disposiciones y procedimientos similares a los del TLCAN en materia de comercio, servicios e inversión. A partir de su entrada en vigor, 1º de enero de 1995, aproximadamente 40% de las exportaciones de México a Colombia quedaron libres de arancel, México liberó en forma inmediata 63% de las importaciones provenientes de Colombia, mientras que con Venezuela acordó una desgravación bilateral mas gradual. Entre los tres países el universo total de productos quedarán libre de arancel el primero de julio del año 2004.

Durante el primer año de vigencia del tratado de Libre Comercio del grupo de los tres, las exportaciones mexicanas a Colombia ascendieron a 453.3 millones de dólares, lo que significa un incremento de 48.1% respecto a 1994; mientras que las ventas a Venezuela crecieron en 118.5%, alcanzando 379.7 millones de dólares.

1.1.6 Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica.

El tratado de Libre Comercio de México y Costa Rica, que entró en vigor el primero de enero de 1995, también contiene disposiciones y procedimientos similares a los del TLCAN para la liberalización del comercio, los servicios y la inversión.

El calendario de desgravación pactada en este tratado establece que 70% de las exportaciones mexicanas no agropecuarias a Costa Rica quedarán exentas de aranceles a partir de su entrada en vigor; 20% concluyen su desgravación el 1o. de enero del año de 1999, y el 10% restante en enero del año 2004.

1.1.7 Tratado de libre Comercio entre Bolivia y México

De la misma manera, 75% de las exportaciones costarricenses quedaron exentas del arancel a partir de la entrada en vigor del tratado, 15% se desgravará el 1º de enero de 1999, y el 10% restante en enero del año 2004.

El Tratado del Libre Comercio entre México y Bolivia establece una rápida apertura en el comercio de bienes a partir de su entrada en vigor, el primero de enero de 1995, quedaron exentas de arancel 97% de las exportaciones mexicanas a ese país y 99% de las exportaciones bolivianas a México.

En 1995, la exportaciones mexicanas sumaron 24.1 millones de dólares, casi 80% superiores a las observadas en 1994.

1.2 Resumen del contenido del TLC de América del Norte, elaborado por los Gobiernos de los Estados Unidos de América, México y Canadá.

El 12 de agosto de 1992, el Secretario de Comercio y Fomento Industrial de México, Jaime Serra; el ministro de la Industria, Ciencia y Tecnología y Comercio Internacional de Canadá, Michael Wilson; y la Representante Comercial de Estados Unidos, Carla Hills, concluyeron las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del norte (TLC). Funcionarios de los tres gobiernos recibieron el encargo de concluir el texto lo antes posible.

Los tres países confirman su compromiso de promover el empleo y el crecimiento económico, mediante la expansión del comercio y de las oportunidades de inversión en la zona de libre comercio. También ratifican su convicción de que el TLC permitirá aumentar la competitividad internacional de las empresas mexicanas, canadienses y estadounidenses en forma congruente con la protección del medio ambiente. Se reitera el compromiso de los tres países del TLC de promover el desarrollo sostenible, y proteger, ampliar y hacer efectivos los derechos laborales, así como mejorar las condiciones de trabajo en los tres países.

Un Acuerdo de Libre Comercio explicado en forma muy breve es:

- 1°. Eliminar paulatinamente y gradualmente los impuestos al intercambio de mercancías entre los dos países.
- 2°. Eliminar las barreras no arancelarias como cuotas, normas, permisos, barreras, técnicas, etc.
- 3°. Establecimiento de mecanismos que otorguen un procedimiento justo y expedito para la solución de controversias.

El Tratado de Libre Comercio establece las condiciones y el calendario para la entrada de productos a los otros países, SIN pagar impuestos. El número de productos mexicanos que ingresarán a Canadá y Estados Unidos de inmediato es mayor que el ingreso de productos de esos dos países a México. Esto se hizo en reconocimiento del distinto grado de desarrollo entre los tres países.

El TLC también tiene disposiciones generales para que aquellos productos que se intercambien cumplan con ciertas normas para proteger la salud humana, animal y vegetal; el medio ambiente, los derechos del consumidor, en el sentido de que se indique el contenido y composición de los productos alimenticios; la clase de fibras con que está hecha una prenda de vestir, así como las recomendaciones para su lavado y cuidado.

Por el impacto de ciertas actividades económicas en el empleo como son la industria textil que emplea más de 800 mil personas; la automotriz que emplea a 450 mil personas y la actividad agrícola, se negociaron capítulos especiales.

El tratado, es por consiguiente, un conjunto de reglas para fomentar las compras y las ventas entre los tres países, quitando paulatinamente los aranceles o impuestos que pagan los productos para entrar a otro país, las normas que deben ser respetadas por los productores de los tres países y los mecanismos para resolver las diferencias que puedan surgir.

Al aumentar el comercio entre los tres países, México tiene la oportunidad de aumentar su producción para venderla en el exterior, lo cual creará nuevos empleos que estarán mejor pagados.

El Tratado es, así, tan sólo un medio más de la política mexicana del gobierno para atraer nuevos capitales, abrir nuevos mercados y crear mejores empleos. Desde el inicio de la negociación, el ex-presidente Salinas de Gortari claramente señaló que el Tratado sería plenamente congruente con las disposiciones de la Constitución y que, por lo mismo, el Tratado se adaptaría a lo establecido en nuestra Carta Magna.

1.2.1 Que es el Tratado de Libre Comercio en América del Norte (NAFTA).

Objetivos y otras disposiciones iniciales.

Las disposiciones iniciales del TLC establecen formalmente una zona de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, de conformidad con el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Estas disposiciones proveen las reglas y los principios básicos que regirán el funcionamiento del tratado y los objetivos en que se fundará la interpretación de sus disposiciones.

Los objetivos del Tratado son:

1. Eliminar las barreras al comercio.
2. Promover condiciones para una competencia justa.
3. Incrementar las oportunidades de inversión.
4. Proporcionar protección adecuada a los derechos de propiedad intelectual.
5. Establecer procedimientos efectivos para la aplicación del Tratado.
6. Solución a controversias.
7. Fomentar la cooperación trilateral, regional y multilateral.

Los países miembros del TLC lograrán estos objetivos mediante el cumplimiento de los principios y reglas del tratado, como los de trata nacional, trato de nación mas favorecida y transparencia en los procedimientos. Aunado a esto existe en México una Coordinadora de Entidades Especializadas en Comercio Exterior que actualmente se conoce como COECE y en la cual participan todos los organismos cúpula del sector privado. La función de esta coordinación es apoyar en dos sentidos;

En primer lugar se debe apoyar al sector publico para que el cuerpo negociador oficial tenga los mayores elementos de juicio para poder defender en la negociación al sector privado, ya que serán ellos quienes negocien.

Pro otro lado, esta organización debe ayudar y facilitar el que el sector empresarial mexicano pueda en forma ordenada y sistemática expresar sus puntos de vista y sus necesidades, para que las mismas sean contempladas al efectuar las negociaciones.

Para efectos de análisis de la problemática, se han definido 6 divisiones que son:

1. Sector Comercio y Servicios
2. Sector Industrial
3. Sector Agropecuario
4. Sector Seguros
5. Sector Financiero
6. Sector Organizaciones de Comercio Exterior

Cada uno de estos 6 sectores tienen un coordinador experto en el tema, y cuya principal labores formar y coordinar grupos de trabajo en cada una de las zonas, que permitan diseñar la estrategia de negociación del país frente ala mesa de negociaciones con Estados Unidos.

1.2.2 COMERCIO DE BIENES.

A. ACCESO A MERCADOS.

Eliminación inmediata de aranceles:

Se consolida el sistema de acceso preferencial a las exportaciones mexicanas (Sistema Generalizado de Preferencias).

Estados Unidos y Canadá desgravarán el 84 y 79% de las exportaciones mexicanas no petroleras.

México desgravará sólo 43 y 41% de las importaciones provenientes de Estados Unidos y Canadá.

Desgravación al quinto año:

Estados Unidos y Canadá liberarán otro 8% adicional de las exportaciones no petroleras de México.

México desgravará sólo 18 y 19% respectivamente, de las importaciones de Estados Unidos y Canadá.

Desgravación al décimo año:

Estados Unidos y Canadá desgravarán otro 7 y 12% de las exportaciones no petroleras de México, respectivamente.

México desgravará en 38% de las importaciones provenientes de Canadá y Estados Unidos.

Eliminación de barreras no arancelarias:

Se eliminarán los permisos, cuotas y otras restricciones cuantitativas a las exportaciones e importaciones de la zona.

Las exportaciones mexicanas no podrán ser discriminadas por disposiciones locales de los estados y provincias en Estados Unidos y Canadá.

B. REGLAS DE ORIGEN.

Las Reglas de origen son un conjunto de procedimientos para determinar si un producto puede beneficiarse de las ventajas que concede el Tratado.

Si un bien está fabricado totalmente en México, Canadá o Estados Unidos, o con partes producidas en cualquier de los tres países no tiene problemas para enviarse y venderse en México, Canadá o Estados Unidos.

Hay muchos otros bienes que tienen partes fabricadas fuera de la región de América del Norte. En este caso hay que determinar cuantas son y que valor representan para que pueda enviarse y venderse en México, Canadá y Estados Unidos sin impuestos. Los bienes fabricados fuera de los tres países y que contienen un porcentaje muy reducido de partes fabricadas en la región no podrán beneficiarse de las ventajas del Tratado, si se quiere enviarlos y venderlos en México, Canadá y Estados Unidos.

Objetivos de las Reglas de Origen.

El TLC prevé la eliminación de todas las tasas arancelarias sobre los bienes que sean originarios de México, Canadá y Estados Unidos, en el transcurso de un periodo de transición. Las disposiciones sobre reglas de origen contenidas en el Tratado están diseñadas para:

Asegurar que las ventajas del TLC se otorguen sólo a bienes producidos en la región de América del norte y no a bienes que se elaboren total o en su mayor parte en otros países.

Establece reglas claras y obtener resultados previsibles y reducir los obstáculos administrativos para los exportadores, importadores y productores que realicen actividad comerciales en el marco del Tratado.

Las reglas de origen disponen que los bienes se consideraran originarios de la región cuando se produzcan en su totalidad en los países de América del Norte. Los bienes que contengan materiales que no provengan de la zona también se consideraran originarios, siempre y cuando los materiales ajenos a la región sean transformados en cualquier país socio del TLC.

1.2.3 SECTORES ESPECIALES

1.2.3.1 TEXTILES

En México existen alrededor de 11 mil fábricas que dan empleo a 850 mil personas. México ya exporta a Estados Unidos 950 millones de dólares. Las ventas a Canadá son de 17 millones de dólares. Las ventas de textiles mexicanos a Estados Unidos están limitadas por cuotas y pagan impuestos, algunos de ellos muy altos.

Esta sección contiene reglas especiales para el comercio de fibras, hilos, textiles y prendas de vestir en el mercado de América del Norte. Las disposiciones del Tratado relativas a textiles y prendas de vestir prevalecerán sobre las del Acuerdo Multifibras y otros convenios internacionales sobre comercio de productos textiles de los cuales los países contratantes del TLC sean miembros.

Eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias.

Los tres países eliminarán de manera inmediata o gradual, en un período máximo de diez años, sus tasas arancelarias para productos textiles y del vestido producidos en América del Norte que cumplan con las reglas de origen establecidas en el tratado. Además Estados Unidos eliminará inmediatamente las cuotas de importación para los productos mexicanos de este tipo, y en forma gradual para los productos manufacturados en México que no cumplan con la Regla de origen.

Objetivos:

Se eliminarán de inmediato las cuotas para todos los artículos textiles y de la confección mexicanos que cumplan con las reglas de origen.

El 45% de las exportaciones de México a E.U. quedarán libre de arancel de inmediato, México sólo desgravará el 20% de las exportaciones estadounidenses de inmediato. México mantendrá las restricciones actuales a la importación de ropa usada.

Para beneficiarse de las preferencias se consideraran textiles y confeccionados originarios de América del Norte, aquellos que sean hechos con hilos fabricados en la región.

Se establecerá un régimen denominado cupos de preferencia arancelaria para permitir, hasta ciertos límites, el acceso preferencial a exportadores mexicanos que no cumplan con la regla de origen al mercado de E.U. y Canadá.

1.2.3.2 AUTOMOTRIZ

La industria da trabajo a más de 400 mil personas, México produce casi un millón de vehículos: coches, camionetas, autobuses, tractocamiones (trailers). La industria importa cinco mil quinientos millones de dólares a todo el mundo. A Estados Unidos y Canadá va la mayor parte de los vehículos, pero al entrar pagan aranceles con lo cual son mas caros que los hechos allá.

El TLC eliminará barreras al comercio de automóviles, camiones, autobuses y autopartes (productos automotrices) regionales dentro del área de libre comercio, y eliminará restricciones a la inversión en el sector durante un periodo de diez años.

1.2.3.3 AGRICOLA

El TLC establece compromisos bilaterales entre México y Canadá y entre México y Estados Unidos, para el comercio de productos agropecuarios. En ambos casos, se reconocen las diferencias estructurales de los sectores agropecuarios y se incluye un mecanismo transitorio especial de salvaguarda. Por lo general las reglas del TLC respecto a las barreras arancelarias y no arancelarias continuarán aplicándose al comercio agropecuario entre Canadá y Estados Unidos.

Como México tiene una agricultura menos desarrollada que la de Canadá y Estados Unidos, se dará un impulso a la infraestructura, a los programas sanitarios y a la investigación de productos específicos.

Medidas sanitaria y fitozoosanitarias:

Estas medidas son necesarias para proteger la vida y la salud humana, animal y vegetal. Se conservan estas medidas, pero los tres países acordaron en NO utilizarlas como pretexto para bloquear la entrada de productos agrícolas a otros mercados.

1.2.4 DISPOSICIONES GENERALES

Garantizar la veracidad de la información que proporciona un producto sobre sus ingredientes, contenidos, peso y volumen.

También existen normas técnicas que deben cumplir la fabricación de maquinaria y equipo. Además existen normas sanitarias y fitozoosanitarias tendientes a controlar plagas o enfermedades de animales y plantas.

Las diferencias de clima y regiones, así como de culturas, han hecho que las normas de cada país sean diferentes. Estas diferencias pueden impedir que un producto se exporte a otro país por no cumplir con las normas. De ahí la importancia de que las normas sean compatibles.

Además las empresas de gobierno como PEMEX y la Comisión Federal de Electricidad también comprar grandes cantidades de materiales.

Todos los países dejan un porcentaje de estas compras para sus productos nacionales y el resto lo abren para los productos de otros países.

Las compras del gobierno de Estados Unidos que se abrirán a concurso con el tratado serán de 53 mil millones de dólares al año las de Canadá de 11 mil y las de México de 8 mil.

Los productores mexicanos podrán competir para surtir a los gobiernos de Estados Unidos y Canadá.

También podrán competir para ganar contratos de construcción de obras.

Se harán programas especiales para México y Estados Unidos para la micro y medianas empresas. Habrá un Comité especial que dará a conocer los procedimientos de compras del sector público identificará oportunidades de asociación, y promoverá el comercio entre ellas.

No entrarán en estas ventas los medicamentos del cuadro básico del ISSSTE y del IMSS.

Las compras del gobierno mexicano, las de PEMEX y de la Comisión Federal de Electricidad reservarán cantidades especiales para los productores mexicanos.

Los países afectados por el juego sucio pueden castigar con un impuesto a los productos que son vendidos con dumping. Cuando un país vea que existe una amenaza grave para una actividad productiva puede recurrir a una "salvaguardia" que es una medida de emergencia para salvar temporalmente la actividad que se ve amenazada.

Para ello se puede PARAR las importaciones del extranjero.

Utilizar una salvaguardia cuesta. El país que la usa debe otorgar otros beneficios que compensen al país exportador.

Los inventores mexicanos estarán seguros de que no se les roban sus descubrimientos. La protección de estos mismos y de los inventos, patentes, marcas dará confianza a los inventores extranjeros a venir a México o enviar su tecnología. Esto nos permitirá producir mejor.

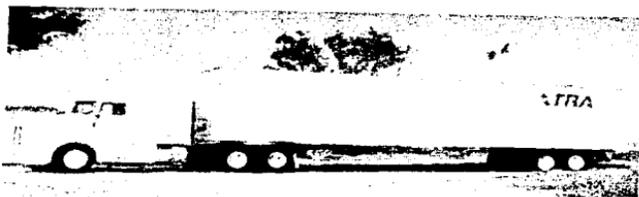
Además se protege el origen geográfico de un producto; gracias al tratado, el tequila y el mezcal, para ser vendido en E.U.A. y Canadá tienen que estar hechos en México. No se permitirá su venta de lo contrario.

Con el tratado aumentará la cantidad de ventas y de compras entre los tres países y aunque siempre habrá diferencias, para resolverlas, el Tratado establecerá una lista de árbitros de México, Canadá y los Estados Unidos y de algún otro país. Cuando surja una diferencia, como por ejemplo: entre México y Canadá, habrá dos árbitros de México y dos de Canadá. Además habrá un quinto árbitro que deberán escoger estos dos países para la decisión por si existen aun discrepancias.

CAPITULO II

2. GENERALIDADES DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

DE CARGA EN MÉXICO



2.1 SITUACIÓN ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO

2.1.1 Definición.

El autotransporte federal de carga es el servicio que se realiza mediante la utilización de vehículos automotores, trasladando bienes de un punto a otro dentro del territorio nacional y opera bajo las modalidades de autotransporte federal, transporte público local y transporte particular.

El autotransporte federal de carga consiste de el traslado de bienes en caminos de jurisdicción federal, según las regulaciones, normas y tarifas establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El transporte público local, se define como un servicio que está sujeto a regulaciones, normas y tarifas aplicadas por los gobiernos estatales y municipales.

El autotransporte particular es aquel que se utiliza para movilizar las mercancías del usuario en unidades de su propiedad, al amparo de permisos expedidos por autoridades federales, estatales o municipales.

El autotransporte federal de carga ocupa una posición sobresaliente entre los diversos modos de transporte y representa una estructura estratégica en el proceso de desarrollo económico de México. Además es el principal demandante de la industria automotriz, en lo que se refiere a refacciones y autopartes, servicios de reparación y mantenimiento, y es un gran demandante de combustibles.

El autotransporte de carga se divide en las siguientes modalidades:

- a) Servicio público regular de carga .
- b) Servicio público de carga exclusivo de frutas, legumbres y animales.
- c) Servicio público de carga exclusivo de productos del campo no elaborados y animales.
- d) Servicio público especializado de carga.
- e) Servicio particular de transporte de carga.

2.1.2 Antecedentes

Es muy difícil establecer con precisión el surgimiento en nuestro país del servicio del autotransporte, tanto de personas como de mercancías en vehículos automotores. Su historia se encuentra ligada al desarrollo tecnológico, a la evolución de los caminos y a las condiciones demográficas y socioeconómicas del país.

En 1898 se registró el primer automóvil, introducido a México desde El Paso, Texas. En los años siguientes y durante la primer década del siglo XX, los automóviles fueron considerados máquinas deportivas y objetos decorativos. En 1906 se estableció la primera agencia distribuidora de automóviles en la Ciudad de México, así como la primera gasolinera de la capital, concesionaria de la Waters Pierce Oil Co.

En 1934 se fundó "Transportes del Norte" y se inicia el servicio de carga a Puebla de manera individual.

En 1937 se formó la Cooperación de Transporte México-Laredo, S.C.I., abriendo la ruta para el servicio de carga. Este año se formó en Manzanillo Col., la Cooperativa Gremio Unido, que opera rutas de pasaje y carga.

El Transporte de Carga en los años 50s, representó en México una alternativa viable al problemático sistema de transporte ferroviario, que en los mismos años prestaba un servicio deficiente y caro.

Al inicio de los setentas se manifestaba en forma más aguda la anarquía que había caracterizado al autotransporte de carga por un largo periodo, tipificada por la concurrencia en el mercado de autotransportistas al margen de la ley, generalmente dueños de sus unidades, denominados "hombre camión", el desconocimiento de los problemas y condiciones reales que prevalecían en la operación del servicio, que ocasionaban la inseguridad en la inversión y en el traslado de las mercancías, así como la descapitalización del sector y la concentración de la riqueza en unas cuantas documentadoras, cuya inversión en equipo era prácticamente inexistente. Además, se presentaban diversos problemas en la industria de autopartes, las armadoras de vehículos, así como en la red de servicios y la infraestructura carretera.

En resumen el autotransporte de México entre 1960 y 1980 se caracterizaba por :

- La estructuración del servicio de carga por rutas que en su mayoría partían en forma radical hacia la ciudad de México hacia puntos fronterizos.

- El uso obligatorio de las centrales de servicio de carga impedía una sana relación entre los transportistas y principalmente entre estos con los usuarios.

- La existencia de una tarifa que prácticamente no permitía ajustes e incluía la aplicación de recargos y sobre cuotas, con incidencias en el incremento de costos de todos los sectores productivos y de servicios

- La flota vehicular presentaba un alto índice de obsolescencia, no se contaba con un sistema adecuado de financiamiento y existía una escasa disponibilidad de recursos; las tasas de interés de los créditos eran elevadas; así como los precios de las unidades que pedían las armaduras.

- La industria maquiladora enfrentaba la limitante de no poder obtener permisos para poder trasladar su propia carga.

- La exclusividad de algunos sindicatos en la prestación de servicios de carga, descarga, estiba, acarreo, almacenaje, transbordo y en general los que auxilian y complementan el servicio público de autotransporte federal en las zonas fronterizas terrestres.

- El sistema de transporte multimodal estaba sujeto a un marco regulatorio que implicaba dificultades para su desarrollo y obstaculizaba la incorporación de nuevos prestadores, además de limitar el uso de contenedores para carga generadas por el comercio exterior.

Con algunas variantes, este fue el esquema de crecimiento del sector transporte, hasta finales de la década de los ochentas en que se presentaban grandes cambios de magnitud e importancia.

En este contexto, la modernización del autotransporte federal se convirtió en un asunto de la política económica del país, que diera respuesta tanto a requerimientos prioritarios internos como del entorno de la economía mundial.

Este proceso de cambio, se concretó con los nuevos reglamentos para el autotransporte federal de carga y el correspondiente al transporte multimodal internacional, publicado el 7 de julio de 1989, así como a los aplicables al servicio exclusivo de turismo y al servicio regular de pasajeros expedidos el 8 de marzo y 30 de mayo de 1990, respectivamente.

2.1.3 Situación actual

El autotransporte de carga constituye para México un factor estratégico en el desarrollo económico y la integración del país, y su importancia se sustenta en su participación en el Producto Interno Bruto de México, ya que en el período de 1980 a 1992 representó arriba del 2.4% en promedio, en tanto que el PIB del sector servicio, en el mismo período, significó en promedio 3.9%.

En el período considerado, el PIB del autotransporte de carga mantuvo una tendencia errática en los años de 1980-1986 como consecuencia de la crisis económica que se manifestó en este período, mientras que de 1987 a 1991 el crecimiento fue constante, pasando de 114 a 136 millones de pesos de 1980.

El desarrollo del autotransporte, al igual que las demás actividades económicas del país, se dio en un modelo económico de sustitución de importaciones y de protección del mercado interno, en que el productor de bienes o servicios disponía de un mercado cautivo con atractivas y seguras expectativas de ganancia, acelerada recuperación de la inversión y apoyos gubernamentales de diversos tipos. En el caso del autotransporte de carga se fue más lejos, al limitar en gran medida también la competencia interna.

En este modelo de desarrollo el autotransporte de carga funcionó en una economía cerrada, volviéndose cada vez más dependiente del sector externo en cuanto al abastecimiento de insumos, equipo, repuestos y tecnología. Esta dependencia ha persistido dada la protección que mantiene la industria automotriz, lo que ha impedido hasta la fecha disponer de insumos en cantidad y calidad adecuada y acceder a equipo con la tecnología más avanzada.

La situación en la que se desarrolla el autotransporte en la segunda mitad de los ochentas, comenzó a crear serios problemas para que creciera de forma sana y atendiera en forma eficiente y eficaz los requerimientos de transporte y de la industria.

2.2 Modos de transporte de carga, participación y dinamismo

2.2.1 Participación modal en el comercio exterior.

En México, la actividad de transporte, al igual que muchos otros campos de la economía, se encuentra inmersa en una etapa de cambios acelerados que pretenden dar respuesta a los retos planteados por la apertura comercial. El actual modelo de crecimiento económico, prevé que la modernización del transporte habrá de estimularse por medio de una competencia abierta al exterior.

El propósito de los siguientes temas estará encaminado a mostrar la distribución territorial y la participación actual de los modos de transporte en los flujos de comercio internacional.

2.2.2 TAXONOMÍA DEL TRANSPORTE

1. Carga

1.1 Urbano

1.1.1 Regular

1.1.1.2 Público

1.1.1.3 Particular

1.1.1.4 Renta

1.1.2 Especializado

1.1.2.1 Público

1.1.2.2 Particular

1.1.2.3 Renta

1.1.3 Vario

1.1.3.1 Público

1.1.3.2 Particular

1.1.3.3 Renta

1.1.4 Express

1.2 Federal

1.2.1 Regular

1.2.1.1 Público

1.2.1.2 Particular

1.2.1.3 Renta

1.2.2 Especializado

- 1.2.2.1 Público
- 1.2.2.2 Particular
- 1.2.2.3 Renta
- 1.2.3 Vario
 - 1.2.3.1 Público
 - 1.2.3.2 Particular
 - 1.2.3.3 Renta
- 1.2.4 Express
- 1.3 Estatal
- 1.4 Internacional
- 2. Pasajeros
 - 2.1 Urbano
 - 2.1.1 Público
 - 2.1.2 Particular
 - 2.1.3 Renta
 - 2.2 Federal
 - 2.2.1 Público
 - 2.2.2 Particular
 - 2.2.3 Renta
- 3. Postal
 - 3.1 Urbano
 - 3.2 Estatal
 - 3.3. Federal
 - 3.4 Privado

Como se puede apreciar en el anterior cuadro, la distinción básica se da, según el objeto de traslado, en carga, pasaje y servicio postal. Después la clasificación toma en cuenta el ámbito geográfico en el que se da el servicio: urbano, estatal, federal o internacional. Dentro de cada ámbito, el servicio se subdivide, atendiendo a su naturaleza en regular (con rutas preestablecidas), especializado (en tipos de carga o pasajeros específicos, a casi cualquier parte dentro de su ámbito), vario y express. La subclasificación se da según la modalidad del servicio público, privado y renta.

La importancia dentro del autotransporte dentro del mercado doméstico de transporte es de 75% de la carga y 92% de los pasajeros.

2.2.3 Participación del transporte en los flujos de Comercio Internacional de México.

La creciente industrialización y el comercio entre naciones han llevado a la formación de un mercado global único, en el que los procesos de producción, distribución y consumo no se concentran en una zona geográfica limitada sino que están distribuidos por todo el planeta. Estas transformaciones espectaculares no hubieran sido posibles sin el desarrollo paralelo de complejos sistemas de transporte y distribución.

Para destacar la importancia del transporte, basta recordar los efectos económicos que su abaratamiento o mejoría provocan sobre una región al "proporcionar la especialización de la producción y, por tanto, ampliar las posibilidades de comercio.

En México, la actividad de transporte, al igual que muchos otros campos de la economía, se encuentra inmersa en una etapa de cambios acelerados que pretenden dar respuesta a los retos planeados por la apertura comercial. El actual modelo de crecimiento económico, prevé que la modernización del transporte habrá de estimularse por medio de una competencia abierta al exterior.

Las importaciones en ferrocarril que ingresan por la frontera terrestre están formadas básicamente por productos industriales como chatarra y desperdicio de papel y productos agrícolas como sorgo y frijol. El tráfico de exportación más importante está integrado por vehículos automotores armados.

El tipo de productos manejados por autotransporte a través de la frontera terrestre no se conoce con precisión, pero una estimación gruesa a partir de la información disponible para los otros modos de transporte y para el monto global, indica que muy probablemente estén integrados por bienes manufacturados y productos agrícolas, tanto en los flujos de importación como en los de exportación.

En general se observa una magnitud mayor de los flujos de importación sobre los de exportación, y este desbalance origina que a lo largo del año exista una sobreoferta de transporte en algunas rutas, dando origen a los regresos de vacío observados en algunos modos de transporte.

En general el autotransporte resulta el modo dominante para el transporte de mercancías en los segmentos de recorrido terrestre, únicamente en la porción de importaciones que ingresa por el litoral del Golfo la participación del ferrocarril resulta ligeramente mayoritaria. En general en el tráfico de importación la distribución aproximada de la carga es de 60% por autotransporte y de 40% por ferrocarril.

Las importaciones que pasan por el sistema portuario están integrados en su mayoría por productos agrícolas, graneles minerales y bienes manufacturados. No es casual que el ferrocarril se oriente al traslado de grandes cantidades de productos agrícolas, entre los que se encuentran maíz, azúcar, sorgo, trigo, semilla de nabo, y frijol.

El autotransporte también participa de manera importante en el traslado de algunos productos agrícolas como maíz, azúcar y sorgo pero sobre todo encuentra un gran mercado en el traslado de grandes minerales como roca fosfórica, azufre, arrabio, mineral de hierro, ilmenita y manganeso. También atiende una diversidad de pequeños embarques de bienes manufacturados.

Transferencia de Carga en Tráfico de Exportación.

En estos flujos se observa como dos terceras partes de la carga sale por el litoral del Pacífico; las terminales más importantes son Isla de Cedros, San Marcos, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, las dos primeras se dedican al movimiento de sal y yeso de procedencia local por lo que no se consideraron de interés para este análisis. En el Golfo los puertos más importantes son Tampico, Coatzacoalcos y Punta Tulúm, este último se dedica exclusivamente al movimiento de calizas.

En los doce puertos analizados observa como aproximadamente el 80% de la carga en tráfico de exportación pasa por las zonas de almacenamiento del puerto antes de ser embarcada a su destino final. En la porción de carga que se transfiere directamente de los modos terrestres a las embarcaciones, los enlaces camión-barco resulta más importante que los enlaces ferrocarril-barco.

En ambos litorales el autotransporte resulta el modo que mayor cantidad de carga moviliza en los recorridos dentro del territorio; en el caso de las exportaciones, el reparto aproximado de la carga es 70% por autotransporte y 30% por ferrocarril.

Los principales productos movilizados por el autotransporte en tráfico de exportación son placas de acero, fosfato de amonio, tubos de acero, varilla corrugada, y hierro. Sin embargo, la preponderancia del autotransporte se debe a la existencia de una gran diversidad de pequeños embarques de bienes manufacturados.

2.3 TIPOS DE EMPRESAS AUTOTRANSPORTISTAS DE CARGA.

2.3.1 Ferroviario .

Actualmente la longitud del sistema ferroviario asciende a 26,477 km.: 77% corresponde a la vía principal y el resto a vías secundarias y particulares. Ferrocarriles Nacionales de México(FNM) cuenta con 1,426 locomotoras, con una antigüedad promedio de 14 años y una potencia 3.8 millones de caballos de fuerza. La empresa mueve aproximadamente 20% total de carga transportada en México. en 1994 sumo un volumen de 52 millones de toneladas, generando ingresos por 2,704 millones de pesos (en 1995 movilizó 52.7 millones de toneladas). La inversión privada tanto nacional como extranjera asciende a 1,100 millones de pesos en el sector, básicamente en el mantenimiento de vías sistemas de señalización y modernización de equipos.

Los ferrocarriles transportan productos forestales, animales, agrícolas, minerales e industriales, así como petróleo y sus derivados. Es decir, incluyen un abanico que cubre toda la industria nacional y la vida económica del país y son insustituibles para cierto tipo de fletes por que pueden mover grandes volúmenes y a bajos costos, no sólo por que estén subsidiados sino por el tipo de energético que utilizan.

La red ferroviaria fueron actualmente iniciadas en el siglo pasado y aún no han sido terminadas como por ejemplo Durango-Mazatlán que concluye en aserraderos con 135 km.; México- Acapulco construidas sólo hasta el Balsas con 292 Km.; México - Zihuatanejo, hasta Uruapan, y la vía corta México - Tampico que llegó hasta Honey. La red ferroviaria casi en su totalidad se conforma por vías sencillas.*

2.3.2 Marítimo .

El comercio ultramarino significa para cualquier país un elemento importante en su economía; en ese sentido la transportación marítima constituye el principal medio de transporte que posibilita el comercio exterior de México, por lo que los puertos juegan un papel crucial. Las instalaciones portuarias constituyen uno de los servicios auxiliares más importantes, y son el punto más importe y enlace entre el transporte marítimo y el terrestre. Por ello es indispensable contar con mejores puertos que facilitan el movimiento internacional de mercancías.

El país cuenta con un sistema portuario integrado por 73 puertos que totalizan una longitud de 110 km. de muelles, de los cuales el 55% se localizan en el Golfo de México y el mar Caribe y el 45% restante corresponde a la longitud de muelles existentes en los puertos del Pacífico. La gran mayoría de los puertos están comunicados con las ciudades más importantes del país, a través de carreteras, vías férreas y aéreas. Del total de puertos, solo 24 son terminales marítimas comerciales. De estos, únicamente 4 se pueden considerar como de alta eficiencia o productividad internacional, ya que están equipadas con modernas grúas de muelle y de patios (Manzanillo y Lázaro Cárdenas, en el Pacífico y Altamira y Veracruz en el Golfo), en tanto que los demás se consideran de desarrollo regional. Los puertos nacionales atienden alrededor de la tercera parte del movimiento total de carga que se transporta en el país y más del 80% de nuestras exportaciones. Otras terminales que se perfilan como de alta eficiencia son Mazatlán, Topolobampo y Pichilingue, en el Pacífico y Tuxpan y Progreso en el Golfo, dichas terminales enlazan el país con el lejano oriente el Sudeste Asiático, norte de Europa el Mediterráneo, Norte América, Centro y Sudamérica en ambos litorales. De 1988 a 1994 el sistema portuario nacional aumentó el total de la carga operada de 25,137 a 30,851 mill. De toneladas.

2.3.3 Por vía terrestre.

Es la unidad económica y jurídica que, bajo una sola entidad propietaria o controladora, se dedica a la prestación de servicio público de transporte de personas, mercancías u objetos de cualquier naturaleza.

El Transporte de mercancías es un servicio que se realiza por tierra, agua o aire y se vale de diversos medios tangibles para poderse efectuarse sean barcos, animales, carreteras, camiones, autobuses, ferrocarriles, aviones, helicópteros u otros.

El transporte de mercancías es el elemento más importante del costo dentro de la comercialización internacional, de tal modo que puede ser decisivo para asegurar la permanencia y aumentar la competitividad en los diferentes mercados extranjeros (y aún en los nacionales) en que se mueven los comerciantes.

En la vida práctica, la actividad transportista está íntimamente vinculado con las compras, las ventas, la cobranza, la distribución y la logística. Muchos la resumen en una sola palabra **TRAFICO**.

2.3.4 Aéreo

Es la unidad económica que se dedica a la prestación de servicio público de transporte en aeronaves, de personas, mercancías u objetos de cualquier naturaleza. Esta constituido por uno o varios establecimientos que operan bajo la misma denominación o razón social, como oficinas, agencias, hangares, etc.; ubicados en una misma localidad o en distintos lugares del país.

En la actualidad no existe prácticamente ninguna limitante para el envío de carga a cualquier parte del mundo, la cual se puede dividir en tres grupos:

- a) carga de emergencia
- b) carga de perecedera o de rutina
- c) carga de transportación terrestre o marítima que se puede cambiar en aérea

Muchas empresas florecientes de exportación o de importación dependen del transporte aéreo por su principal ventaja; la rapidez o velocidad de desplazamiento. Sin embargo, no se debe omitir el ahorro en empaque y embalaje. Los costos de almacenaje, ya que en muchos casos los grandes inventarios en puntos básicos de distribución ya no son necesarios, las primas de seguros son más bajas, derivado de la baja incidencia de robos, riesgos de transporte, tiempo de tránsito y manejo

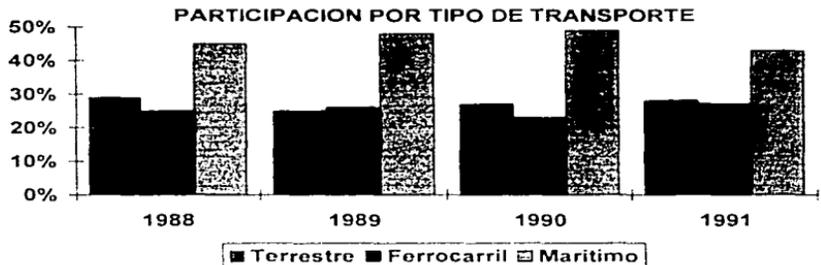
El transporte aéreo es actualmente un pilar muy fuerte de las economías en todo el mundo.

2.3.5 Multimodal.

Es una combinación de dos o más medios de transporte para la realización de transferencias físicas de bienes o productos, con el fin de simplificar la documentación requerida cuando una mercancía pasa por distintas fases del transporte en la que sólo interviene un documento; también deberá existir una sola persona que sea responsable por el total del transporte, evitando así cuando se presente un reclamo por pérdida o daño a la mercancía dirigiese a distintos proveedores por separado.

El convenio se divide en ocho partes:

Disposiciones Generales, Documentación, Responsabilidad del operador del transporte, responsabilidad del operador, reclamaciones y acciones. Disposiciones complementarias, cuestiones aduaneras y cláusulas finales.



2.4 Efectos de la desregulación del autotransporte de carga.

La desregulación económica es una de las políticas de cambio estructural mediante la cual se simplifican los procedimientos legales y se eliminan las trabas innecesarias para la operación eficiente de las actividades productivas

A partir de junio de 1989 con la política gubernamental de regulación se establece el libre tránsito, la simplificación de permisos, la reorganización de la estructura gremial de los autotransportistas y la actualización del régimen tarifario que permite al transportista y al usuario la negociación del precio del servicio en base a las características de los embarques, el tipo, volumen, su seguridad, la clase de carga y el sistema de pago. Esta política viene a ser la piedra angular sobre los que se establecen los cambios más trascendentales en el funcionamiento del transporte que se había mantenido inamovible por décadas.

Esta política de desregulación logro abatir los costos de operación con impacto de tarifas más bajas; se eliminaron las exclusividad de rutas, el uso obligatorio de centrales de servicios de carga y se facilitó el acceso a nuevos inversionistas, entre otros puntos. Lo cual constituye la base para modernización del autotransporte de carga.

La desregulación presentó de manera inmediata la eliminación de trabas administrativas y diversas deficiencias y de operación provocadas por un grado de monopolio que limitaba la incorporación de nuevos inversionistas y generaban un encarecimiento general de los servicios y de la producción en general.

Los principales beneficiarios de este proceso han sido los usuarios, quienes ahora pueden disponer de servicios de transporte más seguros, eficientes y con mejores servicios de calidad. Tienen también una gama más amplia de prestadores de servicios, de los cuales pueden contratar al que mejor responda sus necesidades, sin tener que recurrir de manera obligatoria a las centrales de servicios de carga.

Por otra parte al eliminarse las restricciones de circular por determinadas rutas, los autotransportistas están autorizados para transitar por todos los caminos nacionales con cualquier tipo de mercancías (excepto productos exclusivos, tóxicos y químicos que se regulan de manera específica), así como para cargar y descargar en cualquier parte del país sin restricción alguna.

También se eliminó el control tarifario lo que propició una sana competencia entre los autotransportistas, permitiéndoles negociar el precio de sus servicios y establecer compromisos de mediano y largo plazo lo que conlleva a una perspectiva más clara para la capitalización del sector y poder dar al usuario un servicio oportuno y de mayor calidad.

Asimismo, se actualizó en forma concertada el régimen fiscal aplicable al autotransporte, que coadyuvó a la modernización administrativa y contribuyó a evitar la evasión fiscal.

Como consecuencia de la desregulación del autotransporte federal de carga, la industria automotriz y de autopartes ha crecido enormemente, debido entre otros factores al incremento de número de prestadores del servicio, así como al programa de crecimiento que se estableció entre la Secretaría de Comunicaciones, la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, la Industria Automotriz Nacional y el Banco de Comercio Exterior.

Adicionalmente, el 24 de enero de 1990 se expidió el nuevo reglamento para el servicio de maniobras en zonas federales terrestres, en el que se establece la normatividad aplicable a la prestación de maniobras de carga y descarga en puentes fronterizos, marítimos y aéreos.

A partir de estas bases el autotransporte federal de carga se desarrolla rápidamente y se convierte en un sistema prácticamente insustituible para el movimiento de la producción nacional y relacionada con el comercio nacional e internacional. Esto ha llevado al autotransporte a mover en la actualidad más de 84% de la carga transportada por vía terrestre.

2.5 Marco jurídico.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) es la dependencia del gobierno federal cuya competencia es la planeación, coordinación y control de los servicios públicos y privados de autotransporte en los caminos de jurisdicción federal, así como el otorgamiento de concesiones y permisos para su operación en los términos de la Ley de Vías Generales de comunicación (LVGC) y su reglamento en el capítulo de Explotación de Caminos.

El marco jurídico que reglamenta actualmente la autorización, organización, y operación del autotransporte en México se basa en lo dispuesto en

A) La Ley de Vías Generales de Comunicación (publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940), tiene por objeto regular el uso de vías generales de comunicación existentes en el territorio nacional como son: los mares territoriales, las corrientes flotables y navegables, los lagos, lagunas, y esteros flotables y navegables, los ferrocarriles, los caminos, los puertos, el espacio nacional en que se transiten las aeronaves, las líneas telefónicas, las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propaguen las ondas electromagnéticas, las rutas del servicio postal, así como los servicios auxiliares, obras y construcción.

B) El Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga (publicado el 7 de julio de 1989), tiene como objetivo reglamentar específicamente la autorización, organización y operación del transporte de carga que se realice por caminos de jurisdicción federal.

C) El Reglamento del Autotransporte Multimodal (publicado el día 7 de julio de 1989), se aplica en todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, en los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función a las obras e instalaciones.

Así también los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional. Las disposiciones del presente reglamento no afectan el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

D) El Reglamento para el servicio de maniobras en zonas federales terrestres (publicado el 24 de enero de 1990) tiene por objeto regular la prestación de las maniobras de carga, descarga, desestiva, acarreo, almacenaje, transbordo y en general las que auxilian y complementen el servicio público federal de transporte terrestre y aéreo. Se excluye la prestación de maniobras en los puertos marítimos y fluviales las que están sujetas a su propio ordenamiento.

E) Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal (publicada el 22 de diciembre de 1993), tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, así como de los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

F) Ley de Inversión Extranjera (publicada el 27 de diciembre de 1993) y su Reglamento, su objetivo es la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que esta contribuya al desarrollo nacional. Las leyes y decretos anteriores regulan la prestación del servicio de autotransporte de carga en México, en lo referente al otorgamiento de concesiones, permisos e inversión.

2.6 Otorgamiento de permisos y concesiones.

Se considera servicio público federal de autotransporte de carga aquel que se realiza por caminos de jurisdicción federal encaminados a satisfacer necesidades colectivas en forma continua, uniforme, regular y permanente ofrecido o prestado a terceros, contra el pago de prestaciones de numerario, mediante el uso de vehículos que se requieran para tal efecto (Art. 2 del Reglamento del Autotransporte de Carga - RAFC). Las concesiones para la explotación de caminos federales sólo se otorgaran a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país las cuales en caso de tener socios extranjeros, deberán considerarse como mexicanos respecto a dicha concesión (Art. 12 de la LVGC).

Es competencia exclusiva de la SCT el estudio y aprobación, revisión, modificación, cancelación o registro, en su caso, de itinerarios, horarios, reglamentos de servicios, tarifas y sus elementos de aplicación y de los demás elementos que los prestadores de servicios de transporte terrestre se sometan a su estudio (Art. 49 y 50 de la LVGC).

El servicio automotor de carga en carreteras federales es una actividad reservada de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusulas de la exclusión de extranjeros. (Art. 4 LIE)

Los servicios de autotransportes de carga en general, los servicios de autotransporte especializados, el servicio de autotransporte de mudanzas y el servicio de autotransporte de materiales de construcción son actividades reservadas a mexicanos. (Clasificación mexicana de actividades y productos - CMAP, y Art. 152 de la LVGC)

Las personas físicas que deseen obtener permisos y concesiones de transporte federal de carga y servicios de carga particular deberán acreditar su nacionalidad mexicana instructivo aplicado en el Diario Oficial de la Federación (D.O.), del 31 de julio de 1989.

Las personas morales de nueva creación y las ya constituidas que deseen realizar el servicio público de carga o servicios de carga particular, deberán presentar copia certificada del acta constitutiva protocolizada, en la que se especifique que el giro de la empresa es el autotransporte público federal de carga, o bien que dentro del giro de la empresa uno de sus objetos sea la operación del autotransporte de carga; en ambos casos deberá contener cláusulas de exclusión de extranjeros. (Instructivo publicado en el D.O. de fecha 31 de julio de 1989).

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará permisos y concesiones para la explotación de servicios de autotransporte federal de carga, autorizado a sus titulares para realizar el transporte en todos los caminos de jurisdicción federal y en todo tipo de mercancías (Art. 44 y 46 del Reglamento para el autotransporte Federal de Carga (RAFC) y el Art. 153 de la LVGC)

Los servicios regulares del autotransporte federal de carga se sujetan al régimen de concesión; sin embargo, para incrementar oportunamente la oferta del servicio, por interpretación del art. 153 LVGC y 195 y 196 de su reglamento, en los últimos 25 años se otorgaron permisos temporales y eventuales emergentes, los cuales han superados considerablemente el número de concesiones originalmente considerados.

Aquellos propietarios de vehículos destinados al transporte de carga cuya capacidad de carga útil no exceda de 4 ton., podrán circular por los caminos de jurisdicción federal, sin requerir los permisos de la SCT para tal efecto. (Circular SCT de fecha 29 de junio de 1990).

No necesitarán concesiones, sino permisos de la SCT los vehículos destinados al servicio de transporte en caminos de jurisdicción federal: (Art. 153 LVGC).

1. Cuando el uso se realice por establecimientos educacionales, instituciones deportivas y compañías de navegación acuática o aérea, siempre que se realicen en vehículos contratados o de propiedad de las entidades respectivas y para sus propios fines.

2. Para el transporte de muebles y efectos del uso aun cuando se ha realizado por una empresa, siempre que se limite al servicio de personas o entidades que realicen un cambio efectivo de domicilio o local.

3. Para el servicio de grúa, para el arrastre o transporte de vehículos.

4. Los transportes para distribución de petróleo y sus derivados.

5. Los transportes que en razón de su reducida importancia o de sus modalidades particulares no constituyen servicios públicos de los que ameritan concesión en los términos de la LVGC, a juicio de la SCT.

6. Los agricultores, mineros, empresas de construcción y los comerciantes e industriales sean personas físicas o morales, podrán, empleando vehículos de exclusiva propiedad podrán hacer el transporte por las carreteras federales de los productos o artículos de su propiedad, obteniendo para ello la correspondiente autorización de la SCT.

2.7 Servicio Federal Fronterizo.

El servicio federal fronterizo es aquel que regula la circulación de los vehículos automotores de matrícula norteamericana que operan el servicio público de carga entre las áreas urbanas dentro del servicio federal fronterizo México - Norteamérica. Art. 1º del Decreto de Servicios Federal Fronterizo, (DSFF).

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra facultada para expedir placas de servicio federal fronterizo las cuales tienen vigencia de un año fiscal.

Los vehículos amparados por dichas placas, no podrán operar otra clase de servicios ni rebasar en su tránsito los límites de las ciudades fronterizas. (Art. 4º de DF).

Los requisitos que deben cumplirse son: formular solicitud ante la SCT por conducto de las delegaciones de tránsito federal ubicadas en las ciudades fronterizas mexicanas.

Acreditar que el vehículo será destinado al servicio público de carga y su legítima posesión.

Cumplir con las condiciones técnicas de seguridad.

Otros aspectos del autotransporte federal de carga que son regulados por las leyes y decretos antes señalados son los referentes a: peso y dimensiones de los vehículos, tarifas, sanciones y normas para conductores, mismas que se consideran en las subsecuentes incisos.

2.8 Infraestructura.

El servicio de transporte carretero depende del desarrollo de la infraestructura de caminos, de la misma manera en que los otros modos alternativos de transporte dependen del desarrollo de la infraestructura de puertos, ferrocarriles y de puertos



En 1925 México tenía 10,000 km. de vía de ferrocarril, prácticamente el doble con que se cuenta hoy y muy pocas redes de caminos pavimentados. Desde entonces la construcción de caminos pavimentados ha crecido a un ritmo acelerado contribuyendo a la integración de la producción y la distribución.

Durante los últimos 30 años el autotransporte de carga ha crecido y participado en la economía en una proporción mucho mayor a la de los otros modos de transportación.

De los 243,509 km que conforman la red carretera de México, 88,000 km. están pavimentados y 155,000 son caminos revestidos, brechas o terracería.

La desregulación inicia en 1989 tiene como propósito la modernización de la infraestructura carretera sustentada en la conjunción de esfuerzos del sector público y en la mayor participación del sector privado, bajo la forma de concesiones, con base en las reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación de junio de 1992, que permite la explotación de carreteras por un plazo de 30 años y reglamenta la protección de los usuarios.

2.9 Flota vehicular.

El parque vehicular en su mayoría es de fabricación nacional que en su proceso de manufactura emplea tecnología desfasada con respecto a la utilizada en otros países, se puede decir, que todas las unidades son de modelos anteriores a 1990, no consideraban en su construcción ningún adelanto en materia ambiental y de seguridad, no obstante que el costo de los equipos es superior con respecto a otros países, existiendo además restricciones para la importación de unidades.

Asimismo, el poco desarrollo de la industria nacional de autopartes ha provocado una permanente escasez en el suministro de partes y refacciones en la cantidad y calidad adecuadas provocando un fenómeno de desmantelamiento de las unidades.

La falta de semirremolques acorde al número de tractocamiones cuya relación prácticamente es de 1 a 1 propicia el uso de semirremolque de importación temporal para el traslado de bienes destinados al comercio internacional, previo permiso de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y registrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En cuanto a los tipos de unidades México cuenta con una escasa variedad, debido a la política de protección que no permite la entrada de estos vehículos y que solo tres empresas automotrices producen ese tipo de unidades.

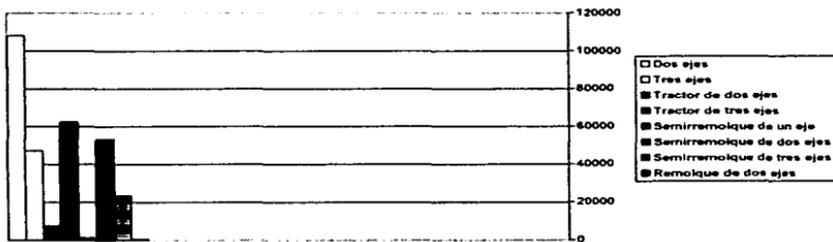
Con respecto a motores se cuentan con tan solo cinco tipos de marcas CUMMIS, tres de PERKINS y cuatro de MERCEDES; igual situación se presentan en cuanto a semiremolques especializados, ya que la flota se conforma en su mayoría de plataformas y cajas cerradas y en una menor proporción de semiremolques tipo tanque, tolvas y frigoríficos.

FLOTA VEHICULAR DE MÉXICO

CLASE DE SERVICIO

UNIDAD

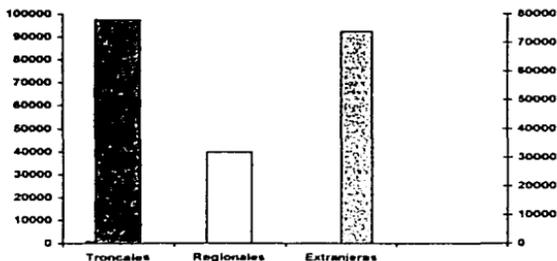
Camión de dos ejes	108,029
Camión de tres ejes	47,160
Tractor de dos ejes	7,336
Tractor de tres ejes	62,388
Semirremolque de un eje	1,115
Semirremolque de dos ejes	53,189
Semirremolque de tres ejes	23,300
Remolque de dos ejes	589



Clase de vehículo

**TIPOS DE SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA
(ALCANCE TERRITORIAL)**

Empresa	Servicio Nacional	Servicio Internacional	Total
Troncales	78,321	31,852	110,173
Regionales	798	47	845
Extranjeras		92,284	92,284
Total	79,119	124,183	203,302



CAPITULO III.

3. GENERALIDADES SOBRE EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ.



3.1 ESTADOS UNIDOS

3.1 MARCO LEGAL

RESEÑA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE

En Estados Unidos la reglamentación de los transportes responden a una lógica política y jurídica particular que se refleja a nivel institucional políticas específicas. Pero estas instancias no siempre tienen jurisdicciones claramente diferenciados entre si por la competencia existente entre los poderes legislativo y ejecutivo. Además, la comprensión se dificulta por el uso de abundante léxico de términos técnicos y jurídicos que tienen a veces sentidos diferentes en español. Se emitió necesario presentar un conjunto de consideraciones y definiciones previas, con el propósito de facilitar la lectura y comprensión de este trabajo.

Autoridades Políticas que regulan el Transporte Norteamericano

La regulación, normatividad y el desarrollo de los transportes están encargados a dos instancias políticas distintas:

- El Departamen of Transportation (DOT), o Departamento de Transporte, organismo equivalente a La Secretaría de Comunicaciones y Transporte de Mexico, pero con menos atribuciones que allá
- La Interstate Commerce Commission (ICC), o Comisión de comercio interestatal, independiente del DOT.

Esta agencia federal controlada por el congreso, dispone de amplias facultades para aplicar y supervisar el buen cumplimiento de la ley que reglamenta el transporte terrestre en todo el territorio estadounidense. Además actúa como tribunal para atender conflictos de intereses.

Esta división de poderes corresponde en cierta medida a la separación fundamental entre el Ejecutivo y el Legislativo, aunque el presidente de la ICC y los otros cuatro comisionados que conforman el equipo directivo de la comisión son nombrados por el Presidente de los Estados Unidos por un periodo de 5 años y ratificado por el senado.

3.1.2 DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE CARGA (DOT)

Según el código de Regulaciones Federales, el DOT comprende la oficina del Secretario de Transporte y diversas entidades operativas. El transporte terrestre está a cargo de la Federal Highway Administration, de la National Highway Traffic Safety Administration y la Research and Special Programs Administration.

Las principales funciones de la Federal Highway Administration son las siguientes: Planear, promover y mejorar con los estados el sistema nacional de autopistas y las carreteras primarias y secundarias; inspeccionar empresas, investigar los accidentes y reportar las violaciones al reglamento de seguridad, desarrollar y aplicar normas homogéneas de seguridad, diseño y mantenimiento de infraestructura, así como el control de tráfico.

Las principales atribuciones de la National Highway Traffic Safety Administration son promulgar normas de seguridad, establecer y prescribir estándares para mejorar las normas existentes y aplicar un programa de ahorro de combustibles.

El desarrollo de la red de caminos, en particular de autopistas, establece una de las tareas esenciales del DOT. Esta red está financiada por el Highway Trust Fund, que se forma con aportaciones provenientes de los impuestos al combustible a los automovilistas privados y las empresas de autotransporte. Hasta hace poco, los tramos de autopista de cuota eran la excepción en Estados Unidos.

La seguridad es un punto de conflicto potencial entre transportistas y gobierno, en la medida en que las normas se han incrementado desde la regulación. Por ejemplo la calificación de los operadores pudo ser mejorada recientemente con la licencia nacional y el programa de pruebas contra el uso de drogas.

3.1.3 COMISIÓN DE COMERCIO INTERESTATAL (ICC)

Este organismo no tiene equivalente en México. Es una unidad descentralizada del Gobierno Federal, independiente del DOT. "Con el objeto de llevar a cabo sus facultades regulatorias, la Comisión de Comercio Interestatal trata de asegurar que la competitividad, eficiencia y seguridad de los servicios de transporte proporcionados satisfagan las necesidades de los usuarios, destinatarios y consumidores.

La ICC tiene jurisdicción sobre 50,000 compañías que prestan servicios en el transporte de superficie en los Estados Unidos. Entre estas compañías se encuentran las ferroviarias, empresas de autotransporte, los canales y vías fluviales, red transporte de pasajeros algunos ductos y ciertos transitorios.

Las funciones del presidente de la comisión están apoyadas por un equipo de expertos y llevadas a cabo por dependencias llamadas oficinas ("offices" y "bureaus"), como puede ver en la figura siguiente. Las dependencias más relevantes son:

- Office of Compliance and Consumers Assistance (Oficina de vigilancia y asistencia al consumidor, que controla los "Rate Bureaus", que son oficinas que registran las tarifas y reciben las quejas de los usuarios afectados por empresas de transporte.
- Office of Congressional and Legislative Affairs (Oficina de Asuntos Congresionales y Legislativos), que trabaja en estrecha coordinación con el congreso para aclarar las acciones y la política de la ICC.
- Office of Economics (Oficina de Economía) que lleva a cabo análisis económicos y estadísticos del sector.
- Office of General Council (Oficina de Congreso General), que expresa opiniones legales a la ICC, y defiende las decisiones de la Comisión en la Corte.
- Office of Hearings (Oficina de Audiencias), que actúa como tribunal para juzgar diferentes tipos de conflictos entre el gobierno y los cargadores y entre estos y los usuarios.

Estas funciones muestran la amplia gama de actividades que desempeña la comisión administrativas, jurídicas y legislativas por una parte y, por otra, funciones de tribunal para dirimir controversias y resolver los conflictos de intereses que suelen presentarse.

Como puede constatar, la ICC es en cierta medida juez y parte, siendo una entidad política y judicial, por lo que los afectados suelen apelar a la máxima autoridad judicial nacional, la Corte Suprema tiene facultades para revisar y revocar las decisiones de la ICC. La intervención de esta corte ha sido muy frecuente a raíz de la desregulación.

La regulación de la ICC abarca los servicios de transporte de alquiler de terceros (for-hire) o de bienes domésticos y mudanzas (household goods) que requieren los servicios de un transportista público y realizan un movimiento interestatal, usando la red federal.

Este término interestatal tiene una connotación jurídica; se aplica a los movimientos entre dos estados o, en caso de que se circunscriba al mismo estado, cuando hay necesidad de pasar provisionalmente por caminos de un estado vecino. Esta definición considera también los movimientos entre Estados Unidos y uno de sus territorios o posesiones, así como entre Estados Unidos y un país extranjero, lo que incluye cualquier movimiento hacia o puerto marítimo o fronterizo en Estados Unidos, al igual por ejemplo, que cualquier exportación texana a México.

Un servicio de transporte está exento de supervisión de la ICC cuando se trata de un servicio privado o de un producto perteneciente a la categoría "exento", o sea a la lista de productos que la ICC, por razones económicas o políticas, ha excluido de cualquier medida de regulación. Estos productos son materias primas, agrícolas, industriales y materiales de construcción. Es importante resaltar que el número de productos exentos ha aumentado considerablemente a raíz de la desregulación de los transportes a partir de 1980, lo que tuvo como consecuencia aumentar la oferta de transporte de estos productos, provocando la caída de la tarifa de flete.

3.1.4 TARIFAS Y REGISTRO

A pesar de la desregulación y de la fuerte competencia resultante, que provocó la baja drástica del precio del flete, el mercado del autotransporte no ha sufrido todos los controles de tarifas. La Ley de Desregulación del Autotransporte de 1980 mantuvo una medida preventiva de corte salomónico, por el acalorado clima que reinaba entonces.

El registro de tarifas máximas es obligatorio. Estas tarifas no incluyen ninguna consideración respecto a posibles descuentos que se manejan de forma muy generalizada para captar nuevos clientes, tomar en cuenta los volúmenes y la frecuencia de los servicios solicitados.

Tales acuerdos comerciales se formalizan a través de contratos privados de servicios. Por razones de política comercial las tarifas de descuentos permanecen secretas.

Las tarifas acordadas en cada contrato no se registran, pero las empresas de transporte tiene la obligación de depositar una copia del contrato en el "Rate Bureau". El contrato permanece confidencial y es usado solamente en caso de juicio como prueba de cumplimiento o no del servicio ofrecido, o en caso del juicio comercial por quiebra.

Las oficinas del registro de tarifas pertenecen a la ICC y tiene una jurisdicción regional. Estados Unidos cuenta así con seis oficinas regionales de tarifas. Un transportista que presta un servicio a nivel nacional tiene que registrar sus tarifas en cada una de ellas.

El problema de las tarifas registradas se ha convertido en un problema legal sumamente grave en virtud del fallo emitido por la suprema corte de justicia que otorga a estas tarifas un valor legal exclusivo en caso de reclamación. Este fallo desconoce los descuentos y niega toda validez a los contratos, oponiéndose así al espíritu de la desregulación.

Las oficinas de registro de tarifas y en consecuencia la ICC, se encuentran ahora ante un conflicto de proposiciones económicas y políticas considerables. Durante la década de los ochenta, la desregulación provocó la quiebra de un gran número de empresas que están ahora sometidas a un juicio comercial. Los representantes legales de los afectados por las quiebras están demandando a los usuarios, acusándolos de haber abusado de la situación crítica por la que atraviesaban estas.

3.1.5 Funcionamiento de las Empresas de Autotransporte de Carga en Estados Unidos.

A continuación se presenta un glosario de definiciones oficiales aplicadas a las empresas de autotransporte y a los servicios que prestan.

- Categorías económicas de empresa.

Las definiciones de las categorías económicas provienen de la ICC y de la American Trucking Association (Cámara Norteamericana de Autotransporte). Las empresas de autotransporte Norteamericanas están divididas en tres clases según sus respectivos ingresos. Los rangos numéricos corresponden a 1991 y el ingreso bruto reportado incluye cualquier tipo de servicio a terceros.

Clase I. Comprende los transportistas cuyo ingreso anual bruto es de 5 millones de dólares como mínimo .

Clase II. El ingreso bruto anual está entre uno y cinco millones de dólares.

Clase III. Corresponde a empresas con ingresos anuales de menos de un millón de dólares .

Esta definición no es siempre de fácil uso en el caso de la clase Y, pues la clasificación no mencionada a las empresas subsidiarias, que puedan estar incluidas como parte de la empresa matriz (caso de los consorcios que mencionan como "sistemas") , pero que a menudo están consideradas por separado cuando se trata de empresas de cierto tamaño; tampoco se consideran a las holdings, cuando las empresas están descentralizadas, o a los conglomerados.

En lo que sigue se hace referencia exclusivamente a las empresas de primera clase, por ser las que empiezan a ofrecer servicios en México y las que se beneficiaron en mayor medida de la desregulación.

- Categorías legales de servicios.

Por razones jurídicas se distinguen varias categorías de servicios que pueden o no estar sometidos al control de la ICC .Estas diferencias corresponden en parte también a necesidades explícitas de usuarios y grupos de cabildeo (lobbis , o intereses económicos identificados) .Las distinciones de servicios se consideran independientemente de la clase de empresas. Existen cuatro categorías de servicios.

1. El " Common Carrier " o transporte regular, que corresponda un transporte de carga público sin discriminación alguna. Está dividido en transporte " For - hire "o sea de alquiler, en que la carga de un cargador se entrega a un tercero, y " household Goods " (pertenencias y mobiliario doméstico) en que la carga en movimiento es propiedad de un mismo dueño que recurre al servicio de un transporte público.

El servicio está sometido a distintos grados de regulación por parte de la ICC .El servicio " for -hire " está desregulado, aunque sigue sometido a ciertas restricciones como el registro de sus tarifas de servicio regular en las oficinas regionales de tarifas.

2. El "Contrac carrier", proporciona un servicio público de acuerdo con un contrato con un usuario. Antes de la desregulación este servicio correspondía a la carga especializada. Las empresas tenían entonces derecho a un número limitado de clientes por contratos. La ley permitía un máximo de 8 cargadores por empresas de transporte. Con el motor Carrier Acete (MCA) de 1980 que inició la desregulación, la "ley de los ocho" fue derogada y el servicio por contratación no tiene desde entonces ninguna restricción.

El servicio por contrato cambió así de estatuto jurídico, pues no incluye solamente a la carga especializada.

El contrato se ha convertido en una nueva modalidad para consolidar las relaciones comerciales entre transportistas y usuarios. La tarifa acordada en un servicio por contrato permanece secreta por beneficiarse de descuentos sustanciales con respecto a la tarifa registrada por la misma empresa.

3. El "Exempt Carriage", se trata de servicios que están fuera de jurisdicción de la ICC, o sea de toda regulación. Esta exclusión refleja la presión del lobby de los granjeros, que se beneficia desde 1935 de un estatuto especial para el transporte de productos agrícolas no elaborados. El estatuto impide que la ICC apruebe una tarifa oficial para el movimiento de los productos agrícolas y permite transferir la capacidad de arrastre de una región a otra según las necesidades estacionales, sin restricción alguna.

Gracias a la desregulación, muchos de los nuevos transportistas que ingresaron al mercado ofrecen un servicio a los agricultores. El número de productos incluidos en esta categoría y de servicio ha aumentado de manera sustancial lo cual reduce el ámbito de control de la ICC.

4. El "Private Carriage Sector" o transporte privado, corresponde a las flotillas de compañías industriales que pueden ofrecer servicios a terceros. El desarrollo del transporte privado representa un objeto importante de la desregulación para reducir los regresos vacíos y propiciar la racionalización de la oferta privada. En la práctica surgieron muchas dificultades para que este propósito se cumpliera. Los privados no siempre cumplen con sus compromisos ante terceros por dar demasiada preferencia a sus movimientos.

El principal beneficio para los dueños de estas flotas ha sido el transporte inter-corporativo, o sea el tráfico interindustrial, que se lleva a cabo entre plantas donde existe la posibilidad de establecer un movimiento equilibrado o triangulado.

- **Categorías Geográficas de Servicios**

La Legislación Norteamericana también clasifica los servicios según su ámbito geográfico; distingue entre los servicios interestatales, que corresponden a la legislación federal, o sea la jurisdicción del DOT y de la ICC, y los locales, que estén bajo control de la legislación de cada estado. Esta distinción es clave en la medida en que el marco legal federal es desregulado mientras que muchos estados permanecen cerrados a la competencia. Los Estados que lograron desregular su industria del autotransporte son pocos, pues sólo se trata de Alaska, Arizona, Florida, Maine y Wisconsin.

El transporte local o estatal opera principalmente en la zona comercial continua, circunscrita al ámbito de las fronteras estatales y utiliza discriminadamente las redes local y federal.

- **Categoría de tráfico**

El autotransporte, el servicio comprende dos grandes categorías cuyas lógicas de servicio y perspectivas de desarrollo son muy distintas.

- **El tráfico TL**

Corresponde a servicios por remolque completo. La caja TL no necesita ir a la terminal del transportista, sino que va directamente del andén del embarcador al destinatario. El problema consiste en lograr una alta rotación de los equipos para mantenerlos siempre cargados. La evolución tecnológica de este servicio es relativamente sencilla. Consiste en proporcionar un soporte electrónico confiable para localizar las unidades y seguirlas a lo largo de sus recorridos, poder llevar a cabo el rastreo permanente de las cajas y de los tractores disponibles para dirigirlos hacia la demanda en el momento en que se manifieste. Este servicio puede proporcionarse con una modalidad de transporte regular o a contrato y hasta privada. En el caso de envíos ocasionales se usa un transporte regular, aplicando al cliente las tarifas registradas sin modificarlas. Los grandes usuarios se benefician de descuentos substanciales de acuerdo con los volúmenes y la frecuencia de los servicios requeridos.

- El tráfico LTL.

El servicio LTL. corresponde a envíos de menor volumen que un remolque completo. El LTL. necesita una red de terminales intermedias para llevar a cabo la consolidación y desconsolidación de las cajas y agrupan los envíos y según sus destinos intermedios finales.

Los pequeños volúmenes de flete deben ser recolectados, agrupados, descargados varias veces, seleccionados y vueltos a cargar en una compleja cadena hasta su último destino y para ello puede requerirse hasta media docena de terminales intermedias.

La operación de este servicio a gran escala es un negocio complejo que requiere de mucho capital, una red extensa de telecomunicaciones e informática y una fuerza laboral capacitada, por lo que sus costos fijos en administración y operación son muy elevados.

La densidad de las redes permite ciertas economías de escala, pero a costa de un manejo muy sofisticado.

En Estados Unidos una empresa LTL. de tamaño nacional puede requerir una red de hasta trescientas a cuatrocientas terminales. Las empresas de nivel regional o estatal requieren también de redes de terminales, que si bien son más sencillas se ven sometidas a la competencia de los principales consorcios nacionales.

En los Estados Unidos de Norteamérica el transporte terrestre de carga, está reglamentado por una legislación federal y diversas reglamentaciones, programas y procedimientos a nivel estatal, que debe cumplir el transportista a su paso por los diferentes estados que abarca su recorrido, los estados, son autónomos en cuanto a su regulación, sanción y vigilancia del autotransporte, por ello el tránsito internacional e interestatal esta sujeto al cumplimiento de las disposiciones establecidas en cada uno de ellos.

A nivel federal el autotransporte está reglamentado por la Comisión de Transporte Interestatal (ICC), con base en el código de los Estados Unidos, la Ley de Comercio Interestatal y el Código de Reglamentos Federales.

En dicha reglamentación se entiende por autotransportista:

- 1. Cualquier persona dedicada a prestar el servicio del autotransporte del público en general (autotransportista común).**
- 2. Un contratista de autotransporte que presta sus servicios conforme a un acuerdo con despachantes particulares para la asignación de vehículos automotores. (Autotransportista por contrato).**

Una compañía que desee participar en el comercio interestatal como autotransportista común debe obtener un certificado de la Comisión de Comercio Interestatal (La ICC o La Comisión), al amparo de la (secc. 10922 del art. 49 U.S.C) al solicitar dicho certificado la compañía debe de demostrar:

- a) Que está preparada y dispuesta para proveer transporte y tener las condiciones para hacerlo.**
- b) Que el servicio es necesario por razones de conveniencia y necesidad pública, en el presente y en el futuro.**

El reglamento que rige el trámite de las solicitudes de permiso para operar como autotransportista común o contratista de autotransporte, figura en el código de reglamentos federales (C.F.R), partes 1 160 y 1 162. Antes de iniciar sus operaciones un autotransportista debe presentar a la ICC :

- a) Constancia de aseguramiento.**
- b) Una relación de las tarifas, plazos y condiciones de sus servicios. Como norma general de los autotransportistas comunes deben proveer servicios ante una solicitud razonable, cobrar una tarifa razonable y no incurrir en discriminaciones indebidas.**

Además, una compañía que desee operar como contratista de autotransporte debe hacerlo previa obtención de un permiso de la ICC.

Cabe aclarar, que a partir de 1982 Estados Unidos le aplica a México una moratoria de esta Ley, con lo que los mexicanos no pueden invertir ni pueden cruzar sus camiones más allá de la zona comercial fronteriza (18 millas).

Esta moratoria la aplica Estados Unidos, en virtud de que en México la Ley de Vías Generales de Comunicación no permite ni el cruce fronterizo de unidades norteamericanas hacia el territorio de México ni la inversión extranjera en empresas de autotransporte. Ante esta situación Estados Unidos aplicó una medida recíproca para evitar el paso de camiones a ese país y la inversión de mexicanos en empresas de autotransporte. Esta moratoria no se aplica a las inversiones de mexicanos que se hayan realizado con anterioridad a la fecha de aplicación de la moratoria.

Un contratista de autotransporte debe cumplir los mismos requisitos que el autotransportista común. La diferencia es que no es necesario que someta sus tarifas a la ICC, por ellas al igual que las condiciones de sus servicios, se rigen por contrato. Asimismo debe ceñirse a las mismas disposiciones que los autotransportistas comunes en lo referente a aseguramiento y agente de trámite. Las normas concernientes a razonabilidad y discriminación aplicables a los transportistas comunes no rigen para los contratistas de autotransporte.

Conforme a la Ley de Comercio Interestatal la ICC no posee jurisdicción sobre el transporte de bienes que tenga lugar en su totalidad dentro de los límites de un estado.

Tal jurisdicción pertenece a cada estado (cuarenta y uno de estos han dictado normas al respecto). Los estados que no se han reglamentado a esta actividad son: Alaska, Arizona, Delaware, Maine, Maryland, New Jersey, Florida, Vermont y Wisconsin.

Las reglamentaciones estatales tratan, en grado diverso, muchos de los aspectos reglamentados por la ICC a escala federal, entre ellos la autorización para operar, las tarifas, servicios ofrecidos y rutas utilizadas, y el aseguramiento e historial de seguridad de los autotransportistas. En 38 estados se requiere una demostración de preparación y necesidad, mientras que 14 exigen solamente prueba de que un usuario desea el servicio.

Los dos estados restantes otorgan la autorización automáticamente.

Con base a lo anterior los requisitos y trámites que deben realizar los autotransportistas y que quieran realizar servicios transfronterizos en puntos de los Estados Unidos más haya de la zona comercial son los siguientes:

3.1.6. TRES EMPRESAS EXITOSAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN ESTADOS UNIDOS

I. Herman Miles Trucking es una empresa regional del sur de los Estados Unidos que constituye una excepción en el mercado de transporte norteamericano, por tratarse de una empresa LTL establecida en 1984, después de la deregulación que ha logrado alcanzar un lugar destacado gracias a una estrategia comercial muy agresiva, estrechamente asociada con la producción de las maquinadoras.

Herman-Miles ha sabido definir un nicho competitivo, ofreciendo un servicio rápido de alta calidad. Durante los últimos ocho años ha sido pionera en el manejo de muchos conceptos derivados de la aplicación total. La estrategia comercial de la empresa es una efectiva arma de penetración en el mercado. La imagen empresarial de su campaña publicitaria es "the air freight alternative", o sea la alternativa al transporte aéreo. La empresa considera que puede competir con el transporte aéreo por ofrecer servicios tan rápidos y efectivos a menor precio; ofrece cuatro servicios principales:

El justo a tiempo (envíos sensibles al tiempo)

Tripulación con dos operadores (Team driver operation) con servicio de dos o tres días sin descanso entre las principales ciudades de Estados Unidos

Una gran variedad de tarifas de fletes, con un sistema de información simplificado "FAK rate information".

Salidas y llegadas programadas con horarios preestablecidos

La empresa considera que su servicio LTL, complementado con la disponibilidad de equipo moderno, ha sido extremadamente exitoso. Sin embargo, se queja del aumento en los costos de operación, que se estima hicieron duplicar las tarifas de flete desde su inicio.

Su nicho se explica por la relación estrecha entre la gama de servicios que ofrece y su base localizada en el paso, Texas, con el perfil económico de sus clientes que son casi exclusivamente empresas maquiladoras. Se trata de una empresa de transporte muy especializada que optó por la calidad en lugar de competir con bajas tarifas, aunque sigue siendo competitiva en precio frente a los tres grandes (Roadway, Yellow Freight y Consolidated Freightways).

La paradoja de este éxito es que contrariamente a las demás empresas de autotransporte regional, su clientela está constituida por más de 7000 cargadores, lo cual habla bien de su sistema de seguimiento y de su base de información computarizada.

Los buenos resultados de la empresa se deben en gran parte a su política comercial y en particular a sus esfuerzos en materia de estrategia comercial. HMT otorga una gran importancia a la formación de sus representantes comerciales, pues considera que sus agentes necesitan atender no solamente lo que hace la empresa sino también cómo se hace en todas sus modalidades.

Los cursos de información de los vendedores no se limitan a aprender a vender si no que se los entrena en todos los departamentos de la compañía.

Actuando así, Herman - Miles siente que está preparando a los vendedores más calificados para representar no solamente a la compañía, sino también a la industria del autotransporte. Ahora está introduciendo este programa de entrenamiento para el servicio al cliente.

Ante el éxito obtenido y el crecimiento observado en estos años, Herman-Miles ha anunciado una nueva fase de expansión. Esta realizando inversiones en infraestructura, la ampliación de sus oficinas, andenes, patios y estación de diesel en El Paso, Texas y compra equipo moderno como los trailers con suspensión de aire.

Herman-Miles constituye un buen punto de referencia para los parámetros competitivos de las empresas mexicanas que piensan penetrar en el mercado Norteamericano. Por un lado confirma la dificultad de tal "aventura", pero por otro, demuestra que con una estrategia bien definida y con una gran sensibilidad entre la calidad de servicio que desea el cliente es posible asegurarse importantes nichos de negocio en el mercado Norteamericano.

2. El caso de ABF Freight System es otro ejemplo de una empresa cuyo éxito está asociado a la desregulación. En 1980, ABF tenía el lugar 26 entre los transportistas más importantes, mientras que en 1992 la empresa considera que está justo detrás de los tres grandes LTL. En cuanto a movimiento, ABF estima acaparar el 11% del volumen total de carga LTL manejado por las empresas especializadas. Estas cifras parecen optimistas pues según las estadísticas de ATA de 1989, ABF estaba en octava posición con 630 millones de dólares de ingresos brutos anuales, lo cual sin embargo es un muy buen resultado.

En diferentes anuncios, ABF declara haber tenido la tasa de crecimiento anual más elevada en el volumen de carga LTL, con un promedio de 15% en la década de los 80 con máximos de 24% en 1982 y 25% en 1986 .

Su cobertura es nacional, pues abarca los 50 estados, Vancouver y Puerto Rico con un manejo directo del orden del 96% .Su última originalidad es su asociación con un " Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) " , Botainer Consolidation Services, especializado en carga LCL, o sea menos de contenedor completo. Esta asociación permite a ambos tener un control sobre toda la cadena y ofrecer mayores beneficios a sus clientes. Se trata de una asociación equilibrada y recíproca en la cual ambas empresas, tanto transportistas como agentes de carga se complementan, ofreciendo ahorros de escala en los servicios. Votainer cubre perfectamente los principales mercados en Asia , Australia y Nueva Zelanda , Panamá como punto concentrador y Europa . Ofrece una cobertura de 67 puertos en 33 países. Votainer es un NVOCC neutral lo que permite al cargador elegir a su agente aduanal si lo desea .

3. J.B. Hunt es una empresa de transporte de carga nacional que maneja únicamente carga por camión entero. Permanece todavía al estrato de empresas grandes con un ingreso anual en 1989 de 509 millones de dólares.

En 1989, JB Hunt tenía el décimo lugar en la lista de American Trucking Associations. En este año contaba con 6291 que correspondía al 74% de su personal para el manejo de 4800 tractores y un número doble de remolques. La edad de la flotilla es de dos años en promedio. Opera en los 48 estados contiguos de la Unión Americana y Canadá, desde noviembre de 1990 está intentando entrar en el mercado mexicano, en donde estableció un contacto con fletes Sotelo de Cd. Juárez para llevar a cabo un proyecto de riesgo compartido, creándose la compañía Hunt de México. Los ingresos de la compañía provienen en un 60% de sus operaciones en el Sur y Centro-este , a partes iguales, mientras Canadá y México alcanzaban en 1989 apenas un 2% cada uno.

Su alto grado de especialización y los buenos resultados alcanzados en el manejo de camiones complejos le hacen poco atractivo incursionar en la carga consolidada. La empresa mantiene un servicio por segmentos especializados , diversificados en la medida de lo posible el manejo por productos . Aplica una ágil comercialización para ampliar el universo de sus clientes de tal manera que ninguno supere el 5% de la facturación anual.

En 1989 la mitad del crecimiento de sus movimientos provenían de nuevos clientes y de la industria de autopartes.

La fama de JB Hunt proviene de cuatro iniciativas sobresalientes:

1. El servicio intermodal .
2. Un servicio de recorridos cortos en grandes urbes.
3. Su atención creciente al manejo de plataformas para el transporte intermodal.
4. La reciente apertura de un servicio internacional entre Estados Unidos y Europa.

Estas iniciativas muestran que ante el mercado muy competido de la carga TL en Estados Unidos , Hunt está prefiriendo optar por un servicio de alta calidad. La empresa considera que las cualidades principales de un transportista deben ser:

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. Reputación | 4. Equipos nuevos y buen mantenimiento |
| 2. Calidad del servicio | 5. Finanzas sólidas |
| 3. Tarifas competitivas | 6. Buen personal |

Uno de sus principios competitivos básicos es **manejar tarifas flexibles para estimular la relación con sus clientes**, llevándolos a adoptar sus reglas de operación.

Según sus directivos, la empresa vive una transición entre un enfoque de autotransportista de carga a uno más amplio de transporte integral e internacional. El éxito registrado por sus servicios multimodales lo lleva a darle una importancia creciente al transporte unitarizado en el mercado Norteamericano incluidos Canadá y México a los que considera como una oportunidad más.

3.2 REQUISITOS FEDERALES EN ESTADOS UNIDOS

Presentar la solicitud de autorización enviándola a la Comisión de Comercio Interestatal, Oficina de Secretaría Washington, D.C: 20423.

Todas las solicitudes requeridas están sujetas a una cuota de registro (La solicitud no será procesada hasta que dicha cuota sea totalmente pagada).

Ninguna operación transfronteriza puede ser realizada hasta que las condiciones del permiso sean satisfechas.

Las condiciones del servicio obligan a las compañías a cumplir con los requisitos de la ICC en seguro, tarifas, y los requisitos para la designación agentes representantes.

Por la tanto, las empresas mexicanas que presenten servicios de transporte de carga internacional en territorio estadounidense, deberán cumplir con las mismas disposiciones. Todas las compañías transportistas reguladas por la ICC deben obtener un seguro de una compañía autorizada para hacer negocios al menos en el estado de los Estados Unidos.

El asegurador deberá tener una forma de seguro propia y deberá realizar su registro necesario en la ICC.

Tarifas: Los transportistas deben registrar las tarifas en la ICC. En esas tarifas se declara el servicio disponible, la tasa y el precio que son determinados para la transportación, así como de cualquier servicio relacionado con la transportación.

Designación de agentes representantes : Las compañías deben llenar y firmar la forma BOC3, para el proceso de designación de los agentes representantes.

Para el servicio de procesos judiciales en cada estado dentro de los Estados Unidos en el que el transportista está autorizado con permiso para operar, así como para todos los estados donde se propone examinar la conveniencia de la operación.

Los autotransportistas que no deseen operar fuera de las zonas comerciales aún después de la implementación del TLC de América del Norte pueden continuar operando bajo la autoridad de registro de certificados de la ICC, la cual constituye, la autoridad válida solamente dentro de las zonas comerciales fronterizas

3.2.1 IMPUESTOS

Algunos estados imponen millaje o impuestos peso-distancia a los autotransportistas comerciales. Tales impuestos están basados sobre el peso de vehículo comercial y las millas viajadas en la jurisdicción del estado.

Los autotransportistas mexicanos deberán verificar con los estados a través de los cuales operarán para asegurarse que cada requisito estatal sea satisfecho y que todas las cuotas aplicables sean pagadas.

La ley de los Estados Unidos impone un impuesto anual sobre el uso de los vehículos pesados automotores en carreteras. El impuesto por el uso de vehículos de carga se aplica a camiones grandes y autobuses que tienen un peso bruto de al menos de 25 toneladas que operarán más de 8,046 kilómetros por año en los Estados Unidos.

3.2.2 SEGURIDAD

Los conductores y los vehículos empleados en el comercio interestatal o extranjero en los Estados Unidos debe cumplir con los reglamentos de seguridad de autotransporte federal de los Estados Unidos. Ellos están contenidos en el CFR 49, partes 383, 387, y 390-399

La FMCSR se aplica a los vehículos automotores comerciales con peso bruto mayores a las 4.5 toneladas. Los reglamentos incluyen los requisitos para licencias de conductores comerciales; responsabilidad financiera; calificación del conductor; seguridad en el vehículo, incluyendo frenos delanteros y otras especificaciones de equipo operaciones, incluyendo horas de servicio; registro de mantenimiento, partes y accesorios del vehículo para una operación segura; y una guía de inspección, y mantenimiento para hacer usada por los transportistas.

Todos los vehículos comerciales están sujetos a inspecciones a un lado del camino mientras estén operando en los Estados Unidos

3.2.3 INMIGRACIÓN

Todos los conductores extranjeros deben cumplir con la medidas existentes de migración aplicables a la entrada temporal de visitantes de negocios en los Estados Unidos (sec. 101 (a) (15) (b) de la ley de la naturalización e inmigración de 1952 así como las reformas

Para entrar a los Estados Unidos el conductor de un vehículo comercial debe presentar:

A) Prueba de ciudadanía. Para nacionales mexicanos tal prueba consiste en:
Un pasaporte mexicano válido (o la forma 13 mexicana) conteniendo tanto como visa válida B-1/B-2 o una combinación de tarjeta transfronteriza mexicana y la visa B-1/B-2 ; o una forma Y-186, tarjeta transfronteriza de extranjero no residente (BCC) , expedida por el servicio de naturalización e inmigración de los Estados Unidos (INS) expedida por el consulado mexicano.

B) La demostración de la documentación de empleo por el autotrasportista de descripción de la naturaleza de transporte transfronterizo .

C) Demostrar que los negocios del autotrasportista se ubican en el campo Internacional y que el conductor no está buscando entrar al mercado laboral de los Estados Unidos.

A los conductores extranjeros no se les permite transportar carga en ninguna circunstancia de un punto a otro dentro de los Estados Unidos.

3.2.4 ADUANAS.

Los camiones registrados fuera de los Estados Unidos que son empleados en el transporte internacional, que entran con carga destinada a puntos dentro de los Estados Unidos o recogen carga destinada a puntos fuera de los Estados Unidos pueden ser admitidos sin una entrada formal o pago de derechos.

Los camiones registrados en el extranjero, que son admitidos en los Estados Unidos, a menos que el vehículo esté directamente operando un viaje o un transporte planeado regularmente en un esquema internacional.

Sistema Simple de Registro Estatal.

El sistema simple de registro estatal es un programa para transportistas regulado por la ICC.

La SSRS requiere anualmente a los autotrasportistas registrarse con el estado en donde puede estar localizado los principales lugares de negocios. Un autotrasportista domiciliado en México puede elegir el registro en un estado de los Estados Unidos en el que espera operar el número más grande de vehículos durante el año.

3.2.5 TAMAÑO Y PESO DEL VEHICULO.

La ley Federal de Asistencia del Transporte por superficie de 1982, estableció los requisitos uniformes de peso, longitud y ancho para los vehículos que usan el sistema carretero interestatal y otras carreteras Federales calificadas.

La Ley de eficiencia de transportación de superficie intermodal de 1991 restringe la operación de vehículos de grandes combinaciones con el total de la longitud más grande que el permitido por la ST.A.A. Específicamente, limita el uso de las combinaciones dobles y triples de trailers con peso bruto mayores de 36 toneladas a los estados en los cuales estaban operando al primero de junio de 1991. La ISTEA prohíbe la expansión de rutas o la eliminación de las restricciones de operación después de esa fecha.

3.3 REQUISITOS ESTATALES DE ESTADOS UNIDOS.

Los estados imponen los siguiente requisitos de operación sobre los transportistas que viajan dentro o a través de sus jurisdicciones.

3.3.1 REGISTRO DEL VEHICULO.

Todos los vehículos comerciales que operan en los Estados Unidos deben adecuadamente ser registrados y autorizados. No existe autorizaciones federales de vehículos comerciales; los operadores de vehículos comerciales deben adaptarse a los estados en los que operan y pagan las cuotas de registros dictados. Las cuotas anuales fluctúan de US\$135.00 a \$2800.00 por cada camión largo.

Los autotransportistas mexicanos deberán verificar con los estados a través de los cuales operaran, para asegurarse que cada requisito de registro en cada estado es satisfecho y que las cuotas aplicables sean pagadas.

3.3.2 IMPUESTOS.

Todos los estados recaudan impuestos sobre los combustibles de gasolina y diesel. Para asegurar que los autotransportistas paguen su cuota justa de impuesto por combustible, la mayoría de los estados requiere que los transportistas obtengan una autorización o permiso de combustible, un registro de reportes periódicos, y pagar un impuesto sobre la cantidad de combustible usado (no comprado) en el estado.

Algunos estados imponen millage o impuestos peso-distancia a los autotransportistas comerciales. Tales impuestos están basados sobre el peso de vehículo comercial y las millas viajadas en la jurisdicción del estado.

Los autotransportistas mexicanos deberán verificar con los estados a través de los cuales operarán para asegurarse que cada requisito estatal sea satisfecho y que todas las cuotas aplicables sean pagadas.

3.3.3 SEGURIDAD.

La mayoría de los estados ha adoptado los reglamentos de seguridad federal del autotransporte y lo refuerza con una ley estatal. Sin embargo, varios estados imponen requisitos de seguridad que son diferentes o más estrictos que el reglamento de seguridad del autotransporte Federal de los Estados Unidos (FMCSR).

Es responsabilidad del autotransportista estar informado de todos los requisitos de seguridad estatal y asegurarse que sus conductores y vehículos estén cumpliéndolos.

3.3.4 TAMAÑO Y PESO.

Todos los estados imponen los límites de tamaño y peso para los tractores, trailers y semitrailers que operan sobre carreteras y autopistas no cubiertas por los estatutos federales.

3.4 Generalidades sobre el Transporte de Carga en Canadá.

En Canadá históricamente el gobierno ha sido rector de transporte y ha proporcionado recursos para desarrollar al sector en sus diferentes modalidades (carreteras, ferrocarriles, huertos y aeropuertos).

Protegiéndolos de la competencia con fuertes controles regulatorios, situación que existía en 1967 cuando el parlamento emitió la primera ley del transporte nacional.

A partir de entonces, todas las vías generales de comunicación se han ampliado y mejorado su cobertura hasta ser modernas y tecnificadas. En 1985 el gobierno federal acordó con los gobiernos provinciales reformar las regulaciones del autotransporte, sentando las bases para la ley del transporte vehicular de 1987, con nuevas propuestas, puestas en vigor a partir de 1988; además creó la agencia nacional de sportación que actúa como mediadora del gobierno ante la industria nacional; dirige y guía la aplicación de la nueva ley y trata de obtener un red de transporte eficiente y competitiva ,removiendo o modificando regulaciones

En lo que se refiere al transporte federal, su control y operación le corresponde al poder ejecutivo existe un ministerio de transporte y una comisión canadiense de los transportes que en esencia maneja a nombre del Ministerio de Transporte todo lo relativo de la reglamentación para el control, operación y emisión de permisos del transporte extraprovincial

La ley de 1987 sobre el transporte carretero, divide al autotransporte de carga en extraprovincial e intraprovincial, estableciendo como diferencia fundamental los límites territoriales, establece que el transporte extraprovincial requiere de un permiso otorgado por el ministerio de transporte, además de un permiso de cada una de las provincias que atraviesa en su recorrido. Además la ley sobre transportes nacionales que define la política a seguir en materia de transporte y la ley sobre inversiones en Canadá.

El gobernador en consejo, con el secretario de transporte y de las provincias tiene como facultad de emitir reglamentos que regulen la seguridad y la explotación de las empresas extraprovinciales de carga.

La facultad de dictar leyes en materia federal, también le es inherente al parlamento de Canadá (integrado por la cámara de senadores y la cámara de los comunes), así como la comisión canadiense de los transportes. En las provincias, la facultad de expedir leyes se ejercita a través de sus legislaturas.

Cada provincia tiene su propio legislamiento en materia de transporte, que en algunos casos no son uniformes, sin embargo por las actividades que realiza la comisión canadiense de los transportes, las disposiciones normativas federales, y la reglamentaciones provinciales tienden a ser homogéneas.

A partir del 01 de enero de 1993 la regulación del transporte internacional de bienes por carretera. Por el gobierno federal, se basa en un mecanismo de control de entrada relacionado con la capacidad del transportista respecto a:

- Viabilidad financiera.
- Los programas de entrenamiento del conductor.
- Los programas de seguridad.
- y mantenimiento de equipo.

Y otros asuntos orientados a la seguridad más que a la forma de control de entrada económica de autotransportistas

En Canadá la regulación a la prestación de los servicios de transporte internacional, así como a la propiedad y el control de las empresas de auto transporte es transparente cualquier transportista extranjero, puede fácilmente determinar las reglas que se aplican, mismas que se señalan a continuación:

- 1.- La propiedad y control de las empresas de servicios y transporte que operan en Canadá, o hacia y desde Canadá están regulados.
- 2.- La adquisición de un permiso canadiense, para la prestación del servicio del transporte carretero, donde el tamaño de la operación exceda a cierto límite financiero preestablecido por las autoridades canadienses, requiere aprobación de la agencia de transporte nacional.
- 3.- Ni la legislación ni la práctica de la agencia nacional de transporte discrimina a los no canadienses adquirentes o solicitantes de cualquiera de los procedimientos que abarcan los servicios de transporte carretero en Canadá.
- 4.- Donde un no canadiense tiene interés de adquirir un servicio carretero canadiense, sujeto a un límite financiero preestablecido por las autoridades canadienses, la agencia nacional de transporte requerirá la conformidad con la ley de la inversión canadiense antes de seguir con el procedimiento de adquisición.
- 5.- El auto transporte internacional de carga se sujeta al requisito del permiso federal canadiense, los transportistas extranjeros participan libremente en el movimiento de carga internacional entre Canadá y los Estados Unidos.

3.5 NORMAS Y TÉCNICAS DE SEGURIDAD

En Estados Unidos y Canadá, la normatividad técnica y de seguridad para vehículos se centran principalmente en los aspectos de: freno, mantenimiento, control de contaminación ambiental, peso y dimensiones y transporte de materiales peligrosos.

3.6 CONVENIOS CON LOS TRANSPORTISTAS DE ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ

Entre los Estados Unidos y Canadá se negoció un acuerdo de entendimiento llamado Brock Gotlieb para regular el autotransporte fronterizo en dicho acuerdo se comprometieron a una política de no discriminación a esa frontera y a dar oportunidades justas y equitativas y completas a los transportistas de carga en ambos países.

3.7 TRAFICO VEHICULAR EN ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ

El tráfico Norte- Sur se ha incrementado a raíz del libre comercio entre Estados Unidos y Canadá en vigor desde 1989, aunque el mercado canadiense está concentrado dentro de las primeras 100 millas cercanas a esa frontera y en Estados Unidos está más disperso, por lo que las corridas son cortas dentro del país y más largas al cruzar la frontera.

Los efectos de dicho tratado simplificaron los procedimientos aduaneros y fiscales para la entrada y salida de vehículos e impidió la creación de nuevas restricciones impuestas al tráfico de fronteras. De esto se desprende una expansión de las compañías de autotransportes de ambos países.

En relación a México los exportadores Canadienses hacen negocios preferentemente en términos C.I.F. 15/ Laredo (entregado en Laredo, Texas) ; esto simplifica los requerimientos y deja en manos del importador mexicano la tramitación aduanal, licencias de importación derechos ,almacenaje ,transportación y distribución.

Numerosas compañías americanas transportan la carga a Laredo, pero la mayoría no están afiliadas a redes mexicanas y se arreglan individualmente en la frontera para el traslado de la mercancía hacia el interior del territorio mexicano, dada la reglamentación que prohíbe la penetración de autotransporte extranjero.

A últimas fechas se ha acrecentado la demanda de puerta a puerta, en donde los servicios de el reexpedido de carga son muy recomendados por las autoridades Canadienses.

Utilizan compañías americanas con filiales en México o con empresas que tengan acuerdo de intercambio, por ser las que ofrecen menos demoras en los transbordos.

Dada la diversidad de legislaciones y autoridades, vigentes en Canadá los transportistas mexicanos que quieren obtener una autorización para la prestación del servicio de autotransporte de carga en ese país se verán en la necesidad de hacer gestiones en diversos departamentos gubernamentales, mientras que los transportistas canadienses tratarán con una sola autoridad en México ya que el sistema de una sola ley federal que regula el transporte es mucho más simple y práctico que la multiplicidad de leyes y autoridades que existen en ese país .

En los Estados Unidos, con los cambios en la legislación del autotransporte a partir de agosto de 1994, se establecieron condiciones de mayor equivalencia entre los marcos jurídicos mexicano y norteamericano con lo que el autotransportista mexicano solo deberá gestionar y obtener la autorización de la ICC, y tendrá que solicitar permiso a las autoridades estatales, sin embargo deberá cumplir con los requisitos establecidos en cada uno de ellos, entre otros losa referentes a : Pesos y dimensiones del vehículo y normas de seguridad y de medio ambiente.

CAPITULO IV

4. EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL TRATADO DE

LIBRE COMERCIO



4.1. Escenario de la apertura

Con el fin de generar un proceso de modernización y como medio para promover un crecimiento hacia adentro a través del establecimiento de elevados aranceles, precios oficiales de referencia y sobre todo permisos previos de importación, con objeto de proporcionar su fabricación, el proceso de sustitución de importaciones de servicios, se inició en México en una fecha anterior y de manera desordenada conforme a lo que se dictaron las circunstancias económicas, esto es, sin establecer una estrategia específica, que involucraba a todo el sector de los servicios.

En el Autotransporte de Carga el proceso se inició desde 1931, con la promulgación de la primera Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de transporte en que se prohibían a la prestación del servicio en territorio nacional por autotransportistas extranjeros. Solo ha habido dos excepciones a lo anterior, por un lado, un decreto presidencial de 1954 que permitía el cruce de unidades completas procedentes de los Estados Unidos a la zona fronteriza, pero que en la práctica nunca se aplicó y, por el otro lado, desde la década pasada se permitió solo intercambiar semirremolques de Estados Unidos en la frontera, pero sujeto a que las unidades tractoras fueran mexicanas y estuvieran operadas por personal mexicano.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en 1940, introduce la prohibición de participación de empresas extranjeras en el servicio de autotransporte en el país. El reglamento de la Ley de 1989, mantiene esta situación actualmente.

El impacto de este proceso de situación de importaciones en autotransporte de carga, como ya antes se señaló fue de un crecimiento anárquico, caracterizado entre otras cosas:

- a) Un sistema de cuotas fijas, donde se marginaban a transportistas pequeños y concentrándose el servicio en pocos concesionarios, y en el que además:
- b) El transportista no podía ofrecer libremente el servicio de carga y por ende no se le permitía negociar con los usuarios la tarifa del servicio.
- c) Para poder cargar los autotransportistas tenían que pagar una cuota a la central camionera que oscilaba entre los 15 y 25% de su ingreso bruto.
- d) El transporte de mercancías de importación y de viajes en vacío era objeto de un sobrepeso del 15 y 25% respectivamente.

El gran monto de la deuda externa contraída por nuestro país y el fin del periodo de bonanza petrolera a fines de 1981 agravó el desequilibrio de la balanza comercial y condicionó la aparición de problemas para la economía mexicana en 1982.

Ante esta situación México inicia una nueva política de comercio exterior enfocada en la liberación de las importaciones, aumentar la competitividad de la planta productiva y diversificar las exportaciones.

Dado el programa de liberación de México hacia mediados de los ochentas, México se integra al GATT, el costo de ingresar al GATT fue mínimo ya que si se tiene en cuenta que el avance del programa de liberación rebasaba ya a los compromisos adquiridos para su ingreso a ese organismo y representaba beneficios en términos de acceso a mercados, y de credibilidad y certidumbre en la política comercial, así como la búsqueda de reciprocidad de la apertura ya iniciada.

En los servicios que cruzan las fronteras es muy poco lo que se ha realizado en materia de liberación frente al exterior. Si bien internamente se efectúa en 1990 una desregulación de la actividad que eliminó los importantes elementos oligopolíticos existentes, reduciéndose los precios y mejorando calidades, se sigue protegiendo al transporte carretero tanto de carga como de pasajeros de la competencia externa.

El objetivo de las negociaciones y los acuerdos comerciales internacionales es lograr la penetración y permanencia de ventas, en mercados tradicionales y nuevas y así facilitar la expansión sostenida de las mismas. Con este fin México llevo a cabo negociaciones para la creación de una zona de libre comercio con Canadá y Estados Unidos en la que se eliminan las carreras a los flujos de bienes, servicios e inversión.

4.2. Comercio transfronterizo de servicios

El capítulo 12 del tratado de libre comercio transfronterizo de servicios, cubre actividades tan diversas como la construcción, los servicios profesionales, De computación, transporte terrestre, telecomunicaciones servicios portuarios, aéreos especializados, de reparación y mantenimiento, comercio al mayoreo y menudeo, telecomunicación del valor agregado y turismo, entre otros.

Para todos ellos, el transporte establece cuatro principios generales que deberán ser aplicados por los tres países:

1.- Principio del trato nacional, que establece que el país importador otorgará al proveedor extranjero un trato equivalente al que proporciona a sus propios nacionales o a los proveedores locales de un estado o provincia.(art. 1202).

2.- Principio de la nación más favorecida, por el cual los tres países sec. otorgarán entre sí un trato no menos favorable al que conceda en cualquier servicio a otro país no signatario del acuerdo (art. 1203).

3.- Principio nivel de trato; cada una de las partes otorgará a los prestadores de servicios de cualquier otra parte el mejor de los tratos requeridos por los principios de trato nacional y trato de nación más favorecida (art. 1204).

4.- Presencia local o principio de no obligatoriedad de residencia. El proveedor de un servicio tendrá la posibilidad de proporcionarlo en cualquier otro país miembro del acuerdo, independientemente de su domicilio permanente(art. 1205).

Sin embargo para un número limitado de servicios, que figuran en el anexo número uno del TLCAN, los países se reservaron de aplicar uno a más de dichos principios generales, como en el caso de México respecto a las actividades reservadas a mexicanos o al estado por la constitución mexicana.

En materia de transporte de carga el tratado establece un calendario para la remoción de barreras a la prestación de estos servicios entre México, Canadá y Estados Unidos, así como para el establecimiento de normas técnicas y de seguridad compatibles. Las disposiciones acordadas tienen el objetivo de garantizar que las industrias de transporte terrestre de los tres países alcancen mayor competitividad, sin quedar en desventaja durante el periodo de transición hacia el libre comercio.

4.2.1 CALENDARIO DE APERTURA DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

En el autotransporte de pasajeros y de carga, se acordó la apertura gradual del sector para permitir la modernización de las empresas de transporte mexicanas y la adecuación de su operación a las condiciones de competencia internacional.

En materia de transporte de pasajeros, a partir de la firma del tratado (17 de diciembre de 1992), las empresas mexicanas de autobuses de fletamento y turísticos pueden brindar servicios en el mercado transfronterizo estadounidense y tres años después de la entrada en vigor del TLCAN podrá prestar servicios transfronterizos de pasaje con itinerario fijo. El mismo trato otorga México a las empresas señaladas de los Estados Unidos y de Canadá.

Respecto a la inversión México permitirá después de tres años de la firma del Tratado el 49%; 7 años después de la entrada en vigor del tratado, 51% y 10 años después 100%. Los Estados Unidos permiten el 100% de inversión extranjera en esta actividad.

4.2.2. APERTURA DE LOS SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS

Respecto al autotransporte de carga en el programa de liberalización prevalecen dos características que marcan la pauta para el futuro desarrollo del sector, la primera, en las negociaciones no se considera la liberalización del transporte de carga doméstica, el cual queda reservado para los autotransportistas mexicanos y la segunda es la liberación paulatina del servicio del transporte de carga internacional incluyendo las inversiones recíprocas que realicen los autotransportistas de los tres países.

En el calendario de liberalización México, Estados Unidos y Canadá han acordado la apertura gradual de los servicios de autotransporte de carga en los siguientes términos:

Tres años después de la firma del tratado México permitirá a las compañías de autotransporte canadiense y estadounidense, hacer entregas transfronterizas y recoger carga en los estados fronterizos, de (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas) y permitirá además entrar y salir de México a través de diferentes puertos de entrada en tales entidades federativas. Estados Unidos permitirá a empresas mexicanas prestar los mismos servicios en los estados fronterizos de (California, Arizona, Nuevo México y Texas).

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

Seis años después de que el tratado entre en vigor, Estados Unidos permitirá a las compañías de autotransporte de carga de México, el acceso transfronterizo a todo su territorio para prestar sus servicios, México otorgará el mismo trato a las compañías de autotransporte de carga de Canadá y Estados Unidos.

Así mismo tres años después de la fecha de la firma de este tratado, sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas asociadas o con participación de capital canadiense o estadounidense hasta un 49%, que utilicen conductores nacionales mexicanos y equipo registrado en México, que haya sido construido en México o legalmente importado, podrán proporcionar servicio de transporte de carga internacional o de pasajeros entre dos puntos en el territorio de México, por ejemplo carga originaria y proveniente de los Estados Unidos o de Canadá que llegue a algún estado de la República Mexicana podrá ser trasladada por estas empresas a otro estado de la misma república.

4.2.3. NORMAS TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD

Con base en el compromiso de los tres países para mejorar los niveles de salud y seguridad, y de proteger a los consumidores y al medio ambiente, los países miembros del TLCAN tratarán de hacer compatibles las normas relativas al autotransporte. Para tal efecto en el capítulo IX relativo a normalización se creó el subcomité de Normas del Transporte Terrestre el cual estará integrado por representantes de cada país, y se encargarán de hacer compatibles las medidas relativas a normalización de

- Vehículos, incluidos equipo como llantas y frenos, peso y dimensiones, mantenimiento y reparación y niveles de emisión;
- Pruebas no medicas y licencias para conductores de camiones;
- Normas médicas para conductores de camiones;
- Normas relacionadas con el transporte de sustancias peligrosas;
- Señalización en las carreteras y cumplimiento de los requisitos de seguridad en el autotransporte.

El contar con un esquema de normas técnicas y de seguridad acorde el nuevo esquema de libre competencia derivado del TLC, en el que el autotransporte Nacional deberá desenvolverse ,se convierte en uno de los mayores retos a superar, con este propósito los países miembros han convenido la compatibilización de dichas normas ajustándose para ello al siguiente programa de actividades y el periodo para efectuarse:

Medidas relativas a normas no médicas referentes al conductor tales como: licencia de conductor, edad del conductor, idioma (LENGUAJE), documentación requerida para determinar la capacidad del conductor, violaciones y sanciones y capacitación de operadores, de enero de 1994 a junio de 1995

Medidas relativas a normas médicas referentes al conductor como: examen médico(psicofísicos integrales),aspectos administrativos, parámetros médicos, catálogo de no aptos y exámenes a conductores en operación(permanente o al azar, alcohol y drogas).De enero de 1994 a junio de 1996.

Medidas relativas a normas vehiculares que comprenden dos niveles :Primer nivel. En el se encuentran aquellas normas cuya falta de compatibilización dificultaría o impediría la operación de un gran porcentaje de la flota vehicular .Partes y accesorios de los vehículos frenos ,llantas, dispositivos de acoplamiento, cinturones de seguridad, distancia de frenado, sistema de luces, acondicionamiento de la carga, reparaciones y mantenimiento de las unidades, inspección de las unidades en operación.

Segundo Nivel. En el se encuentran aquellas normas cuya falta de compatibilización obedece diferencias, en cuanto al mal estado de sus unidades de medidas o a la aplicación de regulación en un país en particular.

Partes y accesorios de los vehículos : Cristales y parabrisas, sistemas de combustibles, sistemas de escape, equipo eléctrico, defensas, dispositivos de emergencias y otras.(camarote para dormir, calentadores, pisos, etc.). De enero de 1994 a enero de 1997.

Medidas relativas a normas de supervisión que comprenden la capacitación de inspectores en materia de materiales peligrosos, carros tanque y conductores, bitácora del conductor (horas de servicio y tacógrafo), revisión de reglamentos e intercambio de información de empresas de transporte. De enero de 1994 a enero de 1997.

Reglamento sobre pruebas de uso de alcohol y drogas de la Federal Highway Administración (FHWA), cuya observancia es necesaria para obtener una licencia de chofer comercial (CDL, por sus siglas en inglés). Las disposiciones emitidas por la FHWA y el U.S. Department of transportation (DOT), oficina del secretario, el 15 de febrero de 1994, establece que los requisitos aplicables a empleadores y choferes empleados /voluntarios sujetos a esta disposición. Debido a que la siguiente información. Debido a que la siguiente información es un resumen general de estas disposiciones, no debe ser considerada por los efectos legales de estos reglamentos. No contiene muchos de los requisitos o circunstancias especiales detalladas en las disposiciones de la FHWA y DOT.

El decreto colectivo para pruebas a empleados del transporte público de 1991 establece la obligación de someter a pruebas de tensión de abusos de alcohol y uso de drogas a los empleados con labores de sensibilización de seguridad, en la aviación, transportistas de vehículos automotores, ferrocarriles e industrias de tráfico masivo. El DOT emitió reglamentos que rigen los programas de prevención antidrogas y uso de alcohol en febrero de 1994. Estas disposiciones también se aplican y complementan los reglamentos sobre pruebas para uso de drogas publicadas en noviembre de 1988, que regían las pruebas sobre uso de drogas para los empleados de la aviación, transportistas de vehículos automotores interestatales, ferrocarriles, líneas de transporte y marina mercante. Las disposiciones de febrero de 1994, por lo general requieren ser implementados a partir del primero de enero de 1995 para los grandes empleadores (generalmente más de 50 choferes con sensibilización de seguridad), y a partir del 1º de enero de 1996 para los demás empleadores.

La FHWA ha emitido una disposición estableciendo la obligación de someter a exámenes antidrogas y de alcohol a choferes que deben contar con una licencia de chofer comercial.

Los reglamentos del DOT comprenden los procedimientos para las pruebas de detección de uso de drogas en la orina y el aliento alcohólico. La reglamentación legal sobre el procedimiento para la prueba de detección de drogas en la orina se emitió en diciembre de 1989 y regula los programas de exámenes antidrogas decretados por la FHWA. Las enmiendas de 1994 a la parte 30 incorporan los procedimientos para realizar pruebas de detección de aliento alcohólico los procedimientos de recolección de muestras de orina adicionales, que estipulan la toma de las muestras divididas de orina.

Los procedimientos para los dispositivos de la detección para las pruebas de no evidencia en aliento y saliva, se agregaron a la Parte 40 en abril de 1995.

Las disposiciones de la FHWA comprenden a los empleados del transporte con sensibilización de seguridad, que manejan vehículos automotores comerciales y requieren para operar una licencia de chofer comercial. Existen alrededor de 7,200,000 titulares de licencias comerciales.

Los siguientes son ejemplos, de chóferes y empleados que están sujetos a estas disposiciones (ésta no es la lista completa)

Cualquier persona que posea o arriende vehículos automotores comerciales. Cualquier persona que asigne chóferes para operar vehículos automotores comerciales. Gobiernos locales, estatales y federales. Para transportistas de vehículos de motor alquilados, transportistas privados de vehículos de motor. Organizaciones cívicas (Transporte de veteranos discapacitados, niños y niñas exploradoras, etc)

Debido a que el alcohol es una sustancia legal, las disposiciones definen específicamente cuales conductas relacionadas con el alcohol están prohibidas. Queda prohibido el desempeño de funciones de sensibilización de seguridad

Cuando exista una concentración del alcohol en el aliento de 0.04 por ciento o mayor, según lo indique el examen de aliento alcohólico.
Mientras se esté ingiriendo bebidas alcohólicas

Dentro de las cuatro horas siguientes de haber ingerido alcohol.

Además esta prohibido el rehusarse a ser sometido a una pruebas de alcohol, o ingerir bebidas alcohólicas dentro de ocho horas posteriores a un accidente, o hasta que se hayan realizado las pruebas (para los chóferes que requieren ser sometidos a estos exámenes).

Se requieren de las siguientes pruebas de abuso de alcohol:

Posteriores a un accidente.- Son las que se realizan después de un accidente a los chóferes cuyo desempeño puede haber contribuido al accidente (según lo determine un citatorio por violación al tráfico en circulación) y por accidentes fatales, aún cuando no se le cite al chofer por violaciones al tráfico en circulación.

Por sospecha razonable. - Son las que se realizan cuando un supervisor o funcionario de la compañía capacitado observa algún comportamiento o apariencia característica de abuso de alcohol.

Aleatorias (al azar) - Son las que se realizan aleatoriamente sin aviso previo precisamente antes, durante o inmediatamente después del desempeño de funciones de sensibilización de seguridad.

Regreso a las labores y seguimiento. - Son las que se realizan cuando un individuo que ha violado las normas de conducta para el uso de alcohol regresa a desarrollar labores de sensibilización de seguridad. Los exámenes de seguimiento se realizan sin previo aviso y, cuando menos deben realizarse 6 pruebas en los primeros 12 meses después de que el chofer regrese a su trabajo. Las pruebas de seguimiento pueden ampliarse hasta 60 meses después del regreso a sus labores.

Los exámenes aleatorios de uso de alcohol deben realizarse justo antes, durante o inmediatamente después del desempeño de un chofer de labores de sensibilización de seguridad. El chofer es seleccionado al azar para las pruebas (por lo general, de entre de un grupo de choferes sujetos a exámenes). No hay previo aviso para las fechas y horas en que se realizan dichas pruebas, que también se llevan a cabo con una frecuencia indeterminada a lo largo del año. Anualmente el número de pruebas aleatorias realizadas por el empleador deben ser iguales en número a por lo menos el 25% de todos los choferes de sensibilización de seguridad.

Los reglamentos legales permiten realizar las pruebas de detección utilizando dispositivos para saliva y aliento, que emplean dispositivos para exámenes de aliento evidenciales (EBT, por las siglas en inglés) y no evidenciales aprobados por la NHTSA. La NHTSA publica periódicamente una lista de dispositivos aprobados en el Registro Federal. Dos pruebas se requieren para determinar si una persona tiene una concentración prohibida de alcohol. Se realizan primero las pruebas de detección. Cualquier resultado menor a 0.02 de concentración de alcohol se considera como una prueba "negativa". Si la concentración de alcohol resulta de 0.02 o mayor, debe realizarse una segunda prueba de confirmación. El chofer y la persona que lleva a cabo la prueba de confirmación de aliento (llamada técnico de detección de aliento alcohólico (BAT, por sus siglas en Inglés)) llenan el formulario de exámenes de abuso de alcohol, para asegurarse de que los resultados se registren adecuadamente. La prueba de confirmación, en caso necesario, debe realizarse utilizando un EBT que imprime los resultados, fechas, número consecutivo del examen y el nombre y número de serie de la EBT para generalizar la confiabilidad de los resultados.

Los resultados de la prueba de confinación determinarán las acciones que deben tomarse.

Los procedimientos para realización de pruebas que aseguran la precisión, confiabilidad y confidencialidad de los resultados de los exámenes se resumen en el reglamento de la parte 40: estos procedimientos incluyen los requisitos de capacitación y destreza para los técnicos de pruebas de detección (STT, por sus siglas en inglés), Técnicos para pruebas de aliento alcohólico (BAT, por sus siglas en inglés), plenas para garantizar la calidad de los dispositivos de las pruebas de aliento (que incluyen los requisitos de calibración para una adecuada ubicación de la prueba), y una protección de los registros de pruebas de los choferes.

Los empleadores son responsables de implementar y dirigir los programas de pruebas. Pueden hacer ésto utilizando sus propios empleados, contratando servicios de terceros, o uniéndose a un consorcio que proporcione servicios a todas las compañías miembros.

Los funcionarios responsables de la observancia de la ley no realizaran las pruebas como parte de las inspecciones de campo y otras. Sin embargo bajo ciertas circunstancias, las pruebas posteriores a un accidente, realizadas por personas de observancia obligatoria de la ley, serán aceptables. Cualquier individuo que realice dichas pruebas debe estar capacitado para operar el EBT y tener destreza en los procedimientos de pruebas de aliento.

Los choferes que observan conductas prohibidas de uso de bebidas alcoholicas deben ser inmediatamente retirados de las funciones de sensibilización de seguridad. Los choferes con antecedentes de abuso de alcohol no podran regresar a las labores de sensibilización de seguridad hasta que hayan sido evaluados por un profesional especializado en abuso de sustancias y cumplan con todas las recomendaciones de tratamiento para ayudarlos en un caso de problemas con el alcohol.

Para mayor salvaguardia en la seguridad en el transporte los choferes que hayan resultado con alguna concentración de alcohol (definida como de 0.02 o mayor), al ser sometidos a pruebas inmediatamente antes, durante o inmediatamente después de desempeñar funciones de sensibilización de seguridad también deberán ser retirados del desempeño de dichas tareas por 24 horas. Si el comportamiento o apariencia de un chofer sugiere abuso de alcohol, debe realizarse una prueba de abuso de alcohol por sospecha razonable. Si no puede administrarse una prueba de aliento, El chofer debe ser removido del desempeño de estas labores por un periodo de cuando menos 42 horas. Una violación de las reglas estipuladas por los empleadores de dichas pruebas no se anotará ni afectará el historial de un chofer con licencia comercial.

Los empleadores deben suministrar información detallada acerca del abuso de bebidas alcohólicas, la política del empleador, los requisitos para las pruebas, y cómo y donde pueden obtener ayuda los choferes por abuso de alcohol. Los supervisores de los choferes con labores de sensibilización de seguridad deben asistir por lo menos a una hora de capacitación sobre los síntomas de abuso de alcohol e indicadores que se emplean para determinar la realización de una prueba por sospecha razonable.

Los choferes que violen las reglas de abuso de bebidas alcohólicas serán referidos a un profesional en abuso de sustancias para que les haga una evaluación. Cualquier tratamiento o rehabilitación se proporcionará de acuerdo con la política del empleado y los convenios existentes entre los trabajadores y la agencia. De acuerdo con estas disposiciones, no se requiere que el empleador proporcione rehabilitación, pague por el tratamiento, o reinstale al chofer en su puesto de sensibilización de seguridad. Cualquier empleador que decida reinstalar a algún chofer en sus labores de sensibilización de seguridad deberá cerciorarse que dicho chofer:

- 1) Haya sido evaluado por un profesional especializado en el abuso de sustancias;
- 2) Haya cumplido con el tratamiento recomendado;
- 3) Haya sido sometido a una prueba de uso de alcohol para regresar a sus labores (con un resultado menor a 0.02);
- 4) Este sujeto a pruebas de seguimiento de uso de alcohol sin previa notificación.

Se requiere que los empleadores lleven un registro detallado de sus programas de privación de abuso de alcohol. La FHWA llevará acabo inspecciones o auditorias a los programas de empleadores.

Además, empleadores seleccionados tendrán que preparar informes resumidos anuales, por año calendario, para la FHWA.

Estos informes serán utilizados para ayudar a la supervisión del cumplimiento y observancia de estos reglamentos, así como para proporcionar información sobre el grado de abuso de alcohol y necesidades de cambios en el futuro de programas y reglamentos.

Los resultados de las pruebas y demás información confidencial solo podrá ser dada a conocer al empleador o al profesional especializado en abuso de sustancias.

Cualquier otra divulgación de esta información se hará únicamente con el consentimiento por escrito del chofer. Si un chofer inicia una querrela, audiencia, demanda o cualquier acción como resultado de una violación a estas disposiciones, el empleador podrá divulgar información relevante a la persona o institución que tenga que tomar las decisiones en estos casos.

La FHWA expidió una norma final que sujetará a los autotransportistas extranjeros el reglamento de abuso de alcohol cuando estos conductores estén manejando en los Estados Unidos comenzando en julio de 1996 para autotransportistas con más de 50 conductores.

La fecha en que entrará en efecto para autotransportistas que contraten menos de 50 conductores es el 1º de julio de 1997.

Los reglamentos para exámenes de uso de drogas emitidas por la FHWA en noviembre de 1988, con enmiendas posteriores, se mantienen en vigor. La nueva reglamentación de pruebas de uso de sustancias controladas y alcohol empezarán a tener vigencia a partir de enero de 1995 para todos los choferes de vehículos que requieran una licencia de chofer comercial y que se encuentren empleados o contratados por grandes empleadores. Sin embargo se estipula que las muestras divididas para pruebas de uso de drogas deben ser recolectadas a partir del 15 de agosto de 1994. La reglamentación de pruebas sobre el uso de drogas comprenden a los mismos choferes que la reglamentación de pruebas sobre el uso de alcohol. Los tipos de pruebas requeridas son: previas a la contratación; sospecha razonable; posteriores a un accidente; aleatorias; regreso a las labores; y seguimiento. Las pruebas sobre uso de drogas se realizan analizando una muestra de orina del chofer.

El análisis se lleva a cabo en los laboratorios certificados y supervisados por el Departamento de Salud y Servicios Humanitarios(DHHS por sus siglas en inglés). Existen aproximadamente 90 laboratorios certificados por el DHHS para realizar las pruebas sobre uso de drogar, ubicados en todo el territorio de los Estados Unidos.

La lista de laboratorios aprobados por la DHHS se publica mensualmente en el registro federal.

EL chofer proporciona una muestra de orina en una ubicación que ofrezca instalaciones privadas y el "recolector" sella y etiqueta la muestra, llena un documento para la cadena de custodia, y prepara la muestra y documentos acompañantes para ser enviados al laboratorio de pruebas sobre uso de drogas.

Los procedimientos de recolección de muestras y la cadena de custodia garantizan que la seguridad de la muestra, identificación adecuada e integridad no corran ningún riesgo. El Decreto Colectivo de Transporte Público estipula que los procedimientos para pruebas sobre uso de drogas para choferes de vehículos automotores comerciales incluyan procedimientos de muestras divididas. Cada muestra de orina se subdivide en dos frascos etiquetados como muestra "primaria" y muestra "dividida." Ambos frascos se mandan al laboratorio. Únicamente se abre la muestra primaria y se utiliza para análisis de orina.

El frasco con la muestra dividida permanece sellado y se almacena en el laboratorio. Si el análisis de la muestra primaria confirma la presencia de sustancias ilegales controladas, el chofer dispondrá de 72 horas para solicitar que la muestra dividida a otro laboratorio certificado por el DHS para análisis.

Este procedimiento de muestras divididas fundamentalmente proporciona al chofer la oportunidad de "una segunda opinión".

Todas las muestras de orina se analizan para detectar las siguientes drogas:

- 1) Marihuana (Metabolito de THC),
- 2) Cocaina;
- 3) Anfetaminas;
- 4) Opiáceos (incluyendo la heroína),
- 5) Fenciclidina (PCP)

La prueba consiste en un proceso de dos etapas. Primero se analiza una prueba de detección. Si resulta positiva para una o más drogas, entonces se lleva una prueba de confirmación para cada sustancia identificada utilizando a el análisis de cromatografía de gases/espectrometría de masas (GC/MS, por sus siglas en inglés). La confirmación proporcionada por el análisis de GC/MS garantiza que los medicamentos o preparaciones legales no sean reportados como resultados positivos.

Todos los resultados de pruebas sobre uso de drogas son revisados e interpretados por un médico (el funcionario médico de revisión (MRO, por sus siglas en inglés)), antes de informar al empleador. Si el laboratorio reporta un resultado positivo al MRO, el MRO se pone en contacto con el chofer (personalmente por teléfono) y lleva a cabo una entrevista para determinar si existe una explicación médica opcional para las sustancias encontradas en la muestra del chofer. Para todas las pruebas, excepto la de PCP, existen algunos usos médicos limitados y legítimos que pueden explicar un resultado positivo.

Si el chofer proporciona la documentación apropiada y el MRO determina que se trata de un uso médico legal de la droga prohibida, el resultado de la prueba sobre el uso de drogas será reportado como negativo al empleador.

La reglamentación sobre drogas prohíbe el uso no autorizado de sustancias controladas.

Está prohibido el uso ilegal de drogas por parte de los choferes en labores de sensibilización de seguridad fuera o dentro de su trabajo. La FHWA ha emitido otras disposiciones adicionales que prohíben el uso de sustancias controladas, legalmente prescritas por el médico (tales como barbitúricos, anfetaminas, morfina, etc.) para los choferes en labores de sensibilización de seguridad involucrados en el comercio interestatal. Otros reglamentos estipulan que los choferes involucrados en el comercio interestatal informen acerca de cualquier uso médico de sustancias controladas.

Un chofer debe de ser retirado de sus labores de sensibilización de seguridad si el/ella resultan positivos en el examen de uso de drogas. La remoción no puede llevarse a cabo hasta que el MR haya entrevistado al chofer y determine que el resultado positivo del examen antidrogas se debe al uso no autorizado de una sustancia controlada.

Un chofer no puede regresar a sus labores de sensibilización de seguridad hasta que el/ella haya sido evaluado por un profesional en abuso de sustancias o le MRO, haya cumplido con la rehabilitación recomendada, y obtenga un resultado negativo en la prueba antidrogas de regreso a sus labores. Puede requerirse también pruebas de seguimiento para supervisar la continua abstinencia de uso de drogas por parte del chofer.

Los empleadores son los responsables de llevar a cabo exámenes aleatorios antidrogas sin previa notificación. El número total de pruebas realizadas cada año deben ser igual por lo menos al 50% de los choferes con labores de sensibilización de seguridad. Algunos de los choferes pueden ser sometidos a pruebas más de una vez cada año, algunos no serán sometidos dependiendo de la selección al azar. Los exámenes aleatorios sobre uso de droga no tienen de realizarse en un periodo inmediato de proximidad al desempeño de las funciones de sensibilización de seguridad. Sin embargo, una vez que ha sido notificado de la selección para ser examinado, el chofer debe dirigirse al sitio de recolección de la muestra de orina.

Los empleadores deben proporcionar información sobre el uso de drogas y recursos de tratamiento a los choferes con sensibilización de seguridad. Todos los supervisores y funcionarios de negocios con choferes de sensibilización de seguridad deben asistir por lo menos una hora de capacitación sobre los signos y síntomas del abuso de drogas.

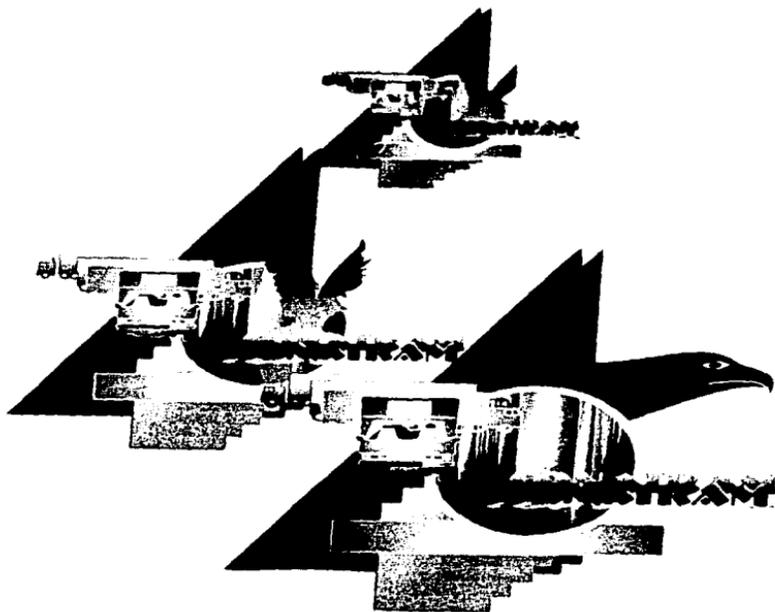
Este entrenamiento es necesario para ayudar a los supervisores y funcionarios de las compañías a hacer las determinaciones apropiadas para los exámenes por sospecha razonable.

Los resultados de los exámenes antidrogas de los choferes y sus registros se mantienen bajo estricta confidencia por el empleador, el laboratorio de pruebas sobre uso de drogas y el oficial médico de revisión. No pueden ser divulgados a terceros sin el consentimiento escrito del chofer. Las excepciones a estas disposiciones sobre confidencialidad están limitadas a la toma de decisiones en proceso de arbitraje, litigio o administrativos que originen por el resultado positivo de las pruebas antidrogas. Los resultados estadísticos e informes son conservados por los empleadores y los laboratorios de análisis.

Esta información consiste en datos agregados y se utiliza para cumplir con la supervisión que establecen los reglamentos legales y para evaluar la efectividad de los programas de exámenes sobre uso de drogas.

CAPITULO V

5. PROBLEMÁTICA DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA UNA VEZ INICIADO EL (TLCAN)



5.1 VISION DEL TRANSPORTISTA

El proceso de modernización del transporte que se inició en julio de 1989 con el Convenio de Modernización del Autotransporte Público Federal de Carga, ha modificado los patrones de comportamiento de los usuarios con respecto al transporte. Es preciso aclarar que en un principio los efectos de este convenio variaron con respecto al tiempo, teniendo diferentes “velocidades”.



El Sr. Ismael Espanza, Victor Arratia, líderes, líderes del transporte y los miembros de la Cámara de Comercio que en el momento de la firma del convenio de modernización del transporte.

Este es el convenio que fue creado para manejo de los intereses de industriales y comerciantes, que están al borde de la quiebra en el transporte de México.

Está hecho para desarrollar a largo plazo el monopolio en el transporte, y el tiempo dará la respuesta. Prueba de ello es que al ir faltando equipo en el país, por no poder reponerse el que se acaba, los pulpos extranjeros, asociados con los prestanombres mexicanos, irán creciendo, a tal grado que sus empresas contarán el día de mañana con cientos o miles de camiones.

Si nos damos cuenta, nuestros equipos, por falta de mantenimiento día con día se están acabando y no tenemos forma de poder sustituirlos por nuevos, el Gobierno Federal esta consciente de lo que está sucediendo, pero hace oídos sordos a las peticiones que se le han venido haciendo y lleva por rumbo equivocado la política del transporte, no sabemos si por ignorancia o ya planeado para crear los pulpos del transporte nacional.

En breve se presentaran las primeras denuncias, para tratar de frenar los precios del DUMPING que se viene dando en el transporte de México. Esta es la única forma de que subsista el transportista pequeño.

De otra manera el transportista que no pueda mantener sus costos subsidiados, caerá en las garras de esta desleal competencia, que se ha venido dando y que de hecho ya a terminado con muchos de nuestros hombres camión, orillándolos a dejar su trabajo de años y emigrar al país del norte, en donde lo esperan toda clase de vejaciones y problemas aún cuando él piensa que será la solución de su desesperación económica.

La economía internacional manifiesta una tendencia hacia la formación de los bloques económicos y una concentración del comercio internacional entre los mismos. La conformación de estos bloques ha dado lugar a cambios en las relaciones económicas entre los países, los procesos de producción, comercialización y consumo, así como los movimientos de inversión.

El proceso de modernización del transporte que se inicio en julio de 1989 con el Convenio de Modernización del Autotransporte Publico Federal de Carga, se han modificado los patrones de comportamiento de los usuarios con respecto al transporte.

Este apartado contiene una serie de aspectos relevantes que muestran problemas a los que se ha enfrentado los transportistas de carga a partir dela entrada en vigor del TLCAN.

1. Especialización;
2. Flotas privadas;
3. Marco legal y reglamentario;
4. Tarifas,
5. Tecnología.

5.2 PESOS Y DIMENSIONES VIGENTES

1. El Reglamento de pesos y dimensiones contempla multas o sanciones desproporcionadas, con rangos de 100 a 1000 y de 200 a 2000 salarios mínimos, en opinión de los autotransportistas no debe exceder de 10 a 100 y de 20 a 200.
2. A los requerimientos del transporte de materiales peligrosos, que deben cumplir y que en muchos casos no entran transportistas en esta materia.

Con el propósito de mantenerlos debidamente informados sobre los pesos y dimensiones que a la fecha se encuentran en vigor y que los operativos para verificarlos se realizan en toda la República, a continuación les presentamos un cuadro con las especificaciones que se requieren.

Tipo de Vehículo	Camino A		Camino B	
	Peso bruto Vehicular	Long. Máxima	Peso Bruto Vehicular	Long. Máxima
RABON	17 50 TONS	14 00	17 50	14 00
TORTON	26 00	14 00	20 00	14 00
TRAILER (5 EJES)	44 00	20 80	44 00	20 80
TRAILER (6 EJES)	48 50	20 80	48 50	20 80
FULL TRAILER (9 EJES)	66 50	31 00	66 50	28 50

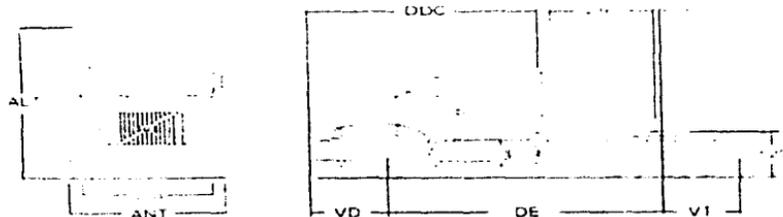
Tipo de Vehículo	Camino C		Camino D	
	Peso bruto Vehicular	Longitud Máxima	Peso Bruto Vehicular	Longitud Máxima
RABON	15 50	14 00	14 00	12 50
TORTON	23 00	14 00	20 50	12 50
TRAILER (5 EJES)	39 16 50	"	"	"
FULL TRAILER	58 00	16 50	"	"
TRAILER (6 EJES)	43 50	00	23 50	"
(9 EJES)				

" No pueden circular".

El ancho autorizado en todos los casos es de 2.60 metros y la altura es de 4.15 metros. Cuando un transportista excede en un 10 % el peso autorizado, además de aplicarle la infracción, le será detenida la unidad y sólo se le permitirá circular hasta que disminuya la carga a los pesos autorizados. A quienes transporten productos perecederos o materiales peligrosos únicamente se les levantará la infracción y podrán continuar el viaje.

Es muy importante que en los contratos de carro por entero, el usuario del autotransporte de carga será solidariamente responsable con el transportista, de que se cumpla con el Reglamento y Normas correspondientes. Mientras no se instalen básculas, la verificación del peso se hará tomando el peso de la carga declarada en la carta de porte más el peso vacio de la unidad que se trate.

Recuerden que se permite la circulación de vehículos provenientes de un camino mayor clasificación a uno de menor con los pesos y dimensiones del mayor, en ambas direcciones siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección sea mayor a 150Km.



Dimensiones (mm)

Distancia entre ejes DDC	4 775
Longitud total LT	4 425
Ancho total ANT	2 430
Altura total (a tipo de escape) ALT	3 810
Entrada delantera	2 040
Volumen delantero VD	1 300
Volumen trasero VI	1 300
Distancia eje a protuberancia capota DDC	1 390
Eje en quinta rueda (eje) a eje	3 780
Ancho en quinta rueda (eje) a eje	1 730

5.3 LOS CHOFERES

Los choferes constituyen una parte esencial de la operación de las empresas de transporte y, en lo general, son un elemento directamente ligado a la calidad del servicio.

1. Se menciona la falta de escuelas de capacitación de operadores.
2. Existen empresas que contratan sólo a operadores con experiencia porque , junto a otros factores, la mala operación de los vehículos ha llevado a la quiebra a muchas empresas de transporte.
3. Algunos responsables o dueños de transporte, se crean algunos problemas debido que permiten a sus choferes los medios para hacerse de un poco de dinero a costa de falsas reparaciones o de la extracción de combustible, de falsos peajes, de fletes particulares y hasta en el reconocimiento de falsos pagos no documentados a policías.
4. Pocas empresas de transporte dedican esfuerzos para concientizar al chofer sobre una buena operación del vehículo.

5.4 PROBLEMAS DE LOS TRANSPORTISTAS

Algunos de los principales problemas que afectan las labores en ruta de los transportistas son:

1. Se reportan problemas con autoridades en diferentes ciudades del país, por restricciones a la circulación de vehículos pesados o por simples revisiones de documentos.
2. Se registran casos de inseguridad (asaltos y robos de la carga "de camión a camión").

INCIDENCIA DELICTIVA DURANTE EL MES DE ABRIL DE 1996

INCIDENTES DELICTIVOS	ASALTOS	INTENTOS DE ASALTO	MERCANCIA ROBADA CON MAYOR FRECUENCIA
Durante este mes se registraron 182 incidentes delictivos. A partir del presente año, se generó un incremento de la incidencia delictiva a nivel nacional.	149 asaltos durante este mes de abril. Los asaltos registrados en el primer trimestre del año pre-	19 intentos de asalto.	Como se ha registrado en los meses anteriores, el transporte de carga se mantiene como el más afectado por la delincuencia, al tenerse conocimiento de 91 incidentes.

• Información obtenida por la CANACAR

3. Algunos de los factores que inciden sobre el recorrido para penetrar o franquear la ciudad de México, son las restricciones a la circulación de vehículos (programa "hoy no circula" para flotas privadas) que obligan a esperas, de hasta un día, la verificación anticontaminante (esto origina problemas con los agentes de tránsito que en ocasiones buscan pretextos para sacar dinero a los choferes y la lenta circulación en vialidades cotidianas.

4. La inseguridad en carreteras no ha sido reducida sino por el contrario creció considerablemente; además, que los ministerios públicos siguen demasiado burocratizados y con tendencias corruptas, ya que cuando se presenta una denuncia de hechos, ésta no es resuelta.

5. En relación al arrastre, salvamento y pensiones federales de vehículos accidentados, éstos siguen siendo uno de los problemas del transporte, ya que quienes prestan este servicio no toman en cuenta las tarifas oficiales.

5.5 TECNOLOGÍA

A continuación se presentan algunos aspectos tecnológicos que, como forma interna para producir servicios:

1. Métodos para calcular costos de operación.

Las empresas no conocen los componentes que integran ese costo de operación y por lo tanto no llevan un control sobre sus componentes; en algunos solamente estiman sus costos a partir de los fletes que realizan por concepto de combustible y lubricantes o de lo que se gana contra lo que se paga.

Son pocas las empresas que han creado un sistema de informática para el control de costos de operación.

Existen muy pocas empresas donde se ha instalado dispositivos electrónicos que permiten conocer con detalle la operación del vehículo (tiempos de recorrido, número de paradas y tiempo, velocidades de operación, RPM del motor, número de frenadas, presión del aceite del motor y de la transmisión, etc.)

5.6 MANTENIMIENTO DE FLOTAS

El mantenimiento de los equipos de las empresas de autotransporte repercute en forma importante en la calidad de servicio que prestan, en términos de disponibilidad y confiabilidad de los vehículos, así como en los niveles de seguridad en las carreteras del país.

- 1. Hay empresas de autotransporte que cuentan con talleres propios en los que efectúan reparaciones muy distintas. Sólo unas cuantas grandes empresas cuentan con instalaciones y equipos para realizar mantenimiento completo de sus unidades.**
- 2. Algunas empresas, recurren a grandes talleres externos para el mantenimiento de sus flotas.**

3. En la mayoría de los casos, las empresas sólo realizan trabajos de mantenimiento menor y recurren a talleres especializados para reparaciones más complejos. La gran mayoría de las empresas y, sobre todo los hombres-camión no llevan registros de mantenimiento de sus unidades.

4. La mayoría de las empresas no realiza el mantenimiento preventivo y actúa sólo cuando la falla se ha presentado; es decir, cuando el camión se queda tirado.

5. Se quejan de que sus unidades no pasan la verificación anticontaminante realizada en México, aún cuando los llevan afinados. Por otro lado, mencionan que necesitan poner filtros a sus motores, por que el diesel tiene mala calidad.

5.7 REPOSICIÓN DE EQUIPOS

1. Algunas empresas llevan a cabo programas de expansión y/o reposición de equipos. Por ejemplo una empresa de Queretaro decidió modernizar su flota, sustituyendo equipos anteriores a 1980 con unidades nuevas. Estos programas se llevan a cabo con el objeto de ampliar sus servicios en mercados muy específicos, por lo general negociados con clientes

2. Las empresas que adquirieron vehículos nuevos tienen deudas por saldar y enfrentan dificultades para mover el volumen de carga suficiente que les permita asegurar un flujo monetario más o menos constante, para amortizar préstamos sin afectar la salud financiera de la empresa.

3. Los transportistas mencionan que los créditos "blandos" que otorga la CANACAR o Banobras para la reposición de equipos, no son tan atractivos ya que son comparables a los bancarios.

Así pues, la Industria del autotransporte de carga necesitará aproximadamente 15 mil millones de pesos para renovar sólo diez por ciento de su parque vehicular y así contribuir a su reactivación, dijo Bernardo Lijtszani Bimstein, presidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR). Aseguró que su gremio buscará por todos los medios un financiamiento barato, pues el parque vehicular con que cuenta tiene más de 36 años de uso y, según las normas del Tratado de Libre Comercio (TLC), ya es obsoleto.

5.8 POSICIÓN FRENTE AL GOBIERNO

Las nuevas disposiciones del Gobierno Mexicano abarcan aspectos diversos de la actividad del autotransporte.

- La nueva reglamentación

Los principales efectos detectados de la nueva reglamentación del autotransporte sobre la anterior organización de transportistas, son los siguientes:

1. Para la prestación de servicios de carga regular y especializada , el gremio de transportistas se rige a través de empresas concesionarias, algunas de las cuales crecieron rápidamente cobijando en especial a "hombres camión" y llegaron a contar hasta con 300 vehículos registrados. A partir de la desreglamentación, se ha observado una reorganización de las empresas concesionarias de transporte, de manera que cada agrupación reduce el número de permisionarios y vehículos quedándose con lo mejor.
2. El no tener apoyo de las respectivas Secretarías hacia la industria del autotransporte, como es el caso del alto que piden a los no permisos de importación temporal a las cajas de 53 pies, que no se siga violando la ley.
3. El costo elevado de las multas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
4. La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, delegación Tamaulipeca, manifiesta que los autotransportistas que realizan servicios internacionales, deben cumplir con las obligaciones que exige tanto E.U.A. con México. Al respecto si el transportista mexicano desea cruzar a los E.U.A. debe cumplir con requisitos como: registro ante autoridades de ese país, seguro, inspecciones estatal, federal y post-viaje diaria del vehículo, tarjeta local y/o pasaporte visado, licencia federal y bitácora de horas trabajadas, sin embargo los transportistas norteamericanos cruzan a México sin que les sea solicitado ningún requisito, al amparo de la Regla Fiscal de carácter General No. 58, vigente a partir del 1o. de abril de 1995.
5. Los transportistas no están de acuerdo a los aumentos del diesel, ya durante 1995 ha sido aumentado 70% por encima del precio de 1994 por lo que en su opinión, éste debe bajar o bien se subsidie a ese gremio.

Por último cabe señalar que el Líder Nacional de la CONATRAM, Sr. Elías Dip, hizo la petición oficial a los Representantes de los tres Gobiernos USA, CANADÁ Y MÉXICO, por parte de CONATRAM, piden la suspensión definitiva del Tratado de Libre Comercio en materia de Transporte, entre otras cosas por la falta de apoyo del Gobierno.

5.9 ASPECTOS FISCALES

Con una gestión desarticulada y con poca organización y control de costos en la mayoría de las empresas de transporte, estas últimas han pasado del régimen fiscal de contribuyente menor al de contribuyente mayor.

1. A la entrada en vigor de este régimen fiscal, se encontraron actitudes pasivas de los transportistas en espera de que se dé marcha atrás a esta disposición y esperando que los pagos fiscales por cuota, como lo habían hecho antes.
2. Los transportistas mencionan que las autoridades los están apretando mucho, pero que por otra parte, quedan cabos sueltos en cuanto al control sobre transportistas ilegales, con vehículos no regularizados o con placas sobrepuestas.
3. El impuesto que se paga por la tenencia debe desaparecer, es decir, se deberá regresar a las bases especiales de tributación.
4. Las auditorías que se practican al autotransporte en el país deben suspenderse, a fin de que florezca este negocio.

5.10 SITUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA

1. Muchos de los vehículos pesados, sobre todo los del servicio público, circulan por carreteras libres, se argumenta que a causa de las altas cuotas de las autopistas.
2. La mayoría de dicha industria continúa en la red federal de carreteras, debido a que son insuficientes los descuentos negociados, tanto con las empresas concesionarias de autopistas como con las carreteras gubernamentales.

3. Sobre las autopistas de cuota, el presidente de la CANACAR dijo que a penas el 1% del total de autotransportistas de carga en el país las utilizan, ya que en ocasiones les representan hasta el 100% del total de ingresos.

4. En general, la mención que hacen los transportistas sobre el estado de las carreteras, es en el sentido de que las malas condiciones les causan desperfectos a sus unidades.

5. En los cruces fronterizos, en especial Nuevo Laredo, el congestionamiento parece haberse transformado en un problema cotidiano. La actual infraestructura, fuertemente dispersa, de agentes aduanales que deben contar con bodegas del lado americano para la recepción y revisión de la carga de importación antes de internarla a territorio nacional y las maniobras que se efectúan entre aduanas para el cruce de remolques con transfers, actúan sobre los largos tiempos de espera para cruzar el puente, aunque la revisión aleatoria con semáforo, ha agilizado el paso de los remolques.

5.1.1 EJEMPLIFICACIÓN DE ALGUNAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CARGA EN MÉXICO.

**REGION : AUTOTRANSPORTES COLIMA
EMPRESA : LIMONES SICAR, S.A. DE C.V.
FECHA DE INGRESO : 02 de Marzo de 1996.**

ANTECEDENTES :

La empresa Limones Sicar, S.A. de C.V. manifiesta que para poder internarse en territorio Norteamericano tiene que hacerlo a una distancia no mayor a 25 millas, si entra por Mc Allen , adquiriendo una placa con vigencia de 8 días .

Agrega, que esta placa provisional no es posible negociarla en California, debido a que ahí se requiere de una placa con valor de 4000 dólares con vigencia de un año, más los seguros de la unidad y contra daños a terceros, lo cual no es rentable para el transportista mexicano.

Informa tener conocimiento de que ya se podía enviar la mercancía hasta su destino sin necesidad de transportar en frontera, lo cual no se ha llevado a cabo .

RESOLUCIÓN:

El Director General de negociaciones de servicios y Europa, informa lo siguiente sobre la situación que impera en la apertura del autotransporte en los estados fronterizos de acuerdo al TLCAN :

- 1) En el TLCAN se acordó liberar en varias fases el transporte terrestre de carga internacional; se estableció, como fecha oficial de apertura, el 18 de diciembre de 1995 misma en que los transportistas mexicanos y estadounidenses podrían haber tenido acceso a la prestación de este servicio en los cuatro estados fronterizos de Estados Unidos y en los seis de México; la apertura para el resto del territorio de ambos países está proyectada para el 1º de enero del año 2000
- 2) No obstante lo anterior, Estados Unidos unilateralmente pospone la autorización a transportistas mexicanos para operar en su territorio, argumentando motivos de seguridad por lo que México presentó su inconformidad y actualmente se están llevando a cabo consultas formales para resolver el caso bajo el capítulo 20 (solución de controversias) del TLCAN.
- 3) A la fecha el transporte terrestre de carga prestado por mexicanos en Estados Unidos ha estado limitado a la zona fronteriza .

En algunos casos, en base a acuerdos entre ciudades fronterizas se ha permitido a los transportistas mexicanos mayor acceso en territorio Estadounidense; por ejemplo la Comisión del Transporte de Texas (TTC) determinó a finales de 1995, continuar con los acuerdos informales que existen de ciudades hermanas entre los estados de Texas y Chihuahua y Coahuila resolviendo también que se mantendría el acuerdo bilateral informal que existe entre Texas y Tamaulipas.

REGION : AUTOTRANSPORTISTAS DURANGO
EMPRESA : DELEGACION FEDERAL DE SECOFI EN EL ESTADO DE DURANGO
FECHA DE INGRESO : 30 de enero de 1996.

ANTECEDENTES

La delegación Federal de SECOFI en el estado de Durango, expone en representación de la comunidad exportadora de la entidad, que se requiere se evalúe las consecuencias de cuatro disposiciones relacionadas con el autotransporte de carga que contiene el Trade Bulletin TB 9607 del "Port of el paso" del departamento del tesoro del servicio de aduanal de los Estados Unidos, fechado en noviembre 29 de 1995, mismas que se refieren : Dos a las características del peso vehicular de la carga y de los requisitos ecológicos y de seguridad de los autotransportes; otro al transporte de materias peligrosas, que no es el caso de los productos que exportan los durangenses y la cuarta se relaciona con el registro en la interstate Commerce Commission (I.C.C) que deben tener todos los autotransportes que pretendan ingresar a los Estados Unidos, el cual se deriva de los acuerdos del TLCAN.

Agrega que en relación a esta cuarta disposición, en el departamento del Transporte del estado de Texas podría aplicar el acuerdo de ciudades hermanas que facilita la entrada del autotransporte de carga hasta cinco millas en el interior de la ciudad hermana en los Estados Unidos, sin embargo aclaran que por tratarse de una disposición federal podrían verse obligados a suspender el beneficio de los acuerdos entre ciudades hermanas, para hacer valer la normatividad del ICC .

RESOLUCION

La Dirección General de Servicios y de Coordinación con Europa (SECOFI), informa lo siguiente:

1) El 18 de Diciembre de 1995 Estados Unidos decidió unilateralmente posponer la autorización a transportistas mexicanos para operar en su territorio, argumentando motivos de seguridad.

2) Por otra parte de acuerdo con el procedimiento que se pactaron en el TLCAN, el 31 de marzo de 1996 se intercambiarán las reservas sobre servicios, incluyendo el autotransporte, que a nivel estatal y provincial mantengan México, Canadá y Estados Unidos. Una vez que se disponga de esta información se estará en posición de evaluar formalmente si las nuevas leyes de Texas son violatorias o no del tratado.

No obstante lo anterior a raíz de la promulgación de las leyes a las que se hace referencia, la comisión de transporte de Texas (TCC) inició un periodo de audiencias públicas para incorporar las necesidades y comentarios de los interesados. Al final del proceso, la TCC decidió continuar con los acuerdos informales que existen entre ciudades hermanas entre los estados de Texas, Chihuahua y Coahuila; resolvió también que se mantendría el acuerdo bilateral informal que existe entre Texas y Tamaulipas.

Cabe destacar que en el TLCAN se mantiene la exención del permiso para transportistas mexicanos de a Interstate Commerce Commission ICC, en las zonas comerciales fronterizas.

Por su parte el Director General de Organismos Americanos y negociaciones con el Caribe informa lo siguiente:

- a) La ICC corroboró a través del Federal Register del 18 de octubre de 1995 la extensión de los transportistas mexicanos para prestar el servicio de autotransporte de carga en la zona comercial fronteriza que aparece en el anexo uno del TLCAN.
- b) No obstante la exención del permiso, los transportistas mexicanos deberán registrarse ante la Federal Highway Administration in Washington.

El Costo del registro es de 300.00 dls. y la solicitud puede enviarse por correo.

El certificado de registro que se obtenga permite el acceso a la zona comercial designada a cada uno de los estados fronterizos en Estados Unidos.

Este registro exige a los transportistas mexicanos del registro ante los estados fronterizos y permite obtener una cobertura de seguro temporal y no continua como se le exige al transportista estadounidense.

REGION : Autotransportistas Tamaulipas
EMPRESA : Ladrillera Reynosa, S.A DE C.V.
FECHA DE INGRESO : 9 de Junio de 1995.

ANTECEDENTES

La empresa Ladrillera de Reynosa, S.A. de C.V. manifestó que sus clientes en Estados Unidos realizan la transportación de su producto en virtud de contar con vehículos equipados para tal fin ; así mismo que ninguna empresa de la localidad cuenta con dicho equipo por lo cual no están en posibilidad de ofrecer el referido servicio. Informo que la delegación de autotransporte federal en esa ciudad, se encuentra realizando operativos de revisión a los vehículos que presten el servicio público de carga, habiéndose infraccionado a algunos de sus clientes .

Por lo anterior, solicita se permita prestar en las ciudades límites con los Estados Unidos, el servicio de transporte por parte de las empresas Norteamericanas, siempre que los camiones pertenezcan a la empresa que comercializa el producto .

RESOLUCION

La dirección de normatividad del autotransporte, informa que se trata de un caso aislado que es contrario al sentir de los demás transportistas del Norte del País, quienes constantemente han presentado su inconformidad por el ingreso y circulación de unidades norteamericanas a lo largo de la franja de 20 km. de la frontera con Estados Unidos .

Por lo anterior, dado que la instauración de operativos y la constante vigilancia de la policía federal de caminos y puertos obedece a razones de interés general.

No es posible acceder a la petición de excepcional de sanciones y regulación a las unidades estadounidenses que transportan en territorio mexicano el material adquirido por la empresa ladrillera Reynosa S.A. de C.V.

REGION : Autotransportistas Tamaulipas
EMPRESA: Asociación de Locatarios de MC. Allen
FECHA DE INGRESO : 04 de abril de 1995.

ANTECEDENTES

La asociación de locatarios de Mc. Allen, expuso la problemática que se deriva de la aplicación de la nueva ley de transporte comercial y de carga en el estado de Texas, misma que incrementará en forma significativa los gastos y requisitos para que los transportes mexicanos continúen con esta actividad

Cabe aclarar que dicha asociación se encuentra ubicada en la central de abastos de Mc. Allen, Cd. fronteriza del estado de Texas y cuyas instalaciones son importantes receptoras de productos agrícolas provenientes de Reynosa, Monterey, Veracruz y Cancún, que son exportados a los Estados Unidos

Por lo anterior, solicita la intervención de la comisión a fin de que esta ley no se implemente, ya que causaría un fuerte impacto a las exportaciones mexicanas.

RESOLUCION

La Dirección General de Servicios y de Coordinación con Europa (SECOFI), informa lo siguiente:

1) El 18 de Diciembre de 1995 Estados Unidos decidió unilateralmente posponer la autorización a transportistas mexicanos para operar en su territorio, arguyendo motivos de seguridad por lo que México presentó su inconformidad y actualmente se están llevando a cabo consultas formales para resolver el caso bajo el capítulo XX (solución de controversias) del T.L.C.A.N.

2) Por otra parte de acuerdo con el procedimiento que se pactaron en el TLCAN, el 31 de marzo de 1996 se intercambiarán las reservas sobre servicios, incluyendo el autotransporte, que a nivel estatal y provincial mantengan México, Canadá y Estados Unidos. Una vez que se disponga de esta información se estará en posición de evaluar formalmente si las nuevas leyes de Texas son violatorias o no del tratado.

No obstante lo anterior a raíz de la promulgación de las leyes a las que se hace referencia, la Comisión de Transporte de Texas (TCC) inició un periodo de audiencias públicas para incorporar las necesidades y comentarios de los interesados. Al final del proceso, la TCC decidió continuar con los acuerdos informales que existen entre ciudades hermanas entre los estados de Texas, Chihuahua y Coahuila; resolvió también que se mantendría el acuerdo bilateral informal que existe entre Texas y Tamaulipas.

Cabe destacar que en el TLCAN se mantiene la exención del permiso para transportistas mexicanos de la Interstate Commerce Commission ICC, en las zonas comerciales fronterizas. Esta exención aparece en la reserva federal de transporte terrestre que presentó Estados Unidos en el anexo uno del TLCAN

REGION: Autotransportistas de Puebla

EMPRESA: Asociación de importadores y exportadores de perecederos.

FECHA DE INGRESO: 07 de Noviembre de 1995.

ANTECEDENTES

La Asociación de Importadores y Exportadores de Perecederos, expuso que de entrar en vigor a partir de 18 diciembre de 1995 las nuevas leyes estatales S.B. 1420 y S.B 981, que regulan los vehículos extranjeros que entraran a Texas, sin una correcta reglamentación, causarían un desastre económico en ambos lados de la frontera de Texas y de los Estados Mexicanos limítrofes.

Señala que la posición de la Asociación coincide con la presentada por la delegación mexicana encabezada por el cónsul de México en Mc. Allen en el "mecanismo de enlace Federal México / Estados Unidos sobre incidentes de frontera" , celebrada el pasado 27 de septiembre de 1995 en la ciudad de Reynosa Tamaulipas.

RESOLUCION

La Dirección General de Servicios y Coordinación con Europa (SECOFI) informa lo siguiente:

- 1) El 18 de Diciembre de 1995 Estados Unidos decidió unilateralmente posponer la autorización a transportistas mexicanos para operar en su territorio, arguyendo motivos de seguridad por lo que México presentó su inconformidad y actualmente se están llevando a cabo consultas formales para resolver el caso bajo el capítulo XX (solución de controversias) del T.L.C.A.N.
- 2) Por otra parte de acuerdo con el procedimiento que se pactaron en el T.L.C.A.N, el 31 de marzo de 1996 se intercambiarán las reservas sobre servicios, incluyendo el autotransporte, que a nivel estatal y provincial mantengan México, Canadá y Estados Unidos. Una vez que se disponga de esta información se estará en posición de evaluar formalmente si las nuevas leyes de Texas son violatorias o no del tratado.

No obstante lo anterior a raíz de la promulgación de las leyes a las que se hace referencia, la comisión de transporte de Texas (TCC) inicio un periodo de audiencias publicas para incorporar las necesidades y comentarios de los interesados. Al final del proceso, la TCC decidió continuar con los acuerdos informales que existen entre ciudades hermanas entre los estados de Texas, Chihuahua y Coahuila, resolvió también que se mantendría el acuerdo bilateral informal que existe entre Texas y Tamaulipas.

REGIÓN: Autotransportistas de Puebla

EMPRESA: Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C.

FECHA DE INGRESO: 07 de Noviembre de 1995.

ANTECEDENTES

La Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C. replanteó algunos casos que fueron presentados durante las diversas reuniones que este foro llevó a cabo durante 1995, entre los cuales se encuentran los siguientes:

- 1.-La inseguridad de carreteras, no ha sido reducida sino por el contrario creció considerablemente. Además, que los ministerios públicos siguen demasiado burocratizados y con tendencias corruptas, ya que cuando se presenta una denuncia de hechos, esta no es resuelta. También que en los retenes de la policía judicial federal piden dinero al camionero.

2.- Respecto al TLC en materia de transporte, urge que su entrada en vigor se prorrogue mínimamente por un período de tres años.

3.- En relación al arrastre, salvamento y pensiones federales de vehículos accidentados, esto sigue siendo uno de los problemas del transporte, ya que quienes prestan el servicio no toman en cuenta las tarifas oficiales.

4.- Los transportistas no están de acuerdo con los aumentos al diesel, ya que durante 1995 ha sido aumentado un 70% por encima del precio de 1994 por lo que en su opinión, este debe bajar o bien se subsidió a este gremio.

5.- El reglamento de pesos y dimensiones contempla multas o sanciones desproporcionadas, con rangos de 100 a 1000 y de 200 a 2000 salarios mínimos, en su opinión, no debe exceder de 10 a 100 y de 20 a 200 .

6.- En materia de transporte de materiales y residuos peligrosos, los seguros que se requieren tienen un alto costo.

7.- El impuesto que se paga por la tenencia debe desaparecer, es decir, se deberá regresar a las bases especiales de tributación.

8.- Las autopistas confeccionadas, deberán rebajarse en un 80% para que realmente puedan usarse.

9.- Las auditorías que se practican al autotransporte en el país deben suspenderse, a fin de que florezca este negocio.

RESOLUCION

Respecto a los aumentos al diesel, durante 1995 la política de precios del diesel desulfurado se mantuvo conforme a los lineamientos definidos en el Parausee, un desliz de 0.797 % mensual hasta el mes de marzo. El 10 de marzo, basado en los criterios del Parausee, se determinó un incremento de 35 por ciento, y se siguieron aplicando los incrementos de 0.997 por ciento mensuales al resto del año. A partir de enero de este año, se establecieron precios uniformes en todo el país, abandonando así la política de precios fronterizos.

Durante el periodo enero de 1994 a noviembre de 1995, se observó un incremento de 66.12% en el precio del diesel sulfurado. Durante 1995 se ha observado un incremento de 55.1% acumulado a noviembre. En relación al impuesto que se paga por la tenencia, este gravamen es de carácter general.

Si se otorgan exenciones de este impuesto a algún sector, se tendrían que conceder a todos. Sin embargo, con las recientes reformas a la ley en la materia, gran parte del sector del autotransporte vio reducidas las cuotas del impuesto 50% en promedio respecto a las pagadas en 1994.

Dirección General de Autotransporte Federal informa lo siguiente:

- 1) Respecto a los montos de las multas que contempla actualmente el Reglamento de Pesos y Dimensiones, se encuentra en estudio con el propósito de que se pudieran reducir hasta un 75%.
- 2) Respecto a la sobre clasificación de los caminos tipo "c", se ha determinado incrementar la longitud de 50 a 150Km., para que los autotransportistas transiten en caminos de menor especificación, cuando la red troncal de carreteras, no presente rutas de acceso a los orígenes o destinos de la carga, o bien, la red este segmentada.
- 3). Respecto a que el seguro que se requiere para transportar materiales peligrosos, tiene un costo elevado, por acuerdo tomado en el seno de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros y con la intervención de Canacar, Instituto Nacional de Ecología, Asociación Nacional de la Industria Química, y la propia Dirección General de Autotransporte Federal, se llegó al consenso de solicitar una póliza que cubriera como mínimo daños hasta por N\$1'400,000.00 por evento accidental, de los cuales N\$900,000.00 cubrirán daños al ambiente en caso de suscitarse algún accidente.

El artículo 109 del Reglamento para Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, establece que los "expedidores o generadores y transportistas, deberán contratar un seguro que ampare los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y en su persona, ambiente, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por la carga en caso de incidente", por lo que su contratación podrá ser compartida o en su defecto avalado mediante la póliza del expedidor del material.

En relación a la falta de seguridad en las carreteras, la política federal de caminos informa que se reactivó el Programa Nacional de Seguridad de Carreteras, lo que constituye una respuesta efectiva que ha permitido reducir los niveles de violencia en las mismas.

La tarifa para el servicio público de depósito de vehículos accidentados o detenidos en carreteras de jurisdicción Federal es de \$ 35.00 por unidad, aplicable a autobuses, remolques o semirremolques y tractocamiones con semirremolque.

Las tarifas de las autopistas deberán rebajarse en un 80% para que realmente puedan usarse:

En respuesta a las demandas del autotransporte, el gobierno Federal en cumplimiento a uno de los compromisos adquiridos en la Alianza para la Recuperación Económica y en coordinación con los concesionarios de las autopistas de cuota, tomaron la decisión de disminuir los peajes de dichas carreteras.

La reducción de tarifas se incrementó a través de tres mecanismos básicos: Compactación de la estructura tarifaria para autobuses y camiones al pasar de 10 a 4 categorías; reducción de las tarifas que se cobrarán en las casetas y acreditación fiscal del 40% de la cuota compactada, que se otorga a los autotransportistas de carga y pasajeros que usan las autopistas concesión, sin incluir descuentos ni I.V.A. ; la reducción global es mayor a un 60% promedio en las autopistas que están en el programa.

REGION : Autotransporte Sonora 24 de Febrero

EMPRESA : Sociedad Cooperativa de Transporte 24 de Febrero

FECHA : 5 de Junio de 1996

ANTECEDENTES

La Sociedad Cooperativa de Transporte 24 de febrero manifiesta dedicarse al transporte de carga nacional e internacional por lo que, siempre ha pugnado por que las empresas de Estados Unidos y México se concreten hacer el transporte hasta la frontera para que de ahí sea transportada hasta su destino por las empresas de cada país.

Por lo anterior solicita a la SCT no permita la entrada y el tránsito a nuestro país de trailers norteamericanos y en la misma forma los mexicanos no se internen al territorio de Estados Unidos, estableciéndose alianzas entre empresas de ambos lados para la distribución de la carga.

RESOLUCIÓN

La Dirección General de Organismos Americanos y del Caribe, informa que el objetivo central de que México participará en el TLCAN fue contar con un instrumento de comercio exterior que brindará mayores oportunidades de crecimiento económico y consecuentemente generación de empleos a los mexicanos , a través del incremento de exportaciones de bienes y servicios.

REGION : Autotransportes Coahuila
Empresa : Suela Medina Torres S.A. de C.V.
FECHA : 18 de Junio DE 1996

ANTECEDENTES

Conacex Bahio, en representación de la Empresa Suelas Medina Torres manifiesta que en la ciudad de Eagle Pass Texas, U.S.A frontera con Piedras Negras, Coahuila, han sido objeto de una revisión constante por parte de la policía que vigila las normas del autotransporte en aquel país.

Agrega que los chequeos son tan escrupulosos que por cada falla se ha llegado a cobrar multas que van desde 100 hasta 250 dólares por cada detalle que dice no se cumple.

RESOLUCIÓN

En el Tratado de Libre Comercio para América del Norte, México, Estados Unidos y Canadá , aún cuando se establecieron compromisos de apertura de comercios fronterizos a la inversión extranjera y la compatibilización de normas de transporte terrestre.

Desde luego mantienen intacta su soberanía, conservando la facultad de llevar a cabo la regulación de sus servicios y la aplicación estricta de esas normas y disposiciones a todo aquel que pretenda operar un servicio de autotransporte en su territorio.

Uno de los efectos que tiene la declaración de Estados Unidos la suspensión unilateral del TLCAN, es precisamente no dar trato nacional a los autotransportistas mexicanos, lo que implica no otorgar permisos para operar el servicio ni sujetarlos al cumplimiento de los mismos requisitos y supervisiones que a los transportistas norteamericanos.

Desde el 18 de diciembre de 1995 los gobiernos de los tres países están trabajando en la solución del problema. El gobierno mexicano por conducto de buenos oficios han establecido contacto con las autoridades de Texas para lograr un acuerdo satisfactorio.

REGION : Chihuahua
EMPRESA : Halcones de Chihuahua
FECHA : 02 de agosto de 1995.

ANTECEDENTES

La Empresa Halcones de Chihuahua expuso que el autotransporte de carga es el principal proveedor de servicios de flete, movilizand o el 85% de la carga que se genera en el país por lo que es necesario contar con una infraestructura adecuada en equipo y calidad en el servicio.

Así mismo respecto al Reglamento de Pesos y Dimensiones, que detalle, ya que existen algunos puntos importantes. También recalco la contradicción de contar con magnificas autopistas y la imposibilidad de usarlas por no poder repercutir el peaje de precios y también menciona la descapitalización del autotransporte y los altos costos financieros, que por ende se requieren de acceso bursátiles con mecanismos de apoyo para liberar recursos vía reestructuración de pasivos y facilidad de capital de trabajo para seguir operando a los niveles necesarios y por último la reactivación de la Comisión Nacional de Seguridad de Carreteras o su equivalente.

RESOLUCIÓN

Se respetará toda información contenida en el Reglamento de Pesos y Dimensiones que existe actualmente, así mismo, que ya existe un programa Nacional de Seguridad desde 1993.

REGION : Autotransporte San Luis Potosi

EMPRESA : CANACAR de S.L.P.

FECHA : 5 de abril de 1995

ANTECEDENTES

La Cámara Nacional del Autotransporte de carga, delegación S.L.P. solicito se le informe sobre los motivos de la negativa de renegociación del plazo de entrada en nuestro país de las empresas de transporte norte Americanas y canadienses.

RESOLUCIÓN:

El director general de negociaciones de servicios y coordinación con Europa de SECOFI, informa que los tiempos establecidos para la apertura para el transporte de carga se acordaron en base a las consultas realizadas con el sector transportista, representadas por CANACAR.

En relación a la problemática de cartera vencida el director de promoción de Nacional Financiera informa: Los problemas financieros que se plantean tendrán que analizarse caso por caso, dado que el origen de las deudas varía de empresa a empresa, así como las causas que orillaron a las mismas a no poder cumplir con sus compromisos.

Se recomienda el apoyo a través de asesores financieros para realizar el planteamiento del problema y determinar las alternativas viables de solución ; con un proyecto de solución los transportistas podrán acercarse a las instituciones financieras acreedoras, para solicitar el respaldo mediante reestructuración de pasivos.

Lo mismo podrán hacer en el caso de los préstamos particulares y para facilitar la búsqueda de asesores financieros , podrán recurrir a los centros Nafin.

Bancomex ha otorgado créditos durante 1993 y 1994 a las empresas de autotransporte a través del programa de equipo de transporte de carga , con el propósito de aliviar a plazos de 5 años y a tasas competitivas.

Los transportistas podrán solicitar su reestructura de la deuda por medio de las instituciones financieras a través del Acuerdo a Deudores de la banca (ADE).

5.12 SINTESIS DE NOTAS PERIODÍSTICAS

Periódico: El Economista

Fecha: 21 de noviembre de 1994

S.L.P., S.L.P.

"Más del 50 % de los autotransportistas de carga del país ejercen prácticas desleales debido a que no pagan impuestos o utilizan unidades que fueron internadas de manera ilegal al país, revelo Bernardo Lijszain Bimstein".

" El presidente de Canacar aseguró que del total de las 290,000 unidades registradas, más de 150,000 las utilizan los denominados hombres camión quienes en su mayoría no cumplen con sus deberes fiscales".

" Debido a la mala situación en que estamos atravesando, de las 4200 empresas que están registradas en la Secretaria de Comunicaciones y Transportes , yo calculo que no cumplen con sus obligaciones ni la mitad".

"Otra problemática que abate al sector , dijo, son las altas tasas de interés , que son tres veces mayores que las de los Estados Unidos, con el 24 %. Los plazos , en tanto, de México son como máximo de 4 años , mientras que en norteamérica se consiguen hasta a 10 años".

“Ello, como entre otras cosas impide llevar a cabo la urgente renovación de unas 130,000 unidades en el sector , que data de trece años en promedio , lo que representan un porcentaje de obsolescencia cercano al 60 % del parque vehicular total del sector” .

“¿Cuánto requerirán de financiamiento para operar óptimamente ?”.

“Necesitamos un cajón especial para reposición de equipo, otro para el crecimiento y modernización de las empresas y uno mas para la creación de infraestructura, como son bodegas, comunicación via satélite y fortalecimiento de condiciones competitivas para el T.L.C ”.

“Hay una gran desventaja entre los transportistas mexicanos y los norteamericanos quienes tienen mejores condiciones de financiamiento y bajos costos para comprar equipo” .

“Sobre las autopistas de cuota el presidente de la Canacar dijo, que apenas el 1% de total de autotransportistas de carga en el país las utilizan , ya que en ocasiones les representan hasta el 100 % del total de ingresos , como en el caso de la Cuernavaca- Acapulco que les cuesta 1200 y eso es lo que cobran por flete ”

“De acuerdo a los tiempos del T.L.C., para diciembre próximo las unidades cargueras terrestres de Estado Unidos y Canada podrán operar hacia los estados fronterizos de México, haciendo lo mismo los connacionales en sentido inverso. Para el año 2000 el mercado se abrirá a toda la región del T.L.C ”.

“El dirigente de la Canacar se refirió a la Unión de Crédito para el autotransporte , creada en junio de 1992 , lo cual ha reportado a los empresarios del sector 500 millones de nuevos pesos , registrándose una cartera vencida de apenas el 3 %”.

MEMORIA DEL DISCURSO DADO POR Mr. BERNARD GAILLARD



Mr. Bernard Gaillard
Director de la Oficina Internacional
de Transportación y Comercio
de Estados Unidos (DOT).

Gracias por la oportunidad de acompañarnos en este bello lugar.
Mis comentarios reflejan mis opiniones y puede que no reflejen aquellas opiniones de las Asociaciones Americanas de Autotransporte.

Antes de que hable acerca de las futuras tendencias en el transporte de carga en E.U.A., déjenme ofrecerles brevemente algunas observaciones respecto a las actividades económicas en 1996. Una de las variables económicas más importantes, es el nivel de inventarios por que los ajustes en los inventarios tienen un impacto inmediato en el autotransporte de carga y son la causa de los balanceos (vaivenes) cortos en los volúmenes de autotransporte.

Con la corrección de inventarios que se han llevado a cabo sobre los dos cuartos pasados (cuarto en cuanto a tiempo), la relación (razón) inventarios a ventas para los niveles de manufactura y ventas estaban en los niveles más bajos desde 1991.

El levantamiento de inventarios (combinado con inversión local, gastos gubernamental y gastos del consumidor) resultó en el crecimiento de 4.2% del GDP (Gross Domestic Product = Producto Interno Bruto) proporción anualizada en el segundo cuarto, comparando al 2% de proporción de crecimiento en el primer cuarto.

Este crecimiento de las ventas finales para los productores domésticos (demanda domestica o interna) confirma (apoya) más allá la conclusión de que ya no habrá una ruptura en el flujo de bienes a través del sistema de distribución. Como resultado, cualquier crecimiento futuro en el gasto del consumidor y de la inversión empresarial debe traer comodidades a través del sistema.

La actividad del transporte de carga (acarreo), la cual fue estimulada por el crecimiento en la inversión en inventarios, ventas a menudeo, y exportaciones durante el segundo cuarto obtuvo el resultado de aumentar la capacidad de utilizar del segmento de transporte de carga. Al mismo tiempo, los servicios de distribución local y regional han experimentado un fuerte ritmo de crecimiento en sus proporciones (tarifas).

El tercer cuarto debe de continuar observando un fuerte crecimiento en la actividad del transporte de carga (acarreo) así como los manufactureros, comerciantes mayoristas, y vendedores a menudeo terminaran reconstruyendo los stocks. Sin embargo la segunda mitad de 1996 debera observar una baja gradual en las ventas al por menor (menudeo), las cuales junto con los niveles adecuados de inventarios al final del tercer cuarto y moderando el crecimiento de exportacion, señalaran una baja gradual en el crecimiento del trafico en todo el sistema de distribución en este cuarto.

Las tarifas de fletes en su totalidad obtuvieron un crecimiento de 0.2 % en mayo comparado con abril.

Actualmente en el segmento de camiones de carga se obtuvo un mejoramiento en el segundo cuarto. El índice de precio del productor para transportistas de camiones de carga (truckload) aumentó en un 0.7 % en mayo comparado con abril. Los volúmenes de embarques han aumentado la capacidad de uso (utilización) durante el segundo cuarto, permitiendo a los transportistas aumentar sus tarifas.

Los volúmenes de embarques continuaran siendo fuertes así como los manufactureros, comerciantes y vendedores al menudeo continuaran aumentando sus (tarifas) inventarios.

En general esperamos un crecimiento en el tráfico con una presión continua en las tarifas a lo largo de 1996.

Mis comentarios restantes se enfocarán al tamaño del transporte de carga en E.U.A, y factores que influyen en el cambio y perspectivas para el 2004.

Los comentarios están basados en el trabajo realizado recientemente por las Asociaciones Americanas de Autotransporte de Carga y conducidas ambas por Tata Resources Inc. (DRI), una división de pronósticos económicos de Mc. Grawhill y por mi firma .

El ingreso total de la Industria de Transporte de Carga Doméstico (Domestic Freight Transportation Industry) en los E.U.A. aumentará un 24 %, acumulando en 1994 a 2004 de 463 billones de dls. a 574 billones de dls. en una base de inflación ajustada .

El GDP (PIB) real de E.U.A. está proyectado a crecer en un promedio anual de 2.6 % de 1994 a 2004. DRI espera que el volumen de mercado de transporte doméstico (interno) crezca al rededor de 2/3 (dos tercios) ese porcentaje, o 1.6 % por año, mientras que los ingresos crecerán 2.2 % anualmente. Desde los últimos años de los 70's el crecimiento de los porcentajes de toneladas de carga y los ingresos generalmente han caido un poco con respecto al crecimiento del GDP (PIB).

En términos de ingreso, la carga por aire y por tren crecerá mas rapido, aumentando en un total de 92 % y 53% respectivamente sobre un periodo de 10 años, pero cada uno desde una base relativamente pequeña.

La carga por aire continuará moviéndose solo 0.1% del total del volumen embarcado. Pero la posición de carga por aire del total de los ingresos por carga aumentará de un 4.4 en 1994 a un 6.8 en 2004, cuando los ingresos de carga por aire serán casi tres veces más grandes que los ingresos de carga por ferrocarril (rail intermodal).

Mientras está creciendo rápidamente el transporte de carga por ferrocarril, estará contando aún por solo 2.3% de la cuenta nacional de carga en el 2004. Las toneladas de carga (intermodal tonnage) aumentarán por la mitad a un porcentaje sobre el mismo periodo a 1.8% del total del volumen de carga (transporte) .

La parte de autotransporte de carga de la cuenta nacional de carga disminuirá ligeramente. Sin embargo en el 2004 se contará aún con el transporte para más de 3 de cada 4 dólares gastados en el transporte de carga de los E.U.A.

Los ingresos por el autotransporte de carga fueron de 362 billones de dls. . En cinco años este crecerá a 395 billones de dls. Y alcanzará 437 billones de dls. en 2004.

El mercado para todo el trafico de camiones medido en ingresos, aumentará en un 21 % de 1994 al año 2004. El volumen total transportado por un camión será 19 % más en el 2004.

La renta de autotransporte de carga operará en promedio 25 % más eficiente que el transporte privado para operaciones de acarreo, basado en un análisis de costos operativos y de capital. Como resultado, en los próximos 10 años , 10 % del tonelaje transportado por el transporte privado será proporcionada para alquiladores de transporte. Así, un crecimiento acumulado del ingresos del autotransporte de alquiler se espera sea de un 33 % y sólo un 6 % para el transporte privado.

Cambios en el ambiente empresarial y en la industria del autotransporte de carga se ha elevado la competencia de otras maneras. Muchas firmas de camiones de carga están encontrando más seguido que ellos pueden servir mejor a sus clientes transportando sus cargas por ferrocarril. El transporte por aire está quitándole el mercado de tráfico de carga al autotransporte de carga

La carga está dividida igualmente en cargamentos generados internamente y aquellos generados por el mercado de importación y exportación con movimientos internacionales excediendo ligeramente el tráfico interno (doméstico) "intermodal" ha atraído principalmente a los longhaul-freight (transporte de carga) de 700 a 1000 millas o más. El intermodal en algunos corredores puede agregar un bajo valor a distancias tan cortas como 500 millas. El autotransporte de carga continuara siendo las alternativas al ferrocarril.

Ahora permítanme enfocarme a la historia reciente para ayudar a poner en perspectiva al crecimiento pronosticado

La proporción operada es una medida de utilidad de las operaciones de transporte. Ésta es la relación (razón) de los gastos operativos de transporte a los ingresos operativos. Lo más alto que resulte de esta operación existe menos oportunidad de obtener ganancias .

Esta disminución muestra la razón operativa para los transportistas de carga en general, principalmente las operaciones de remolques. La razón para los pasados cinco años ha sido persistente por encima del 95% como promedio. De hecho, 1995 mostro un aumento substancial cercano al 97% .

Mientras la razón total para los transportistas especializados (tanques, refrigeradores, y equipo pesado) es a niveles que no proporcionan diferentes rubros para invertir a través de este segmento de la industria.

El resultado es que los transportistas deben ser cuidadosos acerca del equipo y las facilidades de inversión.

Si uno quisiera observar las tarifas de carga para colocarse, el mercado es extraordinariamente resistente a los cambios excepto en periodos de recesión. La tarifa de carga internacional parece estar estancada ligeramente en menos de 1.90 dls. por milla esta tarifa incluye carga general así como especializada.

La razón para mostrar este cuadro es para mostrar el intenso ambiente competitivo del autotransporte interciudad.

El promedio de longitud del recorrido varía con la actividad económica global. Ésta tiene un promedio ligeramente menor de 380 millas sobre los pasados 5 años. Para 1994 y 1995 el promedio de longitud del recorrido excedió el promedio de 5 años. Esperamos que esto continúe para los próximos años. De hecho como el tráfico del TLC aumenta, un impacto externo más adelante obligará a que este promedio aumente

De diferencia significativa entre los E.U.A. y sus socios de Norteamérica, es el promedio de carga para el tráfico de camiones interciudad. En los E.U.A. el promedio permanece ligeramente a más de 14.3 toneladas (13000 kg.)

Dado el pronóstico para el crecimiento del tráfico en los E.U.A. y dadas las tendencias recientes en promedio de millas anuales recorridas, pronosticamos que los camiones de todos tipos aumentarán su promedio de millas anuales operadas. Hay que recalcar que la longitud promedio del trayecto recorrido está creciendo ligeramente y que los ingresos por milla están resistiendo el crecimiento.

Como resultado, para poder aumentar los ingresos, las millas por vehículo necesitarán aumentar. El aumento será más evidente en equipo de 15 toneladas métricas, clase GVW8 en los E.U.A. (De 64200 millas (39900 km.) por vehículo por año de 1994, el promedio crecerá a 73200 millas (45500 Km.) por año. Noten que ésto es para el total de la población. Nosotros tenemos equipo clase 8 en los E.U.A., que viaja más de 200000 millas (124200 km.) por año .

Como la información anterior sugiere, el equipo clase 8 transporta la mayoría de la carga en los E.U.A.. Este cuadro muestra la demanda y circulación de la población de camiones.

En 1994 los E.U.A requerirán autotransporte de carga para generar 1.2 billones ton-millas (676 millones ton-km) .Para el año 2004, la demanda de autotransporte será para promover cerca de 1.6 billones ton-millas (901mil ton-km) de servicios de transporte.

Para poder cubrir esa necesidad de transporte (asumiendo que no hay cambios de regulación al tamaño y peso) , los E.U.A. tendrán más de 200000 vehículos clase 8 operando y más de 350000 vehículos clase 3-7 . El total de la población de unidades de poder crecerá de 4,151000 vehículos en el 2004 .

Podría parecer que existe oportunidad para todos y deseo para cada uno de ustedes éxito en esta industria, la cual es vital para que nuestro crecimiento continúe.

**MEMORIA DEL DISCURSO DADO POR Dr. AARON DYCHTER
POLTOLAREK.**



**Dr. Aaron Dychter Poltolarek
Subsecretario de Transporte.
Secretaría de comunicaciones y transportes México.**

**Esfuerzos mexicanos para alentar al TLCAN y el transporte de carga:
Acciones que se tomarán en cuanto a la seguridad.**

En nombre de la SCT es un placer para mí agradecerles el haberme invitado a participar en una reunión tan importante como ésta.

También me gustaría agradecer especialmente a Tom Donohue por el extraordinario trabajo que ha estado realizando a favor de el TLC y la participación de cada uno de los tres países en esta conferencia, especialmente el reporte que él presentó acerca de las audiencias celebradas en el estado de Texas, en nuestra opinión fue muy positiva y relevante.

Así mismo, estoy muy agradecido con la posición que han tomado nuestros amigos canadienses con respecto a la entrada de los servicios mexicanos de transporte a tan importante país.

Indudablemente, el TLC juega un rol fundamental para fortalecer el transporte en Canadá, E.U.A. y México y así beneficiar el comercio entre los tres países.

México ha alcanzado la infraestructura técnica y administrativa para hacer frente a los compromisos de apertura para el comercio fronterizo del transporte de carga.

Actualmente las acciones necesarias tomadas se están desarrollando para poder estar completamente preparados para la apertura del servicio fronterizo de transporte de pasajeros en todo México.

Basado en estas líneas nos hemos esforzado en fortalecer en la autoridad y abrir los servicios a la participación social y privada. El propósito de esta política es que el transporte continúe haciendo el motor que impulsa a otros sectores de la economía a los cuales les hace falta protección o un sentido empresarial hacia el proceso de modernización.

Consecuentemente, en lugar de la suspensión de permisos (licencias) americanos a los autotransportistas mexicanos que transportan carga internacional, nosotros estamos interesados en atender cada foro internacional relacionada con el transporte.

Todo esto para poner en claro que nosotros seguimos trabajando con todos ellos para lograr una meta común escogida por nuestros tres países: la integración.

Los procedimientos están autorizados. Este sera el resultado de una responsabilidad conjunta y por lo tanto, permitirá una mayor seguridad para los que brindan el servicio.

Programa de regulación.

En el presente un programa integral de regulación del transporte federal está siendo implementado con el propósito de registrar y controlar la flota vehicular por completo, así como a quienes brindan el servicio.

Esto nos permitirá tener una base de datos confiable teniendo disponible información actualizada en la compañías y de los individuos, así como su comportamiento cuando brindan el servicio.

De la misma forma, nosotros estamos participando en el Programa Nacional de Seguridad de Carreteras, cuyo objeto es conocer los crímenes cometidos en las carreteras de México y designar estrategias para prevenirlos y atacarlos. Para descentralizar la toma de decisiones se han formado los consejos estatales de la materia precedidos por los secretarios generales de gobierno de cada estado.

Actualizar nuestra flota vehicular.

Los procedimientos necesarios para actualizar la flota vehicular se formaron . Los bancos nacionales han designado planes de financiamiento que permitirán a los transportistas comprar tractocamiones y trailers.

Inspecciones.

Se han establecido procedimientos de inspección. Estos se basan, principalmente, en criterios de " fuera de servicio " determinados por la Commercial Vehicles Safety Assoc (CYSA Asociación Aseguradora de Vehículos Comerciales), en la cual nuestro país esta incluido junto con los Estados Unidos y Canadá.

Actualmente, estamos trabajando en un proyecto para poder establecer un mínimo de condiciones de seguridad, las cuales deberán observarse por la circulación de vehículos de motor en las carreteras y puentes federales.

Con este proyecto, nuestra intención es que estos vehículos sean inspeccionados mientras están en operación y en esos puntos importantes los cuales afectan directamente con el riesgo de causar accidentes.

Todo lo que el gobierno federal mexicano ha realizado fue hecho para poder llevar a cabo los acuerdos del TLC a tiempo y de manera específica.

Aparte de las obligaciones acordadas en el TLC, el gobierno mexicano ha doblado sus esfuerzos hacia el fortalecimiento de todas sus medidas las cuales permiten aumentar la seguridad en la operación de servicios, siempre buscando los beneficios de los usuarios.

Infraestructura.

El mejoramiento de la infraestructura carretera continúa siendo alentada a causa de la inversión privada para la construcción y mantenimiento de las carreteras federales, especialmente aquellas con altas especificaciones. Esto abarca el diseño del camino y su señalización.

Así como de construcción de terminales cuyo objetivo es brindar comodidad, anular los costos de operación, facilitar la supervisión y aumentar la seguridad de los usuarios en las carreteras.

Además, recientemente se han realizado reuniones entre representantes de la Dirección General de Transporte Federal y representantes de los Departamentos de Transporte de varios estados como Texas, Arizona y California los que pretenden intercambiar información y llegar a conocer la estandarización que será aplicada por México y aquéllos estados de los E.U.A. para los transportistas de estos dos países.

NAFTA FORA

Seguimos participando con el Subcomite de Transporte Terrestre cuya meta es armonizar los estándares técnicos y de seguridad entre México, Estados Unidos y Canadá de acuerdo con el calendario de trabajo establecido dentro del capítulo tercero del TLC. A parte de esto, nosotros participamos en los trabajos de Grupo Trilateral de consulta de transporte el cual también pretende armonizar los estándares, las leyes y regulaciones realizadas con el autotransporte.

Dentro de este marco, en San Diego, California del 17 al 20 de junio se efectuó la tercera reunión plenaria del Subcomite Estandar de Transporte Terrestre y el Grupo Trilateral.

En ésta, se alcanzaron importantes acuerdos para poder cumplir con obligaciones adquiridas previamente.

Por otro lado se elaboró el Manual de Operación y del Inversionista Extranjero. Éste recopila información acerca de los requisitos que debe reunir cada transportista americano o canadiense para poder brindar el servicio marcado dentro del TLC.

Centros de información acerca de los requisitos operacionales.

Con el objeto de cumplir con el compromiso de establecer centros de información para brindar a los transportistas americanos y canadienses toda la información relacionada con la autorización para operar y para ayudar a aquellos en entrar en contacto con los órganos gubernamentales competentes.

Estos centros se basaron en las facilidades obtenidas de las delegaciones federales del transporte de los estados de México considerando que la primera etapa del transporte fronterizo podría llevarse a cabo en esta región.

Aspectos administrativos

Con el propósito de llevar a cabo la expedición de licencias autorizando la operación en servicios de carga en la frontera, y para el registro de aquellas sociedades con inversiones extranjeras con la expedición de sus respectivos permisos, se elaboraron los formatos y procedimientos correspondientes. Igualmente, se adquirieron placas y calcomanías de identificación, así como de las tarjetas de circulación, las cuales deben ser portadas por aquellos vehículos que brinden los servicios considerados dentro del TLC .

Adecuando los marcos legales.

En acuerdo con el compromiso de transparencia alcanzado en la cumbre del transporte de Norteamérica, la cual se efectuó el 29 de abril de 1994, el marco legal se adecuó por medio de la emisión de las siguientes órdenes:

- a) Ley de Caminos, Puentes y Transporte federal.
- b) Transporte Federal y Regulación de Servicios Auxiliares.
- c) Regulación para el Transporte Terrestre de Materiales Peligrosos y Desechos.

En México estamos determinados a modernizar el transporte de carga organizando mejores cursos de entrenamiento legalmente estableciendo horas de servicio, tomando demasiado cuidado en la salud de los conductores y verificando no sólo más exactamente pero si más frecuentemente las condiciones físicas y mecánicas de los vehículos, así como el crecimiento y mejoramiento de nuestra infraestructura carretera.

La importancia del TLC va más allá de nuestro presente para fortalecer nuestro futuro y hacer cada vez más posible nuestras metas ciudadanas de alcanzar el bienestar.

CAPITULO VI

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



6.1 COMPROBACION DE HIPOTESIS

HIPOTESIS 1.

No, en estricta Teoría tenemos que, mientras el transporte vehicular, cumpla con los requisitos preestablecidos, no habrá ningún problema para su entrada; sin embargo en la practica se demuestra que no es así, ya que un vehículo con vida útil mayor de 12 años, con un precario mantenimiento, difícilmente podrá satisfacer los requerimientos establecidos.

HIPOTESIS 2.

Si, el impuesto que afecta directamente a la industria de carga, es la tenencia, ya que impide la reinversión del capital, es decir, las ganancias son bajas y se merman aún más con este impuesto, con lo cual imposibilitan la renovación del flujo de dinero que se ve directamente reflejado en el mantenimiento de los equipos y en el aumento de la cartera vencida de la industria.

HIPOTESIS 3.

No, en general la mención que hacen los transportistas mexicanos, sobre el estado de las carreteras, es en el sentido de que las malas condiciones, les causan desperfectos a sus unidades; además se argumenta que a causa de las altas cuotas de las autopistas produce que los costos del transporte se compriman aunado a esto a condiciones de competencia exacerbada y de presión por parte del usuario creándose así una reducción a los márgenes de utilidad de las empresas.

HIPOTESIS 4.

En la actualidad no existe un sistema de financiamiento que cubra las necesidades y éste al alcance del autotransportista mexicano, lo cual hace más difícil la operación de la distribución, dado que no hay equipos y tecnología suficientemente capaz para operar.

HIPOTESIS 5.

No, en Estados Unidos existen vehículos de 53 pies los cuales no existen en México, debido a que la red carretera mexicana es más estrechas en sus dimensiones. La vida útil de la flota vehicular de México es de aproximadamente de 10 a 12 años, tiempo en el cual no existían los estándares de pesos y dimensiones de la actualidad.

HIPOTESIS 6.

No, en la actualidad los gobiernos de los países participantes están trabajando en la homogeneización de las leyes, los reglamentos, los estándares y políticas de actuación que sean equitativas y justas para los tres países.

HIPOTESIS 7.

Sí, actualmente con la implementación del TLCAN las empresas grandes, medianas y pequeñas y los hombres camión, se han visto forzados al cumplimiento de estos reglamentos ya que anteriormente algunos de ellos lo cumplía y otros los ignoraban.

HIPOTESIS 8.

Sí, ya que existe una licencia internacional que debería permitir a los transportistas mexicanos transitar en los estados fronterizos de los Estados Unidos, sin embargo en el caso práctico no sucede así.

HIPOTESIS 9.

No, por que no existe apoyo gubernamental ni financiero que permita el desarrollo y la estabilidad de la Industria del Autotransporte de Carga, aunado a esto, el ambiente que impera de inestabilidad económica y política del país.

HIPOTESIS 10.

No, ya que los pocos centros de capacitación son ineficientes o niños.

HIPOTESIS 11.

Si, se sabe que más del cincuenta por ciento de los transportistas de carga en el país ejercen prácticas desleales, debido a que no pagan impuestos o utilizan unidades que fueron internadas de manera ilegal al país.

6.2 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. En un área de libre comercio como la que se ha conformado en América del Norte, hay sectores que tienen un papel estratégico.
2. En este renglón, el transporte de carga desempeña un papel determinante en el intercambio comercial, debido a su interrelación con las actividades productivas y de consumo, siendo la unión a través de la distribución de estos insumos, por lo cual favorece la integración al interior y exterior de la economía.
3. En México, las expectativas de desarrollo de esta industria son preocupantes si se toma en cuenta que ya en su fase inicial, existen pocas investigaciones que lo aborden desde una perspectiva real y global. De un punto de vista no solo político, sino práctico, desde la visión del transportista; el hombre-camiión, quien es el que realmente enfrenta las problemáticas y consecuencias.
4. Aunado a ésto se puede mencionar que el ambiente en México es de desconfianza, debido a los sucesos políticos que se han presentado a últimas fechas. El gran revuelo que presentó la caída del peso frente al dolor al final de diciembre de 1994, junto a los incidencias políticas violentas que se dieron.

5. La vinculación de altos ejecutivos dentro de las negociaciones de dudosa reputación, la actitud anti-inmigrante por parte del gobierno de los estados sureños de los E.U.A. han hecho que los mexicanos duden de este nuevo vínculo de comercio con los vecinos del norte.
6. Gran parte de los transportistas mexicanos se han quejado de un trato desigual en las zonas fronterizas, debido a las largas filas de espera y de las revisiones exhaustivas de que sus vehículos son objeto, ya que no ocurre lo mismo con los transportistas extranjeros.
7. Por otra parte, los dueños de los vehículos en México no tienen las facilidades financieras para el mejoramiento de sus equipos de transporte, dado que los intereses son muy elevados y los requisitos de aval muy estrictos. Al mismo tiempo, se observa que con la obligatoriedad de los seguros se hace más difícil la operación de la industria ya que la prima de estos son muy elevadas con lo que se dificulta su adquisición y por lo tanto la posibilidad de trabajar.
8. También es necesario recalcar, que otro gran obstáculo a vencer es la homogeneización de las leyes tanto de los vehículos como para los choferes.
9. En los E.U.A. existen leyes estatales y federales que varían entre sí, dependiendo del estado en que se encuentre.
10. En México las leyes son federales concierne a toda la nación.
11. En E.U.A. se maneja el sistema de cobro por kilómetro o milla recorrida.
12. En México se trabaja sobre tonelada transportada se menciona que esto es una causa de que las carreteras se echan a perder tan rápido y al gasto indebido y prematuro de las unidades motrices.
13. Existe gran variedad de comentarios en pro y en contra del TLCAN. Sin embargo, lo más generalizado es una desconfianza en el ambiente político económico en el que se encuentra México, y el rechazo, debido a la baja infraestructura aunada a la imposibilidad de renovarla a tiempo, antes de que E.U.A. y Canadá abarquen el mercado nacional.

14. Existen tres etapas de comercialización del tratado de libre comercio:

- a) En la primera, el intercambio se dará únicamente en los estados fronterizos de cada país.
- b) En la segunda abarcará ambos territorios en su totalidad, pero únicamente en carga internacional.
- c) La última etapa y la más peligrosa, es cuando la comercialización sea a lo largo de las naciones participantes del TLCAN, en carga internacional y doméstica, para lo cual, México ya deberá tener equipo e infraestructura carretera suficientemente competitiva.

15. Los E.U.A. tampoco están exentos de problemas, ya que los transportistas norteamericanos creen que si entra a su país mano de obra barata mexicana, se va a perder la preferencia de usarlos.

16. Además algunos extremistas manejan la idea del vehículo de tres semirremolques enormes, hálados sin estabilidad ni frenos al que definen como "El camión asesino", cosa que en la practica es totalmente falsa.

17. Junto con todo esto, la idea de que vehículos en mal estado recorran sus carreteras maltratándolas y malgastándolas, de lo inapropiado y poco capacitado personal de transporte, han propiciado más fuertemente el rechazo a la apertura por un grupo denominado "Teamsters", y todo esto derivado de a un sentimiento anti-inmigrante y discriminatorio de que actualmente son objeto los mexicanos en los estados sureños de los E.U.A. que s por donde inicia el TLC o NAFTA.

18. Cabe destacar que la frontera iba a abrirse en diciembre del año pasado, pero dado a que los acuerdos de homogeneización, de reglamentos y estándares, se hallaban muy distantes, y aunada la presión ejercida por los Teamsters hacia las elecciones presidenciales de los Estados Unidos, el primer mandatario Clinton toma una decisión unilateral de cerrar la frontera, situación que prevalece hasta estos momentos.

19. En México, la protestas tampoco se han hecho esperar y por parte de la CONATRAM (similar a Teamsters en Estados Unidos) se han efectuado paros a lo largo de la red carretera mexicana y en los puestos fronterizos.

En síntesis, analizando detalladamente todas las fuentes de información se enumeran los factores que son necesarios para que la industria mexicana prospere al final de este siglo:

Que se renueve, la flota camionera de la siguiente manera:

1. Que una parte lo absorba la Secretaría de Hacienda y Crédito público y el fabricante; tomando los vehículos antiguos como enganche los que se llevarían a sus destrucción para evitar la venta de refacciones usadas.
2. Que Pemex reduzca el precio del diesel y mejore su calidad para evitar la contaminación y el daño excesivo a la maquina y que se ofrezca un subsidio.
3. Que se establezca una tarifa minima de transportación.
4. Que sean prohibidos los trailers de 53 pies, ya que las carreteras de México no están diseñadas para tal tamaño y sería por demás peligroso.
5. Que sea cancelada en el ramo del transporte toda tenencia, porque es la única rama de la industria que paga por trabajar, ya que los vehiculos son sus medios de trabajo y sustento.
6. Que las autopistas tengan tarifas reales y accesibles al uso del transportista, ya que hasta la fecha se le considera el peor fracaso carretero ya que en estimaciones, menos de un 30% de transportistas hacen uso de ella debido a su alto costo.
7. Que la banca otorgue créditos a corto y largo plazo que sean accesibles, lógicos y costeables para los transportistas.
8. Que la SHCP condone multas y sanciones a aquello que no pueden o no pudieron pagarlos, desde la desregularización de 1989.

9. Que no se caiga en un neoliberalismo absoluto, ya que México todavía no está preparado para ello y en vez de beneficiar solo afectaría a los intereses nacionales.
10. Que se integren centros de capacitación para choferes y que la emisión de licencias sea equitativa en los requerimientos, tanto para México como de los otros países participantes.
11. La implementación de nuevos procedimientos para la seguridad de la carga y del chofer a los accidentes, incidentes o robos en carretera.
12. Que se le permita a la Confederación participar en las negociaciones de las regulaciones del transporte de carga en el T.L.C.
13. La construcción de paradores para los choferes en lo que se hallen seguros en cuanto a robos.
14. La reestructuración efectiva de las deudas y que los transportistas sean sujetos de crédito.
15. Revisión del Reglamento de Pesos y Dimensiones.
16. Que se abra el diálogo entre ambas, partes ya que el problema no puede ser resuelto de manera unilateral.
17. Efectiva colaboración entre gobierno, sistema bancario y sector transportistas.
18. Reestructuración del sector productivo.
19. La claridad de las leyes entre los países participantes y su homogeneización.
20. La adopción de nuevos procedimientos y tácticas para el abatimiento de accidentes y delitos.
21. La regularización de grúas y depósitos.

22. La obtención de medios necesarios para la renovación de la flota vehicular.
23. El Programa Nacional de Regularización del Transporte de Carga.
24. La seguridad en carreteras.
25. El reemplacamiento
26. Programas de pruebas de alcohol y drogas para los choferes, así como pruebas de estado de salud.
27. Programas de mantenimiento ecológico-vehicular.
28. Homologación de leyes federales estatales y municipales.
29. El proyecto de la construcción de centros de verificación de pesos y dimensiones, así como de análisis de contaminantes.

México no debe retraerse a este nuevo reto que también significa un compromiso para lograr una transformación con miras hacia el futuro.

Implica también hacer un esfuerzo coordinado para así lograr la competitividad en el mundo.

6.3 APENDICE

I. Expedición de la Licencia Federal del Conductor y Tramites

USUARIOS :

Operadores del Servicio Público Federal

DESCRIPCIÓN :

Expedir a los interesados la Licencia Federal para conducir en territorio nacional y en los Estados Unidos de América así como, para efectuar el refrendo, reexpedición o categoría adicional.

REQUISITOS :

- Haber cumplido 18 años de edad .

- Sustentar ante la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte o sus Unidades Médicas establecidas en el interior del país, examen de aptitud psicofísica y resultar apto.

- Presentar en original y copia fotostática la siguiente documentación:
 - Acta de nacimiento o cartilla de Servicio Militar Nacional o Pasaporte
 - Constancia de estudios a nivel primaria, en caso de que el interesado no cubra este requisito, en base al Programa Sectorial de Simplificación 1991, se le aplicará cuestionario para demostrar que sabe leer y escribir.

- Sustentar y aprobar examen de conocimientos técnicos y de conducción de vehículos.

- Cubrir el pago de los derechos correspondientes .
- Presentar dos fotografías tamaño infantil de frente a color.

REFRENDADO : (se debe realizar cada dos años) .

- Sustentar ante la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte o sus Unidades Médicas establecidas en el interior del país, examen de aptitud psicofísica y resultar apto.
- Presentar su Licencia Federal de Conductor .
- Sustentar y aprobar examen de conocimientos técnicos.
- Cubrir el pago de derechos correspondientes.

FUNDAMENTO JURIDICO-ADMINISTRATIVO :

- Ley de Vías Generales de Comunicación .
- Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros .
- Reglamento para el Autotransporte Federal exclusivo de Turismo .
- Manual de procedimientos para los Departamentos de Autotransporte Federal.

6.3.1 Personajes que han intervenido en la Negociación de las Leyes, Reglamentos y Estándares del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en relación al Autotransporte de Carga



Lic. Carlos Ruiz Sueristán
Secretario de Comunicaciones y
Transportes de México.



Ing. José Aguilar Alcerrecas
Dir. Gral. del Autotransporte Federal en
México

Dr. Herminio Blanco Mendoza
Secretario de Comercio y Fomento
Industrial de México.



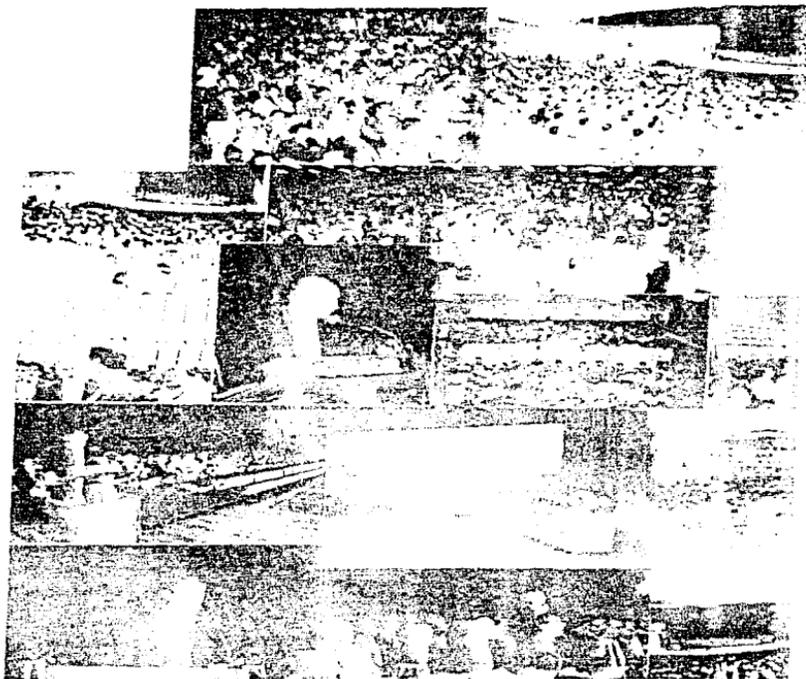
Sr. Elias Dip Rame Presidente de la **CONATRAM**
junto con el Lic. **José Alcérreca.**



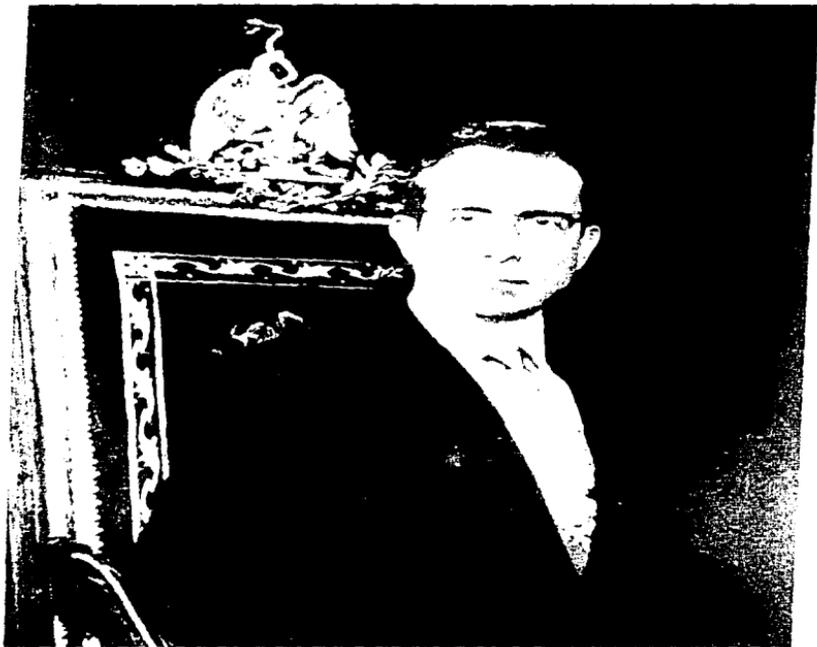
C.P. Bernardo Lijtszain Bimsteinn
Presidente de la CANACAR.
En México



El Regente Capitalino Oscar Espinoza
Villarreal junto con el presidente de la
laCANACAR , Bernardo Lijtszain
Bimstein.



ASAMBLEA DE LA CANACAR



DR. ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS
UNIDOS MEXICANOS
1994 - 2000

■ Informó la Canacar las adecuaciones al Reglamento de Pesos y Dimensiones

Restringen a 31 Tons. la carga de camiones en carreteras

Inseguridad, el principal problema del autotransporte nacional: Canacar

- * Salen de las fábricas con escoltas hasta las carreteras
- * Llegó a dos mil el número de asaltos cometidos en 1995

Después de la crisis financiera y la negativa de Estados Unidos para el Comercio por la entorpecida circulación

Después de la crisis financiera y la negativa de Estados Unidos para el Comercio por la entorpecida circulación

Después de la crisis financiera y la negativa de Estados Unidos para el Comercio por la entorpecida circulación

Después de la crisis financiera y la negativa de Estados Unidos para el Comercio por la entorpecida circulación

Transportistas, imposibilitados para competir con EU: Canacar

Juan Hernández

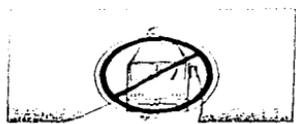
EL TRATADO DE LIBRE Comercio (TLC) con Estados Unidos en el autotransporte de carga deberá entrar en vigor hasta que haya una recuperación de la economía del país para que este sea competitivo, demandó el

Tardará hasta dos años ventilar conflictos en transporte del TLC

Impedir el acceso a camioneros de EU y Canadá, sugiere el Senado

El panel de ventilen por la entrada (TLC) en el autotransporte de carga, situación que se prolongará entre 9 meses y dos años,

Juan Hernández



Después de la crisis financiera y la negativa de Estados Unidos para cumplir el Tratado de Libre Comercio, por la

Después de la crisis financiera y la negativa de Estados Unidos para cumplir el

30 LUNES 21 DE NOVIEMBRE DE 1994

Industria

El Economista

Esta semana, la NOM para el Reglamento de Pesos y Dimensiones
Destaca que las básculas con que este operará deberán entrar a funcionar en julio de 1995. Alejandro Penche

Tiene problemas de
desregulación el
transporte de carga

BERNARDO P. LINCE / El Economista

EL FINANCIERO • JUEVES 4 DE ENERO DE 1994

Indice Journal of Commerce

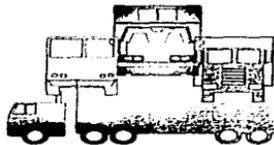
Decisión política, el veto
de EU a camiones mexicanos

36 LUNES 21 DE NOVIEMBRE DE 1994

Industria

El Economista

Educación y capacitación laboral, retos para la próxima administración
Los sectores energéticos y de transporte requerirán la mayor modernización, dicen expertos



Desregulación
OSCAR MARTINEZ NÚÑEZ

capacitación laboral, retos para
la próxima administración

Industria

El Economista

50% de los transportistas de carga
Bernardo P. Lince / El Economista

36 LUNES 21 DE NOVIEMBRE DE 1994

PH

Industria

El Economista

Ejercen prácticas desleales 50% de los transportistas de carga
Sin cumplir sus obligaciones fiscales, más de 290,000 unidades. Bernardo P. Lince / El Economista

capacitación laboral, retos para la próxima administración
Los sectores energéticos y de transporte requerirán la mayor modernización, dicen expertos

41 LUNES 21 DE NOVIEMBRE DE 1994

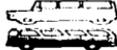
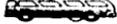
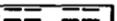
Industria

El Economista

Se usarán las autopistas cuando el transporte sea rentable
Al terminar 1994, se habrán transportado entre 200 y 250 millones de toneladas de carga. Hector Larios

ARMANDO FLORES / El Economista

6.3.3 Reglamento de Pesos y Dimensiones del Autotransporte de Carga en México (Los configuraciones de vehiculos más importantes y referentes a esta tesis)

AUTOS					
CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
B2 (4/6)  	CUATRO LLANTAS	13.50	13.50	11.50	10.50
	SEIS LLANTAS	17.50	17.50	15.50	14.00
B3 (6/8)  	SEIS LLANTAS	19.00	19.00	16.50	15.50
	OCHO LLANTAS	22.00	22.00	29.50	17.50
B3 (10)  	DIEZ LLANTAS	26.00	26.00	23.00	20.50
	DIEZ LLANTAS	26.50	26.50	24.50	21.50
B4 (10/12)  	DIEZ LLANTAS	26.50	26.50	24.50	21.50
	DOCE LLANTAS	30.50	30.50	27.50	24.50

EL PESO BRUTO VEHICULAR (PBV) MAXIMO AUTORIZADO PODRA INCREMENTARSE HASTA UN CINCO PORCIENTO (5%), SI EL VEHICULO ESTA EQUIPADO CON SUSPENSION NEUMATICA O EQUIVALENTE EN TODOS SUS EJES, EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL.

TABLA 1B

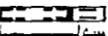
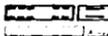
PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO (TONELADAS)

CAMION					
CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A 4 Y A 2	B 4 Y B 2	C	D
B2 (4/6) 	CUATRO LLANTAS	13.50	13.50	11.50	10.50
	SEIS LLANTAS	17.50	17.50	15.50	14.00
B3 (6/8) 	SEIS LLANTAS	19.00	19.00	16.50	15.50
	OCHO LLANTAS	26.00	26.00	23.00	20.50
CAMION REMOLQUE					
C2-R2 (8/14) 	OCHO LLANTAS	26.50	26.50	22.50	
	CATORCE LLANTAS	37.50	37.50	33.50	
C3-R2 (10/18) 	DIEZ LLANTAS	32.00	32.00	27.50	
	DIECIOCHO LLANTAS	46.00	46.00	41.00	
C3-R3 (12/22) 	DOCE LLANTAS	36.50	36.50	32.50	
	VEINTIDOS LLANTAS	54.00	54.00	48.00	

EL PESO BRUTO VEHICULAR (PBV) MAXIMO AUTORIZADO PODRA INCREMENTARSE HASTA UN CINCO PORCIENTO (5%), SI EL VEHICULO ESTA EQUIPADO CON SUSPENSION NEUMATICA O EQUIVALENTE EN TODOS SUS EJES, EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL.

TABLA 2B

PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO (TONELADAS)

CAMION					
CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4YA2	B4YB2	C	D
C3-R2 (8/14)	 CAMION REMOLQUE 4 EJES	A-2.60 L-31.00	A-2.60 L-28.00	A-2.60 L-22.50	
C3-R2 (10/18)	 CAMION REMOLQUE 5 EJES	A-2.60 L-31.00	A-2.60 L-28.00	A-2.60 L-22.50	
C3-R2 (12/22)	 CAMION REMOLQUE 6 EJES	A-2.60 L-31.00	A-2.60 L-28.00	A-2.60 L-22.50	
CAMION REMOLQUE					
T2-S1 (8/10)	 TRACTO CAMION SEMI REMOLQUE 3 EJES	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-16.50	
T2-S2 (10/14)	 TRACTO CAMION SEMI REMOLQUE 4 EJES	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-16.50	
T2-S2 (18)	 TRACTO CAMION SEMI REMOLQUE 5 EJES	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-16.50	
T2-S3 (14/22)	 TRACTO CAMION SEMI REMOLQUE 6 EJES	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-20.80	A-2.60 L-16.50	

A= ANCHO DEL VEHICULO

L= LONGITUD DEL VEHICULO

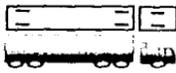
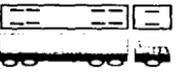
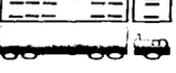
H= ALTURA DEL VEHICULO

PARA ESTE TIPO DE COMBINACIONES VEHICULARES, QUE TRASLADAN AUTOMOVILES SIN RODAR POR CAMINOS TIPO "B", SE PERMITE 1.000 m DE CARGA SOBRESALIENTE, EN LA PARTE POSTERIOR DEL ULTIMO SEMI REMOLQUE DE VIA COMBINACION.

ESTAS COMBINACIONES VEHICULARES SOLO PODRAN UTILIZAR LA LONGITUD INDICADA, A PARTIR DEL 1° DE NOVIEMBRE DE 1995, ANTES DE ESTA FECHA SOLO PODRAN CIRCULAR CON UNA LONGITUD MAXIMA DE 28.50 m POR CAMINOS TIPO "A".

TABLA 2C

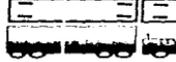
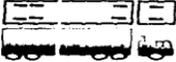
LONGITUDES MAXIMAS AUTORIZADAS POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO (METROS)

TRACTOCAMION ARTICULADO					
CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
T2-S1 (8/10) 	OCHO LLANTAS	24.00	24.00	21.00	
	DIEZ LLANTAS	27.50	27.50	24.50	
T2-S1 (10/14) 	DIEZ LLANTAS	28.50	28.50	25.50	
	CATORCE LLANTAS	35.50	35.50	31.50	
T3-S2 (18) 	DIECIOCHO LLANTAS	44.00	44.00	39.00	
	VEINTIDOS LLANTAS	48.50	48.50	43.00	
T3-S3 (16/22) 	DIECISEIS LLANTAS	40.00	40.00	35.50	
	VEINTIDOS LLANTAS	48.50	48.50	43.00	

EL PESO BRUTO VEHICULAR (PBV) MAXIMO AUTORIZADO PODRA INCREMENTARSE HASTA UN CINCO PORCIENTO (5%), SI EL VEHICULO ESTA EQUIPADO CON SUSPENSION NEUMATICA O EQUIVALENTE EN TODOS SUS EJES, EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL.

TABLA 3B

PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO (TONELADAS)

TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO					
CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 YA2	B4 YB2	C	D
T2-S1 (8/10) 	TRACTOCAMION ARTICULADO MULTIPLE 5 EJES	A= 2.60 L= 31.00	A= 2.60 L= 28.50	A= 2.60 L= 23.50	
T2-S1(10/14) 	TRACTOCAMION ARTICULADO MULTIPLE 6 EJES	A= 2.60 L= 31.00	A= 2.60 L= 28.50	A= 2.60 L= 23.50	
T3-S2(18) 	TRACTOCAMION ARTICULADO MULTIPLE 7 EJES	A= 2.60 L= 31.00	A= 2.60 L= 28.50	A= 2.60 L= 23.50	
T3-S3(16/22) 	TRACTOCAMION ARTICULADO MULTIPLE 9 EJES	A= 2.60 L= 31.00	A= 2.60 L= 28.50	A= 2.60 L= 23.50	

A=ANCHO DEL VEHICULO L=LONGITUD H=ALTURA=4.15 m

PARA ESTE TIPO DE COMBINACIONES VEHICULARES QUE TRASLADAN AUTOMOVILES SIN RODAR POR CAMINOS TIPO "B" SE PERMITE 1.00 m DE CARGA SOBRESALIENTE EN LA PARTE POSTERIOR DEL ULTIMO SEMIREMOLQUE DE LA COMBINACION.

ESTAS COMBINACIONES VEHICULARES SOLO PODRAN UTILIZAR LA LONGITUD INDICADA A PARTIR DEL 1° DE NOVIEMBRE DE 1995, ANTES DE ESTA FECHA SOLO PODRAN CIRCULAR CON UNA LONGITUD MAXIMA DE 28.50 m POR CAMINOS TIPO "A".

TABLA 3C

LONGITUDES MAXIMAS AUTORIZADAS POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO (METROS)

6.4 GLOSARIO:

Arancel aduanero: Incluye cualquier impuesto o arancel a la importación y cualquier cargo de cualquier tipo aplicado en relación a la importación de bienes, incluida cualquier forma de sobretasa o cargo adicional a las importaciones, con sus respectivas excepciones.

Alquiler de terceros: Ford Hire.

Barreras de comercio: Obstáculo al comercio.

Camión: Vehículo automotor de cuatro o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor de cuatro toneladas.

Camión Remolque: Vehículo destinado al transporte de carga constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un mecanismo de articulación.

Carga internacional. Significa bienes que tienen su origen o destino fuera del territorio de una parte.

Contenedor común: Significa el contenedor en que el bien llegará usualmente al comprador final.

Cámara Norteamericana de Transporte: Trucking Association.

Comercio transfronterizo de servicios o prestación transfronteriza de un servicio: la prestación de un servicio del territorio de una parte al territorio de otra parte, en territorio de una parte, por personas de esa parte, a personas de otra parte; o, por un nacional de una parte en territorio de una parte.

Contrato con un usuario: Contrac carrier.

CANACAR: Cámara Nacional de Autotransporte de Carga.

CONATRAM: Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos.

Dumpling: Inundación del mercado con artículos a precios rebajados.

Desregulación: Eliminación o cambios de las regulaciones existentes.

DOT: Department of Transportation (Departamento de Transporte en Estados Unidos).

Exempt Carriage: Servicios que están fuera de la jurisdicción ICC.

Federal Highway Administration: Administración Federal de Carreteras (FHWA).

Chofer: Persona que opera manualmente al vehículo.

Hombre camión: Se le denomina a la persona que otorga los servicios de transportación personalmente y a través de un vehículo propio.

ICC: Comisión de Comercio Interestatal de Estados Unidos

Infraestructura: Equipo e instalaciones con las que se cuentan para dar un servicio.

Limítrofes: Colindante de una área.

Norma: Significa un documento aprobado por una institución reconocida que establece para uso común y repetido, reglas, directrices o características para bienes o procesos y métodos de producción conexos para servicios o métodos de operación conexos, y cuya observancia no sea obligatoria. También puede incluir o tratar exclusivamente de requisitos en materia de terminología, símbolos, embalaje, mercado o etiquetado, según se apliquen a un bien, proceso o método de producción u operación.

Oficina de Economía: Office of Economic.

Oficina de Audiencias: Office.

Oficina de Congreso General: Office of Congressional and Legislative Affairs.

Peso bruto vehicular: Suma del peso vehicular y el peso de la carga.

SSRE: Sistema Simple de Riesgo Estatal.

Salvaguarda: Cuidar los intereses nacionales.

Stocks: Existencia de activos, capital social.

Tamaño y Dimensiones: Especificación que debe tener un camión para encuadrarse en los diferentes rangos existentes: Alto, ancho y largo expresados en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.

Tráfico TL: Servicio para remolque completo.

Trafico LTI: Envíos de menor volumen que un remolque completo.

Trafico vehicular: La cantidad de vehículos que transita a lo largo de una región determinada.

Tarifa: Cantidad establecida por la otorgación de un servicio.

Transfer: Chofer o conductor.

Transporte regular: Common Carrier.

Transporte privado: Private Transport.

Tractocamión: Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semiremolques y remolques.

Transportista: Persona física o moral que preste servicio público privado de autotransporte de pasajeros, de turismo o de carga.

Transportista: Persona que directa o indirectamente ejerce la distribución de productos.

Usuario: Persona física o moral que contrate con un transportista el traslado de personas o el transporte de carga.

Volumen: Cantidad de lo transportado.

6.5 BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.

1. Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
Texto Oficial.
SECOFI, Primera edición 1993.
Edit. Miguel A. Porrúa.
2. Anuario Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
México, 1992.
3. Anuario Estadístico del Comercio Exterior de los Estados Unidos Mexicanos.
Exportaciones e Importaciones, INEGI 1994.
Tomo I y III.
4. Censo Económico de Transportes y Comunicaciones.
INEGI, 1994.
5. Cuaderno de información oportunidad de inversión de cartera, países seleccionados número 279.
INEGI, 1996.
6. Diccionario básico de Libre Comercio.
SECOFI, 1994.
7. Estadística del Comercio Exterior de México, información preliminar
Volumen 19, No. 2
Enero-Febrero de 1996, INEGI.
8. Instituto Mexicano del Transporte.
Compendio General del Transporte en México ante la apertura del TLCAN
México, D.F.
9. Memorias y material otorgada en la Conferencia con sede en Cancun por la
Alianza Norteamérica del Transporte.
Septiembre de 1996.

- 10. Periódico Financiero y Economista.**
Noviembre de 1994 a diciembre de 1996.
- 11. Programa Política Industrial y Comercio Exterior.**
SECOFI, 1996.
- 12. Revistas CANACAR informa**
Junio y julio de 1996.
- 13. Compendio del Reglamento sobre el peso, Dimensiones y Capacidad de los**
vehículos del Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de
Jurisdicción Federal.
México, 1994.
- 14. Revistas Hombre-Camión**
No. 3, CONATRAM.
- 15. Al Sur de la Frontera (South of the Border)**
Segunda edición, 1995.