

20421
11



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "ACATLÁN"

LA PROBLEMÁTICA DEL AUTOTRANSPORTE EN LA FRONTERA
MEXICO-ESTADOS UNIDOS A LA LUZ DEL TRATADO
DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

SEMINARIO TALLER EXTRACURRICULAR: ANALISIS Y
PROSPECTIVA DEL DESARROLLO FRONTERIZO
MEXICO-ESTADOS UNIDOS

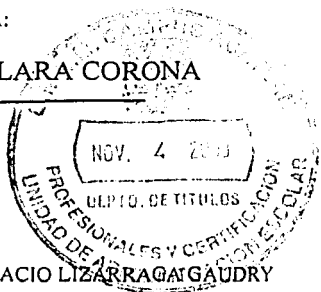
TRABAJO RECEPCIONAL QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA:

AIDÉ FERNANDEZ DE LARA CORONA

ASESOR:

MAESTRO EN ADMINISTRACION: IGNACIO LIZARRAGA GAUDRY



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

OCTUBRE.2003.



A



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.

**TESIS
FALLA
DE
ORIGEN**

PAGINACION

DISCONTINUA

Índice.

Introducción

I

1. La importancia del autotransporte entre México y Estados Unidos	1
1.1 Integración económica entre México y Estados Unidos	1
1.1.2 El comercio entre México y Estados Unidos en relación al autotransporte	3
1.2 Desarrollo histórico del sector autotransporte en México	7
1.2.1 Planes de transportación en México de 1876 a 1988	8
1.2.2 Importancia económica del autotransporte para México	11
1.2.3 Por qué incluir el autotransporte en la negociación de tratados Comerciales	16
1.3 Conclusiones	19
Fuentes de Consulta	21

2. Tratado de Libre Comercio de América del Norte y el autotransporte entre México – Estados Unidos	22
2.1 Objetivos de TLC en el rubro de autotransporte	22
2.2 La situación mexicana en el marco del TLC	25
2.2.1 Obstáculos de México en la frontera norte	26
2.2.1.1 Aduanas	26
2.2.1.2 Transfers	28
2.3 El Autotransporte de México frente al de Estados Unidos	32
2.4 Conclusiones	38
Fuentes de Consulta	40

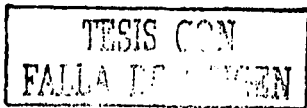
3. Situación actual del autotransporte a la luz del TLC	41
3.1 Prorrogas a la aplicación de lo negociado en el TLC con respecto al autotransporte. La Controversia entre México y Estados Unidos.	42
3.2 Principales grupos de presión en materia de autotransporte en Estados Unidos y México	50
3.2.1 Agrupaciones en Estados Unidos en contra de la apertura	53
3.2.1.1 Teamsters	53
3.2.2 Grupos en Estados Unidos a favor de la apertura	56
3.2.3 Grupos en México en contra y a favor de la apertura	58
3.2.3.1 CANACAR y CONATRAM	58
3.2.3.2 Grupos Industriales mexicanos	60
3.4 Causas de no admisión a los transportistas mexicanos en Estados Unidos	63
3.5 Opciones para el autotransporte de carga en el marco del TLC	65
3.6 Conclusiones	69
Fuentes de Consulta	72

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a almacenar en formato electrónico e imprimir en cualquier momento el contenido de mi trabajo académico.

NOMBRE: Aide Fernández de Lara
Corona

FECHA: 06 - noviembre - 2003

FIRMA: [Firma]



B

4. Escenarios probables para el autotransporte en México en los próximos 30 años	74
4.1 Definición de variables	75
4.1.1 Inversión	75
4.1.2 Demanda de carga por carretera	78
4.1.3 Educación en el sector transporte	79
4.1.4 Seguridad	80
4.1.5 Impacto ambiental	82
4.2 Escenarios en materia de autotransporte para México para los años 2010, 2020 y 2030	83
4.2.1 Escenarios 2010	87
4.2.2 Escenarios 2020	88
4.2.3 Escenarios 2030	89
4.3 Conclusiones	90
Fuentes de Consulta	92
Conclusiones generales	93
Anexo I	99

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

C

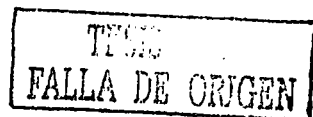
Introducción.

Mientras que muchos de los aspectos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte han sido ampliamente discutidos, muy poca atención se ha prestado al sector del autotransporte proyectado en dicho tratado entre los tres países participantes. Aún cuando el Tratado de Libre Comercio específicamente incluye al autotransporte en el capítulo nueve además de las reservas mencionadas respecto al mismo en los anexos, la mayoría de los especialistas coinciden en que los mecanismos para implementar lo acordado todavía siguen siendo deficientes y están lejos de cumplir con las expectativas de México. Más aún, la magnitud de las repercusiones que podría causar la apertura de la frontera no han podido ser analizadas ya que no existe un completo entendimiento de cómo, cuándo y de qué forma se abrirá la frontera.

Este trabajo hará un análisis de lo que ha sido el sector autotransporte en México en relación a su socio comercial Estados Unidos. Desde hace un tiempo México se ha preocupado por ser socio de varios países a través de la firma de tratados comerciales que le permitan ingresar al mundo de la globalización. Este mundo globalizado ha marcado la pauta a países como el nuestro para tener un intercambio comercial más ágil y productivo. A veces las condiciones para dicho intercambio son un tanto desfavorables, ya que por ejemplo, hablando en específico del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (al que nos referiremos a lo largo del trabajo como TLCAN o TLC), México tiene en comparación con los socios firmantes una diferencia económica abismal que no le permite entrar de lleno a la competencia.

El autotransporte se ha convertido en un tema polémico hoy en día, ya que es una base importante del intercambio comercial que se da de manera mucho más eficaz cuando hay un libre paso de los

I



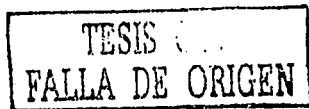
transportistas en las fronteras, cuando no hay barreras que retrasan la libre transportación de mercancías. Para México esto todavía no ha sido posible, sin embargo, el tema ya se incluyó en este tratado y se está luchando por derribar todas las limitantes impuestas por el mismo. El análisis de este trabajo se situará antes, durante y después de la firma del Tratado de Libre Comercio y nos hablará de una preparación hacia la inclusión de este rubro en el tratado así como las discusiones actuales y polémicas referentes a la puesta en marcha de lo acordado en referencia al autotransporte.

La hipótesis de este trabajo es la siguiente:

“La aplicación de lo negociado referente al rubro de auto transporte en Tratado de Libre Comercio de América del Norte esta en función directa de las condiciones de la infraestructura con la que cuentan los países participantes, por lo tanto México tendrá que implementar una nueva cultura del transporte para convertirse realmente en un socio activo de dicho tratado.”

La metodología a usar en este trabajo será de carácter analítico-prospectiva, ya que estaremos analizando varias vertientes del problema en cuestión y presentaremos escenarios a futuro para el mismo. Así mismo este estudio será de carácter descriptivo en algunas de sus partes y empezará ubicando el problema en un contexto general para después analizarlo en su ámbito particular.

El objetivo de este estudio será analizar la importancia actual del autotransporte entre México y Estados Unidos, así como las diferencias existentes en dicho servicio entre los dos países acentuando la importancia del intercambio comercial a través del autotransporte entre los dos países para analizar después lo negociado en el TLC que ha enfrentado a México con la necesidad de implementar una nueva cultura en el área del autotransporte. Finalizaremos con escenarios probables para nuestro país a presentarse en los próximos 30 años.



En el capítulo I se identificará la importancia del autotransporte entre México y Estados Unidos haciendo un análisis de la integración económica entre ambos países, para ello se hará una breve reseña del desarrollo histórico de dicho sector en México a quien principalmente se le han impuesto ciertas restricciones, posteriormente se proporcionarán ciertos datos respecto al autotransporte, cifras que nos mostrarán la importancia del sector, se finalizará este capítulo con un análisis de la importancia del sector del autotransporte para México y un análisis también del porque se debe incluir dicho rubro en un tratado internacional.

En el capítulo II se analizará específicamente lo negociado en el TLC se hablará de la preparación de México y Estados Unidos previa a la entrada en vigor de lo negociado referente al rubro del autotransporte y será ahí donde se analizarán las diferencias existentes entre ambos países hablando específicamente de la infraestructura y los recursos destinados a este sector. Se hablará también de los obstáculos que México tiene en la frontera con Estados Unidos especialmente la aduana y sus distintos componentes.

El capítulo III se dará una reseña general de las prorrogas que se han dado a la apertura de la frontera a transportistas, hablaremos de los grupos de presión en contra de dicha apertura en ambos países, de los intereses de los mismos así como las razones que ellos consideran importantes para no permitir el libre paso a transportistas. También hablaremos de las posibilidades que tiene México de ingresar a Estados Unidos.

En el capítulo IV se dará una visión prospectiva del problema estudiado, es decir, se plantearán escenarios posibles a ocurrir en los próximos 30 años. Se hablará de escenarios probables para el autotransporte en México para las décadas de 2010, 2020 y 2030.

Para la revisión del futuro de esta problemática debemos considerar muchos factores, incluyendo el grado de interacción entre las dos economías, los cambios drásticos que han ocurrido en la economía de México así como en su sector transportista, además del impacto que tendrá la implementación del TLC. Este trabajo tratará de demostrar que el TLC finalmente se implementará en su totalidad en el área del autotransporte sólo que claramente debemos antes acentuar importantes tópicos por ejemplo: son necesarios importantes cambios en la infraestructura y la aduana en México, que darán como resultado la nueva cultura del transporte que se menciona en la hipótesis.

TESIS C...
FALLA DE ORIGEN

Capítulo

I

La importancia del autotransporte entre México y Estados Unidos.

En la gran mayoría de los países, el éxito de su internacionalización ha estado centrado en el desarrollo de un amplio mercado interno.¹

Ma Elena Cardero

Objetivo particular: Situar la importancia económica del autotransporte entre México y Estados Unidos.

En este capítulo se ubicará la importancia del desarrollo económico del sector de transporte terrestre entre México y Estados Unidos para bien de la integración comercial que se ha dado más fuertemente a raíz de la firma del Tratado de Libre Comercio que hasta la fecha no ha liberalizado todo lo que se pretendía en un principio. Señalaremos la importancia que tiene para nuestro país el crecimiento de este sector, ya que una vez que se registre un avance constante probablemente se pueda regresar a condiciones permanentes de desarrollo creciente que mejoren el nivel de bienestar de toda la población y se logre entonces la tan anhelada inserción más favorable de la economía mexicana en el ámbito mundial, empezando por el mercado estadounidense.

1.1 Integración económica de México y Estados Unidos.

En este apartado se mostrará cómo la economía de México ha crecido significativamente en los últimos años, el comercio con Estados Unidos se ha desarrollado ampliamente, demostraremos que año tras año el comercio de nuestro país se ha favorecido con el área de Estados Unidos, la integración de las economías de ambos países ha llegado a ser como siempre interdependiente, aún las ciudades que no están localizadas a lo largo de la

¹ CARDERO, María Elena (compiladora) Qué ganamos y qué perdimos con el TLC. Siglo XXI editores, México, DF, 1996.



frontera han incrementado su comercio lo cual significa que la integración de las dos economías es claramente ahora un problema nacional y ya no es sólo un asunto regional, y decimos que dicha integración es interdependiente porque nuestro país siempre ha dependido de alguna forma de Estados Unidos.

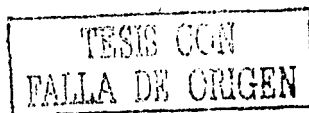
La participación cada vez creciente de áreas que no están en la frontera nos señala la importancia de la industria nacional del autotransporte así como las infraestructuras nacionales que ambos países deben tener en consideración en el proceso de integración de las dos economías.

Como una herramienta de la sociedad, la transportación crea un lugar y tiempo útiles, es decir, el transporte responde y afecta el desarrollo económico creando un valor mas alto de las mercancías en el lugar distinto a donde han sido originadas en el momento en que son necesitadas. Por definición, el crecimiento del transporte y de los mercados que son servidos por éste, están relacionados directamente, es decir, si el transporte crece, el mercado también y viceversa. La función económica del transporte consiste precisamente en permitir el desplazamiento de las mercancías que intervienen en el proceso económico.

Para determinar la demanda de servicios de transportación, hay que considerar como datos esenciales, el nivel de la actividad económica y su dispersión geográfica. Debemos ver la importancia de estos factores en el sistema de transporte entre México y Estados Unidos conforme vamos examinando algunos patrones básicos de comercio entre los dos países y proyectar como estos pueden afectar la demanda del transporte. Claramente la dinámica entre México y Estados Unidos se verá afectada conforme el TLC se vaya implementando y la interdependencia económica entre las dos naciones se incremente. Como Sydney Weintraub predijo hace tiempo:

.....Si los gobiernos remueven las barreras que ellos han creado,
La integración de esas dos economías será inevitable y beneficiará a ambas economías.....²

² WEINTRAUB, Sydney, Libre Comercio entre México y Estados Unidos?, Brookings Institution, 1984



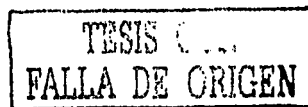
1.1.2 El Comercio entre México y Estados Unidos en relación al autotransporte.

Los oponentes a la implementación del TLC en el rubro del autotransporte argumentaban que el comercio entre estos dos países es basado primariamente en el comercio que los Estados Unidos hacen con la industria maquiladora. Sin embargo, como es bien sabido el porcentaje del comercio atribuido al sector maquilero ha disminuido considerablemente, debido al cambio de dichas maquilas a países asiáticos. Aún cuando pensáramos que la industria maquiladora siguiera su curso, ésta se concentra primariamente a lo largo de la frontera donde actualmente la integración de ambas economías es más evidente, los patrones de ambas economías nos muestran que hacia ambos lados lejos de la frontera los dos países se están integrando. Si estos patrones continúan afectarán grandemente los requerimientos de la transportación en ambos lados de la frontera.

La situación de la industria maquiladora ha cambiado considerablemente para México, alrededor de 1990 representaba el 40 % del comercio entre México y Estados Unidos, la distribución de la maquila en ese entonces determinaba el sistema de transporte, es decir, la mayoría estaban situadas en la frontera para no tener que sufrir las carencias de infraestructura al interior de México en materia de carreteras y seguridad, poco después algunas maquilas se fueron expandiendo hacia el interior del país pero todas ubicadas a lo largo del camino de la principal carretera en México que es la que proviene de Nuevo Laredo.³

La integración económica no se caracteriza únicamente por el movimiento de las maquilas hacia el interior de México, hay una gran demanda de parte de México por consumir productos terminados de Estados Unidos, esto ha hecho que el interés de grandes cadenas de tiendas de Estados Unidos crezca al querer penetrar el mercado mexicano. Si miramos hacia las empresas que no son propiamente parte del programa de maquilas pero que también se dedican

³ MOLINA, J David y Giernanski, R James. Linking or Isolating Economies? A look at trucking along the Texas-México Border. The University of Texas at Austin. Austin, TX 1994

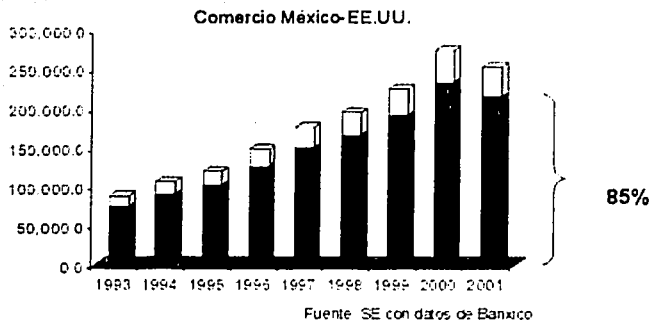


a manufacturar nos daremos cuenta que hoy día son las que determinan las necesidades de transporte en nuestro país, dichas empresas se encuentran concentradas en su mayoría en México DF., lo que convierte a esta ciudad no sólo en una gran área de manufacturación de mercancías, sino también en un área de gran demanda de consumo de productos y esto produce un gran impacto en el proceso de transportación. No cabe duda que las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos han crecido considerablemente, y esto pone de manifiesto la estrecha relación que existe entre el comercio y el transporte, siendo este último la manera de dar flujo constante a las mercancías entre los dos países.

Algunos datos nos muestran la importancia que tiene el autotransporte no sólo para nuestro país sino también para Estados Unidos por ejemplo alrededor de tres cuartas partes del comercio de la unión americana hacia México se transporta en camiones y el 70% de la carga que va de los Estados Unidos a México pasa por Texas. Es importante recalcar como el comercio entre ambos países se ha regionalizado de cierta forma ya que gran parte de nuestro comercio es con el área de Texas cabe destacar el hecho del creciente comercio entre estas dos áreas. De 1987 a 1993, las exportaciones texanas se duplicaron pasando de 25300 millones de dólares a 52 200 mdd y durante los primeros nueve meses de 1994, fueron 13% mas elevadas que durante el mismo periodo de 1993. Alrededor de la mitad de las exportaciones estadounidenses a México salen de Texas y la mayor parte de las exportaciones pasan por ese estado. México es el socio comercial extranjero más importante de Texas ya que representa el 40% de las exportaciones texanas.⁴

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁴ VERA Campos, Mónica. Nueva agenda bilateral en la relación México - Estados Unidos. ITAM, UNAM, FCE. México DF. 1998 pp. 321-331



Cruces fronterizos

En 2000, se realizaron 8.3 millones de cruces fronterizos de autotransporte de carga entre México y EE.UU.

Principales puertos terrestres de cruce de mercancías en la frontera México-EE.UU. (2000)

Puertos terrestres	% de Cruces
Nuevo Laredo, Tamps. / Laredo, TX.	39
Tijuana, BC / Otay Mesa, CA	21
Cd. Juárez, Chih. / El Paso, TX.	6
Nogales, Sonora / Nogales, Az.	6

Transporte: Clave para la competitividad

En 2003, desaparecerán los aranceles en la región del TLCAN. La eficiencia del transporte y la entrega “justo a tiempo” a los mercados de destino, serán piezas claves para mantener la competitividad.



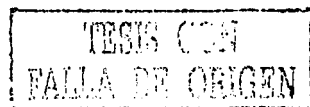
Dado el creciente grado de integración económica que el comercio ha traído entre México y Estados Unidos, debemos esperar que conforme esta integración sea mayor, más lugares al interior de ambos países participarán en el proceso. Aún cuando los opositores del TLC nos muestran un panorama muy pesimista respecto al libre tránsito de autotransportistas, no podemos dejar de pensar en el impacto del TLC en la integración económica y por ende en un futuro con un crecimiento productivo en el área del transporte.

Si bien en México el sector terciario representa el 62% del PIB y genera el 46% del empleo,⁵ el país no ha logrado insertarse en la llamada “revolución de los servicios”. A decir verdad muchos de los proveedores de servicio de transporte terrestre carecen totalmente de experiencia en el mercado internacional.

En el sector de transporte terrestre México promovió una apertura gradual para permitir la modernización de las empresas de autotransporte mexicanas y la adecuación de su operación a las condiciones de competitividad internacional, en este sentido México no recibió trato preferencial de país en desarrollo. No obstante este trato igualitario no podemos dejar de lado la diferencia en el grado de desarrollo del sector transporte comparado con el de Estados Unidos o Canadá.

Lo poco que se ha analizado hasta este momento con respecto al comercio entre los dos países en cuestión nos lleva a afirmar que las necesidades de transportación entre estos países se incrementará y esto llevará a los dos países

⁵ CARDERO, María Elena. Qué ganamos y qué perdimos con el TLC, Siglo XXI editores, México, DF, 1996, p. 264.



a tomar medidas y a pensar más en el transporte de lo que se hacía en el pasado. Actualmente México se encuentra estancado en prácticas ineficientes y sin una real educación en el sector autotransportista, este es el tiempo para que México tome ventaja del TLC para responder más ampliamente a las necesidades en incremento de su autotransporte y establecer una presencia activa en el mercado de Estados Unidos.

Si bien es cierto que la economía del país siempre ha estado muy relacionada con la de nuestro vecino, también lo es que Estados Unidos es nuestro principal socio comercial, por lo tanto debemos establecer las bases que nos permitirán participar de manera activa e inteligente en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, es por eso que ahora daremos un breve recuento de la historia del autotransporte en nuestro país para posteriormente situar las condiciones en las que se encuentra actualmente frente a Estados Unidos.

1.2 Desarrollo histórico del sector autotransporte en México.

La transformación de México en las últimas dos décadas ha sido profunda, siendo la más significativa durante la administración de Carlos Salinas de Gortari, no se puede ignorar que esta administración entendió la importancia de la mejora de la infraestructura física, económica y social para mantener el desarrollo del autotransporte. Los cambios durante esta administración fueron dramáticos y las consecuencias también, pero sería un error concentrar nuestro análisis únicamente en la desregulación y otros cambios del sector transporte durante esta administración porque entonces estaríamos subestimando las muchas acciones que se han llevado a cabo actualmente en el sector del autotransporte.

Dado que se debe entender primero el tradicional sistema mexicano de transportación, examinaremos brevemente la historia de la industria del transporte en México. Hablaremos específicamente de la administración de



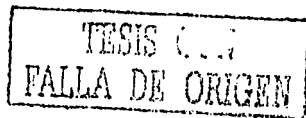
Salinas porque fue en la que se dieron más planes de modernización, haremos un énfasis particular en el sector autotransporte. Los cambios drásticos que han arrasado con el sector transporte en México no pueden ser completamente entendidos a menos que los examinemos en su contexto histórico.

1.2.1 Planes de Transportación en México de 1876 a 1988.

El presidente Porfirio Díaz (1876-1881, 1884-1910) fue perseverante en su objetivo de modernizar México, y fue durante el porfiriato que la modernización del transporte en México realmente comenzó. La falta del capital en México y el apetito personal de Díaz para cualquier inversión extranjera, le permitió crear un cielo para los inversionistas extranjeros. El sistema de transporte, particularmente el del tren se desarrollaron grandemente en este régimen y fue de dominio exclusivo de los extranjeros, principalmente de los americanos, franceses e ingleses. Las líneas de tren construidas en este periodo corrían de norte a sur. Con la partida de Díaz la era de la revolución mexicana comenzó y trajo consigo la constitución política de 1917 que tocó el tema del transporte en específico el del tren que fue removido bajo el control del gobierno, aunque esto se implementó hasta el año de 1930.

Como Víctor Islas Rivera señala en su libro Estructura y desarrollo del sector transporte en México; 8 programas presidenciales han acentuado al transporte desde el periodo del Presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940) que tuvo el primer intento de controlar y dirigir el sistema de transportación en 1934.⁶ Cuando Cárdenas fue electo presidente, implementó un plan de 6 años para probar su independencia de los extranjeros que habían ejercido su influencia libremente en sus predecesores. Cárdenas preparó un documento estableciendo los objetivos de su administración y sus planes. Cárdenas subrayó la necesidad de construir nuevas autopistas, líneas de tren y puertos marítimos para distribuir mejor los productos nacionales. Durante su periodo, Cárdenas implementó provisiones a la constitución de 1917 nacionalizando los trenes, lo cual prevalece hasta estos días.

⁶ ISLAS RIVERA, Víctor, Estructura y desarrollo del sector transporte en México, Colegio de México, 1992, Capítulo 2



El plan de 6 años del presidente Manuel Ávila Camacho (1941-1946), también acentúa la importancia de la necesidad de expandir el sistema de transporte y mejorar el plan previo, esto también es señalado por Víctor Islas Rivera⁷. En este periodo se reconoció la importancia del transporte no sólo para el incremento de la disposición de recursos a lo largo del país, sino también como un mecanismo de integración cultural. Más aún, sus mejoras fueron basadas en el empleo de métodos eficientes contra los irreales planes a futuro que caracterizaron la administración de Cárdenas. Las mejoras en la infraestructura durante el periodo de Ávila Camacho permitieron a su sucesor Miguel Alemán (1946-1952) concentrarse en la industrialización de México.

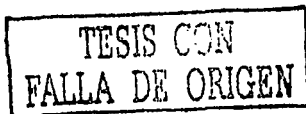
El presidente Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) introduce el programa nacional de inversiones en el que los componentes de la transportación se enfocaron a las comunicaciones y al tren, pero también incluyó a las carreteras en un programa nacional de construcción. Respondiendo al llamado del presidente John F. Kennedy a una alianza para el progreso, el presidente Adolfo López Mateos (1958-1964) introdujo su plan de acción inmediata en 1962 en el cual se canalizaban alrededor del 28% de gastos públicos hacia la comunicación y el sistema de transporte, 12.9 % para trenes y 11.8 para carreteras.⁸

Ninguno de estos planes fue exclusivamente dedicado a la transportación, fueron planes nacionales con algunos componentes enfocados a la transportación. En 1975, durante el periodo de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes preparó el primer plan dedicado exclusivamente a cuestiones de transportación. Este incluyó entre los más importantes aspectos los siguientes: a) un trato balanceado del transporte privado y del colectivo; b) grandes subsidios al sector autotransportista; y c) dar prioridad al sistema de autopistas.

Los dos presidentes que le siguieron, José López Portillo (1976-1982) y Miguel de la Madrid (1982-1988) regresaron al acostumbrado plan que si refiere la transportación pero que no produce planes separados para ella.

⁷ IBID. Capítulo 2

⁸ IBID. Capítulo 2.

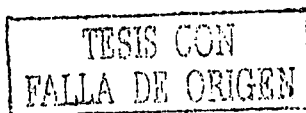


En general, a excepción de la administración de Echeverría, los presidentes de Lázaro Cárdenas a Miguel de la Madrid introdujeron planes de desarrollo económico o social que en algún momento refirieron la importancia de mejorar la infraestructura del transporte y establecieron parámetros bajo los cuales el sistema de transporte podría operar. El alto grado de la intervención del gobierno en este sector fue un común denominador en todas las administraciones desde Cárdenas hasta de la Madrid. En todos los casos, la infraestructura del transporte fue asumida como un bien público que el gobierno central debía construir y mantener. Claramente, el gobierno pudo dictar casi todos los aspectos que envolvían el sistema de transporte en México. No solamente controlaba la infraestructura, sino también la industria del autotransporte, imponía los precios, determinaba rutas, y decidía que contratos debían ser negociados.

A través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el presidente Salinas (1988-1994) introdujo nuevos planes, específicamente apuntando al transporte e intentando liberalizar porciones del sistema de transporte más allá sólo de subsidiarlo como lo manejó la administración del presidente Echeverría en 1975. Analicemos ahora algunos de los planes de Salinas que nos servirán para analizar algunas estadísticas de transportación de México.

Siguiendo a la tradición del presidente Cárdenas, el presidente Carlos Salinas de Gortari presentó los objetivos de su administración en el Plan Nacional de Desarrollo: 1989-1994. Este plan contenía tres programas separados para revisar el estado de las industrias de la comunicación y el transporte. También introdujo muchas políticas intentando reducir o recanalizar la intervención directa del gobierno. Estas políticas de desregulación aceptaron empresas privadas para que ayudaran en la construcción de la infraestructura en vez de dejarla recaer solamente en la industria dependiente directamente del Estado.

El primero de estos programas que trata directamente del transporte es el Programa Nacional de Modernización del Transporte: 1990-1994. Aunque la administración de Salinas reconoce la necesidad de mejorar la deteriorada y obsoleta infraestructura, no es nueva, tomando en cuenta que las anteriores administraciones lo habían incluido en cada plan de seis años. Este plan difiere en que llama a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a comenzar la desregularización de algunas porciones de la industria y por primera vez establece objetivos políticos que crearían competencia en el



mercado del transporte y en la mayoría de los casos reduciría la acción del gobierno para planear, coordinar, regular y así asegurar un mercado verdaderamente abierto. Esto se dio más ampliamente en el sector carretero aunque la propiedad del sector sólo se le permitió a mexicanos.

En julio de 1989, muchas de las restricciones que limitaban a la industria del sector transporte terrestre fueron removidas respondiendo a las fuerzas del mercado, esto permitió a la industria proveer mejores servicios a los usuarios. Entre las nuevas reglas estaba una que permitió a los autotransportistas cargar y descargar en cualquier lugar sin restricciones, excepto aquellos que eran materiales peligrosos. El mercado ahora establecía sus propias tarifas sin previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los usuarios podían contratar a cualquier proveedor de servicio de transporte terrestre.

El programa acentuó la importancia del sistema carretero, el cual, estaba deteriorado e inadecuado para satisfacer la demanda, la administración invitó a la iniciativa privada a invertir en el desarrollo de la infraestructura, los inversionistas podían recuperar su dinero a través del cobro en las casetas, mientras que el gobierno determinaba prioridades para cada proyecto. En 1989, el presidente Salinas también anunció un nuevo programa llamado "carreteras tripartito"⁹ en el cual el gobierno federal aportaba un tercio del proyecto y el sector privado proveía los otros dos tercios. Más del 15% de los kilómetros de carretera construidos bajo este plan se encuentran en los siete estados fronterizos: Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, Chihuahua, Durango, Sonora y Baja California Norte.

1.2.2 Importancia económica del autotransporte para México.

Como se pudo notar en la revisión de los datos de la historia del transporte en México, debemos tener en mente que desde el tiempo de Cárdenas se han enfatizado vagamente los requerimientos del mercado del transporte. Esta falta de orientación en el mercado se debe al hecho de que el transporte ha sido considerado como un bien público y como tal ha sido controlado largamente por intereses de grupos políticos

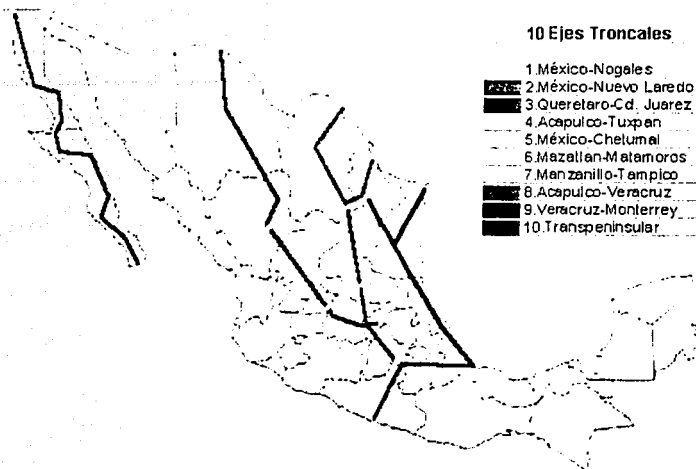
⁹ Op Cit Islas Rivera, Víctor.

La industria del transporte terrestre en México claramente es el sistema básico de transportación en nuestro país. Desde los años setentas, alrededor del 80% de los empleados del transporte estaban trabajando en el sector terrestre. El transporte terrestre es el principal medio de transporte cargando al menos el 68% del tonelaje transportado en México desde 1960. En contraste con la importancia del ferrocarril que se ha ido declinando en las últimas décadas. El porcentaje de empleados de ferrocarril disminuyó del 20% a menos del 14% en los ochentas, aunque los salarios permanecieron entre los más altos junto con los del sector aéreo. Esto claramente nos indica la fuerza del sindicato de ferrocarrileros, especialmente cuando uno considera que por este mismo periodo la participación del ferrocarril en términos de tonelaje disminuyó de 25% a menos del 19%. Y asombra aún más cuando uno piensa en las condiciones deficientes del ferrocarril año tras año.¹⁰

A través de los años, los programas nacionales ayudaron a la mejoría de la infraestructura del transporte que había incrementado los kilómetros de carreteras de 5,237 en 1935 a 222,935 en 1985, un incremento del 4157 por ciento.¹¹ Durante el mismo periodo, las líneas de ferrocarril incrementaron sólo el 12.6%, de 22947.4 Km. a 25,840 Km., esto nos indica nuevamente la importancia que el gobierno mexicano le dio al sistema carretero por encima del ferrocarrilero. Sin embargo, esto no ha sido suficiente ya que como podemos observar en el siguiente mapa, la red carretera actual sólo consta de 10 ejes troncales que no dan abasto a la cantidad de carga que se mueve por este medio:

¹⁰ IBID. , tabla 2.35, pp. 142 - 143

¹¹ INEGI, Estadísticas históricas de México. México, DF. 1990, tomo II, p587



FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Es muy importante que esta red carretera mejore y se incremente ya que últimamente las empresas transportistas terrestres se han incrementado considerablemente, existen muchas firmas americanas que han hecho tratos con empresas mexicanas para tener presencia en nuestro país. Por ejemplo Contract Freighters, Inc (CFI) una de las más grandes transportistas en Estados Unidos ha hecho negocios con empresas mexicanas del mismo ramo, tan sólo esta empresa ha dedicado mas de 900 cajas de trailer al mercado mexicano. United Parcel Services (UPS), Federal Express y Roadway Express son otros ejemplos de compañías que están incrementando su presencia en el mercado mexicano a través de sus alianzas con empresas transportistas terrestres mexicanas

El autotransporte federal de carga es un factor estratégico para el desarrollo económico y la integración nacional, toda vez que, por su facilidad de acceso a los diversos espacios geográficos, resulta insustituible como instrumento para una eficiente articulación de los procesos de producción, distribución y consumo, proporcionando servicios a todos los sectores productivos y

sociales. Esta forma de transporte moviliza actualmente el 84% de la carga que se traslada por vía terrestre.¹²

Veamos algunos datos proporcionados por la Cámara nacional de autotransporte de Carga (CANACAR):

Importancia económica y social del autotransporte de carga.

Número de empresas	7,880
Número de personas físicas	75,223
Flota vehicular de carga	372,263
Número tractocamiones	133,050
Número de camiones	94,797
Número de unidades de arrastre	144,225
Flota vehicular de empresas	172,699
Flota vehicular de personas físicas	199,564
Ramas de la economía que atiende	75
Participación en el movimiento de carga Nacional terrestre	84%
Participación en el movimiento de carga Internacional terrestre	81%
Empleos directos que genera (millones)	1.2
Empleos indirectos que genera (millones)	2.4

Fuente: Cámara Nacional de autotransporte de carga, pagina de Internet www.canacar.com

La CANACAR es la principal agrupación de autotransportistas de carga. Esta encargada de impulsar el desarrollo del sector y funge como órgano de consulta del Estado, es por eso que se encarga de proporcionar datos del rubro para destacar la importancia que tiene para nuestro país.

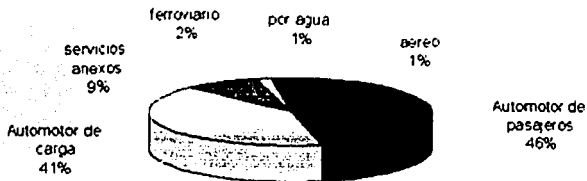
¹² Cámara Nacional de autotransporte de carga. www.canacar.com.

Importancia del transporte en México

Participa con el 8 por ciento del PIB

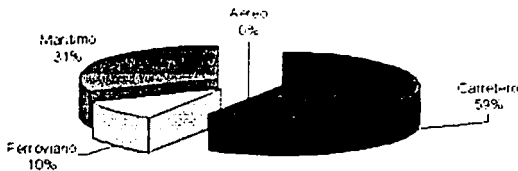
Ocupa al 5.5 por ciento del total de la PEA:
El 87 por ciento está compuesto por personal de transporte terrestre carretero (46 por ciento, de pasajeros y 41 por ciento, de carga).

Proporción de personal ocupado (2000*)



Importancia del transporte de carga por carretera

En México, la carga se mueve mayoritariamente vía terrestre, destacando el transporte carretero:



Fuente: Elaborado con datos de CONCAMIN

TRABAJA CON
FALLA DE ORIGEN

El TLCAN ha impulsado el crecimiento del sector...

Transporte: crecimiento promedio anual (%), 1994-2000*

Automotor de carga	6.2
Automotor de pasajeros	2.2
Servicios conexos	4.5
Ferroviario (fuera del TLCAN)	2.1
Aéreo (fuera del TLCAN)	2.5
Por agua (fuera del TLCAN)	-13.8

* Estimación con datos del Instituto Mexicano del Transporte

...favoreciendo a los transportistas mexicanos

- El 85 por ciento del comercio con EE.UU. es transportado por carretera.
- Pasó de 74.8 mil millones de dólares (mmd) en 1993 a 216 mmd en 2001 (casi 3 veces).
- El cabotaje se reserva para empresas mexicanas.

1.2.3 Por qué incluir el autotransporte en la negociación de Tratados Comerciales.

Se ha visto hasta ahora que las prácticas comerciales durante la administración de Salinas, crearon un ambiente diferente para el autotransporte en la economía mexicana. Cuando consideramos que México es uno de los principales socios comerciales de Estados Unidos se hace evidente que México quiso entrar a la modernidad pero aún no logra ser un miembro 100% activo en este proceso de modernización.

La estrecha relación que existe entre el crecimiento económico y el sistema de transporte pone en evidencia la importancia de traer a la mesa de discusión la inclusión del transporte, en especial el terrestre a las negociaciones comerciales. Si se están borrando barreras en el comercio es natural que se piense en quitar las barreras también al transporte para agilizar el flujo de mercancías. Los cambios, sin embargo, no pueden ser sólo atribuidos a la administración Salinas. En 1986, dos años antes de que su periodo comenzara,

México inició su entrada en nuevos acuerdos internacionales con el Fondo Monetario Internacional. En agosto de 1986, el gobierno mexicano también accedió al acuerdo general sobre aranceles y comercio (GATT) que acentuaba los subsidios y la eliminación de aranceles. En 1987, México firmó dos acuerdos con los Estados Unidos. Estos enfatizaban la importancia de liberar el comercio bilateral y señalaban la necesidad de incrementar la inversión extranjera directa, la transferencia de tecnología, los servicios, etc. Estos acuerdos resaltaron la necesidad de eliminar barreras de todos tipos y así promover grandemente la integración comercial entre las dos naciones.

México, Estados Unidos y Canadá, desde antes de la firma del TLC han sido ya importantes socios comerciales, sin embargo el TLC tiene como propósito crear formalmente un área de libre comercio e integración económica. Para Estados Unidos, el tratado y las facilidades para invertir en México representan la oportunidad estratégica de organizar un gran espacio económico y competir en ese mismo sentido, por una parte con Japón y los países de la cuenca del Pacífico, y por la otra, con la Unión Europea. De hecho, el tratado es una parte importante de la Iniciativa Para las Américas con la cual la administración Bush planeaba consolidar la presencia estadounidense en el comercio internacional.¹³

El capítulo XII del TLC constituye el intento más ambicioso, mundialmente concebido en relación a la liberalización de los servicios. Amplía las iniciativas establecidas en el GATT en el cual se fundamenta.

Volviendo a México, ya bajo la administración de Salinas la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial preparó una lista con mas de 25 áreas con necesidad de desregular, entre ellas estaban la agricultura, telecomunicaciones, transporte terrestre, bancos, tecnología, etc.

Los cambios en el sector transporte han sido no menos significativos. Claramente, se ha entendido la importancia de mejorar el sistema de transporte si realmente se quiere tener un desarrollo sostenido.

De ahí que los planes más importantes que se dieron en el periodo de Salinas fueron enfocados a este rubro y fueron propuestos a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte: Programa nacional de Modernización del Transporte, (1990-1994), Programa Nacional de Modernización de la

¹³ "Competitividad de las empresas de autotransporte de carga ante las perspectivas del TLC" Instituto Mexicano del Transporte Publicación Técnica No 37. Querétaro, Mex 1995.

Infraestructura del Transporte, (1990-1994) y el Programa Nacional de Modernización de Telecomunicaciones (1990-1994).¹⁴

Todo esto proporciona razones para entender porque se incluyó en un capítulo del Tratado de Libre Comercio, el rubro del autotransporte, es obvio que ante el incremento de las relaciones comerciales, es necesario hacerlas más ágiles, el transporte en especial el carretero que es el principal en nuestro país, se convierte en un medio para mover las mercancías de un lugar a otro de manera eficaz pero al encontrarse con muchas limitantes en vez de agilizar el comercio lo demora. Lo negociado en el TLC será revisado en el siguiente capítulo, ahí se analizarán bajo que condiciones se quieren eliminar las barreras al transporte y las limitantes que se le están imponiendo a nuestro país.

¹⁴ ISLAS RIVERA, Víctor. Estructura y Desarrollo del sector transporte en México. México, DF. Colegio de México, 1992.

1.3 Conclusiones.

No se puede omitir el hecho de que el crecimiento de la producción, venta y distribución de bienes traerá consigo la integración de las dos economías generará también una creciente demanda de servicios. Para que México aproveche ese potencial y el mercado de servicios no sea acaparado por empresas de Estados Unidos y Canadá, se requiere del diseño e instrumentación de políticas para promover la eficiencia y competitividad, que incluyan inversión en infraestructura y tecnología en el sector.

El hecho de que en el rubro de transporte entre México y Estados Unidos existan dos sistemas con esquemas y procedimientos distintos para controlar las distintas áreas que envuelven el sector además de tener diferentes percepciones sobre la importancia de estos controles y la necesidad de aplicarlos estrictamente, dificulta a México su entrada a territorio estadounidense pero más allá de estos problemas, el principal que enfrenta México es la falta de infraestructura de transporte que se ha visto frenado a causa de la falta de inversiones por parte del sector público. Aún cuando se ha visto la importancia de este sector para nuestra economía nos encontramos con verdaderas limitantes cuando queremos hablar de competencia justa frente al extranjero.

La promoción comercial es el principal objetivo de los gobiernos federales que conforman el TLC. Sin embargo no podemos olvidar que la descentralización en México será determinante para lograr una integración más completa y una participación activa en el Tratado de Libre Comercio. Así mismo México debe permitir una inversión más amplia en el sector transporte para dar abasto al creciente comercio con Estados Unidos considerando que esto servirá para ser más competitivos y así evitaremos el miedo a recibir la competencia estadounidense así como el miedo a entrar a un mercado extranjero.

En este capítulo se ha dado un panorama general de la historia del desarrollo del autotransporte en nuestro país para de ahí partir a un análisis de lo que actualmente sugiere el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Se considera importante señalar la integración económica de México y Estados Unidos porque nuestro trabajo está básicamente enfocado a demostrar que la interdependencia de México hacia Estados Unidos provocada por la falta de infraestructura en nuestro país es lo que está ocasionando todo el conflicto del autotransporte entre estos dos países.

El crecimiento de la relación de estas dos economías ha sido importante en los últimos años, sin embargo siguen habiendo abismos de diferencias entre las economías, esto provocado por un lado por el siempre presente centralismo de nuestro gobierno señalado en el pequeño recuento histórico de la situación del autotransporte en México que ayudará más adelante a entender porque en estos momentos no se le permite la entrada a nuestros transportistas en nuestro país vecino aún cuando existe un Tratado que así lo estipula.

El breve análisis de la historia del transporte hará comprender que el principal límite al crecimiento de éste ha sido el gobierno federal ya que siempre ha regido al sistema de transporte con base en intereses de grupos políticos pequeños. En México el autotransporte presta un servicio todavía con deficiencias para atender las necesidades internas, la mejoría que pudieran presentar las empresas mexicanas, resultan insuficientes en comparación con los progresos tecnológicos del autotransporte norteamericano.

Se ha establecido también la importancia que tiene el autotransporte para nuestro país ya que hoy día sigue siendo el principal medio de traslado de mercancías en México. Así mismo todo esto nos ha llevado a entender la razón de negociar un rubro como el autotransporte en el TLC.

Se han pues establecido las bases que nos permitirán analizar más fácilmente lo que se verá en los próximos capítulos y que actualmente son un tema polémico en el que no se ha permitido la apertura de la frontera que realmente representaría una integración económica de México y Estados Unidos sin límites.

Fuentes de Consulta.

- BERNAL M, Víctor. La integración Comercial de México a Estados Unidos y Canadá. Siglo XXI, 1990.
- CARDERO, Maria Elena (compiladora) Qué Ganamos y qué perdimos con el TLC Siglo XXI editores, México DF 1996
- Estadísticas históricas de México. INEGI México, 1990
- ISLAS Rivera, Víctor Estructura y desarrollo del sector transporte en México México, DF. Colegio de México, 1992
- MOLINA J, David y Giermanski R, James. Linking or isolating economies. The University of Texas at Austin. Austin, Tx. 1994.
- “Manual de Consulta para el autotransporte de Carga” Cámara Nacional del autotransporte de Carga. 1994.
- VERA Campos, Mónica (compiladora) Nueva agenda bilateral en la relación México – Estados Unidos. ITAM, UNAM, FCE, México DF 1998
- WEINTRAUB, Sydney, Libre Comercio entre México y Estados Unidos? Brookings Institución, 1984

Capítulo

II

El Tratado de libre comercio de América del Norte y su aplicación al autotransporte entre México y Estados Unidos.

... a fin de lograr un tratado de libre comercio exitoso, Un factor determinante es el costo y la eficacia del Transporte de carga....¹

Josué I Hernández

Objetivo Particular: Analizar lo negociado con respecto al rubro de autotransporte en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El transporte apoya y hace posible la mayor parte de las actividades e intercambios sociales y económicos, haciendo sentir su influencia en todos los sectores económicos. La optimización del transporte de carga es un factor determinante en el éxito de la manufactura y las estrategias globales de mercadotecnia. Los acuerdos comerciales dan una ventaja natural a los países que lo conforman, dada la proximidad geográfica que otorga a los mercados incluidos. Independientemente de los avances en las comunicaciones y la tecnología, todavía quedan aspectos de eficiencia y eficacia del transporte que en el corto plazo deberán resolverse para entrar de lleno al tratado comercial que nos compete, dichos aspectos pueden alcanzarse si se optimiza la administración de los procesos logísticos.

2.1 Objetivos del Tratado de Libre Comercio en el rubro de transporte.

La accesibilidad del transporte nutre y promueve la mayor parte de las actividades actuales en el ámbito social y económico de las naciones. El transporte de las mercancías es una actividad determinante de la economía, no

¹ HERNANDEZ, Josué I. "Aspectos de Optimización en el TLCAN" Énfasis Logístico Año III, Septiembre 2002. México, DF.

sólo comparada con la proporción de las actividades económicas sino también por la creciente predominancia que la distribución y transporte de los productos adquiere en el desempeño de casi todos los sectores de la economía.

La celebración de acuerdos de comercio regionales por ejemplo el TLCAN es una respuesta natural a la proximidad geográfica. Normalmente, los miembros de un acuerdo están cerca geográficamente y en respuesta a los bajos costos en cuanto a transporte y comunicaciones pueden esperar tener un comercio intensivo.

La creciente globalización de la economía y la necesidad de mover a mayores distancias la carga, personas e información (usualmente en viajes que pueden ser caracterizados como íter modales) acentúa la importancia del transporte para toda la actividad económica.

El objetivo de estos pactos, global y regionalmente, es desarrollar un ambiente económico equitativo entre los socios, así por ejemplo lo menciona el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en su objetivo general:

“Formar una zona de Libre Comercio estableciendo reglas claras y permanentes para el intercambio comercial, permitiendo el incremento de flujo comercial e inversión: nuevas oportunidades de empleo y mejores niveles de vida”²

Conforme las barreras arancelarias bajan, los pactos propician cambios profundos en el mercado mundial y aceleran la actividad comercial global. Estos cambios incluyen la reducción de cuotas y tarifas, mayor estabilidad económica y un consumo desarrollado en muchos mercados nuevos. Sin embargo no podríamos hablar de un tratado de libre comercio eficaz si no se incluyera un apartado en el que se regulara el transporte de carga.

El costo del transporte de carga es un factor determinante en cualquier tratado de libre comercio. Un acuerdo está justificado, en términos económicos, si mejora el bienestar social de las poblaciones. Recorrer largas distancias puede generar costos mayores que el valor de la carga y el monto del seguro requerido por el transporte físico de bienes. A pesar de la obvia importancia de la distancia en los costos del transporte, y el impacto posterior en el volumen

² Tratado de Libre Comercio, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Secretaría de Economía. México, 1994

de comercio, estudios empíricos frecuentemente subestiman la importancia de este factor.

Una vez situada la importancia del transporte para las naciones se puede entender porque se incluyó este rubro en el TLC, de hecho como lo se mencionó anteriormente, esto es novedoso ya que en ningún otro tratado se había incluido específicamente el rubro del transporte de carga. El TLCAN menciona entre sus objetivos específicos los siguientes relacionados al transporte:

- ✓ Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios.
- ✓ Coadyuvar a la creación de empleos.
- ✓ Crear certidumbre, transferencia y acceso preferencial por sus ventajas geográficas, similitud en horario y reducción de costos de transportación.
- ✓ Acceso al comercio transfronterizo de servicios como: construcción, profesionales, computación, **transporte terrestre**, reparación y mantenimiento
- ✓ Permiso inmediato de entrada a operadores mexicanos de transporte de terrestre, por partes primero en una primera franja fronteriza a partir de 1995 y posteriormente en el 2000 se extiende el servicio de transporte de carga internacional en todo el territorio.³

El Tratado de Libre comercio suponía el libre paso a transportistas hacia ambos lados de la frontera, en el capítulo 12 referente al comercio de servicios en el que se menciona el trato de nación más favorecida respecto al comercio de servicios y la competencia leal en el mismo. Sin embargo, aún cuando no se tiene duda alguna de lo que representa el transporte en el TLC, la liberalización no ha sido llevada a cabo. Quizás esto sea debido a la diferencia que existe en todos los aspectos entre los dos países en disputa ya que el transporte entre USA y Canadá goza de más fluidez y menos conflictos.

Es claro que en el TLC se consideró la apertura de la frontera a transportistas terrestres sin pensar en lo difícil que esto sería. Todo lo escrito en el TLC suena muy bien cuando se está leyendo pero en realidad la práctica nos muestra otra cosa, se debe pensar que se debieron haber revisado ciertas cosas como por ejemplo las diferencias que existen en infraestructura en México con respecto a estados Unidos, además de que ambos países debieron crear el

³ IBID Vol. I

ambiente propicio para la implementación de lo negociado ya que no sólo se trata de saber quien está violando lo acordado sino más bien de hacer algo para que cambie el panorama del transporte internamente y así proyectarlo hacia el exterior.

En los siguientes apartados analizaremos lo que han hecho ambos países para estar listos a la apertura, ya que el TLC les dio un plazo de 5 años para prepararse y aún así en ambos países existen obstáculos y vicios que el gobierno no ha hecho nada por cambiarlos.

El TLC podrá ser muy innovador y actual en cuanto a los requerimientos del transporte, pero si no se hace algo para que se den condiciones equitativas, esto sólo se quedará en el papel y quizás nunca se pueda llevar a la práctica quedando sólo como otra negociación obsoleta en la que nuevamente Estados Unidos será el abusador y México el país débil que lo acepta. Y así México estará perdiendo nuevamente la oportunidad de mejorar internamente su sector transporte y de entrar realmente a un mercado regional. El TLC con todos sus objetivos debe servir para promover las condiciones de competencia propicias para que el acuerdo sea un detonador del desarrollo comercial en la región y así fomente la creación de nuevas oportunidades de empleo por ejemplo en el transporte terrestre de carga.

2.2 La situación mexicana en el marco del Tratado de Libre Comercio.

Cuando pensamos que lo negociado en el rubro de autotransporte no se ha llevado a cabo y se le han dado muchas prórrogas, inmediatamente se piensa en que toda la culpa es de Estados Unidos y que este país está poniendo mil trabas para que la apertura no se dé. Si bien es cierto que Estados Unidos tiene sus razones para no permitir la entrada a transportistas mexicanos (razones que analizaremos más adelante), también lo es que México cuenta con ciertas situaciones que serán analizadas a detalle en otro apartado que no son las más propicias para permitir esta apertura. Independientemente de las diferencias existentes en cuanto a infraestructura entre ambos países, este apartado tocará un factor más importante que concierne principalmente a la política que maneja nuestro gobierno en la frontera y que se refiere específicamente a las aduanas en la frontera que retrasan, congestionan y obstaculizan el libre tránsito de transportistas y que será un factor clave que México deberá

corregir si desea que realmente se dé esta integración comercial que incluye al transporte terrestre.

2.2.1 Obstáculos de México en la frontera norte.

Ciertamente al pensar en libre paso a transportistas nos imaginamos que no existe la frontera y que los camiones pasan de un lado a otro libremente. Para que esto suceda tenemos que considerar un factor muy importante que es la aduana en ambos lados de la frontera en especial del lado mexicano. Veamos todo lo que implica el proceso aduanero de México en la frontera para determinar si será necesario que nuestro país cambie estos procedimientos antes de abrir el paso a transportistas.

2.2.1.1 Aduanas

Embarcar por tierra desde o hacia México de los Estados Unidos implica un proceso único y muchas veces caro. Es único por dos razones: primero por la práctica de los agentes aduanales mexicanos en la frontera sur de Estados Unidos y segundo por la existencia de los famosos “transfers” en la frontera. Estos dos factores son totalmente diferentes a lo que se imagina un embarcador estadounidense. A causa del TLCAN y de la imagen general de México como una nación en desarrollo con lazos fuertes comerciales con Estados Unidos, los embarcadores y empresas transportistas esperan que el movimiento de mercancías hacia México deba ser casi libre de barreras, sofisticado y relativamente barato. Desafortunadamente a la luz de la filosofía de la aduana mexicana, resalta el pensamiento todavía de tercer mundo en el que dominan todavía prácticas arcaicas que culminan en un ambiente en la frontera poco ético que beneficia económicamente a algunos grupos.

Es importante entender el rol que juega el agente aduanal mexicano para entender la profunda influencia que tiene en contribuir a las operaciones y congestionamientos en la frontera con Estados Unidos. El impacto del agente aduanal mexicano en el congestionamiento es el resultado de un hecho que no se puede negar: La mercancía proveniente de Estados Unidos entrando a México vía terrestre debe detenerse en la frontera en el lado americano previo a cruzar al interior de México. Este retraso es la más común e importante razón para el congestionamiento en la frontera y para los retrasos en el embarque para importar finalmente la mercancía. Por ejemplo la mercancía que viene por vía aérea a México no tiene que parar en la frontera para ser revisada por la aduana, ésta se libera cuando llega a su destino en la aduana

local, lo mismo sucede con la mercancía que viaja vía marítima. Solamente la mercancía embarcada vía terrestre es retrasada de manera rutinaria por una práctica que no tiene ningún valor económico excepto para los agentes y la aduana mexicana.

Sin embargo, no siempre fue de esta manera. México era como casi todas las naciones en el mundo. La mercancía entraba al país, la documentación era presentada, el impuesto pagado y entonces le liberaban el embarque al importador. Conforme el comercio fue creciendo entre los dos países, el volumen de mercancía entrando a México también se incrementó dramáticamente. Fue entonces como el gobierno mexicano determinó que no estaba cobrando correctamente los impuestos así que el control y el cobro de impuestos en la frontera se hizo más severo, se determinó que la mercancía debía pagar sus impuestos previo a entrar a México reduciendo así responsabilidades del gobierno, pero lo más importante de todo esto es que sólo un agente aduanal mexicano con licencia puede procesar la mercancía para introducirla al país. De esta forma, una persona norteamericana que no esté asociada con un agente aduanal mexicano no puede introducir mercancía a México, porque una persona norteamericana no puede legalmente pagar la tarifa de la aduana para enviar mercancía al interior de México. Todo esto también provocó que los almacenes crecieran en el lado americano pues mientras esperan a ser cruzados deben estar almacenados, consecuentemente en México no se desarrolló ningún tipo de almacenes.

El proceso de enviar mercancía a México implica una serie de clasificaciones, inspecciones, inventarios que tienen lugar en el lado americano de la frontera. Sin embargo, como los ciudadanos norteamericanos no pueden hacer la liberación de la mercancía deben actuar conforme a los requerimientos de la licencia de un agente aduanal mexicano, el uso de esta licencia no viene gratis, todo esto implica que el control de los agentes aduanales mexicanos sea absoluto e irrefutable.

México desde el principio de la negociación del TLCAN estableció reservas referentes a la aduana esto es entendible porque al no permitir que un norteamericano haga tramites aduanales, está protegiendo intereses de grupos en la frontera permitiendo así que se sigan beneficiando económicamente de manera no correcta: "... una exportación debe ser procesada por un ciudadano Mexicano con licencia de agente aduanal o por su representante (apoderado aduanal) empleado por el exportador y autorizado por la Secretaría de

Hacienda y Crédito Público para este propósito...”⁴, esto es totalmente incongruente con lo negociado en el TLC que se supone debe facilitar el comercio y no retrasarlo y corromperlo. Como diferencia podemos ver la situación entre Estados Unidos y Canadá en donde no importa la nacionalidad de quien libere la mercancía en la aduana, agilizándose así el tráfico de mercancías: “... Con respecto a la entrada temporal en territorio norteamericano, los agentes aduanales canadienses pueden desempeñar tareas referentes a la exportación de mercancía desde el territorio estadounidense hacia territorio canadiense. Con respecto a la entrada temporal en territorio canadiense, los agentes aduanales pueden desempeñar tareas referentes a la exportación de mercancía desde territorio canadiense y hacia territorio de Estados Unidos...”⁵

2.2.1.2 Los Transfers

Por otro lado, tenemos el llamado transfer el cual debemos definir como: pequeñas empresas de transporte que simplemente cruzan la mercancía, es decir, la transportan de un lado al otro de la frontera. Como bien sabemos Estados Unidos tiene una franja designada como zona comercial en la que pueden entrar los transportistas mexicanos, no sucede así con el lado mexicano. México limita a los transportistas americanos a la línea fronteriza, así los agentes aduanales deciden que transfer usar para cruzar la mercancía y muchas veces estas empresas de transfers también pertenecen a los agentes aduanales, lo cual se convierte en un negocio redondo.⁶

Para entender mejor todo lo que conlleva un cruce en la frontera examinemos el proceso que atraviesa un embarque común y corriente que viaja de los Estados Unidos a México, por ejemplo un embarque que viene de Carolina del Sur con destino final en Monterrey, Nuevo León. El embarcador contrata a un transportista que provea un servicio de puerta a puerta, el transportista asume responsabilidad para hacer llegar el embarque al importador mexicano pero como el transportista americano no puede llegar directamente a Monterrey, solamente llega al puerto de exportación en la frontera estadounidense, por ejemplo, Laredo, TX . El transportista puede dejar el embarque en su terminal en Laredo, TX o llevarlo directamente al almacén del agente aduanal. Si el embarque es dejado en la terminal del transportista, entonces el agente aduanal

⁴ Ibid Vol. II

⁵ Ibid Vol. I

⁶ GIERMANSKI, James R. "Texas to Mexico: a border to avoid" Texas Center for border and economic development, Texas A&M International University, Laredo, TX, Junio 1995

es notificado de que hay un embarque para que se haga la liberación en la aduana, el agente aduanal llama al transfer de su elección para que vaya a recoger el embarque y lo traiga a su almacén para su inspección, clasificación y preparación del papeleo para cruzar hacia México. Una vez que el transfer ha llegado al almacén del agente aduanal, éste le da carga si es que tiene algo listo para cruzar y si no lo envía de regreso a las instalaciones del transfer, como podemos ver en sólo este proceso ya se produjeron al menos 3 movimientos de tractor, prosiguiendo con la historia, cuando el agente aduanal ya tiene listo el material para ser cruzado, llama a un transfer que venga a sus instalaciones a recoger un embarque listo para internarse en México, el transfer viene se lleva el embarque y una vez que está en México, deja el embarque en las instalaciones del transportista para que continúe su viaje a Monterrey y él vuelve vacío a los Estados Unidos, otra vez podemos darnos idea de cuantos movimientos de tractor se han implicado hasta ahora.

En números absolutos la práctica corriente de cruzar la frontera en sólo una dirección de los Estados Unidos a México produce aproximadamente 7 movimientos de tractor utilizando 10 piezas de equipo. Si combinamos el movimiento que viene de México a Estados Unidos la suma equivale aproximadamente a 14 movimientos de trailer entre las ciudades fronterizas envolviendo 20 piezas de equipo. Esto provoca que en un mismo momento estén la mayoría de las unidades en la carretera, esto obviamente entorpece el flujo de tránsito en la frontera y demora aún más los embarques. En las tablas siguientes se muestra la descripción del flujo comercial por autotransporte y tiempo aproximado de un embarque en tránsito de México hacia Estados Unidos y viceversa:

Hacia el norte (México – Estados Unidos)

Transporte desde el área de manufactura hasta la frontera	2 hr a 4 días
Tiempo de proceso del agente aduanal mexicano	4 - 5 hr
Tiempo de proceso del agente aduanal estadounidense	1 hr
Transferencia: intercambio de equipo	1 hr
Aduanas mexicanas: Módulo 1	1 - 3 min.
Aduanas mexicanas: inspección primaria (10% de los vehículos)	30 min. a 3 hrs
Aduanas mexicanas: inspección secundaria (1% de los vehículos)	30 min. a 3 hrs
Cruce fronterizo (hora normal/hora pico)	1 a 3 min./2 a 3 hr
Aduanas EUA: inspección primaria	1 a 3 min.
Aduanas EUA: inspección secundaria (el porcentaje es variable)	30 min. a 6 hrs
Recolección de la carga por el transporte estadounidense	1 hr

Hacia el sur (Estados Unidos - México)

Transporte desde las áreas manufactureras hasta la frontera	4 hr a 4 días
Tiempo de proceso aduanal del agente aduanal estadounidense	1 hr
Tiempo de proceso aduanal del agente aduanal mexicano	4 - 5 hrs
Transferencia: intercambio de equipo	1 hr
Aduanas EUA: declaración de exportación	1 a 3 min.
Aduanas EUA: inspección de exportaciones	30 min. a 3 hrs
Cruce fronterizo (hora normal/hora pico)	1 a 3 min./1 a 3 min.
Aduanas mexicanas: Módulo 1	1 a 3 min.
Aduanas mexicanas: inspección primaria (10% de los vehículos)	30 min. a 3 hrs
Aduanas mexicanas: inspección secundaria (1% de los vehículos)	30 min. a 3 hrs
Recolección de la carga por el transportista mexicano	1 hr
Transporte al destino final	1 hr a 4 días

Fuente: Instituto Mexicano de Transporte

Este sistema de arrastre o transfer no funcionaría si no fuera por el consentimiento de las ciudades fronterizas, con dicho consentimiento se asegura una cantidad considerable de dinero para los transfers y los agentes aduanales y por supuesto para las autoridades de la aduana sobre todo de la mexicana.

Es evidente que mientras no exista una ley específica para entregar mercancía de un país a otro en ambas direcciones, la práctica de regresar sin carga a los tractores seguirá predominando porque entre más tractores haya en ruta de un lado a otro de la frontera mayor es el beneficio económico ya que no nos olvidemos que ya sea que lleven carga o vayan vacíos tienen que pagar la caseta del puente. Un estudio realizado por la Universidad Internacional de Texas⁷ muestra que del total de los cruces realizados por año de Laredo Texas a Nuevo Laredo el 34% eran tractores que cruzaron sin carga. Aun así las autoridades de las ciudades fronterizas piensan que la solución a la larga fila en los puentes y al retraso en los embarques, sería la construcción de más puentes y más infraestructura en la frontera, siendo que evitando la práctica de regresar vacías las cajas de trailer aliviaría en aproximadamente un 40% el tráfico de autotransporte de carga en la frontera.

Aunque construir más infraestructura suene prudente, antes que gastar más dinero en infraestructura se deben hacer grandes esfuerzos en todos los niveles

⁷ IBID. p 7

para cambiar las prácticas de hoy día que son responsables de tal congestión en la frontera.

El uso innecesario de diesel es otro problema que sale a colación. Aunque no es una gran ciencia determinar el uso del diesel y su costo, se estima que se gasta un galón de diesel por cada 2 millas de viaje o cada 40 minutos, esto se debe a que los tractores de los transfers son muy viejos y menos eficientes por lo que trabajan más en lo que esperan en la línea para cruzar, muchas veces este cruce dura más de una hora y ya podemos imaginar las repercusiones que esto tiene también en la contaminación del medio ambiente y tomando en cuenta los datos mencionados anteriormente de que el 40% de los viajes son con cajas vacías estamos hablando de que una cantidad tremenda innecesaria de diesel fue gastada y la emisión de gases contaminantes también fue enorme e innecesaria.⁸

¿Existe una solución a este problema? Quizás la mejor alternativa para esta situación sea que el sistema actual de transfers no exista en absoluto o que se modifique en cierto sentido, por ejemplo, si hablamos nuevamente del embarque proveniente de Carolina del Norte a Monterrey, Nuevo León no sería realmente necesario que se detuviera en la frontera, el embarque podría viajar directo a Monterrey y ahí mismo liberarse en la aduana local.

Es importante pensar si el TLC podrá cambiar las prácticas actuales de la aduana mexicana y de los transfers, probablemente no lo logre y de acuerdo a los acuerdos del TLC se pretendía que en 1995 las fronteras de México y de Estados Unidos se abrieran para permitir el acceso de transportistas de ambas naciones a los estados de ambos lados de la frontera⁹. Por lo tanto podríamos asumir que si esto realmente hubiera ocurrido, desde ese entonces se habría desaparecido el sistema de transfers o hubiera cambiado de manera significativa para mejorar el flujo de mercancía entre un país y otro. Sin embargo, nada de esto ha ocurrido y básicamente porque no hubo un claro entendimiento de los problemas y el impacto que tenían el servicio de transporte en el cruce de la frontera.

⁸ IBID.

⁹ Tratado de Libre Comercio, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1994. Secretaría de Economía. México, 1994.

Mientras ambos gobiernos se pelean por saber quién está violando lo negociado en el TLC, no hay ninguna seguridad de que la situación con la aduana mexicana y los transfers cambiarán, y por lo mencionado anteriormente se tienen motivos para pensar que esto no sucederá. Como conclusión de este apartado podríamos decir que tal parece que nuestra única esperanza está puesta en el gobierno mexicano que debería hacer dos cosas al respecto: la primera; debe permitir la liberación de la mercancía en aduanas internas y segundo; debe en conjunto con los Estados Unidos limitar el cruce comercial a trailer con carga y disminuir en lo posible que los tractores crucen vacíos. Si estos dos pasos fueran tomados, cambiaría el sistema de arrastre de los transfers y probablemente el cruce de la frontera entre las dos naciones se facilitaría.

2.3 El autotransporte de México frente al de Estados Unidos

De acuerdo a la CANACAR en México 55% de la carga se traslada por autotransporte, mientras que por vía marítima se moviliza el 34% y por ferroviaria 11%. Al compararlo con el medio terrestre, el primer medio logra una participación de 84% en tanto que el ferrocarril el 16% restante.¹⁰

La importancia del autotransporte es indiscutible, ya que aproximadamente 83% del movimiento de carga es por este medio precedido por el tren con 12% y ductos con 5%.¹¹

De acuerdo al flujo comercial entre México y Estados Unidos, el valor de las mercancías trasladadas por vía terrestre crece considerablemente. En 1993 se calculaba en 51,445 millones de dólares el comercio entre ambas naciones, para 2001 la cifra la cifra aumento a 149,337 millones de dólares, datos que evidencian la necesidad de nuestro país de hacer más eficiente el autotransporte a través de la renovación de la flota, equipamiento con alta tecnología y la capacitación de todos sus integrantes.¹²

Esto conduce a hablar de algunas de las diferencias que enfrenta nuestro país frente a Estados Unidos. Entre ellas podemos mencionar como ejemplo las

¹⁰ www.canacar.com noviembre 2002.

¹¹ IBID.

¹² IBID.

tasas de interés para financiar la modernización de la flota, mientras que en México se ubica en 16% en Estados Unidos fluctúa en niveles de entre 4.75% y 9%, ver la siguiente tabla en la que se mencionan las principales diferencias que existen entre México y Estados Unidos con respecto a este rubro:

Asimetrías de las socios comerciales

	México	Estados Unidos
Diesel (dólares por galón)	1.600	1.420
Autopistas (pesos por Km.)	2.65	
Sueldos (promedio por hora/pesos)	40.00	137.00
Precio de flete (pesos por Km.)	6.00	11.00
Carreteras (número de kilometraje)	322,866	6,331,000
Pavimentadas	108,803	3,830,000
Cuota	6,276	
Tasas de financiamiento	16%	9%
Precio de una unidad (en dólares)	92,000	70,000

Fuente: www.Canacar.com

Estas asimetrías son base de algunos de los argumentos que tiene Estados Unidos para no permitir la entrada a transportistas mexicanos, los norteamericanos alegan principalmente la antigüedad del parque vehicular en México, la deficiente infraestructura e inseguridad de las carreteras, así como las condiciones laborales inhumanas en que trabajan los operadores mexicanos.

La Canacar y otras asociaciones mexicanas apoyan la idea de que se otorgue un plazo hasta el 2005 para mejorar las condiciones de autotransporte, la posición de Estados Unidos en la que dice que si los camiones mexicanos no cumplen con sus requisitos para entrar a territorio estadounidense se podría solucionar si en realidad en este plazo se da la modernización necesaria en el sector, sin embargo no podemos omitir que se necesita una inversión constante y no sólo inicial por parte de los empresarios, ya que el gobierno no está en condiciones de subsidiar al transporte de carga.

A lo anterior podemos sumar la diferencia ideológica de los transportistas de cada país en Estados Unidos es “uselo y tírelo” y en México es “uselo y

acábeselo”.¹³ Es decir, en Estados Unidos dan a las unidades el mantenimiento adecuado en su tiempo normal de vida, por el contrario en México no se le da mantenimiento y las unidades se siguen usando aún cuando ya tienen muchos años en servicio.

La idea de la Canacar de posponer la apertura hasta el 2005 puede hacernos caer en un círculo vicioso en el que vuelva a transcurrir el tiempo y llegemos al mismo punto de no estar listos. Lo más conveniente sería formar alianzas principalmente con las empresas transportistas para que tengan acceso a los créditos y así agilizar la renovación vehicular para incrementar la competitividad. Aunque para esto sea necesario en primera instancia un cambio de cultura para que los negocios se realicen de manera diferente. La Canacar antepone supuestos sentimientos nacionalistas de que la carga sólo debe ser para los mexicanos y de que las empresas extranjeras no deben operar en el territorio nacional.¹⁴

En opinión de José Luis Zaragoza gerente de de la Asociación Mexicana de Transportistas (AMT) “los mercados mexicano y estadounidense, son naturales a sus propias compañías”, por lo que no observa una gran amenaza para las empresas mexicanas por la sola apertura de fronteras, y cuestiona, “¿a que transportista mexicano le va a interesar mandar un remolque a Chicago, o viceversa, a que compañía norteamericana se va atrever a hacer un viaje a Oaxaca con la infraestructura carretera que existe en México? “Y si alguna empresa mexicana, agrega, se interesara en ingresar al territorio norteamericano, tendría que considerar los siguientes factores: “buscar un corresponsal que le busque carga, porque ni modo de ir a Chicago y regresar con la caja vacía. A ello se agrega el idioma, los operadores tendrían que saber algo de inglés y cumplir con los reglamentos de pesos y dimensiones de la región”¹⁵

Veamos a continuación una comparación de la flota vehicular de México contra la de Estados Unidos para darnos una idea mejor de lo que debe vencer nuestro país:

¹³ ROSAS, Nury. “Canacar, Conatram, AMT y ANTP no se ponen de acuerdo” Transporte Siglo XXI, año 2, Vol. 16, Enero 2001. p 26

¹⁴ IBID p 27

¹⁵ IBID p 27.

Comparativo de la flota vehicular autotransporte de carga

Miles	de	
	México	Estados Unidos
Tractores	129	1,790
Remolques	137	5,370
Camiones	114	5,293
TOTAL	380	12,453
Edad Promedio	15 años	5 años

Fuente: www.canacar.com

Como podemos observar no sólo se trata de fijar objetivos en un tratado de libre comercio, debemos considerar qué es lo que se está negociando para determinar si es posible cumplirlo, las tablas nos muestran que las asimetrías existentes entre nuestro país y Estados Unidos son enormes y se necesita de un plan real y eficaz que permita al menos modernizar el parque vehicular de México ya que las diferencias nos ponen en gran desventaja frente a nuestro socio comercial.

Es una balanza totalmente desequilibrada ya que comparativamente y como lo vemos arriba, México cuenta apenas con una flota vehicular de apenas 350 mil unidades, mientras que Estados Unidos tiene circulando por sus carreteras más de 7 millones de unidades, de las que el 90% son unidades 1999 y 2000 debido a que el gobierno federal y el Departamento de Transporte sólo les permiten que circulen unidades con 3 o 4 años de antigüedad. Así podemos considerar que mientras no se modernice la flota vehicular en México, las condiciones de competencia en el marco del TLCAN serán de franca desventaja porque más de la mitad de empresarios del transporte no cuenta con apoyos del gobierno federal para la renovación de su parque.¹⁶

Se ha visto en este apartado a lo que se enfrenta México con respecto al auto-transporte de Estados Unidos, no se le ha dado la importancia que requiere al transporte en México, se ha abandonado y no se cuenta con la infraestructura suficiente ni siquiera para satisfacer las necesidades del propio país. La política nacional de transporte no ha podido desarrollar un sistema de

¹⁶ www.canacar.com Noviembre, 2002.

transporte acorde con sus necesidades. Ello se caracteriza por algunas de las siguientes situaciones:

- a) el estancamiento observado en casi todos los modos de transporte pero muy acentuado en los ferrocarriles.
- b) La disparidad en la distribución de infraestructura de transporte entre las diferentes regiones del país.
- c) El desaprovechamiento de la capacidad del sector para “jalar” al resto de la economía, como sucede en otros países, donde el sector transporte es un factor importante para el desarrollo de las industrias que le proveen de insumos.
- d) Los usuarios muestran gran indiferencia hacia la mejor selección de modo o tecnologías para el transporte.
- e) Una falta de desarrollo de tecnologías adecuadas (vehículos y equipo de carga y descarga) para el traslado eficiente y competitivo de las mercancías nacionales, y
- f) Una mala articulación en el suministro (diseño, adaptación, o imitación) de las tecnologías más recientes.¹⁷

De acuerdo a Josué I Hernández investigador de Análisis de Políticas Ambientales en la John Hopkins University, todo gobierno debe considerar las siguientes políticas para optimizar su red de transporte y para tener un buen desempeño en el comercio:

- ❖ Las políticas estratégicas involucran planeación a largo plazo y las decisiones son hechas al mayor de los niveles, usualmente se requiere de una considerable inversión para un periodo largo; la infraestructura, redes físicas, construcción de instalaciones de servicio y adquisición de recursos son buenos ejemplos; puede construirse nueva infraestructura o mejorar la existente; las decisiones también incluyen el abandono de instalaciones subutilizadas o no productivas.
- ❖ Las políticas tácticas son a mediano plazo y buscan el uso eficiente de recursos para lograr un mejor desempeño de las instalaciones actuales. Este tipo de políticas se vincula con escoger rutas, tipos de servicios que se ofrecerán y reposición de suministros.
- ❖ Las políticas operacionales se involucran con la administración local de entornos muy activos. Su dominio es la planeación a corto plazo, donde el tiempo es un factor que juega un papel significativo. Las actividades

¹⁷ ISLAS Rivera, Víctor. Estructura y Desarrollo del sector transporte. Colegio de México. México 1990.

como la calendarización de servicios, mantenimiento y gerenciamiento de tripulación son decisiones concernientes.¹⁸

Pues bien, el análisis está hecho, las sugerencias parecen adecuadas, ahora sólo falta que nuestro gobierno preste atención a las mismas y las ponga en práctica no sólo para participar en el TLCAN sino para crecer considerablemente como país.

¹⁸HERNANDEZ, Josué I. "Aspectos de Optimización en el TLCAN". Enfasis Logístico. Año III, No 27, Septiembre 2002. FLC México, DF. p 17

2.4 Conclusiones

EL TLC constituye la culminación del proceso de liberalización y apertura de la economía mexicana para superar las limitaciones estructurales que solía presentar la economía nacional. Un tratado de libre comercio con los Estados Unidos, principalmente, representa para México un gran reto que marca el inicio de una revolución política, económica y cultural radical. Constituye un instrumento de uso difícil que apunta hacia una modernización interna, apoyándose fundamentalmente en la apertura total hacia el exterior.

La globalización de la economía requiere de un marco estratégico e institucional amplio e incuestionable para estimular y propiciar la conquista de mercados más grandes y por ende provocar una apertura recíproca de fronteras. Es necesario implantar medidas adicionales para proporcionar mejores condiciones de producción y propiciar un desarrollo tecnológico que se extienda hacia el sector del autotransporte.

En el contexto del TLCAN, los transportistas de carga deben encontrar maneras de mejorar sus recursos y capacidades. A fin de servir las demandas globales complejas y para enfrentar los retos de competitividad de un ambiente desregulado los transportistas necesitan establecer asociaciones estratégicas con los embarcadores y otros cargueros para enfrentar las exigencias de éxito de Norteamérica. Con la cooperación en sociedad con los embarcadores, los transportistas pueden estar más integrados con sus clientes.

Existe una necesidad estratégica de compartir información, instalaciones, equipo y personal, ya que el desempeño vinculado puede mejorar las decisiones, costos y confiabilidad. La cooperación y asociación con otros transportistas permite desarrollar redes virtuales globales de transporte para tener acceso a habilidades de una cadena de suministros integrada, tener más flexibilidad en el servicio y mejor uso de los recursos. Los sistemas de transportación comprenden una gran cantidad de recursos materiales y humanos; exhiben relaciones y comercios complicados entre las múltiples decisiones y políticas administrativas que afectan el sistema.

La eficiencia en el transporte de carga es buena no sólo para los embarcadores y los transportistas, sino también para toda la economía del TLCAN. Así pues, la participación de los gobiernos al proveer información, comunicaciones e

infraestructura física a expensas de los tributarios regresará en forma de bienestar social.

En Estados Unidos, a pesar de las inversiones recientes en sistemas de información, la capacidad de información logística todavía es inadecuada para soportar la toma de decisiones estratégica. Capturar, analizar y diseminar información relevante de manera oportuna es un reto mayor para apoyar operaciones globales de los transportistas de carga. Como consecuencia de la demanda de mercado, la excelencia logística se ha convertido en el objetivo de productores en los países del TLCAN. La razón es que la optimización logística les permite producir efectiva y eficientemente y distribuir un paquete producto-servicio más competitivo a sus clientes, donde quiera que estos operen.

Lo que esto significa es que la actividad comercial que se expande ha producido cambios en el mercado que han, a su vez, transformado los mecanismos de gestión internacional de la cadena de comercio. Desarrollos recientes sugieren que la logística global se está convirtiendo en una actividad de cooperación e integración de capacidades.

El éxito futuro de las compañías transportistas dependerá de que encuentren maneras de competir en información y capacidades de gestión de servicio, más que en capacidad tradicional basada en dinero. Lo que se encuentra en duda no sólo es el futuro de los transportistas, sino también el bienestar económico de proveedores y consumidores a quienes ellos sirven. Dependerá de los gobiernos de los tres países proveer el soporte adecuado para facilitar y estimular el comercio en el área del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y así mismo remover las barreras que impiden el libre tránsito de transportistas.

Fuentes de Consulta

- CHANONA, Burguete Alejandro. Interdependencia vs. integración El Colegio de México. México 1990.
- GIEMANSKI, James R. "Texas to Mexico: a border to avoid" Texas Center for border and economic development, Texas A&M International University, Laredo, TX, Junio 1995
- HERNANDEZ, Josué I. "Aspectos de Optimización en el TLCAN". Énfasis Logístico. Año III, No 27, Septiembre 2002. FLC México, DF.
- ISLAS Rivera, Victor. Estructura y Desarrollo del sector transporte. Colegio de México. México 1990.
- ROSAS, Nury. "Canacar, Conatram, AMT y ANTP no se ponen de acuerdo" Transporte Siglo XXI, año 2, Vol. 16, Enero 2001.
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. (Ahora Secretaría de Economía) México, DF. 1994

Páginas de Internet.

- www.canacar.com Noviembre 2002.

Capítulo

III

Situación actual del autotransporte a la luz del Tratado de Libre Comercio.

... Este injusto acuerdo tratará potencialmente de Afectar cientos o miles de trabajos norteamericanos, Afectará adversamente el medio ambiente en nuestro País y empeorara los derechos laborales para millones de ciudadanos....¹

James Hoffa

Objetivo Particular: Evaluar porque no ha sido aplicado lo acordado en el TLC e identificar los principales grupos de presión en Estados Unidos y México que han impedido la puesta en marcha del TLC en el rubro del autotransporte.

Después de diez años de negociación del Tratado de Libre Comercio aún quedan muchas dudas por resolver y en lo que a este trabajo atañe aún no se ha resuelto lo que sucederá con la apertura al autotransporte.

En este capítulo se verá un panorama general de lo que ha pasado con lo acordado en el TLC en el rubro de autotransporte, desde las prórogas que le han dado a su aplicación así como las causas que han impedido la implementación del mismo para finalizar analizando las posibilidades de apertura de frontera a este servicio tan importante dentro del comercio internacional.

Se mostrará un panorama general de las controversias que han suscitado las prórogas de lo negociado, las condiciones que antepone Estados Unidos para la entrada de transportistas mexicanos y analizaremos el trasfondo de dichas prórogas y condiciones para determinar quien se encuentra detrás de estas

¹ www.teamsters.com Junio 1999.

decisiones, los diferentes grupos de presión que tienen distintos intereses a los que se plantearon cuando se firmó el Tratado de Libre Comercio.

3.1 Prórrogas a la aplicación de lo negociado en el TLC con respecto al autotransporte. La Controversia entre México y Estados Unidos.

Empezaremos mostrando una tabla que nos muestra cronológicamente lo que ha pasado en lo negociado en el Tratado de Libre Comercio en relación al autotransporte:

1992/1994	TLCAN: Firma (dic.1992) y entrada en vigor (ene.94) COMPROMISOS DE APERTURA:
1995 (Dic)	En servicios transfronterizos de carga en estados fronterizos
1995 (Dic)	En inversión en empresas de carga internacional
1997 (Ene)	En servicios regulares de pasajeros
2000 (Ene)	En servicios transfronterizos de carga internacional
2001 (Ene)	En inversión en empresas de servicio doméstico de pasajeros
2001 (Feb)	PANEL DE CONTROVERSIAS da su fallo a favor de México
2001 (May)	El DOT emite un 1er. paquete de reglas para la apertura
2001 (Jun)	El Presidente Bush levanta la moratoria relativa a inversión en servicios de carga internacional y pasajeros domésticos
2001 (Dic)	El Congreso de EU fija nuevas condiciones para la apertura
2002 (Mar)	El DOT emite un 2o. paquete de reglas para la apertura
2002 (Mar)	El Presidente Bush confirma la apertura de la frontera a mitad de 2002
2002(Abr-May)	Reuniones SCT-SE con autotransportistas
2002(Abr-May)	Reuniones SCT-SE con legisladores
2002 (Jun)	APERTURA TRANSFRONTERIZA AL TRANSPORTE MEXICANO (¿?)

Fuente: Instituto Mexicano del Transporte

El autotransporte de carga internacional es considerado dentro del TLCAN como una actividad comercial de servicio transfronterizo y además como una actividad empresarial susceptible de recibir inversión extranjera.

Para controlar la operación de las empresas extranjeras en los respectivos territorios nacionales, en el cuerpo del tratado se definieron una serie de

medidas que al mismo tiempo que les garantiza un trato equitativo, también les obliga al cumplimiento de las normas locales de seguridad y operación del transporte. Así, se establece como obligatorio otorgar a las empresas extranjeras el principio de "trato nacional" pero al mismo tiempo se otorga a cada uno de los países discrecionalidad absoluta para otorgar los permisos respectivos sólo a las empresas que cumplan con todos los requisitos vigentes sobre regulación del transporte, mismos que se exijan a los propios nacionales.

Para facilitar el cumplimiento de esta exigencia importante, en el mismo tratado se estableció un subcomité de normas de transporte terrestre, cuyos objetivos fueron definidos con el propósito de alcanzar niveles comunes y compatibilizar las normas de seguridad y operación del transporte en los tres países.

Con estos elementos, el acuerdo logrado consistió en realizar la apertura de fronteras al autotransporte mediante un programa calendarizado a diez años, en el que se irían eliminando, de acuerdo a varias metas intermedias, las reservas que quedaron definidas por parte de cada país. El calendario considera que paralelamente se iría agotando la agenda de mencionado subcomité de normas de transporte terrestre.

La primera fecha planteada fue el 18 de diciembre de 1995. En ese día, tres años después de la firma del tratado, se comenzaría a recibir tanto en México como en Estados Unidos solicitudes de empresas extranjeras interesadas en operar comercialmente en las entidades fronterizas de ambos países. Sin embargo, en esa fecha el Secretario de Transporte de los Estados Unidos hizo pública la negativa, por parte de su gobierno, de cumplir con el compromiso acordado en materia de autotransporte. Los argumentos que se expusieron se concentraron en aspectos de seguridad vial, alegando que los vehículos mexicanos no cumplían con las normas estadounidenses y representaban un riesgo para la población de ese país. En sus declaraciones dejó asentado que no se daría inicio a la apertura de fronteras hasta que no se realizaran consultas sobre aspectos específicos de seguridad en el autotransporte.

Las autoridades mexicanas, desde el inicio del problema, declararon injustificables los argumentos de los estadounidenses, principalmente porque estaba previsto que el mismo gobierno de ese país determinaría cuales empresas mexicanas cumplían, o no, con sus normas de seguridad. Por ese motivo, México considero la resolución estadounidense como violatoria del acuerdo comercial y procedió inmediatamente a utilizar los mecanismos

previstos en el propio Tratado para la solución de controversias y disputas comerciales.² Hasta el año 2000, es decir durante cinco años posteriores a la queja del gobierno mexicano se desarrollaron todas las fases del mencionado procedimiento, esto es la realización de consultas formales, la reunión de la Comisión de Libre Comercio y el establecimiento de un Panel Arbitral.

La primera reunión formal de consultas inicio el 19 de enero de 1996 en la ciudad de Washington, con una duración de dos días. Los delegados mexicanos instaron a los estadounidenses a procesar las 29 solicitudes que habían recibido de parte de empresas mexicanas interesadas en ofrecer servicios transfronterizos; de nuevo el principal argumento mexicano fue que cada solicitud debería ser analizada de forma individual y resuelta exclusivamente sobre la base del cumplimiento a los estándares establecidos en las leyes y reglamentos estadounidenses. La posición de los Estados Unidos no varió, insistiéndose en los supuestos problemas de seguridad.

El 24 de julio de 1998 (dos años y medio después de las primeras consultas formales), México solicitó la reunión de la Comisión de Libre Comercio para tratar el problema, entrando formalmente a la segunda fase del procedimiento de solución de controversias del TLCAN. La reunión se llevo a cabo el 19 de agosto siguiente, sin que tampoco fuera posible dirimir las diferencias.

Siguiendo el procedimiento, el 22 de septiembre de 1998, nuestro país solicitó a la Comisión de Libre Comercio la instalación de un Panel Arbitral para analizar y resolver el conflicto. La labor del panel consiste en analizar el problema desde diferentes y múltiples puntos de vista y con base en ello emitir una serie de informes y recomendaciones que, en caso de no ser observadas, puedan llevar al establecimiento de penalizaciones para el país desfavorecido en el veredicto. Estas penalizaciones normalmente consisten en la suspensión o el retiro de un cierto número de beneficios equivalentes a los afectados, de entre los previamente otorgados en el sector por el cual se está desarrollando la disputa, o incluso, en casos excepcionales, en otros sectores involucrados en el acuerdo de libre comercio.

El panel arbitral quedó integrado el 2 de febrero de 2000 con dos miembros estadounidenses, dos mexicanos y un presidente de nacionalidad británica. Los trabajos del panel se desarrollaron durante casi todo el año 2000 y el 29 de noviembre de ese mismo año presentó a las partes en disputa el llamado

² En el anexo I de este estudio, se presenta el procedimiento para la solución de controversias dentro del TLCAN.

informe inicial. En los dos meses siguientes se recibieron los comentarios de las partes al informe inicial y finalmente, el 6 de febrero de 2001, se hizo público el informe final, en el que se determina un veredicto favorable a México, alcanzado por votación unánime de los panelistas.

La esencia del reclamo mexicano analizado en el Panel Arbitral y al que se le otorgó la razón, consiste en la violación a los principios de Trato Nacional y de Nación más favorecida, en servicios de autotransporte transfronterizos, al negarse Estados Unidos, de manera generalizada, a considerar para aprobación cualquier solicitud que proviniera de transportistas mexicanos. El panel determinó que ni las insuficiencias del marco normativo mexicano o las condiciones pactadas en el texto de TLCAN, constituyen una base legal suficiente para que Estados Unidos mantenga la moratoria a la consideración de las solicitudes mexicanas y mucho menos para prohibir a los nacionales mexicanos el invertir en empresas estadounidenses que proporcionen transporte de carga internacional al interior de los Estados Unidos.

En las conclusiones y determinaciones del Panel Arbitral se deja en claro que el dictamen emitido se refiere estrictamente a las prohibiciones generalizadas en contra de nacionales mexicanos y que se mantiene la prerrogativa de Estados Unidos de determinar de manera individual cuáles son las empresas que cumplen plenamente con las normas estadounidenses de seguridad e inversión extranjera; incluso se aclara que el Panel no se pronuncia respecto a la posibilidad de que Estados Unidos no tratara las solicitudes de empresas transportistas mexicanas exactamente de la misma forma que trata las solicitudes de empresas canadienses y estadounidenses, siempre que se revisen sobre una base individual, caso por caso, esto último, admitiendo la posibilidad de que las normas mexicanas de seguridad no se consideren similares a las canadienses y estadounidenses.

Sin embargo hasta la fecha hemos comprobado que el procedimiento de solución de controversias establecido en el TLCAN, no es lo suficientemente coercitivo como para obligar a los Estados Unidos al cumplimiento de los acuerdos sobre autotransporte. Ya que dada la resolución favorable a México, a lo que más se puede llegar es al retiro de un número de beneficios otorgados, equivalentes a los agraviados, situación que de hecho es la existente, puesto que la prohibición recíproca vigente impide la operación de las empresas extranjeras de autotransporte en ambos territorios. Es decir, México nunca les ha permitido operar a las empresas norteamericanas en nuestro país, así que ante la negativa de su parte para permitir la operación de las empresas

mexicanas, es inútil reaccionar prohibiendo la operación de las de ellos. Por otra parte, la suspensión de beneficios en otros sectores, si bien es posible teóricamente, es una decisión que implica un alto grado de dificultad para la Secretaría de Economía, debido a que la complejidad de las relaciones económicas entre los dos países, provoca que cualquier penalización también afecte intereses mexicanos. Adicionalmente, la Secretaría de Economía tendría que considerar la posibilidad de una secuencia de restricciones comerciales recíprocas que podrían perjudicar el entorno actual de las relaciones binacionales.

Probablemente por las razones anteriores y quizás otras más que se escapan, el tiempo que se ha requerido para agotar el procedimiento de solución de controversias ha sido mayor al que hubiera podido esperarse. Pareciera que el gobierno mexicano está buscando, al mismo tiempo que se resuelve el conflicto, dar satisfacción a la mayoría de las preocupaciones estadounidenses en materia de seguridad; buscando adicionalmente lograr un mayor consenso de opiniones, en la conciencia de que en el problema inciden simultáneamente un número importante de factores adicionales, especialmente políticos.

Así han sido las cosas, en octubre de 1995, cuando la administración Clinton tomó la decisión de no cumplir con el acuerdo en materia de autotransporte del TLCAN, los grupos de presión habían ganado terreno y cobrado fuerza en función de las ya cercanas elecciones de 1996, en las que el propio presidente tenía intereses enfocados en la reelección. Esta situación se repitió en 1999, ante los comicios electorales de noviembre del 2000, dado que en los últimos meses del año, se despertó cierta efervescencia política ante la proximidad de la segunda fecha importante del calendario de apertura al autotransporte y ante ciertos indicios de que la Casa Blanca pretendía levantar la moratoria al autotransporte mexicano.

Después del triunfo del partido republicano, que llevó a la silla presidencial al ex gobernador de Texas George Bush Jr., y ante el dictamen favorable del Panel Arbitral a favor de México en enero del 2001, la nueva administración federal se declaró plenamente a favor de la apertura de fronteras al autotransporte de carga, en cumplimiento de los compromisos acordados en el TLCAN, y giró instrucciones al Departamento de Transporte para comenzar a procesar las 184 solicitudes que se habían recibido de parte de empresas mexicanas interesadas en operar comercialmente en los Estados Unidos. Esta medida provocó una enorme reacción en oposición por parte de los grupos de presión, que de nuevo lanzaron una importante campaña publicitaria a través

de los medios y realizaron una exitosa labor de convencimiento entre los miembros de las cámaras de representantes y senadores, que llevaría a lograr una definitiva oposición mayoritaria de los legisladores a la apertura de fronteras al autotransporte. A fines del 2001, existió un declarado enfrentamiento entre los poderes de la unión y una intensa campaña de agrupamiento de fuerzas políticas al interior de las cámaras, para librar la batalla legislativa en torno a la discusión sobre la autorización de la operación de empresas mexicanas en territorio estadounidense.

Durante el 2001 y 2002 se emitieron paquetes de reglas para permitir la entrada de transportistas mexicanos a Estados Unidos, en marzo del 2002 el presidente Bush confirmó que a mediados del 2002 se abrirían sus fronteras al autotransporte mexicano, finalmente se determinó que en junio del 2002 se permitiría la entrada a Estados Unidos, sin embargo actualmente a principios del 2003 el proyecto sigue detenido y no se sabe para cuando se tendrá alguna solución al mismo.

La primera fecha que se presentó en el programa de apertura de fronteras al autotransporte de carga planteado en el TLCAN, fue el 17 de diciembre de 1995. Sin embargo, en vez de presentarse la apertura, lo que sobrevino fue el inicio de un conflicto, todavía hoy sin resolver, en el que se han involucrado diversas opiniones e intereses, tanto económicos, como políticos, en ambos países.

El lunes 18 de diciembre de 1995, el Secretario de Transporte de los Estados Unidos, Federico Peña, anunció públicamente la decisión de no permitir la entrada a transportistas mexicanos a territorio norteamericano hasta que se realizaran consultas en ambas naciones sobre las condiciones de seguridad vial. En su informe, el Secretario negó que la decisión reflejara una intención de retroceso en el TLCAN, e insistió en que Estados Unidos estaba decidido a continuar con el tratado comercial. De hecho, informó que la ICC (Interstate Commerce Commission) a partir de ese día comenzó a recibir las solicitudes de empresas mexicanas (después se informó que fueron 29 en total) interesadas en recibir el permiso correspondiente para operar en el territorio fronterizo estadounidense, pero que su aprobación sería dada a conocer cuando hubieran sido completadas las consultas. El Secretario de Transporte no especificó cuánto duraría la suspensión, pero indicó que inmediatamente establecería contacto con su homólogo mexicano, el Secretario Carlos Ruiz Sacristán.³

³ AFT y Notimex. "La apertura al transporte de carga, frenada por Estados Unidos acusa México" La Jornada 20 enero 1996.

Al día siguiente, martes 19, el titular de Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) manifestó a la prensa, que el gobierno mexicano no respaldaba la decisión de Estados Unidos y que seguiría adelante con los acuerdos comprometidos en el TLCAN, pero que actuaría en estricta reciprocidad y exigiría un trato no discriminatorio para los nacionales mexicanos, también expresó que esta posición ya se le había hecho saber al Secretario Peña, a través del subsecretario de transporte de México, Dr. Aarón Dychter.⁴ El Secretario señaló que, de acuerdo al calendario de apertura del TLCAN, desde el lunes 18 se encontraba a disposición de los interesados la documentación para iniciar los trámites de obtención de permisos para prestar el servicio de carga internacional desde territorio estadounidense o canadiense hacia los estados fronterizos de nuestro país, incluso comentó que en su opinión el problema no superaría los 45 días, plazo establecido para recibir solicitudes y otorgar los permisos en los casos que lo ameriten.

En otras declaraciones, la SCT descalificó los señalamientos estadounidenses sobre problemas en materia de seguridad vial, argumentando que desde hacía dos años se venían cumpliendo con éxito los trabajos de Subcomité de Normas para el Transporte Terrestre del TLCAN, así como las disposiciones del mismo Tratado en cuanto a los Centros de Información y los manuales sobre los requisitos necesarios para realizar los cruces fronterizos.⁵

Por su parte el titular de la entonces Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Dr. Herminio Blanco, ese mismo martes 19 declaró que la decisión del gobierno estadounidense podría constituirse (en caso de que se sostuviera por más de los 45 días necesarios para el proceso de las solicitudes) en una violación del Tratado y que por tal motivo, ya se habían solicitado por escrito el día anterior consultas formales para defender los intereses de los exportadores mexicanos, utilizando para ese efecto los instrumentos del capítulo de solución de controversias del propio TLCAN. El titular de la SECOFI, coincidió con el de la SCT en descalificar los argumentos estadounidenses por considerarlos sin base e injustificados, igualmente consideró factible que el conflicto pudiera resolverse en el lapso de los siguientes 45 días, y también mencionó que México no descartaría la opción

⁴ CARDOSO, Víctor, "México mantendrá lo acordado: SCT" La Jornada, 19 de diciembre 1995.

⁵ CARDOSO, Víctor, Muñoz Patricia y Robles Jesús. "A consultas con Estados Unidos, el conflicto del autotransporte" La Jornada, 20 Diciembre 1995.

de recurrir al recurso del Panel Arbitral, en caso de que la posición estadounidense se mantuviera.⁶

El miércoles 21, el representante comercial de los Estados Unidos, Michael Kantor, respondió por escrito al titular de SECOFI, reiterando la decisión tomada por el ejecutivo estadounidense. En la misma señalaba que la Casa Blanca pretendía honrar plenamente los compromisos adquiridos en el TLCAN, pero que antes debía garantizar la seguridad de sus conciudadanos. El mismo miércoles 21, se llevó a cabo la primera reunión informal de consultas, contando con la participación de funcionarios de la SCT, SECOFI y el DOT (Department of Transportation) de los Estados Unidos, en ésta, los funcionarios estadounidenses básicamente se limitaron a sostener la posición que ya se había publicado en los medios, sin llegarse a ningún acuerdo.⁷

La primera reunión formal se realizó el 19 de enero de 1996 en la ciudad de Washington y resultó todo un fracaso pues Estados Unidos no modificó en lo más mínimo su posición al respecto e insistieron en que el cierre de fronteras sería temporal después de que se observara como evolucionaban las condiciones de seguridad del autotransporte mexicano.

Ante esto, la SECOFI declaró que la negativa era injustificada y se constituía en una violación a lo acordado en el TLCAN y que por esa razón se continuaría con el procedimiento de solución de controversias.⁸

A partir del fracaso de la primera reunión de consultas, la información publicada sobre el desarrollo del procedimiento de solución de controversias fue muy escasa, reflejando una clara situación de estancamiento del problema. Se tienen referencias poco detalladas, de que en los dos y medio años siguientes se realizaron varias reuniones bilaterales, evidentemente, también infructuosas. Sin embargo, en general las declaraciones de los funcionarios de SECOFI en ese periodo, coincidían en la opinión de que muy pronto se resolverían las diferencias, lo cual indica que la posición mexicana era de una relativa confianza en encontrar una solución concensada al conflicto.

⁶ MUÑOZ Ríos, Patricia, Figueroa Carlos y Villalpando, Rubén. "Limitar el ingreso de camiones mexicanos, posible violación al Tratado, dijo el Secretario" La Jornada, 21 Diciembre 1995.

⁷ LLANOS, Raúl. "Seguridad vial, primero que el TLC: Kantor". La Jornada, 22 Diciembre 1995.

⁸ MUÑOZ, Patricia y Espinosa, Alberto. "Incumplen el gobierno de Estados Unidos acuerdos del TLC: Blanco". La Jornada, 10 enero 1996.

En 1998 México pidió la reunión de la Comisión de Libre Comercio para tratar el problema, segunda parte del procedimiento de solución de controversias del TLCAN, sin embargo esta reunión tampoco dio resultados.

Siguiendo el procedimiento se solicitó la creación de un Panel Arbitral para revisar el conflicto esta es la tercera y última fase del procedimiento, esto fue el 22 de septiembre de 1998. Conviene apuntar que adicionalmente al problema de la liberalización de los servicios transfronterizos de autotransporte de carga, se solicitó el arbitraje del Panel sobre la negativa estadounidense a permitir el establecimiento de inversionistas mexicanos en actividades empresariales de autotransporte de carga internacional, entre puntos al interior de ese país.

Los trabajos del Panel se desarrollaron durante casi todo el año 2000 y como se mencionó anteriormente, dio su fallo a favor de México sin que hasta el momento se haya logrado que Estados Unidos respete la decisión de dicho Panel.

Definitivamente existen muchos intereses en juego en la solución de este conflicto, es por ello que en el siguiente apartado se analizará a los principales grupos de opinión que se constituyen en fuerzas y que determinan finalmente la decisión, tanto del ejecutivo federal, como del poder legislativo en los Estados Unidos.

Respecto a nuestro país, es importante señalar que también aquí existen opiniones encontradas entre los grupos de opinión involucrados en el conflicto, de tal suerte que hay presiones tanto para la liberalización de los servicios, como para que se mantengan las restricciones, lo cual será tratado con mayor detalle en el siguiente subcapítulo.

3.2 Principales grupos de presión en materia de auto-transporte en Estados Unidos y México.

Desde un inicio del problema, se hizo público que la presión más importante para el gobierno de Estados Unidos, ha partido del sindicato de operadores de transporte "Teamsters"⁹ de aquel país. Al igual que en las declaraciones gubernamentales, los principales argumentos manejados públicamente por el

⁹ El término "Teamster" cuya traducción literal es "Co-equipero" era aplicado a los miembros de la tripulación que operaban las diligencias de tracción animal que circulaban siglos atrás en los Estados Unidos.

sindicato en contra de la liberalización del autotransporte, se han concentrado en aspectos de seguridad vial y de tráfico de drogas a través de la frontera,¹⁰ sin embargo es conocido que la verdadera y principal preocupación de esta organización laboral, deriva de una potencial afectación de los intereses económicos y laborales de sus agremiados, por un proceso de homogeneización de las condiciones salariales y de trabajo con respecto al mercado mexicano. El sindicato afirma que los grandes empresarios estadounidenses están interesados en explotar las ventajas de producción que resultan de menor precio de la mano de obra mexicana y sus condiciones menos desarrolladas de organización laboral propósitos que de concretarse afectarían a los trabajadores estadounidenses.

En estos años, mientras el procedimiento de solución de controversias se ha ido desarrollando, los teamsters han orquestado una enorme e intensa campaña de oposición a la apertura, desplegando sus esfuerzos en todos los ámbitos de influencia a su alcance, esto es en otras organizaciones sindicales, en la opinión pública, a través de la prensa y muy especialmente en el seno de los tres poderes republicanos: ejecutivo, legislativo y judicial.

No obstante las enormes oposiciones a la apertura de fronteras al autotransporte, se debe insistir en que a favor de la liberalización también existen fuertes intereses, sobre todo económicos, tanto en los Estados Unidos como en México. No se puede pasar por alto cómo ha crecido el flujo comercial entre ambos países. Dicho crecimiento refleja la enorme dinámica económica bilateral, y explica porque muchas de las expresiones públicas de estos grupos de opinión son extremadamente críticas con la actitud asumida por el gobierno federal estadounidense durante la administración demócrata las cámaras de representantes y senadores y las organizaciones laborales.

Para las disposiciones del TLCAN, los grupos económicos relacionados con la integración de la zona de libre comercio son prioritarios. Por tal motivo, no es extraño que estos grupos, que en su momento se constituyeron en los principales promotores del Tratado, ahora sean de los más interesados en que el gobierno de los Estados Unidos proceda en el cumplimiento cabal de las disposiciones del mismo en materia de transporte.

Es importante señalar que estos grupos económica y logísticamente involucrados con los intercambios bilaterales, mantienen una posición

¹⁰ ORTIZ, Humberto. "Narcotráfico, freno a la aplicación del TLC en transporte: Robert Mosbacher" La Jornada. 12 octubre 1997.

favorable a la apertura del autotransporte transfronterizo estrictamente en función de que la consideraran un factor que incidirá positivamente en la eficiencia de sus operaciones logísticas y por lo tanto, en su competitividad internacional y no por una posición ideológica o política.

De manera similar al caso estadounidense, los grupos mexicanos con opinión favorable a la apertura del autotransporte, se encuentran en general, entre los industriales, comerciantes y actores logísticos, cuyas actividades económicas están estrechamente relacionadas con la integración de ambas economías, e igualmente derivan su posición de la importancia que otorgan a los servicios de transporte para fortalecer sus prácticas logísticas, tanto para la interacción con el sistema económico estadounidense, como para la colocación de sus exportaciones en ese país.

La opinión y posición de estos grupos, a favor de la apertura de fronteras, es entendible y legítima, debido a que no se puede ignorar la importancia económica del mercado estadounidense para muchos productores nacionales y porque no se puede olvidar que los industriales mexicanos durante muchos años se quejaron de la mala calidad en los servicios de transporte en el país. Tan es así, que la propia desregulación interna del autotransporte, iniciada a finales de los años 80, en gran medida fue motivada por el interés del gobierno mexicano en apoyar al sector productivo nacional con el mejoramiento de los servicios de transporte, ante la apertura comercial implementada desde la administración del Presidente Miguel de la Madrid.

Los grandes cargadores mexicanos están convencidos de que la competencia de las empresas extranjeras pudiera ser un factor importante para el mejoramiento de los servicios de autotransporte y que permitiría el establecimiento de prácticas logísticas más desarrolladas y similares a las utilizadas por sus contrapartes estadounidenses y canadienses.

No obstante lo anterior, en México también existen grupos en contra de la liberalización de la competencia en los servicios internacionales de autotransporte de carga. Aquí, el grupo principal de oposición es el conformado por las propias empresas autotransportistas, quienes se han manifestado fundamentalmente a través de las cámaras corporativas que las afilian, en especial Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR).

Los autotransportistas mexicanos siempre han visto la apertura a la competencia con las empresas estadounidenses con mucho temor, sentimiento por demás fundado. Nunca estuvieron de acuerdo con los plazos acordados del programa de apertura, por considerar que no les otorgaba tiempo suficiente para alcanzar condiciones adecuadas de competitividad con las empresas extranjeras y por ello reaccionaron con gran beneplácito ante la decisión estadounidense de diferir indefinidamente la apertura de fronteras, sin olvidar que hicieron un excelente manejo de información para aparentar que estaban terriblemente en contra de la decisión del vecino país.

A continuación se analizará con mayor detalle los grupos mencionados anteriormente con el fin de determinar que intereses se esconden detrás de ellos.

3.2.1 Agrupaciones en Estados Unidos en contra de la apertura.

En el apartado anterior mencionamos a los teamsters como principal grupo de presión en Estados Unidos, revisemos este grupo con un poco más de detalle.

3.2.1.1 Teamsters

Los teamsters son una poderosa organización internacional que agrupa a cerca de un millón y medio de afiliados, no sólo de la industria del autotransporte, sino que también incluye trabajadores de otras modalidades de transporte, como el aéreo. El origen de la organización se remonta a las primeras décadas del siglo pasado y a lo largo de su historia ha participado activamente dentro de varios movimientos obreros en aquel país, destacando la personalidad de uno de sus líderes históricos, James R. Hoffa, quien dirigió la organización en los años sesenta.

La decisión del ejecutivo federal estadounidense en diciembre de 1995, fue considerada un primer triunfo del Sindicato de Camioneros, debido a que esta organización había venido presionando fuertemente para impedir que los acuerdos sobre autotransporte se llevaran a cabo. De hecho, los voceros del Sindicato declararon que si bien se sentían complacidos con el alargamiento indeterminado del calendario de apertura, el verdadero objetivo consistía en lograr que los acuerdos nunca se llevaran a efecto o preferentemente fueran cancelados.

Los ataques de los teamsters consisten en desplegar artículos bastante agresivos en contra del autotransporte aprovechando los sentimientos racistas o antilatinos que reinan entre parte de la población estadounidense. Por ejemplo una editorial enviada por el Presidente de los Teamsters a mediados del 2001 en todos los periódicos del país dice:

“Autotransporte transfronterizo en el TLCAN: Trayéndole el tercer mundo a su calle más cercana. El próximo día de año nuevo, los americanos tendrán bastante más de que preocuparse que las resacas milenarias. Peor que eso los americanos podrían enfrentar una inundación de inseguros camiones mexicanos, manejados por conductores sin preparación, sin licencia y virtualmente sin paga, llegando a nuestros caminos gracias al Tratado de Libre Comercio. A menos que lo detengamos, el TLCAN traerá prácticamente a cada camino y calle de Estados Unidos los estándares de seguridad y de salarios del Tercer Mundo”¹¹ (Traducción de la autora)

La mayor presión ejercida por el Sindicato durante las dos administraciones de Clinton fue de carácter electoral, presión que se volvió más fuerte debido a las alianzas que guarda esta agrupación con otras importantes organizaciones laborales, muy especialmente con la AFL-CIO (The American Federation of Labor – Congress of Industrial Organizations) que es la central obrera más importante de los Estados Unidos.

El movimiento obrero organizado ha sido tradicionalmente un apoyo muy seguro e importante para los candidatos demócratas, sin embargo, en los años 90, las políticas comercial y laboral de la Casa Blanca fueron duramente criticadas por muchos sindicatos, de tal suerte que importantes segmentos de la AFL-CIO manifestaron su rechazo al tradicional apoyo incondicional, obligando a los demócratas, especialmente en vísperas de las elecciones, a realizar acercamientos, negociaciones y manifestaciones públicas de simpatía hacia los reclamos y exigencias de los trabajadores, con el afán de ganarse su apoyo, tanto electoral, como financiero.

Bajo estas circunstancias, la decisión de postergar la apertura de las fronteras a los transportistas mexicanos en diciembre de 1995, claramente tuvo connotaciones electorales hacia la búsqueda de la reelección del presidente

¹¹ HOFFA, James. NAFTA Crossborder Trucking: Bringing The Third World to a street near you. The International Brotherhood of Teamsters, 1999.

Clinton en noviembre de 1996,¹² repitiéndose la historia en 1999, con respecto a las elecciones de noviembre del 2000, cuando se buscó apoyar al candidato demócrata a la presidencia, el entonces vicepresidente Gore.

En 1999, la proximidad de la segunda fecha importante dentro del calendario de apertura de fronteras al autotransporte del TLCAN (el 1 de enero del 2000) y la entonces reciente solicitud de México para el establecimiento del panel arbitral, despertaron cierta efervescencia política respecto al tema, e incluso se percibió la intención del ejecutivo federal de cumplir con los acuerdos en enero del 2000.

Esta posibilidad despertó otra vez una fuerte campaña de oposición por parte de los Teamsters, quienes manejaron hábilmente su influencia electoral dentro de la AFL-CIO y de nuevo utilizaron todos los medios a su alcance para forzar a la administración federal a desistir de su intento. La situación se definió casi de manera simultánea a la realización de una convención de la AFL-CIO donde fue invitado el presidente Clinton y en la que éste reitero su posición de dar continuidad a la política en pro de la campaña demócrata hacia las elecciones del 2000 y se interpretaron como un rotundo éxito de las fuerzas coyunturales de aquel país.¹³

El triunfo del candidato republicano George Bush Jr., indudablemente ha debilitado la influencia de los teamsters en el poder ejecutivo, ya que desde el inicio del problema, en 1995, como gobernador de Texas, criticó abiertamente el cierre de fronteras al autotransporte determinado por el ejecutivo federal, posición, por cierto, compartida con el entonces gobernador de California, Pete Wilson (el mismo que curiosamente, otorgara apoyo a la creación de una ley restrictiva de los derechos de los inmigrantes Helms-Burton).¹⁴

Por esta clara definición de su posición política respecto al cumplimiento de los compromisos acordados en el TLCAN y por su buena relación con la administración de Vicente Fox, no ha resultado sorprendente que al día siguiente (7 de febrero de 2001) de que se hiciera público el fallo favorable a México por parte del panel arbitral, el presidente Bush haya anunciado públicamente

¹² MUÑOZ Ríos, Patricia. "El TLC sería el chivo expiatorio del año electoral en Estados Unidos" La Jornada. 18 diciembre 1997.

¹³ CARREÑO Figueras, José. "Mantendrá Clinton la frontera cerrada a camiones mexicanos" El Universal 9 de octubre 1999.

¹⁴ MUÑOZ Ríos, Patricia. "Pide Pete Wilson abrir la frontera al autotransporte de México" La Jornada. 9 Octubre 1996.

que instruiría al Departamento de Transporte para levantar la moratoria impuesta al autotransporte mexicano.

La respuesta de los teamsters y otros grupos de oposición no se hizo esperar, sin embargo, en vista de que la relación con el poder ejecutivo actualmente no tiene la misma identificación que tuvo con las administraciones demócratas anteriores, ahora la campaña se ha enfocado preferentemente hacia el poder legislativo, apoyada por amplias actividades de promoción a través de los medios de comunicación.

De esta forma, el sindicato tuvo un gran triunfo cuando logró que en junio del 2001, el Senado de los Estados Unidos aprobara, con una votación mayoritaria una iniciativa que exige e impone medidas mucho más estrictas de revisiones de seguridad a las empresas y vehículos mexicanos que pretendan operar comercialmente en el territorio estadounidense. Este resultado refleja que hay una mayoría demócrata en el poder legislativo.

Más adelante se examinará con detalle los argumentos de los teamsters para no permitir la entrada a transportistas mexicanos, por lo pronto ha quedado clara cual es la posición de estos grupos en contra y los medios de los que se valen para promover la oposición, veamos ahora los grupos a favor en Estados Unidos.

3.2.2 Grupos en Estados Unidos a favor de la apertura.

En los Estados Unidos también existen fuertes intereses, sobre todo económicos, a favor de la liberalización del autotransporte de carga. Todos ellos comparten el interés de participar activamente de los beneficios que resultan del creciente intercambio comercial entre los dos países y de aprovechar las ventajas competitivas que se derivan de la reestructuración logística de sus procesos de producción y comercialización.

Algunos de los grupos involucrados y que se han manifestado abiertamente a favor del cumplimiento del TLCAN en materia de autotransporte, son los siguientes:

- ❖ Asociaciones de agentes aduanales.
- ❖ Agentes logísticos en general (Brokers, Freight Forwarders)
- ❖ Empresas autotransportistas (American Trucking Associations)

- ❖ Cámaras de comercio, especialmente la Cámara de Comercio México-Estados Unidos.
- ❖ Gobiernos Estatales de Texas y California.

Muchas de las expresiones en la prensa, o incluso en publicaciones más formales, por parte de estos grupos de opinión, son en extremo críticas con la actitud asumida tanto por el gobierno federal como por organizaciones laborales.

Por ejemplo, en un artículo publicado por la Cámara de Comercio México-Estados Unidos su principal analista económico señala como muy criticable que las administraciones demócratas se hayan dejado llevar en este asunto por intereses meramente políticos sin importar la afectación provocada en las actividades comerciales entre los dos países: “Sin importar las razones para justificar el diferimiento, la cámara de Comercio Estados Unidos – México, considera firmemente que los acuerdos definidos en el TLCAN respecto al autotransporte de carga resultan críticos para facilitar el movimiento de bienes entre los dos países. Adicionalmente, el gobierno de los Estados Unidos debe considerar en beneficio de los negocios estadounidenses, el tener un sistema de intercambio comercial en el hemisferio, basado en reglas claras y permanentes. De hecho, el gobierno estadounidense considera el TLCAN como un modelo a seguir por otras naciones en el hemisferio. Pero aquí, el principio básico es que las reglas se hicieron para ser respetadas. Hasta que está mancha en la implementación TLCAN sea corregida, Los Estados Unidos se encuentran en una situación difícilmente sostenible al pretender exigir a otras naciones el respetar determinadas reglas comerciales”¹⁵

Por otro lado las empresas estadounidenses no dejan de considerar como una fuente de expansión la liberalización del transporte a través de la frontera, debido a que en muchos aspectos se saben superiores en competitividad a las empresas estadounidenses, a través de su organización gremial, las American Trucking Associations, se han manifestado a favor de la conclusión favorable de los acuerdos en materia de autotransporte del TLCAN, posición, por cierto, no compartida por sus contrapartes mexicanas, como se señalará más detalladamente en un apartado posterior de este estudio.

Otro grupo que tiene intereses con respecto a este problema y que está altamente relacionado con el asunto de libre tránsito de vehículos de auto-

¹⁵ HARRINGTON, John. United States – Mexico Transportation: Full NAFTA Implementation Essential. United States – Mexico Chamber of Commerce, January 1998.

transporte a través de la frontera es el grupo que conjunta a los sectores industriales cuya logística descansa en la integración económica de la zona de libre comercio.

Todos los grupos anteriormente mencionados se constituyeron en un principio como los principales promotores del TLCAN y actualmente son los más interesados en que el gobierno de Estados Unidos proceda en el cumplimiento cabal de las disposiciones del mismo.

3.2.3 Grupos en México, a favor y en contra de la apertura.

En México también existen diversos grupos a favor y en contra de la apertura, analizaremos pues las opiniones expresadas por los actores directamente vinculados con la actividad del autotransporte de carga.

En México, el grupo principal de oposición a la apertura es el conformado por los propios transportistas, quienes se han expresado, principalmente a través de las cámaras que los representan, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) y la Confederación Nacional de transportistas Mexicanos (CONATRAM).

3.2.3.1 CANACAR y CONATRAM

La CANACAR es la más antigua y hasta hace pocos años la única representación oficial de los autotransportistas en el país (gozando, hasta hace poco de un sistema de afiliación obligatoria de sus miembros), estrechamente ligada al Partido Revolucionario Institucional (PRI), es la organización que integra a las empresas más importantes, en términos de tamaño y organización empresarial, y sus presidentes muchas veces también tienen cargos en el Congreso de la Unión por parte del mismo PRI. Por esta relación tan estrecha con el partido gobernante durante tantos años y por concentrar la representación del segmento más importante de la industria, sus opiniones suelen tener un peso importante en los asuntos relacionados con el autotransporte de carga en México.

La CONATRAM es una organización de formación relativamente reciente, que representa principalmente a las empresas chicas y a los hombre-camión, mismos que conforman el grueso de la industria en términos de cantidad, más no de influencia económica. La CONATRAM abandera una posición más independiente con respecto al sector oficial, en pocos años ha registrado un

crecimiento importante, alcanzando a la fecha un cierto nivel de representatividad gremial.

Si bien ambas Cámaras mantienen una posición encontrada en general por razones de espacios políticos, en el tema que nos ocupa han coincidido plenamente, al manifestarse en contra de la liberalización de la competencia internacional acordada en el TLCAN para el sector. Todo esto debido al temor que representa para las empresas que conforman ambas cámaras el hecho de enfrentarse a la competencia con las empresas estadounidenses, temor que tiene su razón de ser en las asimetrías existentes entre las empresas transportistas de ambos países.

En los primeros meses de 1995, debido a la crisis económica que se vivía en esos días por los problemas financieros de diciembre de 1994, se llevó a cabo una Asamblea General extraordinaria de la CANACAR, con la presencia del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En la reunión, los transportistas pedían, a través de las ponencias presentadas y a través de expresiones verbales, que se regresara a un esquema semiregulado de la tarifa y que se renegociaran los tiempos pactados en el TLCAN para la apertura de los estados fronterizos a la competencia extranjera, que se esperaba para fines de ese año. La respuesta oficial fue de rotunda negativa en ambos casos, defendiendo el proyecto de liberalización de los mercados iniciado en la administración del Presidente Salinas de Gortari. Sin embargo, la Secretaría se comprometió a revisar y mejorar las condiciones y requisitos para la expedición de los permisos para ingresar a la actividad, a apoyar la creación de empresas integradoras así como de hacerse beneficiarios del régimen simplificado acordado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para el subsector del autotransporte.

Cuando el 18 de diciembre de 1995 se conoció la posición del gobierno de Estados Unidos la CANACAR reaccionó de manera favorable y al día siguiente el presidente de la Cámara, Bernardo Lijszain Bimstein, manifestó su satisfacción por la decisión estadounidense y recordó que la propia CANACAR había planteado la necesidad de dar tiempo a los mexicanos para superar la emergencia de la crisis de 1994 que enfrentaba al país con una drástica caída del mercado. La apertura habría representado en ese momento el caos para el sector debido a la quiebra de varias empresas transportistas a causa de la crisis económica.

La CONATRAM por su parte se manifestó también a favor de una prórroga de un año a tres años y medio tomando la situación económica del país que privaba en aquel momento y de la situación de la gente que laboraba en esa industria.

En los años siguientes la CANACAR ha continuado con una posición congruente a la adoptada desde un principio del conflicto, es decir, respetuosa de los acuerdos del TLCAN pero no ansiosa de que la apertura finalmente se lleve a cabo. Posición lógica que responde al miedo de las empresas mexicanas en el ramo que conocen la competitividad y agresividad comercial de las empresas estadounidenses y porque el marco normativo vigente les garantiza el transporte en territorio nacional, no mostrando interés por ingresar al mercado estadounidense por considerar el propio ampliamente rico y dinámico pero con un trasfondo de temor al no sentirse capaces de competir con las empresas estadounidenses en su propio terreno.

3.2.3.2 Grupos Industriales mexicanos.

En el otro lado de la moneda tenemos a los grupos a favor de la apertura que son conformados principalmente por los industriales más ligados a las actividades económicas bilaterales, sobre todo los que se dedican a la industria automotriz, las empresas ensambladoras de equipo eléctrico y electrónico, la industria del vidrio, textil, del cemento, etc.¹⁶

Por ejemplo, en enero de 1996, en una conferencia de prensa ofrecida por las cúpulas empresariales, el presidente de la Confederación de Cámaras Industriales (Concamin), Víctor Manuel Díaz Romero, declaró a los medios que era necesario que la SECOFI actuara con toda energía ante las controversias surgidas entre Estados Unidos y México en el caso del transporte de carga y que se exigiera el respeto al acuerdo trilateral, sin embargo, acotó que ante la prepotencia de un mercado todopoderoso, las autoridades mexicanas tendrían que actuar con mucha serenidad e inteligencia para obtener resultados positivos. Por su parte, Carlos Abascal, presidente de la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), expresó: "nuestro país tiene suficiente capacidad de negociación para evitar que se viole el TLC; es un asunto sumamente delicado como para admitir que va a haber un fracaso"¹⁷

¹⁶ LLANOS, Raúl; Cardoso, Víctor; Rico, Gerardo y Ruíz, Víctor. "Pide la Iniciativa Privada actuar con energía en las divergencias con Estados Unidos sobre el TLC" *La Jornada*. 11 enero 1996.

¹⁷ ORTIZ, Humberto. "Ninguna presión propiciará que se renegocie el TLC" *La Jornada*. 8 enero 1997.

Unos días después, los presidentes de la Coordinadora de Organismos Empresariales de Comercio Exterior (Coece), Juan Gallardo y del Consejo Coordinador Empresarial (CCE) Héctor Larios Santillán, expresaron que en opinión de sus representados: “el TLCAN está por encima de las leyes de los gobiernos que lo firmaron y tiene que respetarse” Insistieron en que: “el sector privado mexicano no está de acuerdo en que Estados Unidos tome medidas unilaterales en el TLC, demanda el cabal cumplimiento de los compromisos, los acuerdos y los tratos pactados y apoya la decisión oportuna del gobierno mexicano de pedir la celebración de consultas para dirimir estas diferencias”¹⁸

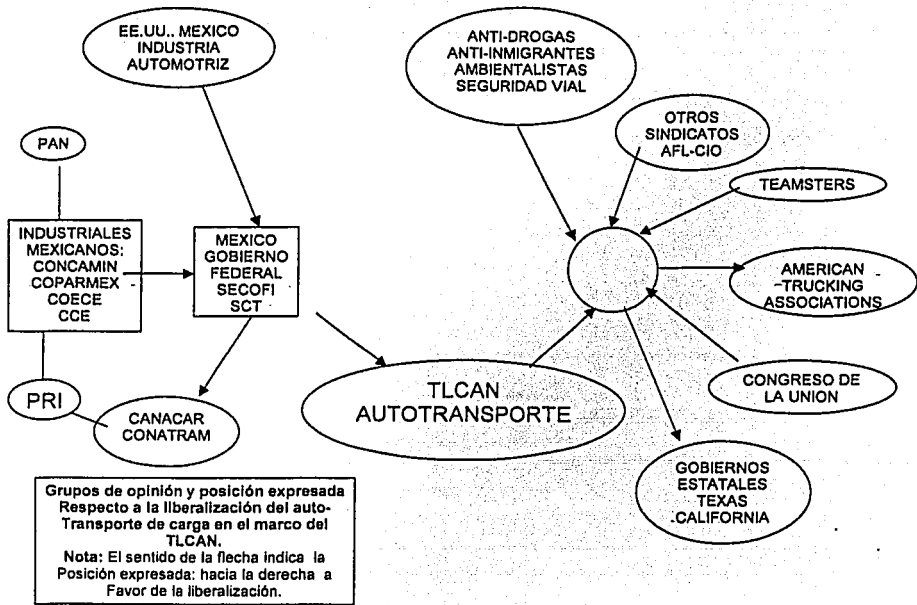
Además Larios Santillán insistió en que la iniciativa privada mexicana estaría atenta a la solución oportuna del conflicto y a que no se repitieran ese tipo de casos, analizando previamente si existe algún inconveniente por parte de Estados Unidos en cumplir con los tiempos de apertura, en la forma y el fondo que estaba previsto, para evitar daños hacia sectores productivos mexicanos que no puedan penetrar al mercado estadounidense.

Como ya se ha mencionado el interés de estos grupos radica en la mejora de los servicios de transporte, pues al haber competencia el sector transportista mexicano tendría que mejorar su servicio y entonces ya existirían más opciones para las empresas que requieren el autotransporte para llevar o traer mercancía de nuestro vecino país.

Por lo anterior, se puede decir que en México se está observando una disputa de posiciones típica en este tipo de relaciones económicas. Mientras que los transportistas que atienden el mercado buscan mantener afanosamente la posición monopolica que les otorga la legislación vigente, los cargadores, buscan establecer al menos un mercado competido, a partir de la entrada al negocio de las empresas extranjeras.

¹⁸ LLANOS, Raúl; Cardoso, Víctor; Rico, Gerardo y Ruz, Víctor. “Pide la Iniciativa privada actuar con energía en las divergencias con Estados Unidos sobre el TLC” La Jornada, 11 enero 1996.

En el siguiente esquema podemos ver de manera gráfica las tendencias de los principales grupos involucrados:



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

3.4 Causas de no admisión a los transportistas mexicanos en Estados Unidos.

La mayoría de los reclamos de los Teamsters para impedir la entrada a su país radican principalmente en aspectos de seguridad pública hacia los cuales la ciudadanía podría mostrar una especial sensibilidad, sin embargo, esto no es más que una pantalla, detrás de la cual la verdadera preocupación es de orden económico.

Los principales argumentos que los Teamsters han esgrimido en contra de la apertura son los siguientes:

- El incremento de tránsito de vehículos mexicanos facilitará el tráfico de drogas.
- El incremento de tránsito de vehículos mexicanos aumentará la cantidad de productos alimenticios descompuestos o portadores de enfermedades que llegaran al consumidor estadounidense sin pasar por las revisiones aduanales.

Los vehículos de las empresas mexicanas:¹⁹

- En promedio son tres veces más viejos que los estadounidenses.
- Son más del doble de pesados.
- No son requeridos a cumplir con los mismos estándares sobre emisiones a la atmósfera que los vehículos estadounidenses.
- No son obligados a estar asegurados al operar en Estados Unidos esto significa que en caso de un accidente de tránsito, los ciudadanos estadounidenses muy probablemente deban cubrir por ellos mismos el costo de sus daños.
- Las revisiones que se han hecho al lado del camino muestran que el 44% de los camiones no cuentan con las condiciones de seguridad exigidas por los Estados Unidos.
- Muchas tragedias por accidentes de tránsito involucran camiones mexicanos.

Los conductores mexicanos:

- No están obligados a recibir el mismo entrenamiento especial para el transporte de sustancias peligrosas que los conductores estadounidenses.

¹⁹ Teamsters caution administration efforts to open border to unsafe Mexican trucks. The International Brotherhood of teamsters. June 4th, 1999.

- No están sujetos a un registro computarizado de horas de manejo o de consumo de drogas y alcohol, que estén disponibles para las instituciones de justicia estadounidense.
- México no restringe el número de horas que los conductores pueden estar frente al volante.
- La mayoría cobran sólo hasta siete dólares por día.
- Las pruebas realizadas en su consumo de alcohol y drogas muestran estar muy por encima de los estándares estadounidenses.

Como se puede ver muchos de estos argumentos son un tanto exagerados y tratan de esconder los verdaderos motivos de esta organización que se pueden resumir en los siguientes puntos:

- La posible competitividad en el precio del servicio, de las empresas mexicanas frente a las estadounidenses que al ganar mercado provocaría, una disminución de las fuentes de trabajo de los teamsters, puesto que éstos difícilmente serían contratados por las empresas mexicanas ante los salarios más altos que perciben.
- El efecto económico de promedio de los salarios de ese mercado laboral, ya que si bien es imposible que los salarios de los teamsters pudieran llegar a los niveles de los salarios mexicanos y viceversa, si existiría una presión a la baja en el precio de la mano de obra estadounidense, situación que les preocupa intensamente.

Los teamsters tratan a toda costa de satanizar la entrada de transportistas mexicanos a su territorio por ejemplo sus argumentos de que esto facilitaría el tráfico de drogas y el tráfico de inmigrantes, carece de fundamento ya que en ningún momento el TLCAN menciona que se modificarán los procedimientos de revisión aduanal vigentes.

Además el TLCAN requiere y los Estados Unidos han insistido en que los vehículos mexicanos cumplan efectivamente con todas las regulaciones estadounidenses sobre seguridad.

México se ha incorporado como miembro de la "alianza de seguridad para los vehículos comerciales" (Commercial vehicle safety alliance) una organización de funcionarios que trabaja para garantizar que la exigencia y el cumplimiento de los procedimientos de seguridad, sean consistentes entre sí, de jurisdicción a jurisdicción.

Estados Unidos ya ha negociado acuerdos, tanto en Canadá, como en México, Respecto a las licencias comerciales de conductor, que garantizan que los estándares vigentes en los tres países son comparables. México y Estados Unidos ya comparten sus bases de datos sobre las mencionadas licencias de conducir. Los conductores deberán tener al menos 21 años cumplidos y ser capaces de comunicarse en el idioma del país donde esté circulando.

Todos los argumentos anteriores, contradicen gran parte de las afirmaciones de los teamsters, también demuestran el esfuerzo realizado en los tres países para garantizar condiciones de seguridad adecuadas en la operación del autotransporte internacional y señalan el interés de los gobiernos por la conclusión satisfactoria del TLCAN.

3.5 Opciones para el autotransporte de carga en el marco del TLCAN.

Al analizar lo acordado en el TLCAN respecto al autotransporte de carga y después de haber estudiado todo lo que se ha desatado, es posible afirmar que en el cuerpo de dicho tratado no se encuentran explícitos, ni la intención, ni el mecanismo, para propiciar su integración a través de la zona de libre comercio. El tratado se limita a establecer condiciones de libre comercio entre las empresas autotransportistas de los tres países, con el propósito de facilitar la circulación tranfronteriza de bienes, en estricto apego a los dos primeros objetivos planteados en el capítulo I, del propio Tratado de Libre Comercio y que ya fueron mencionados con anterioridad:

- 1) Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación tranfronteriza de bienes y servicios entre los territorios de las partes.
- 2) Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.

Al parecer el procedimiento planteado en el TLCAN se apega conceptualmente a la escuela clásica del pensamiento (*laissez-faire*), en la que se considera que en ausencia de medidas regulatorias, la acción de las fuerzas del libre mercado lleva finalmente al mejor arreglo posible²⁰ después de un proceso de optimización del desempeño empresarial y la selección por parte

²⁰ Adam Smith escribió en su libro "La riqueza de las Naciones" (1776) que, en ausencia de controles gubernamentales, el mecanismo del precio actúa como una "mano invisible" para asignar los recursos escasos de manera óptima en la economía.

del consumidor de aquellos prestadores de servicios que mejor respondan a sus necesidades.

En el Tratado se considera que la integración logística se alcanzará mediante la libre y directa interacción entre consumidor y productor de los servicios de transporte y se limita a establecer condiciones propicias para esa libre interacción. Sin embargo, el procedimiento no toma en cuenta los obstáculos que hemos analizado previamente como el problema con las aduanas que es básico para lograr la integración de las cadenas de transporte entre los tres países.

Se supone que de acuerdo a dicha teoría, se espera que la competencia y la libertad de elección del usuario mejoren la competitividad de las empresas transportistas, tanto al interior, como en su desempeño comercial con el consumidor. Ya que la competencia fomenta al interior, la eficiencia y productividad en todas las áreas funcionales de la empresa, con objeto de lograr minimizar los costos de producción y la competitividad en términos de precio. Y hacia el exterior, se considera que la competencia tiende a mejorar las habilidades mercadotécnicas de las empresas transportistas identificando los requerimientos de la demanda y respondiendo con formas de producción más flexibles y de mayor calidad, logrando entonces mayores niveles de competitividad en términos de calidad y nivel de servicio.

Se observa que el Tratado reproduce en gran medida los esquemas de apertura aplicados previamente en los tres países mediante la desregulación de los mercados domésticos. Pero lo que vemos en la realidad se apega más bien a lo que Rafael Izquierdo y Oscar de Buen llaman "mercado disputable"²¹ en vez de mercado en libre competencia como lo quiere establecer el TLCAN, esto debido al número reducido de empresas participantes y a que la dinámica del mercado y los tipos de carga transportados permiten utilidades superiores a las de los mercados domésticos.

Como ya se había mencionado, una omisión importante, es la ausencia de consideraciones logísticas en el diseño de los procedimientos de integración del autotransporte en el TLCAN. Los problemas asociados a los procedimientos de revisión que se realizan en frontera, son complejos y obligan a una ruptura significativa en la continuidad del movimiento de la

²¹ IZQUIERDO, Rafael; De Buen, Oscar. Mercados de transporte de carga: Del cartel a la competencia. Instituto mexicano del transporte. Documento Técnico. No 12. Querétaro, 1995.

carga entre los dos países, determinando soluciones en las que la asociación comercial e integración operativa entre prestadores de servicios logísticos y de transporte de ambos países resulta casi obligada y en cierta medida independiente de la posibilidad de poder prestar servicios transfronterizos.

Adicionalmente se debe mencionar que para el objeto de este estudio es importante la actuación comercial de las empresas de autotransporte de carga en los intercambios internacionales, es por ello que se debe recalcar que el Tratado consiste esencialmente en una serie de disposiciones de tipo legal comercial y que no ofrece un espacio muy propicio para establecer condiciones de integración logística más complejas entre las empresas participantes en el mercado. Sin embargo, debemos mencionar que las autoridades correspondientes de ambos países están realizando esfuerzos importantes hacia el mejor conocimiento del fenómeno, las dificultades que enfrenta y las posibles medidas administrativas y de legislación que coadyuvarán en su mejoramiento.

Finalmente se puede concluir este apartado mencionando que en el TLCAN la estrategia definida para cumplir con el propósito de integrar el autotransporte de carga internacional en la zona de libre comercio es un tanto simplista, apeándose a los procedimientos utilizados previamente en la desregulación de mercados domésticos y no contemplando medidas para propiciar una integración logística que incluya los aspectos más complejos característicos del flujo internacional de mercancías.

Así mismo no es recomendable olvidar que aún cuando se cumplan con las normas establecidas por Estados Unidos y aún cuando los grupos de presión no tengan tanto peso dentro del gobierno actual estadounidense, ya existe una forma de organización del transporte plenamente establecida para realizar los intercambios comerciales entre México y Estados Unidos, que como ya vimos en el capítulo anterior es un procedimiento engorroso, que consume una cantidad considerable de tiempo, que requiere de los participantes un conocimiento especializado de los procedimientos y trámites requeridos en ambos países y que innegablemente se tiene que modificar, lo cual por supuesto es perfectamente deseable desde cualquier punto de vista.

Es un hecho que la mayoría de los problemas mencionados respecto a tiempos y dificultades para cruzar la frontera, no son atribuibles en sí al transporte, sino a las inspecciones aduanales y de seguridad en ambos países,

y podríamos pensar que si se diera la apertura fronteriza podríamos enfrentarnos a procedimientos aun más engorrosos sobre todo en materia de seguridad por parte de los Estados Unidos y esto obviamente no haría mas que retrasar aun más todo el proceso.

Las opciones del autotransporte de carga en el marco del TLCAN se ven reducidas porque de pensar en una re-negociación, tendría que incluir aspectos como los del cruce fronterizo que incumben más bien a cada uno de los gobiernos, es por ello que insistimos en que primero se fortalezca el autotransporte de carga al interior del país para propiciar una imagen de competitividad frente al extranjero que deje bien claro que nuestras empresas pueden entrar a Estados Unidos sin problema y que pueden competir a la par de las estadounidenses. Todo esto se podrá lograr sólo si hay una plantación inteligente que permita la inversión en el sector y le de la infraestructura que mas se requiere.

3.6 Conclusiones.

Habiendo analizado en este capítulo la controversia existente entre México y Estados Unidos en materia de autotransporte, se han situado también los grupos de presión que existen detrás de la controversia, mostrando que los grupos de presión estadounidenses obedecen a un temor económico de que los transportistas mexicanos puedan dejarlos sin trabajo por lo barato de su mano de obra y también obedeciendo a cierto racismo hacia los operadores mexicanos; mientras que los grupos en México expresan miedo a la competencia con las empresas del vecino país.

Un tanto contradictoria la posición de los grupos de presión en México porque renuncia a mostrar interés por penetrar comercialmente a los Estados Unidos, no obstante que es muy posible que pudieran encontrar segmentos de mercado en los que su competitividad fuese superior a la de sus rivales estadounidenses. Esta posición tal vez responda a que el segmento nacional les parezca suficientemente rico y dinámico, porque crean que no tienen posibilidades de competir con las empresas estadounidenses en su propio terreno o porque piensan que la mejor forma de hacer negocios en aquel mercado, es más en el plan de socios, que de competidores de las empresas de autotransporte de ese país.

El hecho de que los voceros del autotransporte mexicano, de la CANACAR principalmente, han insistido en que el esquema de solución actual, mediante alianzas entre las empresas de los dos países, es el más conveniente, adecuado y equitativo y en ese sentido se han esforzado en fortalecer sus relaciones con las empresas estadounidenses y las organizaciones que las representan por ejemplo con las ATA (American Trucking Associations).

La complejidad logística de las operaciones comerciales transfronterizas y muy especialmente el proceso de revisión aduanal en la frontera, que obliga al eslabonamiento de las cadenas de transporte en ese punto, promueve la asociación comercial de las empresas de autotransporte de ambos países y obliga a la participación de otros actores, como los transfers, agentes aduanales, etc.

La necesidad de que participen varios actores, no sólo dificulta el manejo de la carga en la frontera, sino que también hace difícil la definición de la responsabilidad sobre el embarque, la elaboración y cobro de facturas, el aseguramiento de las cargas y su seguimiento en tránsito.

Tomando en cuenta lo anterior, se puede decir que el autotransporte de carga en este mercado no puede alcanzar niveles competitivos de operación, y esto parece corroborarse en la práctica de las operaciones en la frontera que resultan engorrosas.

Un aspecto preocupante en este tema, es que no obstante las empresas mexicanas han pretendido que los acuerdos con las empresas estadounidenses sean de "alianza comercial", la realidad en muchas ocasiones tiende a ser menos halagadora y equitativa, pues las contrapartes estadounidenses, como consecuencia de sus relaciones estrechas con los productores de aquel país y su mayor experiencia y habilidad comercial, tienden a dominar las cadenas logísticas y reducir la participación de las empresas mexicanas a un nivel de socios, cada transportista por su lado, pudiera ofrecer en sus respectivos mercados nacionales, servicios internacionales, "puerta a puerta" expidiendo al embarcador una factura única por el servicio, tomando la responsabilidad completa a lo largo de toda la cadena y controlando logísticamente uno de los sentidos del flujo comercial.

Esta situación también responde a las condiciones en que normalmente se plantean las relaciones económico comerciales entre los dos países, pues siendo los estadounidenses quienes participan mayoritariamente en la organización de las actividades productivas en la zona de libre comercio, naturalmente también la logística de las operaciones responde a sus parámetros de producción y comercialización, subordinando el transporte a esta lógica y estableciendo condiciones propicias para que los agentes logísticos estadounidenses tengan una posición privilegiada en la toma de decisiones dentro de la cadena.

Obviamente los autotransportistas mexicanos no desconocen esta situación y en la medida de lo posible actúan en el sentido de equilibrar las relaciones que se establecen con sus contrapartes estadounidenses; sin embargo, el poco desarrollo de las exportaciones en México y la rapidez con la que han crecido las relaciones comerciales entre los dos países, hacen que su capacidad de respuesta se vea rebasada en la mayoría de los casos, y por lo mismo, tratan de concentrarse en lo que es el transporte en la porción mexicana.

Más allá de las ideas de los grupos de presión para solucionar el conflicto, no se debe olvidar el gran problema que existe en la frontera con respecto al cruce fronterizo y las revisiones aduanales, que hacen bastante largo el proceso de exportación o importación de mercancía. En este sentido es importante mencionar que las disposiciones del TLCAN en general y muy particularmente las especificaciones relacionadas con el autotransporte de carga, no tienen relación alguna con los procedimientos establecidos para las revisiones aduanales y de seguridad en los pasos fronterizos. Es decir, la eventual implementación de estas disposiciones, no tendría formalmente efectos en estos procedimientos, y no resuelven los problemas asociados a los mencionados trámites y revisiones obligatorios, incluso podría suceder lo contrario, es probable que la negativa y los señalamientos que el gobierno estadounidense ha mantenido en estos años, respecto a la supuesta inseguridad derivada de la apertura de las fronteras al autotransporte mexicano, le obligarán a implementar medidas más estrictas de revisión y control de los vehículos que penetrarán en el territorio de ese país, complicando aún más, el ya de por sí tardado procedimiento para ingresar carga a los Estados Unidos.

Se hace énfasis en esto para dejar claro que la implementación de la apertura a la competencia en los servicios transfronterizos de autotransporte no cambiará en nada el procedimiento ya establecido desde hace mucho en la frontera, que en nuestra opinión es una de las principales cosas que entorpece el flujo de mercancías en todo el proceso que conlleva el transporte de las mismas. Por ello nuevamente recalamos que además de una modernización en la infraestructura del sector en México y de una mayor accesibilidad por parte de Estados Unidos; hace falta que ambos países modifiquen sus prácticas a ambos lados de la frontera para que se hagan realidad los objetivos del TLCAN haciendo más ágil y eficiente el traslado de las mercancías.

Fuentes de Consulta.

- AFT y Notimex. “La apertura al transporte de carga, frenada por Estados Unidos, acusa México” La Jornada. México, DF 20 enero 1996
- CARDOSO, Víctor; Muñoz, Patricia y Robles Jesús. “A consultas con Estados Unidos el conflicto del auto transporte” La Jornada. 20 dic 1995
- CARRENO Figueras, José. “Mantendrá Clinton la frontera cerrada a camiones mexicanos” El Universal. México, DF. 9 octubre 1999.
- IZQUIERDO, Rafael; De Buen, Oscar. Mercados de transporte de carga: Del cartel a la competencia. Instituto Mexicano del transporte. Documento Técnico No. 12. Querétaro, 1995
- LLANOS, Raúl. “Seguridad vial, primero que el TLC: Kantor” La Jornada. México, DF. 22 de diciembre 1995.
- LLANOS, Raúl; Cardoso, Víctor; Rico, Gerardo y Ruiz Víctor. “Pide la Iniciativa privada actuar con energía en las divergencias con Estados Unidos sobre el TLC” La Jornada. México, DF. 11 enero 1996.
- MUÑOZ, Patricia y Espinosa, Alberto. “Incumple el gobierno de Estados Unidos acuerdos del TLC: Blanco” La Jornada. México, DF. 10 enero 1996.
- MUÑOZ, Patricia; Figueroa, Carlos y Villalpando, Rubén. “Limitar el ingreso de camiones mexicanos, posible violación al tratado dijo el secretario” La Jornada. México DF. 21 diciembre 1995.
- MUÑOZ, Patricia. “El TLC sería el chivo expiatorio del año electoral en Estados Unidos” La Jornada. México, DF. La Jornada. 18 diciembre 1997.

- MUNOZ, Patricia. "Pide Pete Wilson abrir la frontera al auto transporte de México" La Jornada. México, DF 9 octubre 1996.
- ORTIZ, Humberto. "Narcotráfico freno a la aplicación del TLC en transporte: Robert Mosbacher" La Jornada. México, DF. 12 octubre 1997.
- ORTIZ, Humberto. "Ninguna presión propiciara que se renegocie el TLC" La Jornada. México, DF. 8 de enero 1997.

Páginas de Internet

HOFFA, James. "NAFTA cross border trucking: bringing the third world to a street near you" The International brother hood of teamsters. www.teamsters.com January, 1999 .Fecha de Consulta: Enero 2003

HARRINGTON, John. "United States – Mexico Transportation. Full NAFTA Implementation essential" www.chamberofcommerce.com January, 1998. Fecha de consulta: Enero 2003

HOFFA, James. "Teamsters caution administration efforts to open border to unsafe Mexican trucks" The International brotherhood of teamsters. www.teamsters.com June, 1999. Fecha de consulta: Enero 2003

Capítulo

IV

Escenarios probables para el autotransporte en los próximos 30 años.

Los parámetros que condicionarán al sector transporte en el futuro próximo derivan de los grandes cambios experimentados en las estructuras políticas, económicas y sociales así como de las posibilidades que se abren ante los notables avances tecnológicos y las aspiraciones generalizadas...¹

Millán Bajalil

Objetivo particular: Escenificar situaciones probables a presentarse en los próximos 30 años en el sector del autotransporte en México.

Resulta siempre difícil la tarea de establecer diferentes perspectivas en los años venideros sobre la evolución de ciertas situaciones que afectan a nuestro país directamente así como las diferentes adecuaciones que habría que ir planteando a los distintos sistemas que integran en este caso al autotransporte. Planteamiento tan ambicioso no puede ser abordado con absoluta precisión por lo que sólo esbozaremos las envolventes de algunos de los componentes del objeto de estudio a las que nos referiremos como variables del tema en estudio, tal como pueden presentarse en los próximos 30 años, apoyándonos en el razonamiento de que asomarse al futuro es una primera forma de conformarlo en el presente.

Debemos tomar en cuenta que el futuro se inicia en el pasado y se construye en el presente, desafortunadamente al hablar del pasado en el tema que nos ocupa nos damos cuenta de que no se han establecido bases suficientemente fuertes y lo que actualmente, es decir, el presente de este problema, se caracteriza porque es muy poco el esfuerzo por desarrollar el sector y por ser

¹ MILLAN Bajalil, Julio A. México 2030 Nuevo Siglo, Nuevo País. F.C.E. México, 2000.

competitivos, todo lo anterior nos hace pensar que el futuro no será muy promisorio, sin embargo nuestro objetivo en este apartado es visualizar escenarios posibles para el autotransporte de México en relación con el de Estados Unidos, por lo que se resaltarán lo que se considera será necesario para que las variables involucradas actúen de cierta forma y alcancen su máximo desarrollo, obteniendo así el escenario ideal para nuestro objeto de estudio.

4.1 Definición de variables de escenarios.

Se entenderá por variables los factores que influirán en la determinación del futuro del tema del autotransporte. Factores que serán importantes en la formación de escenarios, para nuestro estudio consideraremos dos variables **principales** y tres **secundarias**. En el primer rubro encontraremos: 1) La inversión económica totalmente vinculada a la conservación de la infraestructura carretera y 2) La demanda de carga por carretera. En el segundo rubro encontraremos: 1) La educación o propiamente la distinta capacitación que se necesita en el sector, 2) La Seguridad y 3) El Impacto ambiental. Todo estará enfocado al sistema de autotransporte prevaeciente en México tratando de esbozar recomendaciones o situaciones propicias que permitirán a nuestro país entrar en una apertura real a la competencia con Estados Unidos. Se comenzará por definir cada variable, estableciendo la manera en que las mediremos para explicar de qué manera van a afectar en cada escenario acerca del autotransporte.

4.1.1 Inversión.

La inversión se definirá como el dinero que el gobierno destina a la conservación y construcción de infraestructura carretera, para efectos de los escenarios, la inversión será medida en millones de pesos.

Los criterios de asignación de los recursos del sector público han cambiado según la orientación histórica de México. El país ha enfrentado una serie de problemas muy urgentes que afectan su destino en mayor o menor grado. Los problemas actuales y el destino de los recursos fiscales están cada vez más relacionados con los múltiples efectos sociales del crecimiento de la población; ello obliga al estado a tomar decisiones sobre la calidad y cantidad de los servicios públicos tales como salud, educación y justicia, el combate

contra la extrema pobreza y la delincuencia, la protección del medio ambiente, la creación de fuentes de trabajo y el saneamiento de las grandes ciudades, entre otros factores.

Con ello, el Sector transporte frecuentemente es objeto de limitaciones presupuestales que impiden una asignación adecuada de los montos económicos requeridos por ese sector en materia de conservación. En la siguiente tabla se presenta la evolución de las inversiones públicas destinadas por el Gobierno Mexicano a la conservación de la infraestructura carretera. De esa información tabulada se aprecia que no sólo la inversión de 1990 es inferior a la que se aplicaba, por ejemplo, en 1977, sino que además la tendencia general muestra un decremento constante desde entonces a la fecha.

Evolución de la Inversión Pública en la infraestructura carretera

Año	Millones de pesos	tasa anual de crecimiento %
1985	\$ 678.00	
1986	\$ 665.00	-0.19
1987	\$ 463.00	-0.30
1988	\$ 430.00	-0.71
1989	\$ 417.00	-0.30
1990	\$ 325.00	-0.22
1991	\$ 24.00	-0.92
1992	\$ 27.00	0.12
1993	\$ 8.00	0.70
1994	\$ 7.00	-0.12
1995	\$ 9.00	0.28
1997	\$ 13.00	0.44
1998	\$ 9.00	-0.44
1999	\$ 11.00	0.22
2002	\$ 14.00	0.27

FUENTE: Manuales estadísticos del Sector Transporte.
Instituto Mexicano del Transporte

De acuerdo al plan del 2002 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la prioridad de aplicación del presupuesto es para la conservación y mejoración de las carreteras ya que actualmente nuestro país cuenta con 303,262 Km. de carreteras de los cuales el 40% se encuentra en mal estado, el 35% en estado regular y sólo el 25% en buen estado.

En un estudio realizado para la SCT ² se informa que serían necesarios recursos por aproximadamente 6.6 billones de pesos, para alcanzar niveles de servicio adecuados en la red carretera.

De continuarse con la tendencia actual de inversiones, según el informe, sólo se podría proporcionar cuando mucho un nivel de atención del 50% a las necesidades de obras de reconstrucción y conservación, situación que provocaría el incremento del deterioro de la red troncal y la elevación de los costos de operación de los usuarios, con las repercusiones económicas inherentes.

La amarga experiencia muestra que, en México los escasos recursos económicos disponibles han sido absorbidos por otros sectores que en su momento, se han considerado más importantes que el sector carretero, aunado a ello la incipiente cultura sobre conservación de obras públicas viene a dar un resultado bastante preocupante en el tema que nos ocupa.

Las magnitudes de inversión en una autopista son enormes. Sin embargo, si estas inversiones se juzgan desde la óptica de los costos totales de la vida útil, cuando los volúmenes de demanda son grandes, se observa no sólo que el peso de la inversión en el costo total es reducido, sino que ahorros mal concebidos en el concepto inicial se traducen en aumentos importantes en costos de operación y conservación durante años posteriores. A reserva de efectuar análisis pertinentes para cada caso, no deben comprometerse los alcances del proyecto por un mal entendido afán de ahorro en la inversión inicial.

Por lo que respecta al financiamiento de las inversiones, el debate sobre la diversificación de fuentes financieras para el desarrollo de proyectos de transporte ha sido amplio y continúa abierto. Ante la drástica reducción de los recursos públicos para inversión en transporte y el aumento de los costos de inversión, los alcances de los recursos públicos han disminuido en forma notable. La incorporación de inversiones privadas, incluso del extranjero, parece entonces necesaria como complemento de los recursos públicos. De acuerdo a la SCT la inversión privada en el sector del autotransporte fue sólo de 754 millones de pesos³. Aunque mucho se ha adelantado en el desarrollo de formulas financieras para lograr la participación privada en proyectos de

² "Programa de Rehabilitación de Carreteras y seguridad del trafico" Impulsora INFINSA SA DE CV Informe Técnico, 1992.

³ Plan de acción de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para el 2002. p 15

inversión (fideicomisos para la construcción de autopistas, puentes de cuota en México, etc.) parece oportuna la implantación de otros mecanismos que activen la inversión en instalaciones básicas para el autotransporte.

4.1.2 Demanda de carga por carretera.

A esta variable se definirá como la cantidad de carga que se moviliza por medio del autotransporte y la mediremos en millones de toneladas por año.

El autotransporte de carga maneja más del 80 por ciento de la carga que se moviliza por tierra en el país, consolidándose como una actividad fundamental para la economía nacional.

Como es bien sabido, la infraestructura carretera de México tiene una longitud aproximada de 300,000 Km. De esta infraestructura destacan alrededor de 50,000 Km. que constituyen la red de caminos federales pavimentados, sobre la que se transporta más del 70% de las toneladas de carga. Esta fracción comúnmente denominada como Red Federal Básica es la que mayor soporte proporciona a la actividad económica y comercial del país. Esta fracción está constituida por alrededor de 43,000 Km. de carreteras libres (generalmente de un carril por sentido) y un poco más de 6,000 Km. de carreteras de cuota (generalmente de 4 carriles o más)⁴

En la siguiente tabla se presentan los cambios respecto a las toneladas de carga movidas por carretera, éstas a diferencia de la inversión van incrementando, confirmando la importancia que debe adquirir la infraestructura carretera en nuestro país:

⁴ Instituto Mexicano del Transporte. "Un análisis de la demanda del autotransporte nacional de carga" Publicación Técnica No. 127, Querétaro, Mex. 1999 p 9

Evolución del movimiento de carga por carretera

Año	Millones de toneladas	tasa anual de crecimiento %
1985	293.4	
1986	290.5	-0.009%
1987	196.1	-0.32%
1988	198.8	0.13%
1989	309.8	0.55%
1990	314.7	0.015%
1991	327.8	0.041%
1992	341.1	0.040%
1993	366.6	0.074%
1994	356.5	-0.027%
1995	366.7	0.028%
1996	383.3	0.045%
1997	332.5	-0.13%
1998	380.8	0.14%
1999	417.2	0.095%
2000	467.0	0.11%

FUENTE: Manuales estadísticos del sector transporte. Instituto Mexicano del transporte. Querétaro, Méx. 2000.

La importancia del volumen de carga en la proyección de escenarios es determinante ya que éste le dará más auge al autotransporte en nuestro país y hará necesario que se den ajustes para que el sector no se derrumbe.

4.1.3 Educación en el sector del autotransporte.

Cuando se habla de Educación en el transporte, no sólo es referirse a capacitar a los chóferes, sino hablar de una educación enfocada también a las empresas de autotransporte, a los usuarios del servicio y también al gobierno. Esta variable será un tanto subjetiva, ya que no hay mediciones específicas de la misma, por lo tanto se hará de acuerdo al criterio de la autora.

Los chóferes constituyen una parte esencial de la operación de las empresas de transporte, y en general son un elemento directamente ligado a la calidad del servicio. En general hay una ausencia de escuelas de capacitación de operadores. Algunas empresas capacitan a sus operadores, pero muchos se van una vez que están capacitados. Algunos responsables o dueños de empresas de transporte reconocen que son incapaces de controlar bien a sus chóferes y los

consideran como difíciles de manejar. Aceptan que les crean algunos problemas, ya que chóferes “con experiencia” encuentran los medios para hacerse de un poco de dinero a costa de falsas reparaciones o de la extracción de combustible, de falsos peajes con comprobantes obtenidos en el mercado negro y hasta en el reconocimiento de falsos pagos no documentados a policías.

Pocas empresas de transporte dedican esfuerzos para concienciar al chofer sobre una buena operación del vehículo, son por lo regular empresas de tipo moderno con visión empresarial

La mayoría de las empresas no realizan el mantenimiento preventivo y actúan sólo cuando la falla se ha presentado, es decir, cuando el camión se queda tirado en la carretera.

Las empresas transportistas muchas veces no conocen sus costos de operación en carretera y muchas veces venden sus servicios por debajo de lo que les cuesta mover el embarque.

El gobierno por su parte hace inversiones insuficientes en carreteras en un afán por reducir costos y distribuir mejor el presupuesto, sin considerar que una inversión inicial barata a la larga trae consigo mucho mas gastos de los que se esperaban, teniendo que gastar mucho mas dinero en la conservación de dicha carretera que lo que se invirtió para construirla.

Todos los ejemplos anteriores dan clara muestra de cómo se encuentra nuestro país en cuestión de educación con respecto al autotransporte, es por ello que será importante considerarla para nuestros escenarios.

4.1.4 Seguridad.

Por seguridad se entenderá la cantidad de accidentes que se ocasionan por causa del autotransporte y la manejaremos en porcentajes.

La preocupación por la seguridad también resulta importante como motor del desarrollo tecnológico del transporte, ya que éste, y sobre todo el automotor, es causa frecuente de lamentables y costosas pérdidas materiales y humanas. Las principales causas de accidentes viales, son el operador, el vehículo, la vía y en ocasiones, factores incidentales como el clima. La búsqueda de opciones tecnológicas y organizacionales para reducir accidentes es permanente en

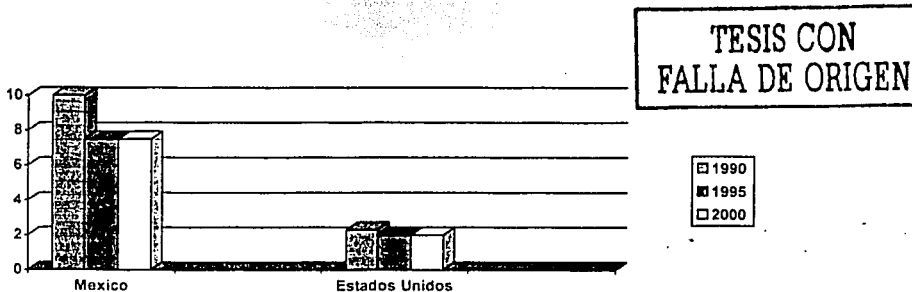
todos los modos, tanto para proteger a operadores y usuarios del servicio de transporte como a aquellos que se encuentran cerca del paso de los vehículos.

La reglamentación gubernamental es muy importante para la innovación en materia de seguridad tanto en lo concerniente a los equipos y dispositivos que se fabrican y se ponen a la venta como en lo relativo a los procedimientos operativos necesarios para garantizar la seguridad de transportistas y usuarios.

De acuerdo con la estadística en materia de seguridad vial existente en la SCT, los accidentes en carreteras federales en los que se vieron involucradas unidades de autotransporte el año pasado provocaron daños materiales aproximadamente de 761 millones de pesos.⁵

En la siguiente grafica, mostramos el índice de accidentes en porcentajes en comparación con el de Estados Unidos:

Índice (%) de accidentes del transporte carretero por cada 10,000 vehículos



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Policía Federal de Caminos y Puertos. (México 2000)

Además de la inseguridad que pudiera causar un operador desvelado o una unidad vieja y en malas condiciones que pudieran causar un accidente, en esta variable consideraremos también que el autotransporte se ha convertido en un cliente de la delincuencia y que el número de robos y pérdidas en el rubro ha sido muy significativo. Tanto los autotransportistas de carga como los usuarios del mismo han demandado al gobierno del país que aumente la

⁵ Instituto Mexicano del Transporte. "Catálogo de acciones tendientes a incrementar la seguridad en el transporte carretero" Queretaro, Mex 2002 p. 3

vigilancia en las carreteras o que se tenga un programa eficaz de seguridad carretera. Para medir la seguridad consideraremos algunos datos proporcionados por la CANACAR que nos dicen que los robos de unidades y asaltos de mercancía se han incrementado 15% anual desde el 2001.⁶

4.1.5 Impacto ambiental.

Por impacto ambiental se entenderá la contribución del autotransporte al deterioro del medio ambiente que se reconoce como uno de los grandes desafíos a vencer durante los próximos años. La aportación del transporte al deterioro ambiental se da a través de emisiones de partículas contaminantes, entre las que destacan las de óxidos de partículas contaminantes, óxidos de nitrógeno, monóxido y dióxido de carbono, óxidos de azufre, plomo y partículas diversas. También ocurre por la generación de ruido en las proximidades de sus instalaciones, por la descarga de sustancias contaminantes en ríos, lagos y mares y por su interferencia a menudo desafortunada, con el terreno natural.⁷

Ante la amenaza que el gran desarrollo industrial y comercial moderno plantea al medio ambiente natural, su protección se ha convertido en un tema político de gran relevancia. Como respuesta a las presiones de grupos sociales cada vez más organizados y vocales en defensa de la ecología, los gobiernos de un número cada vez mayor de países han implantado programas para proteger al ambiente a través de diferentes medidas. En el caso de transporte, tal protección ha asumido la forma de reglamentaciones obligatorias para los productores de diversos equipos y materiales de transporte; disposiciones que influyen en la operación y el funcionamiento de los sistemas en servicio y leyes y reglamentos que obligan a otorgar gran atención al impacto ambiental de nuevos proyectos. Cada una de estas líneas de actuación, encierra un gran potencial como fuerza impulsora del desarrollo tecnológico y muestran que México debe pensar en incluir cada vez más nuevas tecnologías de transporte. La forma de medir esta variable también será subjetiva y será de acuerdo al criterio de la autora.

⁶ www.canacar.com Enero 2003

⁷ Instituto Mexicano del Transporte. "Nuevas tecnologías de transporte: algunas perspectivas e implicaciones para México" Publicación Técnica No 47, Queretaro, Mex 1993 p.11

Una vez que hemos establecido las variables para nuestros escenarios procederemos a establecerlos para los años 2010, 2020 y 2030. Empezando por establecer el escenario en el que nos encontramos actualmente.

4.2 Escenarios en materia de autotransporte para México para los años 2010, 2020 y 2030.

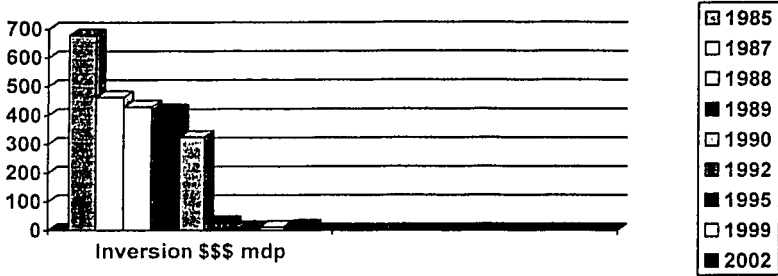
Antes de entrar de lleno a hacer escenarios en materia de autotransporte, es necesario establecer donde nos encontramos actualmente, con los datos proporcionados en las variables que consideraremos podemos determinar lo siguiente: hay muy poca inversión en la infraestructura carretera y mucha carga que transita por dichas carreteras, es decir hay mucha demanda del servicio pero poca atención a las necesidades que provoca dicha demanda.

En un estudio realizado por el Instituto Mexicano del Transporte, se observó que los vehículos pesados, circulan por carreteras libres aún cuando se hayan construido autopistas de cuota alternas. Se argumenta que a causa de las altas cuotas de las autopistas, las actuales tarifas del autotransporte se comprimen en condiciones de competencia exacerbada y de presión por parte del usuario, reduciendo los márgenes utilidad de las empresas. Los operadores reciben instrucciones por parte de sus patrones para sólo pagar ciertas casetas y por lo demás transitar en carreteras libres, esto ha causado que las carreteras libres estén en pésimo estado y que las unidades sufran desperfectos.⁸ De esta manera la situación que vive actualmente el autotransporte se convierte en una cadena que va afectando a los distintos actores, es decir, se empieza porque el gobierno no invierte lo suficiente en carreteras y cuando invierte el costo de la autopista se vuelve excesivo para los transportistas que desean satisfacer las necesidades de los usuarios que además de exigir un buen servicio también exigen un buen costo, esto último no lo puede lograr el transportista si el costo de las autopistas reduce considerablemente la ganancia de las empresas transportistas, de esta forma tratan de abaratar costos usando autopistas libres que están en muy mal estado y que provocan gastos inesperados al dañar las unidades.

⁸ Instituto Mexicano del Transporte. "Evaluación de la situación del transporte de carga en México: Movimientos por carretera" Publicación técnica No 34, Querétaro, Mex 1998.

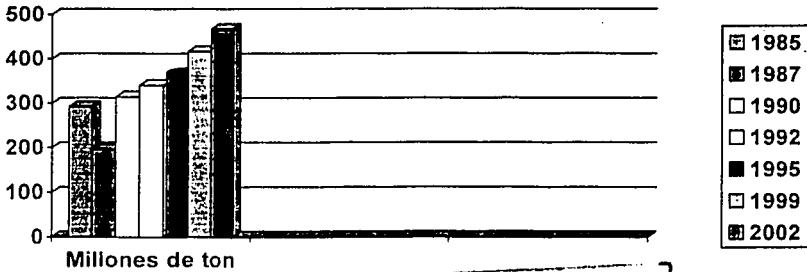
El escenario presente lo podemos resumir en las siguientes graficas:

Inversión pública en infraestructura carretera



FUENTE: Manuales estadísticos del sector transporte. Instituto Mexicano del transporte. Querétaro, Méx. 2000

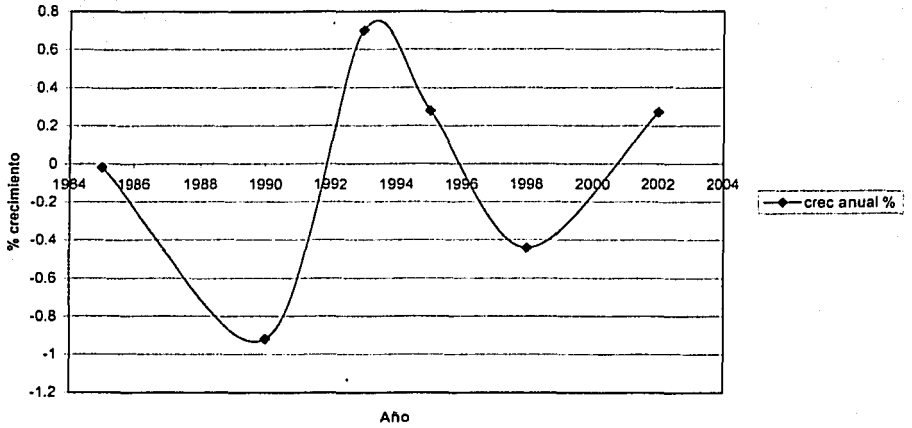
Movimiento de carga por carretera



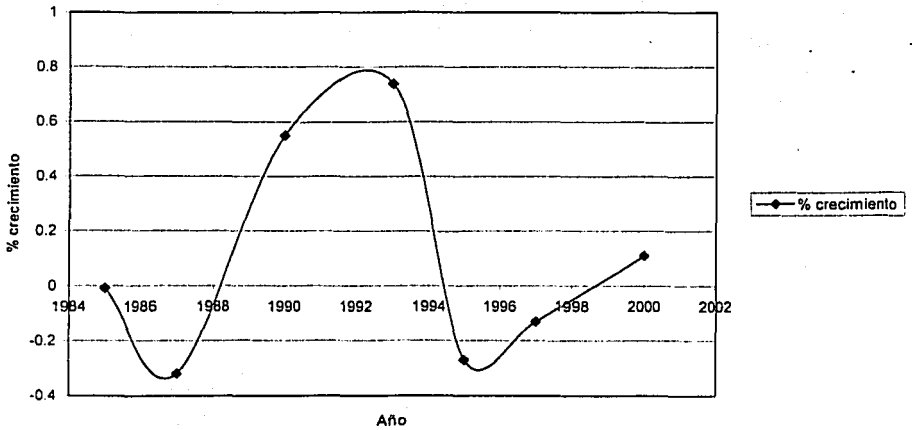
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FUENTE: Manuales estadísticos del sector transporte. Instituto Mexicano del transporte. Querétaro, Méx. 2000

Tasa anual de crecimiento inversión pública en Infraestructura carretera

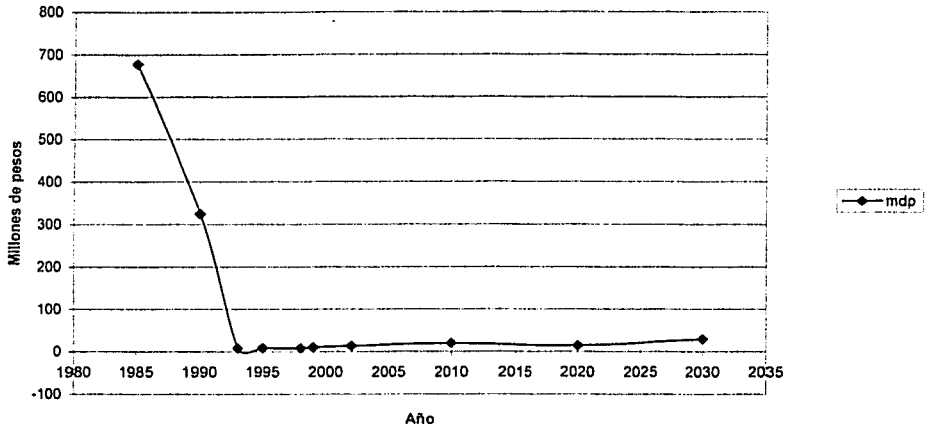


Tasa de crecimiento anual movimiento de carga por carretera

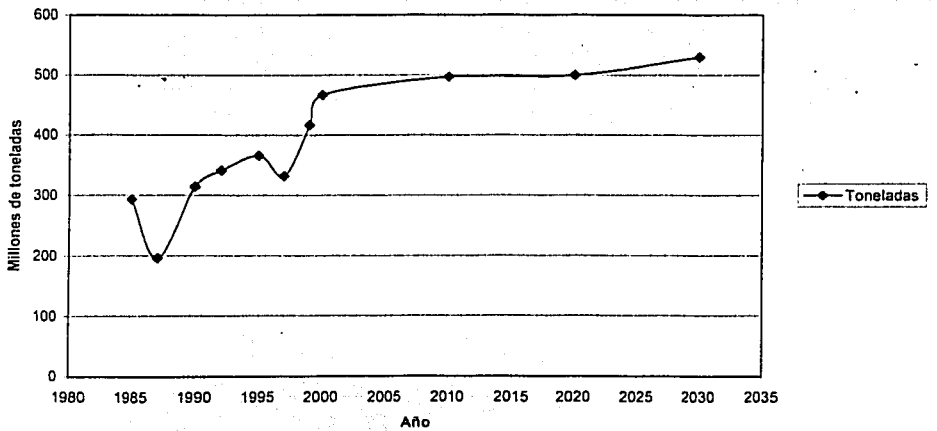


TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Historia y prospectiva de la inversión pública en infraestructura carretera



Historia y prospectiva del movimiento de carga por carretera



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Escenarios 2010.

<p>Escenario A. Probabilidad 60%</p> <p>Inversión: \$20 millones de pesos.</p> <p>Toneladas de carga: 497 toneladas anuales</p> <p>Educación: Mínima</p> <p>Seguridad: 10% accidentes por cada 10,000 vehículos.</p> <p>Impacto ambiental: aumenta.</p> <p>Condiciones: La inversión se ha mantenido en los mismos niveles de años anteriores aumentando de forma mínima por el término del sexenio y la entrada del nuevo presidente que quiso ganar votos apoyando al sector del autotransporte. La carreteras siguen siendo el principal medio de transporte de mercancía y las toneladas de carga han aumentado deteriorando aún más las autopistas. Como consecuencia la seguridad no ha mejorado en este sector porque hay mas tránsito vehicular que no tiene cuidado en provocar accidentes y que además emite mas gases contaminantes que impactan aun mas el medio ambiente.</p>	<p>Escenario B. Probabilidad 10%</p> <p>Inversión: \$ 70 millones de pesos.</p> <p>Toneladas de carga: 700 millones de toneladas anuales.</p> <p>Educación: Amplia tanto en el gobierno como en los autotransportistas y los usuarios del servicio.</p> <p>Seguridad: 3% accidentes por cada 10,000 vehículos.</p> <p>Impacto ambiental: disminuye notablemente.</p> <p>Condiciones: El cambio de gobierno tanto en México como en Estados Unidos ha provocado una alianza que permite que la inversión del vecino país aumente y proporcione mejores condiciones a la infraestructura carretera y por ende la educación se intensifica para ser mas competitivos, la seguridad ha mejorado considerablemente debido al buen estado de las carreteras y el impacto ambiental es menor ya que se cuenta con inversión también para la compra de unidades nuevas. México logra ser realmente socio de Estados Unidos al poner en práctica lo negociado en TLC.</p>
<p>Escenario C. Probabilidad 15%</p> <p>Inversión: \$10 millones de pesos</p> <p>Toneladas de carga: 250 millones de toneladas por año.</p> <p>Educación: Totalmente nula.</p> <p>Seguridad: 7.5 % accidentes por cada 10,000 vehículos.</p> <p>Impacto ambiental: Mejora.</p> <p>Condiciones: El gobierno ha empleado el dinero en otros rubros y ha prestado poca atención a este sector, el poco dinero que invierte apenas alcanza para darle el mantenimiento necesario a la infraestructura existente pero aun así no alcanza para subsanar las malas condiciones de las carreteras por ello la carga empieza a disminuir ya que es difícil transitar por autopistas tan deterioradas ya que causan mayor número de accidentes.</p> <p>El impacto ambiental mejora debido a que ya no hay tantos vehículos en tránsito que emitan gases contaminantes.</p>	<p>Escenario D. Probabilidad 15%</p> <p>Inversión: \$40 millones de pesos</p> <p>Toneladas de carga: 300 millones de toneladas anuales.</p> <p>Educación: Limitada sólo al gobierno.</p> <p>Seguridad: 5% accidentes por cada 10,000 vehículos</p> <p>Impacto ambiental: Mejora.</p> <p>Condiciones: La inversión ha mejorado considerablemente debido a un nuevo enfoque del gobierno que por fin le da el peso que realmente tiene a la infraestructura carretera, sin embargo el costo de la creación de nuevas carreteras y el mantenimiento de las existentes ha sido excesivo y el gobierno quiere cobrar ese costo a los usuarios, el costo de usar carreteras se iguala a usar por ejemplo transporte aéreo por lo tanto los usuarios prefieren ya no usar tanto las carreteras. En este escenario la educación esta enfocada al gobierno sin embargo éste no sabe como sacar provecho de dicha educación dejando las carreteras casi abandonadas.</p>

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Escenarios 2020.

<p>Escenario A. Probabilidad 50%</p> <p>Inversión: 25 millones de pesos</p> <p>Toneladas: 550 millones de toneladas por año</p> <p>Educación: mínima</p> <p>Seguridad: 12% accidentes por cada 10,000 vehículos.</p> <p>Impacto ambiental: incrementa</p> <p>Condiciones: El gobierno ha empezado a diversificar las carreteras, sin embargo siguen siendo insuficientes para la cantidad de carga que se mueve por medio del autotransporte, se le sigue dando poca importancia a la educación, ya que tanto el gobierno como las empresas autotransportistas y los usuarios no han entendido que la educación en el sector podría darles mejor resultado que sólo construir carreteras sin una verdadera planeación. La seguridad se ha deteriorado al igual que el impacto ambiental ya que el gobierno no quiere invertir en la compra de nuevas unidades</p>	<p>Escenario B. Probabilidad 15%</p> <p>Inversión: 60 millones de pesos por año</p> <p>Toneladas: 900 millones de toneladas por año</p> <p>Educación: Suficiente para el gobierno, los usuarios y las empresas transportistas.</p> <p>Seguridad: 3% accidentes por cada 10,000 vehículos</p> <p>Impacto ambiental: Mejora notablemente</p> <p>Condiciones: La educación es factor clave en este escenario ya que empezando por el gobierno ha empezado a capacitarse en la manera mas eficiente de invertir el capital, que evita al máximo la perdida de dinero ya invertido haciendo las carreteras con mejores materiales y mas duraderas. Se ha trabajado en programas de capacitación para operadores y ahora son más seguros en su forma de conducir por lo que el nivel de accidentes ha disminuido considerablemente: Las empresas tienen acceso a rápidos financiamientos que les permite adquirir equipos más modernos y menos contaminantes.</p>
<p>Escenario C. Probabilidad 20%</p> <p>Inversión: 13 millones de pesos</p> <p>Toneladas: 230 millones de toneladas por año.</p> <p>Educación: No existe</p> <p>Seguridad: 7% accidentes por cada 10,000 vehículos</p> <p>Impacto ambiental: Disminuye</p> <p>Condiciones: Nuevamente este escenario nos muestra circunstancias totalmente desfavorables para este sector debido a que nuestro país se encuentra en una crisis económica que no le permite enfocar los recursos hacia los sectores que así lo requieren, en este caso se le da mas importancia a áreas mas importantes que el autotransporte o las carreteras, el poco dinero que se tiene de presupuesto se utiliza para darle mantenimiento restringido a la infraestructura ya existente. Obviamente la educación que se debe dar en este sector se olvida por completo y la carga disminuye debido al poco apoyo que reciben los autotransportistas.</p>	<p>Escenario D. Probabilidad 15%</p> <p>Inversión: 50 millones de pesos.</p> <p>Toneladas: 280 millones de toneladas por año.</p> <p>Educación: limitada y mal aplicada.</p> <p>Seguridad: 5% accidentes por cada 10,000 vehículos</p> <p>Impacto ambiental: Mejora por la poca circulación de vehículos automotores.</p> <p>Condiciones: El gobierno trata de rescatar este sector inyectándole mas dinero y permitiendo a la inversión privada participar en este rubro, sin embargo como se han introducido nuevas tecnologías de transporte ya no todo el peso recae en el sector carretero sino que se ha diversificado en otros tipos de transporte: La infraestructura carretera ha crecido pero ya no es tan usada porque hay mas interés en el transporte multimodal razón por la cual las toneladas de carga que se manejan por carretera disminuyen y con ellas también el nivel de inseguridad y el impacto ambiental por no haber tantas unidades circulando.</p>

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Escenarios 2030

<p>Escenario A. Probabilidad 45%</p> <p>Inversión: 30 millones de pesos</p> <p>Toneladas de carga: 550 millones de toneladas anuales.</p> <p>Educación: Aumenta en las empresas autotransportistas</p> <p>Seguridad: 16% accidentes por cada 10,000 vehículos</p> <p>Impacto ambiental: Incrementa</p> <p>Condiciones: El fin del sexenio hace que se dedique menos dinero a este rubro, aun cuando el presupuesto al principio del sexenio era alentador, se fue tomando dinero de ahí para otras cosas y no se pudo terminar con proyectos que se suponía iban a favorecer a los usuarios de este sector, el gobierno sigue sin darle importancia a la necesidad de educarse para obtener mejores resultados en las inversiones que hace. Sin embargo, las empresas autotransportistas han empezado a capacitar a sus operadores y las empresas usuarias del servicio han mejorado sus métodos y organizaciones para hacer mas eficiente el uso del autotransporte.</p>	<p>Escenario B. Probabilidad 30%</p> <p>Inversión: 100 millones de pesos</p> <p>Toneladas de carga: 930 millones de toneladas anuales</p> <p>Educación: Se extiende a todos los actores que conforman el autotransporte.</p> <p>Seguridad: 2.5% accidentes por cada 10,000 vehículos</p> <p>Impacto ambiental: Mínimo.</p> <p>Condiciones: El presidente actual quiso desde un principio invertir en este sector porque se dio cuenta de que el autotransporte era la base del traslado de mercancías en nuestro país, por ello dio facilidades a la inversión privada para hacer crecer la infraestructura carretera, además proporciono muchos subsidios al sector para que también los empresarios puedan comprar mas fácilmente unidades nuevas que a su vez disminuyen la emisión de gases contaminantes. Las carreteras son mas seguras ahora por la inversión que se ha hecho en ellas y los accidentes han disminuido.</p>
<p>Escenario C. Probabilidad 10%</p> <p>Inversión: 12 millones de pesos</p> <p>Toneladas: 210 millones de toneladas anuales</p> <p>Educación: Olvidada</p> <p>Seguridad: 7% accidentes por cada 10,000 vehículos</p> <p>Impacto ambiental: Disminuye.</p> <p>Condiciones: La inversión no alcanza para la demanda del autotransporte y las necesidades de los usuarios del mismo, la inversión se sigue destinando a causas que no ayudan en mucho a mejorar las condiciones de las carreteras, por lo mismo ni el gobierno ni los demás actores enfocan la educación como un arma para el mejor uso de recursos, la seguridad se mantiene en los mismos niveles porque como las carreteras no han mejorado, pues los usuarios han disminuido. El impacto ambiental mejora porque ya no hay tantos camiones circulando debido a las malas condiciones en que se encuentra la red carretera.</p>	<p>Escenario D. Probabilidad 15%</p> <p>Inversión: 60 millones de pesos</p> <p>Toneladas: 270 millones de toneladas</p> <p>Educación: Suficiente para el gobierno.</p> <p>Seguridad: 4% accidentes por cada 10,000 vehículos.</p> <p>Impacto ambiental: Mejora.</p> <p>Condiciones: Nuevamente el gobierno ha tratado de invertir en el sector mas no ha otorgado las facilidades necesarias para que sea rentable el uso de carreteras, se le permitió a la inversión privada ser dueña total de algunas autopistas y esto ha encarecido mucho el uso de las mismas. Varias empresas autotransportistas han quebrado debido a que el costo operativo es excesivo y los usuarios no aceptan pagar este exceso en el costo del traslado de sus mercancías. La seguridad y el impacto ambiental mejoran nuevamente porque no hay tantas unidades transitando en las carreteras.</p>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4.3 Conclusiones.

Difícil es predecir el futuro en cualquier problema social, en el caso del autotransporte es aún más complicado, ya que se involucran muchos factores que son difíciles de predecir, en este capítulo hemos hecho un análisis prospectivo del problema en cuestión estableciendo lo que consideramos como actores o variables que influyen directamente en la evolución del mismo.

El autotransporte es determinante en el crecimiento de la economía de México y constituye un pilar para el desarrollo de las relaciones entre México y Estados Unidos. El que México invierta en este sector será un factor que le permita a nuestro país ser competitivo con Estados Unidos. El transporte en general en nuestro país ha depositado todo su peso en el sector carretero ya que los ferrocarriles han decaído totalmente y a los sectores marítimo y aéreo no se les ha invertido suficiente y además no se le ha dado importancia a diversificar el transporte integrando poco a poco lo que se llama transporte multimodal haciendo que todos los sub. sectores participen de igual forma en el traslado de mercancías.

De acuerdo a nuestro estudio, los escenarios para el autotransporte se ubicarán principalmente en el recuadro en donde es poca la inversión pero mucho el volumen de carga que se maneja por carretera, debemos ser cuidadosos en ese aspecto ya que si no se invierte adecuadamente puede ser que dicho sector tenga una caída estrepitosa que haga que la infraestructura carretera se abandone.

Al incluirse el autotransporte en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México se enfrentó a la realidad de que este sector no sería de algún modo competitivo con el de Estados Unidos y a su vez nuestro vecino país nos lo hizo ver deteniendo la entrada de nuestros transportistas a su país. Lo que suceda con el Tratado de Libre Comercio en este rubro estará totalmente vinculado a nuestros escenarios y a lo que haga nuestro gobierno con las inversiones en el sector del autotransporte, es por ello que hemos enfocado los escenarios principalmente en lo que suceda en nuestro país, aunque también hay que considerar algunas circunstancias que atraviesa Estados Unidos.

La reciente guerra de Estados Unidos contra Irak ha cambiado ciertas perspectivas, sobre todo porque México no apoyo abiertamente la resolución de la guerra. Se ha hablado mucho de que Estados Unidos tomará represalias en contra de nuestro país, sin embargo es remota la posibilidad de que la amplia relación económica que tienen ambos países sea afectada en un futuro inmediato y además no será porque Estados Unidos así lo desee sino porque la misma economía de Estados Unidos ya esta seriamente afectada y ahora esta precisamente en el proceso de recuperarla, tendremos que esperar a ver si su economía de guerra da los resultados que ellos esperan. Si la economía de Estados Unidos cae en una recesión mas profunda esto afectará directamente las relaciones comerciales con México y obviamente la demanda del traslado de mercancías será menor. Por el contrario si la economía de Estados Unidos se reactiva, tendremos la oportunidad de que nuestro comercio siga creciendo y con ello estaremos obligados a reestructurar la inversión y la manera en que se piensa el autotransporte, entonces tendremos que pensar en incluir las nuevas tecnologías de transporte que actualmente están de moda y en hacer de la logística del transporte un hábito.

Pues bien, al finalizar el cuarto y último capítulo, todo el estudio sirvió de base para establecer los escenarios que permiten visualizar a futuro un problema que actualmente enfrenta nuestro país con su vecino fronterizo, el haber establecido la historia y el desarrollo del autotransporte en nuestro país permite tener una idea de lo que puede pasar a futuro considerando las diferentes variables que influyen en el problema de estudio.

Si bien se ha logrado una relativa certidumbre acerca de ciertas áreas relativas al autotransporte, los factores y variables que manejamos en nuestros escenarios que no son tan fáciles de predecir deberán ser considerados en lo sucesivo, toda vez que la formalización del Tratado de Libre Comercio conlleva nuevas formas de asociación, interacción y negociación entre sus miembros.

Fuentes de Consulta.

- “Catalogo de acciones tendientes a incrementar la seguridad en el transporte carretero” Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No. Querétaro, Méx. 2002
- “Evaluación de la situación del transporte de carga en México: movimientos por carretera” Instituto Mexicano del Transporte Publicación Técnica No 34. Querétaro, Méx. 1998.
- MILLAN Bajalil, Julio A. México 2030 Nuevo Siglo, Nuevo País. F.C.E. México, 2000.
- “Nuevas tecnologías del transporte: algunas perspectivas e implicaciones para México” Instituto Mexicano del Transporte Publicación Técnica No 47. Querétaro, Méx. 1993
- Plan de acción de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para el 2002.
- “Programa de rehabilitación de carreteras y seguridad del trafico” Impulsora INFINSA SA de CV Informe Técnico, 1992. México, DF 1992
- “Un análisis de la demanda del autotransporte nacional de carga” Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No. 127 Querétaro, Méx. 1999

Paginas de Internet.

www.canacar.com Fecha de consulta Enero 2003.

www.imt.com.mx Fecha de consulta Febrero 2003

Conclusiones Generales.

La integración económica mundial del comercio, las finanzas y la industria manufacturera ha experimentado un acelerado crecimiento en los dos últimos decenios. El transporte desempeña un papel primordial en este nuevo orden económico mundial, vinculando a personas y lugares, agilizando el comercio y el turismo, y fomentando la competencia y especialización económicas. La experiencia de la zona de América del Norte conformada por Canadá, Estados Unidos y México, refleja esas tendencias mundiales. La reducción de las barreras al comercio y la creciente movilidad de la población han creado una mayor necesidad de información sobre la infraestructura y los servicios de transporte, tanto a nivel nacional como entre los tres países. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte que entró en vigor el 1 de enero de 1994 marco la pauta en la liberación del comercio de bienes y servicios entre estos países.

Uno de los aspectos esenciales para el crecimiento económico, la movilidad de los ciudadanos y la seguridad nacional de cualquier país, es la existencia de un sistema de transporte eficiente y seguro. Los gobiernos, las empresas y los consumidores, toman a diario innumerables decisiones sobre dónde establecer instalaciones y realizar inversiones, que bienes enviar, que medio de transporte utilizar y como y donde realizar un viaje, bien sea de negocios o de placer. El transporte vincula a las empresas, las industrias y los consumidores, ofreciendo ventajas que van más allá de las fronteras nacionales de cualquier país. Aunque no cabe duda que el transporte contribuye positivamente a las economías nacionales y a la vida diaria de la población, también tiene algunos efectos adversos, ya que utiliza importantes cantidades de energía, derivada principalmente del petróleo, y provoca también numerosas muertes y heridos cada año. Es por ello que es importante enfocar de manera adecuada la inversión que se destina a este rubro.

El presente trabajo se enfocó principalmente al sector del autotransporte y la disputa entre México y Estados Unidos respecto al mismo, tratando de tener una visión equilibrada de la infraestructura en ambos países que resulta un factor determinante en la real integración de dichos países en el rubro del autotransporte. Y al final queda demostrada nuestra hipótesis de que el cumplimiento de lo negociado en el autotransporte dentro del TLC esta directamente en función del desarrollo de la infraestructura de nuestro país que permitirá una integración real en vez de la interdependencia que es tan familiar a nuestro país con respecto a Estados Unidos.

La eficacia del transporte nacional y del de Estados Unidos depende en gran medida de la existencia de información confiable. Tanto a nivel nacional como bilateral, contar con amplia información sobre el transporte, permite tomar decisiones sustentadas, ya sean de carácter personal o relativas a políticas empresariales o públicas. Es importante disponer de datos precisos y comparables entre modos y países a fin de realizar inversiones eficaces con recursos escasos, comprender los cambios que se producen en los dinámicos mercados del transporte, evaluar las ventajas e inconvenientes del transporte, y para dar respaldo a cruciales tomas de decisiones en los sectores público y privado. En otras palabras, la existencia de información precisa, completa y oportuna sobre el transporte es un elemento primordial en los procesos de toma de decisiones de muy diversos ámbitos. A lo largo de este trabajo se han encontrado que las principales diferencias entre el transporte de México y el de Estados Unidos consisten precisamente en la falta de información oportuna en nuestro país que no permite inversión inteligente en la infraestructura carretera, de hecho la inversión que existe se destina principalmente a carreteras de mala calidad a las que a largo plazo se les tiene que dar un mantenimiento que resulta mucho mas caro que la primera inversión.

El sector del autotransporte en México muestra mejorías sobre todo en la productividad dado que dicho sector ha crecido considerablemente y ha aportado mucho más dinero al Producto Interno Bruto de nuestro país. Sin embargo, parece evidente que el sector no esta preparado para enfrentar un incremento de la demanda con un respectivo incremento de la cantidad y la calidad del servicio, lo anterior lo podemos calificar como el resultado de varias décadas de desatención hacia el sector.

En tales condiciones, el sector transporte puede llegar a convertirse en un obstáculo para lograr la deseada eficiencia del aparato productivo nacional. En particular, como lo hemos visto se han restado posibilidades para competir en el mercado internacional, lo cual es un importante riesgo dado la apertura que ha mostrado nuestro país con la firma en especial del TLC. En ese sentido, México debe realizar un esfuerzo adicional por mejorar la organización del sector transporte. Fuertes cambios serán necesarios también en la legislación y la tramitación, a fin de adecuar las normas legales y los procedimientos a las nuevas tecnologías del transporte.

Uno de los elementos más importantes y que juega un factor determinante en el capítulo dedicado a los escenarios es la Inversión Pública, ya que éste explica en mayor medida los problemas que enfrenta el sector, dicha inversión se caracteriza por ser decreciente y en un monto que a la luz de los resultados observados es insuficiente. Al respecto quizás habría quien argumentara criterios de búsqueda de rentabilidad o productividad de la inversión pública, pero ello requiere de un nivel de conocimiento apropiado de los efectos reales que tienen los transportes, en especial el sector carretero, en el desarrollo de otras actividades, situación que dista mucho de existir en nuestro país.

En relación con lo anterior, se resalta la necesidad de profundizar y ampliar el esfuerzo de investigación del sector transporte, con el fin de tener mejores elementos para el diseño de la política nacional transporte. En ese sentido cabría esperar que el tema de la inversión pública destinada al sector transporte tuviera prioridad.

En la situación que enfrenta nuestro país con respecto al autotransporte con Estados Unidos, parece necesario aportar elementos para armonizar las acciones en materia de tarifas, subsidios, régimen fiscal, inversión pública y privada, etc., con el fin de no seguir introduciendo más ineficiencias. Lo anterior forma parte de un problema esencial que consiste en la definición del perfil intermodal que se deberá considerar en el futuro a fin de aprovechar mejor las características tecnológicas de cada modo de transporte.

El tratamiento que debe recibir la rama del autotransporte deberá considerar la conveniencia de motivar una mayor competencia entre las empresas dedicadas a dicho rubro. En ese sentido, la existencia de rutas fijas y de zonas reservadas a las agrupaciones de transportistas en diversas localidades, representan un verdadero obstáculo. También, deberá proseguirse el esfuerzo por mejorar las estructuras administrativas de las empresas de transporte, poniendo especial énfasis en la profesionalización del servicio, esto es, comenzar con una educación real no sólo de los operadores sino también abandonar las estructuras arcaicas que prevalecen en muchas empresas autotransportista.

Algo que ayudaría mucho en la inserción de nuestro país en la competencia con Estados Unidos, sería motivar el desarrollo de tecnologías adecuadas en el transporte mexicano corrigiendo las deformaciones que tiene la actual articulación del sector.

Con respecto a lo anterior, lo básico que se tendría que hacer es formar bancos de información tecnológica de transporte, que no sólo contenga los últimos adelantos en materia de vehículos y equipo de carga, descarga, embalaje, sino incluso en tópicos de administración de flotas y terminales, organización de oficinas de transporte dentro de las empresas usuarias, técnicas de mantenimiento, etc. La actitud de tales centros deberá ser activa, no meramente receptiva. Así, mantendrían estrecho contacto con los transportistas para mantenerlos informados y actualizados, y para asimilar y aprovechar la gran cantidad de desarrollos tecnológicos que actualmente no son usados por empresas dedicadas al autotransporte y muchas de ellas se pierden por falta de métodos de registro, perfeccionamiento y difusión.

Buena parte de las anteriores acciones, dependen de un mayor estudio del sector. Se requiere mayor congruencia en el uso de los instrumentos de política de inversión. En síntesis, es necesario que nuestro país le dé una mayor atención al sistema de transporte, pues, no obstante los incrementos de la participación del sector autotransporte en la economía del país, resulta evidente la necesidad de mejorar el estudio y la planeación del sector transporte, así como de aumentar la cantidad de recursos y la intervención del Estado, con el fin de que este sector cumpla, de una forma cada vez mejor, su papel en el desarrollo económico de México. Si en realidad se aplican las acciones anteriores, dentro de un plazo razonable estaremos viendo que nuestro país es un socio activo del TLC y que realmente estará integrado a la libre competencia del autotransporte y dejaremos atrás la ya tan conocida interdependencia que mostramos hacia Estados Unidos.

Con respecto al problema específico del autotransporte dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte podemos concluir que aunque el autotransporte fue considerado dentro de dicho tratado como una actividad comercial de servicio transfronterizo y además como una actividad empresarial susceptible de recibir inversión extranjera y fue incluida antes que en cualquier otro tratado comercial en capítulos específicos con objeto de permitirse su comercialización en la zona de libre comercio, aun no se logra la real liberalización del mismo debido principalmente a las deficiencias que nos ubican en una situación muy desigualitaria con respecto al autotransporte de Estados Unidos.

Se hizo un recuento del conflicto entre México y Estados Unidos, haciendo hincapié en las fechas más significativas en las que se dio a conocer alguna declaración al respecto y en los grupos de presión que actúan en ambos países a favor o en contra de la apertura. Actualmente el tema se ha quedado en el aire y aun no se ha definido si se modificara el apartado dedicado a este rubro dentro del TLC o si Estados Unidos permitirá por fin la entrada de nuestros transportistas en su país, aunque no sólo depende del vecino país ya que existen muchos intereses encontrados en el nuestro así como un desinterés y poca educación para poder notar la importancia que tiene el transporte en general en la economía del país.

Aún cuando México declaró injustificable la decisión de Estados Unidos de no permitir la entrada de autotransportista mexicanos en su país y aún mas cuando se sometió la controversia a un panel arbitral y éste falló a favor de México, quedo muy claro que nuestro país también tiene miedo de abrirse a la libre competencia en este aspecto. Aunado a lo anterior encontramos las constantes promesas del presidente actual de Estados Unidos, George Bush de cumplir con los compromisos contraídos formalmente por dicho país en la firma del TLCAN a las que cree completamente nuestro presidente Vicente Fox debido a la buena relación que hay entre las dos administraciones federales. Por todo lo anterior, el asunto se encuentra estancado y un tanto opacado por otros problemas mas recientes como lo es el acuerdo migratorio o la posición de México respecto a la guerra de Estados Unidos vs. Irak.

Así pues, se concluye que el TLCAN no fue planteado de la mejor manera con respecto al autotransporte ya que se pretendió establecer un mercado en competencia libre y perfecta sin considerarse el número reducido de empresas participantes y además porque no es lo mismo competir en un mercado doméstico a enfrentarse a la dinámica comercial de un mercado externo y competir de manera internacional. El TLCAN no consideró las diferencias existentes entre los países participantes y dichos países no se preocuparon por igualar condiciones para una competencia justa.

Lo mas importante después de haber analizado las condiciones del autotransporte de México y de analizar la situación en la que esta involucrado nuestro país con su socio comercial con respecto al mismo, fue el mirar hacia el futuro y crear escenarios posibles al respecto ya que esto nos hizo pensar prospectivamente y crear situaciones ideales en las que debería estar nuestro país y además visualizar lo que podría pasar si no se toman las medidas

necesarias y además de ver la continuidad que pensamos prevalecerá en la situación del problema en cuestión.

Se ha finalizado pues, satisfactoriamente este trabajo aportando un estudio minucioso de lo que se considera es un pilar de la economía mexicana y de lo que ha sido una confrontación de nuestro país con sus propias deficiencias con respecto a sus socios comerciales que comprueba la hipótesis planteada al inicio de este trabajo referente a que la apertura comercial de México con respecto al autotransporte esta en función de un avance en la infraestructura dedicada al mismo en México y que enfrenta a nuestro país con la imperante necesidad de crear un nuevo concepto respecto al transporte en general pero dando especial importancia al transporte carretero.

Anexo 1

Procedimiento para la resolución de controversias dentro del TLCAN

El capítulo XX del Tratado de Libre Comercio para América del Norte, establece el siguiente procedimiento a seguir para la solución de controversias relativas a su aplicación o interpretación, o en toda circunstancia en que una Parte considere que una medida vigente o en proyecto de otra Parte es, o podría ser, incompatible con las obligaciones adquiridas en el mismo.

Consultas Informales.

Al surgir una diferencia de opinión, de acuerdo al espíritu del propio Tratado, las partes deberán mantener una buena disposición para procurar llegar a un acuerdo lo más rápido posible, por tal motivo se sugiere buscar establecer un acercamiento inmediato para realizar consultas no formales con la Parte o Partes en conflicto.

Consultas Formales.

El siguiente paso que formalmente es el primero, consiste en solicitar por escrito la realización de consultas formales, mismas que normalmente se realizarán por medio de funcionarios de segundo nivel.

Reunión de la Comisión de Libre Comercio.

Treinta días después, en el caso de no obtener respuesta a la solicitud anterior, o cuarenta y cinco días, en el caso de haberse realizado las consultas, pero que subsista la controversia, la parte agraviada podrá solicitar por escrito una reunión de la Comisión de Libre Comercio, misma que esta formada por representantes de cada parte a nivel de Secretaría de Estado y que deberá reunirse a mas tardar diez días después de recibir la solicitud. La Comisión, con objeto de apoyar a las partes consultantes a lograr una solución mutuamente satisfactoria de la controversia, podrá:

- Convocar asesores técnicos, o crear grupos de trabajo.
- Recurrir a los buenos oficios, la conciliación, la mediación o a otros procedimientos de solución de controversias.
- Formular recomendaciones.

Establecimiento de un Panel Arbitral

Cuando la Comisión se haya reunido y el asunto no se hubiere resuelto dentro de los siguientes treinta días, cualquiera de las Partes consultantes podrá solicitar por escrito, a la misma Comisión, el establecimiento del panel arbitral.

Cuando haya dos Partes contendientes, se aplicarán los siguientes procedimientos para integrar el panel:

- El panel se integrará por cinco miembros.
- Las Partes contendientes procurarán acordar la designación del presidente del panel en los 15 días siguientes a la entrega de la solicitud para la integración del mismo. En caso de que las Partes contendientes no logren llegar a un acuerdo dentro de este periodo, una de ellas, electa por sorteo, designará como presidente, en el plazo de 5 días, a un individuo que no sea ciudadano de la parte que designa.
- Dentro de los 15 días siguientes a la elección del presidente, cada Parte contendiente seleccionará dos panelistas que sean ciudadanos de la otra parte contendiente.
- Si una Parte contendiente no selecciona a sus panelistas dentro de ese lapso, éstos se seleccionarán por sorteo de entre los miembros de la lista que sean ciudadanos de la otra Parte contendiente.

A instancia de una Parte contendiente, o por su propia iniciativa, el panel podrá recabar la información y la asesoría técnica de las personas o grupos que estime pertinente, siempre que las Partes contendientes así lo acuerden y conforme a los términos y condiciones que esas Partes convengan.

También, a instancia de una Parte contendiente o, a menos que las Partes contendientes lo desapruében, el panel podrá por su propia iniciativa, solicitar

un informe escrito a un comité de revisión científica sobre cualesquiera cuestiones de hecho relativas a aspectos relacionados con el medio ambiente, la salud, la seguridad u otros asuntos científicos planteados por alguna de las partes contendientes. El panel tomará en cuenta el informe del comité y las observaciones de las Partes en la preparación de su propio informe.

Informe Preliminar.

Salvo que las partes contendientes convengan otra cosa, dentro de los 90 días siguientes al nombramiento del último árbitro, el panel presentará a las Partes contendientes un informe preliminar que contendrá:

- Las conclusiones de hecho.
- La determinación sobre si la medida en cuestión es o puede ser incompatible con las obligaciones derivadas de este Tratado.
- Sus recomendaciones para la solución de la controversia.

Los panelistas podrán formular votos particulares sobre cuestiones en que no exista acuerdo unánime.

Las Partes contendientes podrán hacer observaciones por escrito al panel sobre el informe preliminar dentro de los 14 días siguientes a su presentación.

En este caso y luego de examinar las observaciones escritas, el panel podrá, de oficio o a petición de alguna Parte contendiente:

- Solicitar las observaciones de cualquier Parte involucrada.
- Reconsiderar su informe.
- Llevar al cabo cualquier examen ulterior que considere pertinente.

Informe Final.

El Panel presentará a las Partes contendientes un informe final y, en su caso, los votos particulares sobre las cuestiones en que no haya habido acuerdo unánime, en un plazo de 30 días a partir de la presentación del informe preliminar, a menos que las Partes contendientes convengan otra cosa.

Las Partes contendientes comunicaran confidencialmente a la Comisión el informe final del panel, dentro de un lapso razonable después de que se les haya presentado, junto con cualquier otro informe del comité de revisión científica y todas las consideraciones escritas que una Parte desee anexas.

El informe final del panel se publicará 15 días después de su comunicación a la Comisión, salvo que ésta decida otra cosa.

Una vez recibido el informe final del panel, las Partes contendientes convendrán en la solución de la controversia, la cual, por lo regular, se ajustará a las determinaciones y recomendaciones de dicho panel.

Siempre que sea posible, la resolución consistirá en la no ejecución o en la derogación de la medida disconforme con este Tratado. A falta de resolución, podrá otorgarse una compensación.

Incumplimiento – Suspensión de Beneficios

Si en su informe final el panel ha resuelto que una medida es incompatible con las obligaciones de este Tratado y la parte demandada no ha llegado a un acuerdo con cualquiera de las Partes reclamantes sobre una solución mutuamente satisfactoria, esa Parte reclamante podrá suspender la aplicación de beneficios de efecto equivalente a la Parte demandada, hasta el momento en que alcancen un acuerdo sobre resolución de la controversia.

Al examinar los beneficios que habrán de suspenderse:

- La Parte reclamante procurará primero suspender los beneficios dentro del mismo sector o sectores que se vean afectados por la medida.
- Si la parte reclamante considera que no es factible ni eficaz suspender beneficios en el mismo sector o sectores podrá entonces suspender beneficios en otros sectores.

A solicitud escrita de cualquiera de las Partes contendientes, la Comisión instalará un panel que determine si es manifiestamente excesivo el nivel de los beneficios que una Parte haya suspendido. El panel presentará su informe dentro de los sesenta días siguientes a la elección del último panelista, o en cualquier otro plazo que las Partes contendientes acuerden.