



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN LA CADENA DE SUMINISTRO
ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS, OBSTÁCULOS
PARA SU LIBRE TRÁNSITO Y REPERCUSIONES EN LA
COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTAN:
EDITH AGUADO PEÑA
ALBA ROCÍO CABRERA SÁNCHEZ

ASESOR: DR. LIBORIO VILLALOBOS CALDERÓN



MÉXICO, D. F.

2009



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.

A mis padres, que con su amor, apoyo y esfuerzo contribuyeron a que pudiera cerrar una de las etapas más importantes de mi vida. Gracias a mi madre, a mi padre y hermanas por sus consejos, sus enseñanzas y valores que han permitido que pueda ser la mujer que soy y desarrollarme en el ámbito profesional. A ellos quiero dedicar este documento con todo mi amor y cariño.

Agradezco a Dios por la oportunidad que me presentó en la vida y a la Universidad Nacional Autónoma de México, que a través de sus profesores y compañeros de aula, me permitieron adentrarme al mundo del conocimiento y la ciencia.

Por último quiero reconocer el apoyo de todos aquellos que me ayudaron a hacer posible este esfuerzo, profesores de la universidad compañeros de trabajo y amigos; pero especialmente a mi entrañable amiga Alba con la que he trabajado en conjunto por más de una década.

Con Cariño

Edith.....

Agradezco a Dios por la oportunidad de vida que me concedió, la fortaleza que me brindó para concluir este trabajo y por rodearme de cada una de aquellas personas que me alentaron a seguir adelante.

Dedicado a:

Rocío y Alvaro por ser unos padres excepcionales.

Edith e Itzel por ser mi motivación.

Jorge por ser el esposo que es y por su apoyo incondicional.

A mi bebé quien estará con nosotros en unos meses.

Alba.....

INTRODUCCIÓN	I
1. VISIÓN GLOBAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y COMPETITIVIDAD.	
1.1 Las integraciones económicas como elementos del comercio internacional	1
1.1.1 El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) como Zona de Libre Comercio	4
1.2 México en la dinámica del comercio internacional y la liberalización económica	8
1.2.1 La Balanza Comercial de México (2001-2007)	11
1.2.2 Los principales socios comerciales de México (2001-2006)	12
1.2.2.1 Importaciones	12
1.2.2.2 Exportaciones	13
1.3 La competitividad y su repercusión en el comercio exterior de los Estados	17
1.3.1 El Foro Económico Mundial y los índices de competitividad internacional	18
1.3.2 El Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) y el Índice Nacional de Competitividad	23
1.3.2.1 El IMCO y el autotransporte de carga	24
1.3.3 El Plan Nacional de Desarrollo y el concepto de competitividad	25
1.3.4 La competitividad dentro de la región de América del Norte	26
1.4 La logística y la cadena de suministro en el comercio internacional	27
1.4.1 Cadena de Suministro	30
1.4.2 El Transporte y la Cadena de Suministro	33
2. RELACIONES COMERCIALES ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.	
2.1 Situación actual del comercio exterior entre México y Estados Unidos	36
2.2 El Tratado de Libre Comercio de América del Norte	43
2.3 Importancia de la logística y la cadena de suministro entre México y Estados Unidos	46
2.3.1 La posición de México por sus costos logísticos	54
2.3.2 El tercero en participación logística (3PL, por sus siglas en Inglés) y su participación en la Cadena de Suministro	58
2.3.3 Ferrocarril en la Cadena de Suministro entre México y Estados Unidos	59
2.3.4 Centros de Distribución como parte fundamental de la Cadena de Suministro	62
2.4 La infraestructura en México	63

2.4.1 Valoración de la infraestructura en México y el Programa Nacional de Infraestructura	65
3. EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL MARCO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.	
3.1 La inversión y los servicios en el TLCAN	69
3.1.1 Inversión	69
3.1.1.1 Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización del TLCAN de México y Estados Unidos para el autotransporte de carga	73
3.1.2 Comercio transfronterizo de servicios y el autotransporte de carga	76
3.2 Solución de controversias en la OMC y en el marco del capítulo XX del TLCAN	77
3.2.1 El Acuerdo General Sobre Aranceles y Comercio (GATT)	77
3.2.3 Solución de Controversias	80
3.3 La moratoria de 1982 y el inicio de la controversia en el sector de autotransporte de carga	83
3.4 Panel arbitral establecido para la controversia del autotransporte de carga en términos del capítulo XX del TLCAN	86
3.5 Controversias ante la resolución del Panel	91
3.6 Programa Demostrativo de Apertura al Autotransporte de Carga	96
4.CAUSAS QUE FRENAN LA LIBRE CIRCULACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN LA FRONTERA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS.	
4.1 Jurídicas	103
4.2 Económicas	108
4.3 Técnicas – operativas	115
4.4 De Seguridad Nacional	123
4.4.1 ASPAN. Antecedentes, estructura, objetivos y evaluación	123
4.5 Políticas	127
4.5.1 Secretarías de Estado	127
4.5.1.1 México	127
4.5.1.2 Estados Unidos	128
4.5.2 Poder Ejecutivo	130
4.5.2.1 México	130

4.5.2.2 Estados Unidos	131
4.5.3 Poder Legislativo	133
4.5.3.1 México	133
4.5.3.2 Estados Unidos	133
4.5.4 Cámaras y Asociaciones	135
4.5.4.1 Asociación Nacional del Transporte Privado ANTP	135
4.5.4.2 Cámara Nacional de Autotransporte de Carga CANACAR	137
4.5.4.3 Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos CONATRAM	139
4.5.4.4 Teamsters	140
4.5.5 Industria Privada	143
ANEXOS	144
CONCLUSIONES	147
POST ESCRITUM	154
BIBLIOGRAFÍA	158
HEMEROGRAFÍA	161

INTRODUCCION

El interés por estudiar la importancia del autotransporte de carga en la cadena de suministro entre México y Estados Unidos nace de la inquietud de saber cómo hacernos más sólidos al interior y de propiciar el desarrollo y la competitividad en nuestro país.

El transporte tiene un papel protagónico en el aparato productivo nacional; ya que la conformación de mercados requiere estos servicios de comunicación, capaces de integrar a la economía mexicana a los circuitos económicos internacionales.¹

Es así como el autotransporte de carga lo podríamos definir en este momento como el elemento integrador de las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos a lo largo de su red logística, lo cual en un supuesto ideal debería ofrecer grandes ventajas competitivas a la industria para posicionarse en un mejor nivel frente a sus competidores al exterior del bloque económico.

Hemos escogido a la teoría de las integraciones económicas como punto de referencia de nuestro marco teórico; ya que al contemplar “el intercambio de bienes y servicios entre unidades económicas distintas, que darán inicio a una articulación progresiva”² y a la unión de los factores de producción; nos acercamos más a la realidad que pretendemos estudiar.

La integración la vemos como la fase económica en la que los Estados buscan la manera de beneficiarse por algunas ventajas que puedan presentar frente a sus socios comerciales, y a su vez de las ventajas que pudieran aprovechar de su contraparte desde el establecimiento de relaciones económicas más íntimas (por así llamarlo). A partir de ese momento, se establece un compromiso y se ceden algunos derechos al socio comercial con el que se está estableciendo la relación, al mismo tiempo que se le exige cierta consideración para algunos temas económicos.

Nuestra investigación se basó en el seguimiento del caso a través de la bibliografía y hemerografía así como las visitas realizadas a los organismos y asociaciones especializados en el tema.

Este trabajo se basa en las siguientes hipótesis:

El actual discurso de Estados Unidos en materia de seguridad nacional ha sido el principal obstáculo de la apertura fronteriza a las unidades de carga mexicanas. Los

¹ Gabriela, López Nava. *Competitividad del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio*, ITAM, México, 1992.

² Francisco, Dávila Aldas. *Globalización-Integración: América Latina, Norteamérica y Europa 2001*. Fontarama, México, 2002

argumentos de Estados Unidos han fungido como barreras no arancelarias al comercio entre él y México, lo cual tiene consecuencias en la red logística

La libre circulación de unidades de carga en la frontera con Estados Unidos, se traducirá en un mejor desarrollo del aparato productivo de México, ya que contaremos con empresas más competitivas que podrán contribuir de manera favorable al comercio exterior del país; lo cual se conseguirá a través del fomento y apoyo a las empresas de autotransporte de carga.

De manera introductoria, dentro del primer capítulo hablamos de las integraciones económicas como elementos clave de la dinámica actual del comercio internacional, así como su definición, estructura, clasificación y la forma cómo se fue avanzando en las teorías de dichos fenómenos económicos de las relaciones internacionales.

Es importante para nosotras partir del estudio de las integraciones económicas, dado que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, dentro del cual está considerada la apertura del autotransporte de carga, es un claro ejemplo de ellas, mismo que pretende fomentar el libre cambio de mercancías en la zona y favorecer a sus integrantes con beneficios arancelarios y en materia de servicios e inversión.

En este sentido cabe destacar que existe una disyuntiva en la naturaleza de dicha integración económica ya que en el desarrollo de la investigación destacamos que se define como una Zona de Libre Comercio cuando en los hechos podría parecer una forma de integración económica distinta.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es un claro ejemplo de la apertura comercial que México ha presentado en las últimas décadas, la cual analizamos en nuestro trabajo, ya que es imprescindible conocer la dinámica de México en el comercio internacional.

Para lograr entender la participación de México en la dinámica del comercio internacional y en concreto en la dinámica de la zona del TLCAN, es necesario hacer un análisis de la balanza comercial de México y su relación prioritariamente con Estados Unidos, no sin analizar su relación con algunos otros socios comerciales con los cuales puede tener un nivel significativo de intercambio comercial, aspecto que puede fomentar o inhibir la apertura al autotransporte de carga entre México y Estados Unidos.

Como parte importante del desarrollo de una economía o una región, la competitividad juega un papel importante para que cierto país sobresalga y para que sus mercancías y servicios sean preferidos sobre los de algún competidor.

Por lo anterior, es importante hablar del concepto de competitividad, los aspectos que la integran y los organismos, tanto nacionales como internacionales, que lo estudian y que permiten que nuestro país atienda lo necesario para alcanzar los niveles marcados.

Por otra parte, como aspecto fundamental de nuestro tema de estudio, ubicamos a la ventaja comparativa y la competitiva y la forma cómo se definen cada una.

Derivado de lo anterior, es necesario hacer una revisión al concepto de competitividad y a la situación en la cual se encuentra México a nivel internacional y cuáles son las fallas u obstáculos que debemos vencer para ser más competitivos.

Nuestro objetivo dentro de la presente investigación es demostrar si en efecto la apertura fronteriza al autotransporte de carga entre México y Estados Unidos aumentará el nivel económico de México y en qué medida se tendrán que sacrificar algunos aspectos políticos y económicos ante tal apertura, con el objetivo de favorecer la competitividad hacia el exterior, además de analizar cómo el buen diseño de la logística nacional favorecería la competitividad.

Uno de los factores que destacamos para alcanzar los niveles de competitividad es la infraestructura misma que repercute en la logística y en la cadena de suministro. Lo interesante aquí, será conocer el porcentaje que representan los costos logísticos sobre todo de transporte, tanto en Estados Unidos como en México. Consideramos que haciendo tal análisis, comprenderemos cuál es la ventaja comparativa que representa este rubro en cada país, es decir, conocer dónde cuesta más diseñar y ejecutar una estrategia logística de transporte y dónde es más accesible; estos puntos los estaremos desarrollando con mayor precisión más adelante.

Finalmente, en el primer capítulo definimos la relación que existe entre los conceptos: logística y cadena de suministro con el transporte en general y con el autotransporte de carga en particular.

En el segundo capítulo, analizando las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos nos damos cuenta que debido a la cercanía geográfica entre ambos y sus índices de comercio exterior, es prioritario trabajar en el estudio de la red logística en materia de autotransporte para los dos países. En este sentido, en la actual era de la globalización es bien sabido por todos que el tema de las comunicaciones, (refiriéndonos a medios y vías de comunicación) ha adquirido un papel muy importante para el desarrollo de las relaciones internacionales, dado que es lo que ha permitido la integración de varios Estados en bloques económicos para favorecer el desarrollo económico propio y el de la región en su conjunto.

Siendo Estados Unidos nuestro principal socio comercial es importante revisar el desempeño de la logística y la conformación de la cadena de suministro con México, para fortalecer la relación económica, evitar que otros competidores accedan de manera prevaeciente y aprovechar nuestras ventajas comparativas.

En el desarrollo del segundo capítulo hacemos un análisis detallado de los costos de transporte, la participación de los mismos en el Producto Interno Bruto de algunas economías, además de las diferencias de los índices de movimientos entre los distintos modos de transporte, destacando al autotransporte de carga.

Aunado a lo anterior las prácticas logísticas son estudiadas en éste capítulo y destacamos cómo otros países han desarrollado modelos distintos y más sofisticados al de México, que contribuyen a la eficiencia del movimiento de mercancías. Entre ellos describimos al intermodalismo los terceros en participación logística (3PL Third Party Logistics, por sus siglas en inglés) y los centros de distribución que precisamente están ligados a nuestro tema.

Hoy en día el gobierno federal busca basarse en los modelos antes mencionados para desarrollar la infraestructura en México y fomentar el crecimiento económico.

México ha firmado 12 Tratados Internacionales con 44 países, 6 Acuerdos de Complementación Económica y 23 APPRIS³.

Tras la proliferación de los múltiples acuerdos regionales, nuestro país tiene que buscar nuevas estrategias para no quedar excluido; elaborando una política de desarrollo industrial que aproveche sus recursos, su localización geográfica y sus acuerdos comerciales concretados.

Un ejemplo tangible de la falta de estas estrategias, es la situación actual de la relación con nuestro principal socio comercial, Estados Unidos; ya que después de que nuestro país ocupaba la posición número dos dentro de los países con mayor intercambio comercial con él; China nos ha desplazado, dejándonos en el tercer lugar de dicha categoría.

Por lo que se refiere al tercer capítulo estudiaremos al autotransporte de carga en el marco del TLCAN, porque dicho tratado es el instrumento más importante de la relación económico-comercial entre México y Estados Unidos. Por lo cual pretendemos conocer cuáles han sido los incentivos dirigidos al autotransporte de carga en cada país (México y Estado Unidos). En este contexto cabría acotar, que según lo pactado en el marco del TLCAN; México y Estados Unidos se comprometieron a permitir los servicios de carga de

³ www.secretariadeeconomía.com consulta abril 2007.

y hacia sus Estados fronterizos a partir del 18 de Diciembre de 1995, y de o hacia el interior de su territorio desde el 1º de Enero de 2000; lo cual hasta la fecha no ha sucedido.

Dentro del TLCAN los capítulos relacionados con la apertura transfronteriza del autotransporte de carga están contemplados en la 5ª parte del Tratado, son los temas de Inversión (capítulo XI), las reservas en esta materia y comercio transfronterizo de servicios (capítulo XII); también se analiza la sexta parte porque desencadenado de la problemática que se suscita dentro del TLCAN en este sector, tendremos que contemplar el capítulo XX sobre solución de controversias.

Haciendo referencia a las controversias, se describirá el origen del problema, el desarrollo del panel para el cumplimiento del Tratado y las resoluciones acordadas.

Veremos que a pesar de que nuestro país demostró el incumplimiento del Tratado por parte de Estados Unidos, éste último no cumplió, lo cual desencadenó distintas búsquedas de soluciones, llegando así a la conformación del actual Programa Demostrativo del Apertura al Autotransporte de Carga.

A pesar de que se llegó a este acuerdo aún no se han concretado los objetivos del Tratado porque Estados Unidos sigue buscando la manera de evitarlo argumentando causas injustificadas, sin embargo, no ha resultado así en el tema de inversión porque le ha dado mayor importancia a éste que al servicio de autotransporte de carga como tal.

Para México la búsqueda de una solución favorable es trascendental, ya que como lo hemos mencionado, el autotransporte de carga es un factor de competitividad.

No menos importante es el análisis de las diferentes posturas que se han escuchado por parte de los distintos sectores de la economía con respecto a esta apertura del sector; y la expectativa causada a partir del énfasis que ha tenido esta temática entre la relación bilateral México – Estados Unidos; así como la manera en que se justifica la promoción a la apertura o a la no apertura, según sea el grupo o interés, todo ello estudiado en el capítulo cuarto.

Para ello también consideramos oportuno analizar los factores que obstaculizan el libre tránsito de las unidades de carga en la frontera, así como sus repercusiones en la competitividad del comercio exterior de México.

Por una parte se mostrará la postura que presentará la industria mexicana y las necesidades que refleja en los últimos años con relación a la demanda del autotransporte de carga para el traslado e intercambio de mercancías.

Además, no debemos dejar de lado el discurso y los argumentos del sector del autotransporte de carga que se ha escuchado a través de las Cámaras, Asociaciones u Organizaciones; con la finalidad de defenderse ante la posible apertura de las fronteras al sector servicios de autotransporte.

Definiendo la postura de Estado Unidos en la apertura del sector, vemos que existen muchos intereses para evitar que suceda la integración pactada; encontrando así que la economía de nuestro país pareciera estar supeditada al ritmo de la economía estadounidense. El principal argumento de Estados Unidos ha sido la influencia y atraso tecnológicos del parque vehicular mexicano; así como otros problemas que dificultan la integración del autotransporte de carga (aspectos jurídicos, de seguridad, tecnológicos y políticos).

Otro de los aspectos que hemos considerado importante estudiar, dentro de los factores que obstaculizan la libre circulación de unidades en la frontera; y por tanto el mal funcionamiento de la cadena logística binacional; es el aspecto de la seguridad nacional; ya que la unión americana, después de los atentados terroristas del 11 de Septiembre de 2001, comenzó a implementar medidas en el comercio para garantizar sus fronteras seguras. México no escapa de cumplir con estas medidas, pues como ya lo mencionamos, por compartir una frontera de más de 3,000 kilómetros, es uno de los espacios en los que Estados Unidos pretende reforzar su seguridad.

En este sentido cabe mencionar que otorgaremos una parte de nuestra investigación a la suscripción de un nuevo Acuerdo que diseña un esquema que contempla a la seguridad nacional como tema principal; nos referimos al Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), el cual dedica un apartado al transporte y al buen funcionamiento de la frontera seguras.

En esta Alianza hemos encontrado para México una nueva herramienta que permitirá a nuestro país acercarse de una manera más política y menos comercial a la Unión Americana, pues como lo hemos venido mencionando se necesitan nuevos mecanismos que nos permitan ser más competitivos. En el actual contexto se ha demostrado que ya no es suficiente la reducción de aranceles; se necesitan nuevas formas de cooperación y garantizar a Estados Unidos que en nuestra economía encontrará un buen socio y “amigo”.

Con lo anterior, pretendemos demostrar la importancia del autotransporte de carga en la red logística entre México y Estados Unidos, señalar los factores que han

obstaculizado el libre tránsito del autotransporte de carga y proponer alternativas para la solución de la problemática actual del sector.

CAPÍTULO 1. VISIÓN GLOBAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y COMPETITIVIDAD.

1.1 Las integraciones económicas como elementos clave de la dinámica del comercio internacional.

Partiendo de que el comercio internacional se refiere a una actividad económica que a través del intercambio de mercancías y servicios entre países permite satisfacer necesidades; tal intercambio conlleva la especialización de cada uno en distintos rubros, con lo cual se desarrollan fenómenos tales como el tipo de cambio, los aranceles y el costo de transporte.

Como parte de nuestro estudio, la teoría de las integraciones dentro del marco de la teoría del comercio internacional fue motivo de estudiosos de la economía y de las relaciones internacionales durante la mayor parte del siglo XX, marcando su auge al final de la Segunda Guerra Mundial; periodo en el cual la Europa devastada comenzó a buscar alternativas para fomentar su desarrollo y visualizó como una de esas alternativas, la opción de establecer bloques económicos¹ que permitieran aprovechar los recursos de varias economías nacionales. Claro ejemplo de lo anterior, es la Comunidad Europea del Carbón y del Acero de 1951 (CECA), cuyos miembros fundadores fueron Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo, Holanda y la República Federal de Alemania.

La CECA se basó en la “decisión de compartir la producción y el uso de productos estratégicos”², ya que los Estados miembros “estaban resueltos a sustituir las rivalidades seculares por una fusión de intereses esenciales”³, lo cual fue vital para la posterior constitución de la Unión Europea.

Esa formación de bloques económicos favorecería la **creación del comercio** entre los integrantes. En la teoría clásica de comercio internacional, la creación de comercio se lleva a cabo cuando al momento de constituirse una unión aduanera, un país denominado “A” comienza a importar por primera vez desde otro país socio denominado “B”, aspecto que provoca el desplazamiento de la producción a la fuente de costo más bajo, favoreciendo así el libre comercio y maximizando el bienestar.

¹ También definido como fenómeno de las integraciones.

² Alejandro Chanona Burguete, Roberto Domínguez Rivera. *Europa en Transformación. Procesos políticos, económicos y sociales*. Plaza y Valdez, México, 2000. pp 140.

³ Íbidem, pp 140

A diferencia de la creación del comercio, en el momento que se constituye tal unión aduanera y ante la decisión del país “A” de comprar al país “B”, el primero deja de adquirir los bienes de un país “C” que antes de la unión aduanera le representaba menores costos; como consecuencia de la nueva relación con “B”, el país “A” dejaría de comprar al país “C”, aun, como ya lo hemos dicho, teniendo costos más bajos que los de “A”, es entonces cuando hablamos de la **desviación de comercio**.⁴ Es decir “si hay creación de comercio, la integración es positiva para los países que la integran y para el resto del mundo; caso contrario, si se desvía el comercio, la integración es inconveniente para todos”⁵

Retomando el concepto de creación de comercio, la finalidad de establecer un mecanismo de beneficios arancelarios comunes al interior del bloque soportaría la actividad económica en grupo, dando origen a lo que actualmente conocemos como integración económica.

La integración la vemos como la fase económica en la que los Estados buscan la manera de beneficiarse por algunas ventajas que puedan presentar frente a sus socios comerciales y a su vez, de las ventajas que pueden aprovechar de su contraparte desde el establecimiento de relaciones económicas más estrechas. A partir de ese momento, se forma un compromiso y se ceden algunos derechos recíprocos entre los socios que están estableciendo la relación, al mismo tiempo que se pactan algunos temas económicos, inclusive políticos. Sin embargo, debemos partir de lo que los teóricos han escrito al respecto para precisar lo que para nuestra investigación entenderemos como integración económica.

En los capítulos sucesivos, haremos la relación con nuestro tema de estudio para destacar la importancia del autotransporte de carga en la cadena de suministro entre México y Estados Unidos y observaremos la relación que existe entre las integraciones económicas con la apertura comercial y el proteccionismo entre sus integrantes.

En palabras de Balassa, “podemos definir la integración económica como un proceso y como un estado de cosas. Considerada como proceso incluye varias medidas para abolir la discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diversos estados nacionales; contemplada como un estado de cosas, puede representarse por la ausencia de varias formas de discriminación entre economías

⁴ Alfredo Guerra-Borges. *La integración de América Latina y el Caribe*. IIES-UNAM, México, 1997, pp 253

⁵ Antonio Gazol Sánchez. *Bloques Económicos*, Facultad de Economía, UNAM, México, 2007, pp 64

nacionales.”⁶. Es así como vemos que la integración económica es tanto el fin como el medio para alcanzar el objetivo económico de crecimiento y desarrollo particular de cada Estado participante; en el entendido de que un proceso requiere de la ejecución de varios pasos secuenciales, los cuales conforme se vayan completando darán como resultado un mayor grado de integración. Cabe hacer mención que las etapas de integración que definió Balassa, nos permiten apreciar claramente la forma en que el proceso del que hablábamos se va consolidando hasta dar origen a una entidad supranacional que en nuestros días la vemos representada con la Unión Europea.

Conforme a la definición de las etapas de integración económica que planteó Balassa en su tiempo, tenemos que:

En un **área de libre comercio**, quedan abolidos los aranceles (y las restricciones cuantitativas) entre los países participantes, pero cada país mantiene sus propios aranceles en contra de los no miembros. El establecimiento de una **unión aduanera** implica, además de la supresión de la discriminación en el campo de los movimientos de mercancías dentro de la unión, el establecimiento de una barrera arancelaria común en contra de los países no miembros. En un **mercado común**, se logra una forma más alta de integración económica, al abolir no solamente las restricciones al comercio, sino también las restricciones a los movimientos de factores. Una **unión económica**, como cosa distinta de un mercado común, combina la supresión de las restricciones a los movimientos de las mercancías y los factores con un grado de armonización de las políticas económica, monetaria, fiscal, social y anticíclica. Finalmente, la **integración económica total** presupone la unificación de las políticas: económica, fiscal, etcétera, y requiere el establecimiento de una autoridad supranacional cuyas decisiones obliguen a los estados miembros.⁷

Esta última fase de integración es claramente ejemplificada con la Unión Europea, al grado de contar con una entidad supranacional reguladora de los ámbitos político, económico y social de los integrantes de la unión, para lo que ha tenido que pasar por cada una de las fases previas, unificando sucesivamente cada elemento importante para consolidar la integración económica.

⁶ Bela Balassa . “Hacia una teoría de la integración económica.” en, *Integración de la América Latina. Experiencias y Perspectiva*. Fondo de Cultura Económica, México 1964, pp 6

⁷ Íbidem. pp 7

En primera instancia consideramos a inicios de los años 50 la creación de una unión con formas federales que se basó en la producción y comercialización del carbón, el hierro y el acero y estableció los cimientos de la primera forma de integración europea.

En 1957 con los Tratados de Roma “se crearon dos nuevas comunidades, la Comunidad Económica Europea (CEE) que tenía el objetivo de crear un mercado común en el que circularan libremente mercancías, capitales y personas, y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, denominada Euratom”⁸.

Precisamente es en esta década en la que se comenzó a pensar en la institucionalización de la integración, a través de órganos supranacionales que iniciaron con la cesión de soberanía, basándose en un modelo funcionalista y federal.

En 1973 nuevos miembros se integraron a la CEE, Gran Bretaña, Dinamarca e Irlanda. Para 1981 el número de integrantes ascendió a 10, ya que Grecia, después de un régimen militar y el reestablecimiento de la democracia, formó parte de la organización. Posteriormente, España y Portugal se adhirieron en 1986.

El Acta Única Europea firmada en 1986 estableció las bases de una transformación dentro de la CEE, ya que se acordaron cambios estructurales de las figuras supranacionales como el Parlamento y la Comisión, además de que se contempló el cambio a la Unión Europea.

En los Tratados de Maastrich en 1992 se acordó la siguiente etapa de la Unión Europea, en la que se incluyeron aspectos como la política exterior y de seguridad común, la moneda única y la cooperación en materia de justicia y asuntos de interior.

Actualmente la Unión Europea se ha convertido en el modelo de integración que muchas economías buscan, debido principalmente a los avances que tiene en todos los aspectos (económicos, políticos y jurídicos)

1.1.1 El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) como Zona de Libre Comercio

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), suscrito en 1992 y que entró en vigor en Enero de 1994; es un elemento importante de estudio en este trabajo, se define como un área de libre comercio, en la que apenas se están estableciendo los criterios que integrarán a las tres economías que lo conforman, y en donde sólo se ha avanzado en la desgravación arancelaria.

⁸ Federico Manchón Cohan. et. al, *Integración: Unión Europea, TLCAN y MERCOSUR*, UAM, México, 2000, pp 21

De acuerdo a los tipos de integración anteriormente definidos, debemos considerar que Balassa confirmó que existían grados de integración en los que se podían incluir uno o varios de los tipos de integración económica. Por ejemplo, tanto el área de libre comercio como la unión aduanera caen en un grado de integración económica denominado **integración comercial**, un grado más alto lo representa la **integración de factores** en el cual aterriza el mercado común y finalmente el grado superior se define como **integración de políticas** en las que se incluyen la unión económica y la integración total.

Con lo anterior, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte del que son miembros, México, Estados Unidos y Canadá se ubica en el grado de integración comercial por ser un área de libre comercio, en la cual solamente se han liberado los aranceles entre los países participantes, manteniendo cada uno sus aranceles hacia terceros países. A pesar de que en este Tratado se contemplaron algunos capítulos dedicados a la inversión y servicios, después de 15 años de vigencia del Tratado solamente se ha logrado la desgravación arancelaria.

Hoy en día no se ha alcanzado un grado de integración mayor y no se percibe un interés de las economías integrantes para llevarlo a cabo, claro ejemplo es el tema de estudio, con el cual no ha habido un acuerdo que permita abrir la frontera a los servicios de autotransporte de carga, además de que se ha postergado el cumplimiento de este apartado en el TLCAN.

Por otra parte, Machlup apunta que “hay un amplio consenso en torno a tres cuestiones: primero, que la integración se refiere, en lo fundamental, a la división del trabajo; segundo, que la integración implica libre movilidad de mercancías o de factores o de ambos; tercero, que la integración económica discrimina a unos países, al mismo tiempo que elimina las discriminaciones entre otros, en el tratamiento que reciben las mercancías y los factores (por ejemplo, en lo que respecta a su origen o su destino). Sin embargo, apunta Machlup, a pesar de haber acuerdo en estos aspectos generales, no por ello hay acuerdo alguno sobre la definición de integración.”⁹

Por su parte, es muy interesante analizar en qué aspectos de la economía mexicana los factores (instrumentos de trabajo, capital, mano de obra), han recibido un tratamiento especial y se han visto favorecidos por la creación del comercio entre

⁹ Alfredo Guerra-Borges. op. cit. pp 86

México y Estados Unidos, así como también, conocer en qué aspectos la discriminación del comercio con respecto a terceros países ha representado desventajas para ambos.

Aunado a lo anterior debemos destacar que las definiciones previamente dadas de integración económica, consideran el proceso entre economías del mismo nivel de desarrollo, pero no debemos olvidar que lo característico del bloque económico de América del Norte es que se conformó con economías con distintos niveles de desarrollo; a diferencia de la conformación de la Unión Europea donde los miembros con menor desarrollo fueron apoyados para conformar el bloque.

A pesar de que los miembros del TLCAN visualizaron una ventaja comparativa¹⁰ al firmar un acuerdo con sus socios comerciales del mismo bloque, en el caso de Estados Unidos consideramos que el hecho de firmar un acuerdo de libre comercio con México y Canadá le representó una ventaja geopolítica de estrategia comercial, al contar entre sus aliados a los dos países con los que comparte sus fronteras terrestres. Para México fue atractivo mirar hacia el gran mercado americano y aprovechar una ventaja comparativa mediante la cercanía geográfica con el mayor mercado a nivel mundial, favoreciéndose de la integración económica en América del Norte como una modalidad de desarrollo.

Con lo anterior podemos decir que México siendo un país en vías de desarrollo, consideró a la Zona de Libre Comercio del bloque de América del Norte como el mecanismo de desarrollo que le permitiría crear y ampliar las relaciones económicas y disminuir la dependencia de su economía del comercio exterior de los sectores

¹⁰ Ventaja comparativa: Este concepto proviene de la teoría de David Ricardo del siglo XIX, también conocida como teoría del coste comparativo. Dicha teoría explica que si cada país, de acuerdo a sus condiciones y dotación de recursos se especializa en la producción de lo que comparativamente le resulte menos costoso en términos de producción, lo anterior se traducirá en un beneficio neto que será reflejado en maximización del bienestar, dado que puede beneficiarse del comercio internacional destinando tal producción especializada a la exportación.

Por lo que se refiere a Ventaja Competitiva, “suelen denominarse así a las ventajas comparativas que no provienen de la dotación específica de recursos naturales de un país o de otros factores semejantes, sino de las habilidades y la tecnología que se incorporan a los procesos productivos. El término sirve para destacar, en particular, la diferencia entre las exportaciones tradicionales de materias primas y productos poco elaborados con respecto a las exportaciones que incorporan mayor tecnología y un tipo de gerencia más eficiente.” Con lo anterior, la diferencia con la ventaja comparativa radica en que la ventaja competitiva lo que importa es el valor agregado a un bien o servicio en su comercialización diferenciándolo de otros. En Diccionario de Economía y Finanzas. <http://www.eumed.net/curse/dic/V.htm#ventajas%20comparativas>.

comúnmente conocidos por todos, entre ellos, el petróleo, las remesas y la Inversión Extranjera Directa.

Por otra parte, para que se concrete una integración económica en cualquiera de los grados que describimos anteriormente, es preciso considerar la necesidad de homologar la estructura económica de los integrantes y no menos importante, las políticas y normatividad de cada uno de los miembros, para que los objetivos planteados en la conformación del bloque se den de la manera más confortable posible; de lo contrario, como lo hemos visto en México en los últimos 14 años, el acuerdo entre los socios estará limitado para defender los intereses y estructura que a cada uno le afecte o beneficie, según sea el caso, dando como resultado un retraso en la ejecución de los compromisos mutuos establecidos desde un inicio, como es el caso del tema que nos atañe en la homologación del sistema y reglamentación para el libre tránsito de las unidades de carga y que más adelante analizaremos con mayor detalle.

Con lo anterior, Guerra Borges contempla que:

La integración crea vínculos profundos y estables entre las economías nacionales pertenecientes a una región, para lo cual esas economías deben tener los prerequisites económicos y políticos apropiados; el proceso de integración es ajustable por los Estados, los cuales tienen una injerencia muy activa; las economías registran profundos cambios estructurales que elevan la productividad social del trabajo y, finalmente se trata de un proceso que puede tener lugar solamente entre países pertenecientes a un mismo sistema económico y social, pues a diferencia de otros casos de cooperación económica internacional, la integración es un proceso estrechamente vinculado a la política y a las relaciones entre clases sociales.¹¹

De acuerdo al contexto internacional de nuestros días, consideramos que el fin último que debe perseguir la integración económica, debe ser la competitividad en los sectores en los que realmente puedan agregar valor los Estados que lo integran, de tal manera que para fines prácticos, “la integración económica(...) es una manera de establecer interdependencia entre países, entre sectores económicos y dentro de los propios sectores, a resultas de lo cual se logran tasas más altas de crecimiento, y, en

¹¹ Alfredo Guerra Borges. op. cit. pp 89.

el mejor de los casos, un auténtico desarrollo de los países que la integran”¹² Derivado de lo anterior, estaremos estudiando cuáles han sido las condiciones comerciales de los integrantes del bloque de América del Norte, mediante las cuales se ha desarrollado su comercio exterior para conocer la relación que ha tenido con el autotransporte de carga y hasta qué punto este sector servicios ha contribuido con el crecimiento de la región o con la obstaculización del libre tránsito de mercancías.

En el Tratado de Libre Comercio con América del Norte, no se han dado las condiciones ni los mecanismos para generar la integración, como en el caso del sector servicios; prueba de ello es lo concerniente a los diferentes grados de desarrollo, así como la mínima homologación de políticas que ya habíamos definido previamente.

Consideramos que la tendencia en el contexto internacional es la conformación de grandes bloques económicos entre países desarrollados, los cuales se dirigen hacia la regionalización de economías similares, que meramente limitan el libre comercio a los miembros de cada bloque.

1.2 México en la dinámica del comercio internacional y la liberalización económica.

El comercio mundial ha presentado cambios considerables durante los últimos años, los países cada vez se han hecho más interdependientes en sus transacciones económicas y las barreras al comercio parecen borrarse cada vez más; considerando que esto no sucede con la misma intensidad en todas las regiones del mundo.

La era de la globalización ha traído consigo nuevos agentes económicos y nuevos retos que desafiar para las economías de los Estados.

En México el desmantelamiento del aparato proteccionista del periodo que va de la década de los 40s a la de los 70s y principios de los 80s, fue el que dio la pauta a un cambio profundo de la estructura económica nacional. México emprendió un proceso de transformación, que lo orientó hacia la competitividad y la modernización, utilizando como mecanismo principal el comercio exterior.

En 1983 se comenzó a dar el paso hacia un rumbo diferente, por medio de la firma de una Carta de Intención con el Fondo Monetario Internacional. Inició un tránsito

¹² Alfredo Guerra-Borges. “*Mercado Común: ¿Statu quo, disgregación o nuevo esquema?*”, exposición al simposio sobre *La participación de Guatemala en el proceso de integración económica centroamericana*, Colegio de Economistas de Guatemala, Guatemala, 1979, pp 11-12.

hacia el librecambismo y hacia la adopción de nuevos compromisos como la firma del Protocolo de Adhesión al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés), antecedente de la Organización Mundial de Comercio (OMC); y posteriormente la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1992; que negoció la eliminación de los aranceles, “los cuales se usan como mecanismo de protección de la industria nacional o de promoción industrial, al privilegiarse la importación de insumos más baratos, para que la industria nacional fabrique con menores costos.”¹³

El anterior sistema proteccionista de sustitución de importaciones había demostrado su desgaste, se habían desarrollado crisis económicas y había un atraso tecnológico, industrial y comercial; ya que nuestra economía dependía totalmente del petróleo y no había crecimiento en la producción de otros bienes.

Este sistema entre 1979 y 1981 resultó fuertemente negativo. En 1983 se cae en una profunda crisis de incapacidad de pago de la deuda externa y se firman las Cartas de Intención del Fondo Monetario Internacional, comenzándose a hacer una revisión de los sistemas de protección arancelaria.

México abrió sus fronteras por toda la situación que tuvo al interior; y por las presiones que recibió del extranjero desde 1979. “Lograr una apertura de la economía y poder dirigir la dinámica comercial hacia el exterior, fueron dos de los principales objetivos perseguidos con las reformas macroeconómicas llevadas a cabo en México a partir de 1982, para sanear a la economía interna, después de la manifestación de la crisis”¹⁴

Es a partir de los años 90 que la política comercial del país comienza a fundamentarse en la promoción de las exportaciones, a través de la apertura comercial. México buscó su equilibrio macroeconómico y la inserción eficiente a las corrientes de comercio internacional.

EL TLCAN representó para la época el factor más importante que dio el paso del país al nuevo proceso que aprovechó la complementariedad económica de la región.

¹³ Laura Mendoza Moreno, Oscar Armando Rico Galeana. *Problemas en la Integración del Auto transporte de Carga entre México y Estados Unidos*, [en línea], Publicación Técnica 278, Instituto Mexicano del Transporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005, pp 32.

Dirección URL: <http://www.imt.mx/Espanol/Publicaciones/pubtec/pt278.pdf>, [Consulta: 30 de Mayo de 2007]

¹⁴ Patricia Vázquez Tirado. “La competencia china para las exportaciones de manufactura mexicana hacia Estados Unidos en las dos últimas décadas”, en *México y la Cuenca del Pacífico*. No. 15, Vol. 5, México, Enero-Abril 2002, pp 77. <http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/pacifico/Revista15/11Patricia.pdf>

A través de los años nos hemos percatado de que la liberalización ha abierto la puerta de manera considerable al acceso de una variedad de productos, facilitando el desarrollo de estrategias transnacionales; sin embargo, la economía nacional debe trabajar en múltiples aspectos para reducir su dependencia económica de Estados Unidos y mejorar sus niveles de competitividad a nivel mundial; ya que la internacionalización del comercio quedó trunca al no diseñar estrategias y programas para el beneficio de nuestras empresas. Nos hemos mantenido en una etapa inicial de apertura sin miras al crecimiento y sin aprovechar tal liberalización.

Al ver el éxito que comenzó a tener el TLCAN se impulsó la negociación de un mayor número de tratados comerciales, que generaron compromisos que en realidad el país no podía cumplir, debido a la carencia de infraestructura y de programas innovadores que impulsaran nuestros productos al exterior. Aunque en este sentido tenemos que señalar que la actual administración ha intentado sanear la situación, a través de programas como el Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012, para la simplificación, modernización y facilidad del comercio exterior y el Programa Nacional de Infraestructura, que más adelante explicaremos.

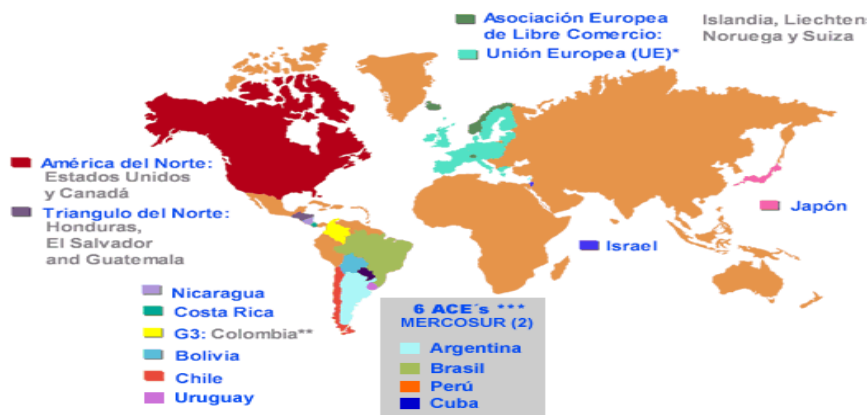
México actualmente tiene firmados 12 Tratados Comerciales Internacionales con 44 países, 6 Acuerdos de Complementación Económica y 23 APPRIS (Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones)¹⁵; con lo cual apreciamos que los beneficios que podrían traer todos estos acuerdos no son suficientes mientras no contemos con bases sólidas que se construyan; a través de reformas en las políticas y en las Instituciones, así como en el apoyo a sectores estratégicos como el autotransporte de carga.

“Es evidente que la integración en un bloque regional implica coordinar políticas regionales, México no tiene la capacidad por sí mismo para confrontar la inercia de la integración. La clave es mejorar las condiciones de competitividad por medio de inversiones en tecnología, educación, infraestructura, eficiencia gubernamental, seguridad, etc.”¹⁶

¹⁵ <http://www.economia.gob.mx>

¹⁶ Laura Mendoza Moreno. Oscar Armando Rico Galeana. op. cit. pp 34.

Tratados de Libre Comercio de México con el Mundo



Fuente: Secretaría de Economía. Negociaciones. Regiones. <http://www.economia.gob.mx/?P=5200#>¹⁷

Aún se debe trabajar en muchos factores dentro del TLCAN para aprovechar esa ventaja comparativa; se debe insistir en la necesidad de la equidad en ciertos sectores como la integración de los servicios de autotransporte de carga; para que nuestro país pueda hacer frente a economías emergentes como la de China.

1.2.1 La Balanza Comercial de México (2001-2007)

Referente al comercio exterior de México, es conveniente presentar el resultado de su balanza comercial a partir del año 2001 hasta el año 2007, ya que en este lapso han surgido diversos acontecimientos que han influido de manera significativa en el comportamiento de la economía a escala mundial, por ejemplo los atentados terroristas del 11 de Septiembre de 2001 y la consolidación de nuevas potencias económicas como China e India, que representan una amplia competencia para México.

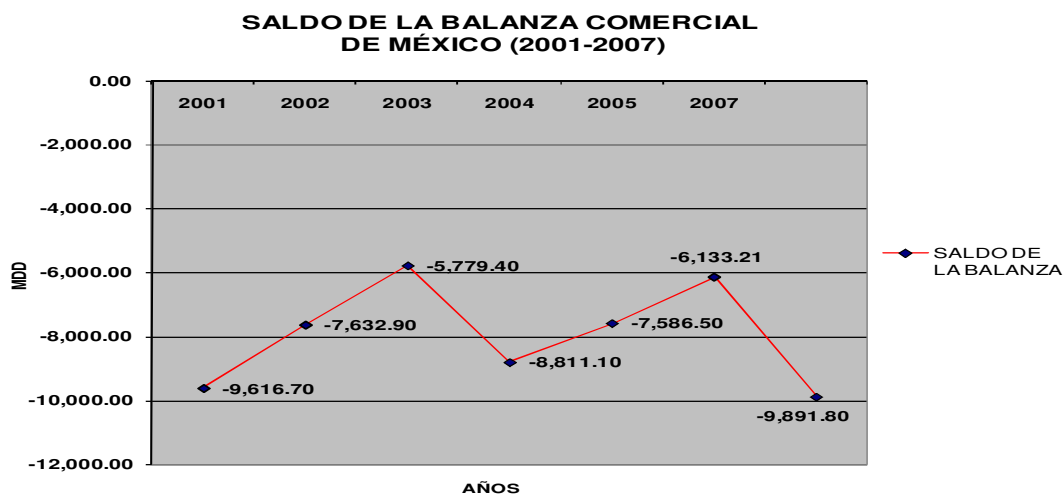
En el siguiente cuadro se muestra la Balanza Comercial de México (importaciones y exportaciones), destacando que la coyuntura apunta hacia un aumento en todo lo referente a las operaciones de comercio exterior, principalmente en las importaciones.

¹⁷ En el mapa erróneamente se ubica a Uruguay señalando a Paraguay. El Tratado de Libre Comercio fue firmado con Uruguay.

BALANZA COMERCIAL DE MÉXICO PERIODO 2001-2007 (MILLONES DE DÓLARES)			
AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL SALDO
2001	158,779.70	168,396.40	-9,616.70
2002	161,046.00	168,678.90	-7,632.90
2003	164,766.40	170,545.80	-5,779.40
2004	187,998.60	196,809.70	-8,811.10
2005	214,233.00	221,819.50	-7,586.50
2006	249,925.14	256,058.35	-6,133.21
2007	271,875.30	281,767.10	-9,891.80

Fuente: Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informativa (INEGI), Junio 2008.

En la gráfica claramente apreciamos que el saldo general de la balanza comercial es deficitario, demostrando de esta manera la creciente dependencia de nuestro país hacia las compras internacionales; a pesar del incremento considerable de nuestras ventas al exterior provocado por la apertura comercial.



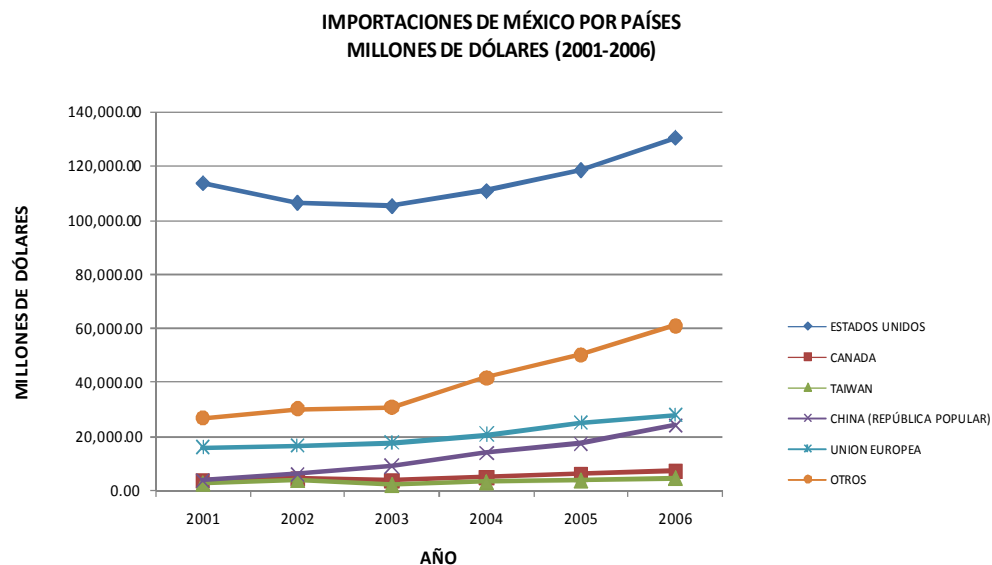
Fuente: Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informativa (INEGI), Junio 2008

1.2.2 Los principales socios comerciales de México (2001-2006)

1.2.2.1 Importaciones.

No menos importante es analizar cuál es el comportamiento del flujo comercial mexicano con sus principales socios comerciales; por tal motivo se ha elaborado la siguiente gráfica, que nos muestra cuáles son las cifras en millones de dólares de

nuestras compras al exterior; así como los orígenes de los productos que consumimos en mayor volumen.



Fuente: Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística, Geografía Informativa (INEGI), Junio 2007

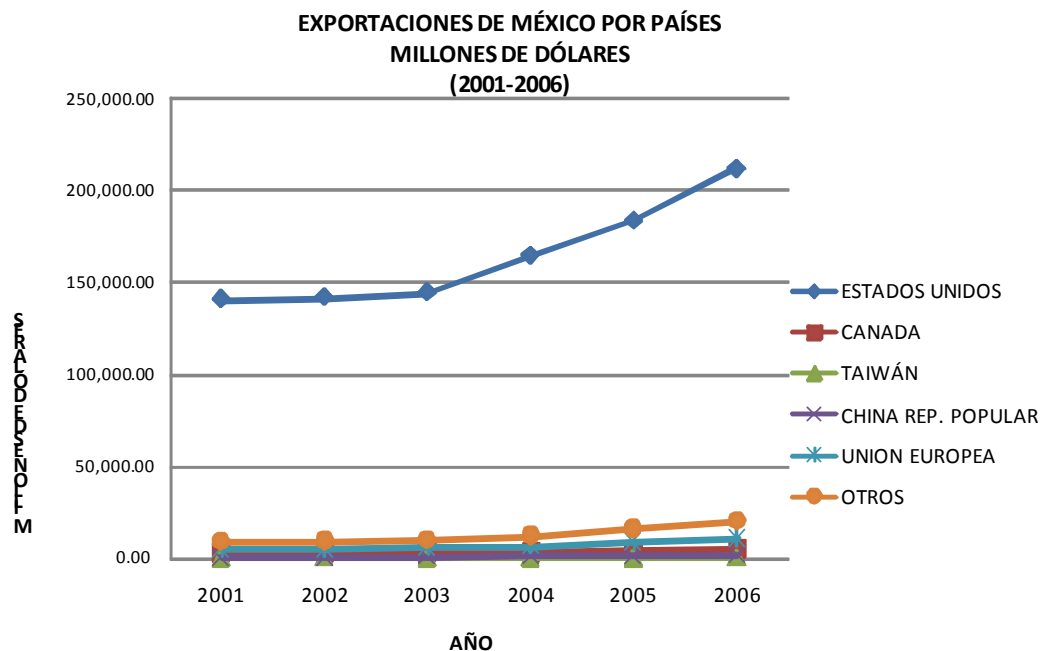
A pesar de que México ha intentado reducir su dependencia económica con Estados Unidos, más del 50% de las importaciones provienen de este país; aunque cabe destacar que poco a poco en nuestra economía se han introducido otros socios que con el paso del tiempo vislumbran a un fortalecimiento en la relación comercial, debido al alto desarrollo económico que han presentado a nivel internacional. Enseguida de Estados Unidos, los principales países de los que México importa mercancías son: Unión Europea con 11%, China 11%, Canadá 3% y otros 24%.

1.2.2.2 Exportaciones

El análisis de las exportaciones de México es trascendental para entender en qué nivel se encuentra en cuestiones de competitividad, ya que éstas representan la radiografía del posicionamiento de nuestro país ante el resto del mundo.

En la gráfica observamos cuáles son los montos totales de nuestras exportaciones, expresadas en millones de dólares, a nuestros principales socios comerciales.

México vende más del 80% de sus mercancías a Estados Unidos, a pesar de que se ha buscado de manera constante la diversificación de la economía.



Fuente: Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informativa (INEGI), Junio 2007

Cabe destacar que el impulso de las exportaciones está profundamente ligado a la política industrial del país, ya que la industria sería la que generaría los bienes y servicios ofrecidos a nivel internacional

La política industrial juega un papel trascendental en el desarrollo económico, ésta consiste en conformar, a través de la acción coordinada con los sectores productivos, una planta industrial competitiva a nivel internacional; por tal motivo “la planeación e implementación de las políticas industriales deben ser acordes a las condiciones de cada región. Se debe buscar la forma de introducir innovaciones tecnológicas, sociales y organizativas, de acuerdo con las condiciones del sistema productivo y empresarial de una región.”¹⁸

“En México el desarrollo económico no ha sido homogéneo, la dinámica económica gira en torno a tres principales ciudades: Distrito Federal, Monterrey y Guadalajara, las cuales representan importantes centros de atracción de recursos humanos y tecnológicos. Así aunque en ciertos estados se concentre una mayor

¹⁸ Francisco Escamilla. “Desarrollo Regional en México” en *NAFIN notas*, No. 650, Año XXVIII, NAFIN, México. Septiembre-Octubre 1998, pp 8

riqueza en recursos naturales, la escasa dotación de equipamiento humano-tecnológico no les permite efectuar el adecuado aprovechamiento de tales recursos”¹⁹.

Debido a lo descrito anteriormente consideramos de gran importancia la estrategia logística y el desarrollo de una cadena de suministro²⁰ apropiada, que permitan la expansión de los beneficios económicos en todas las regiones del país; para que de esta manera la industria comience a fortalecerse y diversificarse, obteniendo como resultado la oportunidad de ofrecer más productos y servicios hacia el exterior, volviendo de esta manera más competitivo a nuestro país y dándole las herramientas para diversificar su economía y también permitir aprovechar la ventaja del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la relación comercial con Estados Unidos.

El apoyo del sector autotransporte es fundamental para lograrlo, como más adelante lo mostrarán los comparativos concernientes al traslado de mercancías en México; este sector es el más representativo para nuestra cadena de suministro. “El mundo del transporte y la logística es muy importante para el desarrollo económico de cualquier región. El transporte, representa a uno de los sectores más estratégicos en términos de contribución de desarrollo político y de integración de regiones, desarrollo de la economía y competitividad de los productos”²¹

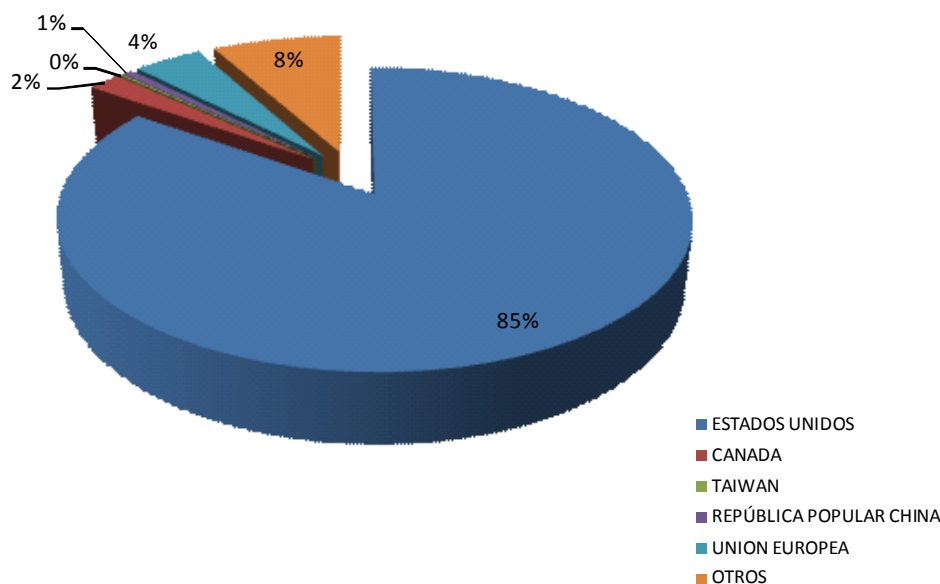
Las exportaciones de nuestro país deberían aumentar, para minimizar el déficit comercial de nuestra balanza comercial y convertirse en uno de los motores fundamentales del crecimiento económico. Es necesario aprovechar la política del cambio estructural que se ha practicado desde hace más de quince años, la apertura al exterior debería permitir la competencia internacional, la preferencia que se tiene con diversas economías del mundo debe tomarse en cuenta, diseñando un plan de competitividad integral en toda la economía; ya que aunque México representa uno de los países más abiertos del mundo, su nivel de competitividad no es el esperado, lo cual observaremos más adelante.

¹⁹ Íbidem, pp 8

²⁰ Para fines prácticos denominaremos a la cadena de suministro como el conjunto de unidades (proveedores, fabricantes, distribuidores y vendedores) que tienen como finalidad coordinar procesos clave para cumplir con los requerimientos de insumos y productos de los consumidores finales. Sin embargo, en apartados posteriores abundaremos en el tema.

²¹ Sandra Huchim Pérez. “Logística Mexicana: despegue a la competitividad” en *Énfasis Logística*, No. 49, Año V, México, Julio, 2004, pp 60.

EXPORTACIONES DE MÉXICO POR PAÍSES 2006 (PORCENTAJE)



Fuente: Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informativa (INEGI), Junio 2007

Por último señalaremos que según los datos de Abril de 2008, publicados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; la información revisada de comercio exterior muestra en los primeros cuatro meses del año “un déficit en la balanza comercial de (-) 1,106 millones de dólares.

El valor de las exportaciones de mercancías sumó 27,018 millones de dólares, y se integró de exportaciones no petroleras por 22,304 millones y de productos petroleros por 4,714 millones, cifra que implicó un avance anual de 28.20 por ciento con relación al dato de Abril 2007.

El valor acumulado de las importaciones en los primeros cuatro meses del año llegó a 28,124 millones de dólares, para una variación de 28.80 por ciento con relación al dato de igual mes de 2007”.²²

Haciendo un comparativo con el año anterior en estas cifras, notamos que a pesar de que hubo un decremento en el déficit y las autoridades establezcan que

²² Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Información Revisada Sobre la Balanza Comercial de México durante Abril de 2008*, Comunicado de Prensa 053/2008, México 10 de Junio de 2008. http://www.apartados.hacienda.gob.mx/novedades/espanol/docs/2008/comunicados/comunicado_053_2008.pdf

existió un avance anual, en nuestra opinión esto no es totalmente cierto, ni favorable, ya que en realidad el comercio exterior de México no aumentó, de lo contrario disminuyó, sin reflejarse un desarrollo económico del país.

“En los primeros cuatro meses del año 2007 el déficit comercial acumulado alcanzó (-) 3,368 millones de dólares.

El valor de las exportaciones totales sumó 81,271 millones de dólares, cifra que implicó un avance anual de 3.4 por ciento. En ese periodo las exportaciones no petroleras crecieron 6.9 por ciento, mientras que las petroleras descendieron en (-) 13.9 por ciento con relación a su nivel en igual lapso de 2006.

El valor acumulado de las importaciones en los primeros cuatro meses del año llegó a 84,639 millones de dólares, lo que implicó un incremento de 9 por ciento con relación al dato observado en el mismo lapso de 2006²³.

1.3 La competitividad y su repercusión en el comercio exterior de los Estados.

A través del análisis que haremos en esta investigación; confirmaremos la situación que actualmente enfrenta el sector de autotransporte en México; demostrando la necesidad de perfeccionar aspectos en la competitividad ante el resto del mundo en el sector servicios; por esto se ha considerado de gran importancia el elaborar un análisis referente a este tema.

En primera instancia, es pertinente mencionar que según el Foro Económico Mundial, la competitividad es “el cúmulo de factores, políticas e instituciones que determinan el nivel de productividad de un país”.²⁴

A partir de que México forma parte de la dinámica de la globalización, se comienza a insertar en procesos que le obligarían a mejorar sus técnicas y políticas, para poder participar en el modelo de la productividad internacional. La apertura comercial tuvo que haber permitido al país tener un crecimiento con calidad, siendo éste uno de los principales objetivos en la adopción de nuevas prácticas a finales de la década de los 80.

²³ Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Información Revisada Sobre la Balanza Comercial de México durante Abril de 2007* [en línea], México, Junio 2007, pp 2-3. http://www.apartados.hacienda.gob.mx/novedades/espanol/voceria/docs/2007/Comunicados/comunicado_050_2007.pdf [Consulta: 19 de Junio de 2007]

²⁴ World Economic Forum. *The global Competitiveness Index: Identifying the Key Elements of Sustainable Growth, Global Competitiveness Report* [en línea], México, 2006, pp 3. Dirección URL: http://www.weforum.org/fweblive/groups/public/documents/wef_member_pdf/gcr_0607_1_1_gcindexes.pdf [Consulta: 19 de Junio de 2007]

A través de la experiencia que nos ha dado este patrón económico; ha quedado claro que México necesita elevar y extender su competitividad por medio de estrategias que le permitan incorporarse de manera favorable al entorno mundial; utilizando sus ventajas comparativas, como es el caso de su cercanía geográfica con Estados Unidos y la firma de sus múltiples acuerdos comerciales; ya que a pesar de ser uno de los países más abiertos del mundo, se encuentra en una posición desfavorable en cuanto a competitividad se refiere, ubicándose en la posición número 52 a nivel mundial, demostrando así que los acuerdos comerciales son sólo una parte de los desafíos en la era de la globalización.

Los retos económicos internacionales han cambiado de manera acelerada; lo cual debe considerarse al esquematizar las soluciones en la mejora de la competitividad de México; como ejemplo de estos nuevos acontecimientos podríamos citar la participación económica-comercial activa de economías emergentes como China e India, el auge de los regionalismos y los diversos acuerdos firmados de nuestros socios comerciales con otros Estados; así como el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

Habría que considerar las integraciones económicas alrededor del mundo, debido a que los Estados comienzan a buscar regiones específicas en las que encuentren que sus mercancías representen ventajas comparativas y con un poco de innovación se conviertan en ventajas competitivas.

1.3.1 El Foro Económico Mundial y los índices de competitividad internacional.

Debido a que a nivel internacional el estudio de la competitividad es cada vez más importante, se han desarrollado diferentes maneras de establecer lineamientos que midan los índices de los Estados en lo referente a este rubro.

En nuestra investigación hemos decidido tomar los criterios del Foro Económico Mundial (FEM)²⁵ y del Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO)²⁶, ya que ambos

²⁵ El Foro Económico Mundial es una organización internacional independiente creada en 1971 en Suiza. Dentro de los objetivos de ésta podemos citar el progreso económico mundial a través de la búsqueda de resoluciones en sus paneles de discusión. La organización busca un esfuerzo para un sistema de calidad mundial. La cumbre no pretende tomar decisiones ni llegar a acuerdos sino fomentar el debate a nivel

nos ayudaran a comprender de una mejor manera, cuál es la situación de nuestro entorno nacional, analizando datos de una manera global y desde una perspectiva interna.

Según el Reporte de Competitividad emitido por el Foro Económico Mundial en 2007, nuestro país ocupa el peldaño número 52 de entre 131 Estados analizados; mientras que nuestro competidor comercial, China, posee la posición número 34; sin dejar de tomar en cuenta que el principal socio comercial de México, Estados Unidos, se encuentra en la posición número 1, seguido por países como Suiza, Dinamarca, Suecia y Alemania.

El siguiente cuadro presenta un resumen de las economías más competitivas del mundo según el Foro Económico Mundial; enfatizando la puntuación obtenida por cada uno de ellos.

político y empresarial. Ha desempeñado un papel importante en temas económicos, políticos, sociales y culturales, así como en formar estrategias y acciones para que las corporaciones y los países integren ideas y cambios. Dentro de los reportes que emite encontramos el Reporte de la Competitividad Global

²⁶ El Instituto Mexicano de la Competitividad es una asociación civil, independiente y no lucrativa fundada en el año 2003. Es un lugar en el que se intercambian ideas para preparar propuestas y soluciones a políticas públicas para mejorar la competitividad de la economía mexicana y de las empresas que forman parte del Instituto.

LAS PRINCIPALES ECONOMÍAS MÁS COMPETITIVAS DEL MUNDO

PAÍS /ECONOMÍA	POSICIÓN EN EL INDICE GLOBAL DE COMPETITIVIDAD (2006-2007)	PUNTUACIÓN OBTENIDA EN EL INDICE GLOBAL DE COMPETITIVIDAD (2007-2008)	POSICIÓN EN EL INDICE GLOBAL DE COMPETITIVIDAD (2007-2008)
Estados Unidos	6	5.67	1
Suiza	1	5.62	2
Dinamarca	4	5.55	3
Suecia	3	5.54	4
Alemania	8	5.51	5
Finlandia	2	5.49	6
Singapur	5	5.45	7
Japón	7	5.43	8
Reino Unido	10	5.41	9
Holanda	9	5.40	10
Rep. De Corea	24	5.40	11
Hong Kong	11	5.37	12
Canadá	16	5.34	13
Taiwan, China	13	5.25	14
Austria	17	5.23	15
Noruega	12	5.20	16
Israel	15	5.20	17
Francia	18	5.18	18
Australia	19	5.17	19
Bélgica	20	5.10	20
Malasia	26	5.10	21
Irlanda	21	5.03	22
Islandia	14	5.02	23
Nueva Zelanda	23	4.98	24
Luxemburgo	22	4.88	25
Chile	27	4.77	26
Estonia	25	4.74	27
Tailandia	35	4.70	28
España	28	4.66	29
Kuwait	44	4.66	30
Qatar	38	4.63	31
Tunisia	30	4.49	32
República Checa	29	4.58	33
China	54	4.57	34
Arabia Saudita	No considerado	4.55	35
Puerto Rico	No considerado	4.50	36
Emiratos Árabes Unidos	32	4.50	37
Lituania	40	4.49	38
Eslovenia	33	4.48	39
Portugal	34	4.48	40
República Eslovaca	37	4.47	41
Omán	No considerado	4.43	42
Bahrein	49	4.42	43
Sudáfrica	45	4.42	44
Latvia	36	4.41	45
Italia	42	4.41	46
Hungría	41	4.35	47
India	43	4.33	48
Jordania	52	4.32	49
Barbados	31	4.32	50
Polonia	48	4.28	51
México	58	4.26	52

Fuente: Elaboración propia con información del Foro Económico Mundial, "Global Competitiveness Index rankings 2007-2008" en *Global Competitiveness Report (2007-2008)*

El criterio tomado por dicho organismo en la medición de la competitividad no sólo es de carácter económico, ya que como se dejó ver en la definición del concepto, en éste se incluyen diversos factores que acompañan a la productividad de las naciones, la cual podría ser la llave hacia su desarrollo.

Los doce factores considerados por los teóricos del Foro Económico Mundial son: las *instituciones*, la *infraestructura*, la *macroeconomía*, la *salud y educación*, la *capacitación y educación profesional*, la *eficiencia de los mercados*, la *eficiencia del mercado laboral*, la *eficiencia del mercado financiero*, el *tamaño del mercado*, la *tecnología*, la *manera sofisticada de hacer negocios* y la *innovación*.

El enlace de estos doce pilares es el que da la pauta en la elaboración y ponderación del reporte emitido, ya que ningún aspecto estudiado por sí solo podría dar el nivel de competitividad de un Estado.

Según la opinión de este Foro²⁷, los países que logren integrar políticas que coordinen los doce factores previamente señalados, serán aquellos que obtendrán ventajas del mundo actual globalizado, porque serán los que estarán más preparados para desarrollar productos de calidad a bajos costos.

En cuanto a *Instituciones* se refiere, se requieren sistemas dentro de los países que permitan actuar de manera ágil a los agentes económicos; creando marcos regulatorios y administrativos dentro de las organizaciones de los Estados, enfocando sus objetivos principales a la transparencia y eficiencia de las instituciones, para una mejor relación de los gobiernos con los agentes económicos.

Para nosotras el tema de la *infraestructura* es de gran trascendencia, pues en él se incursiona la importancia de la competitividad del autotransporte de carga, tema principal de nuestra investigación.

Una infraestructura sólida genera un mayor crecimiento en la productividad y en la captación de inversiones; además de que ayuda a reducir los costos logísticos de los negocios. Este rubro es esencial para reducir los tiempos de entrega en el comercio y para mejorar la comunicación dentro de las operaciones. Una infraestructura de baja calidad provoca una reducción en el desarrollo de la calidad de los mercados. Dentro de la infraestructura encontramos a los transportes, las telecomunicaciones y la energía.

²⁷ Foro Económico Mundial. *The Global Competitiveness Report 2007-2008*
<http://www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Global%20Competitiveness%20Report/index.htm>

La *macroeconomía*²⁸ es una de las características más importantes en las que los Estados se basan para comenzar relaciones económicas y comerciales; elementos como la inflación, el tipo de cambio de cada país, la estabilización de precios; entre otras determinan si una negociación tendrá éxito o tenderá a fracasar, originando casos como la fuga de capitales.

La competitividad de las naciones también se mide de acuerdo a la *preparación y a la condición física saludable de los individuos*, ya que éstos son la mano de obra que activa las economías de los Estados. Se requiere que las empresas e instituciones fomenten la *capacitación* de éstos ante la era del conocimiento, la ciencia y tecnología. Aunado al tema anterior, existe otro requisito de la competitividad ligado al factor humano, y nos referimos a la *manera en que los líderes empresariales puedan dirigir sus relaciones con sus socios (proveedores y clientes)*, ya que esto genera valor a sus productos y servicios, porque al contar con proveedores confiables y de calidad se garantiza como resultado un producto competitivo fomentando el desarrollo de la cadena de suministro y la integración de la misma.

Referirnos al tema de la *eficiencia de los mercados* significa que éstos se conviertan en un buen camino hacia la prosperidad, a través de economías sanas que demuestren los beneficios financieros en la apertura comercial; permitiendo la disponibilidad de capitales para la inversión de los Estados, y no su fracaso.

El séptimo factor considerado por el Foro Económico Mundial es la facilidad de los Estados al acceder a la *tecnología*, ya que ésta facilita los esquemas para la productividad de las industrias, permitiendo la mejora en los procesos de negocios y de las prácticas administrativas de las instituciones.

Por último la *innovación*, ya que en una era en la que existen muchos competidores, se convierte en un factor esencial. Los Estados deben comenzar a buscar cuáles son los procesos de producción más sofisticados, que les permitan ingresar sus productos a otras economías, siempre buscando un valor agregado que los diferencie de los demás. La innovación se busca a través de las relaciones entre gobiernos, empresas y universidades que diseñen y desarrollen productos y servicios únicos. Ésta también se debe considerar en el diseño de las redes logísticas que nos

²⁸ La macroeconomía estudia los fenómenos económicos desde un punto de vista agregado y analiza el comportamiento global de las economías (con ella tienen que ver aspectos como la política monetaria, la política fiscal, la inflación, la apertura comercial, entre otras); mientras que la microeconomía se enfoca al estudio de dos de los agentes económicos: consumidores y productores. Presenta un punto de vista individual y específico. Universidad Tecnológica de México, *Microeconomía, colección didáctica II*, 1ª. Edición, México, 2001. pp 358

permitan hacer llegar nuestras mercancías de manera más eficiente a nuestros socios comerciales.

Una vez analizados los patrones de competitividad considerados a nivel internacional por uno de los organismos que la evalúan, es importante que se describa cómo es que México determina su competitividad y cuál es su situación a nivel interno.

1.3.2 El Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) y el Índice Nacional de Competitividad

La organización encargada de ponderar estos lineamientos en nuestro país es el Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO), el cual como se ha señalado es una asociación civil, independiente y no lucrativa fundada en el año 2003. Este considera que existen 10 elementos de los cuales depende la competitividad, porque aunque ésta se refleje en el crecimiento económico y en la habilidad de atraer y retener inversiones, su explicación se da a través de la combinación idónea de ellos.

Para el Instituto el primer elemento es el *Medio Ambiente Sustentable*, en el que se requiere que los recursos naturales sean utilizados de una manera inteligente y responsable para asegurar la existencia de los mismos en el futuro. Este elemento es trascendental en la productividad de las economías; por ello México ha intentado a través de diferentes programas y medidas concientizar a la población en el aprovechamiento de los mismos; aunque en la realidad aún existen muchas compañías que explotan el medio ambiente de manera irresponsable.

Por otro lado, el *sistema de derecho confiable y objetivo* es una práctica en la que se mide el grado de aplicabilidad de las leyes y la garantía de seguridad jurídica y física de las empresas y personas. En este rubro México tiene mucho por hacer, ya que elementos como la corrupción y la interpretación de las leyes según sea la conveniencia del que las invoque, así como su desconocimiento, han repercutido en la deficiencia del sistema jurídico y esto algunas veces ha ocasionado que las inversiones nacionales e internacionales sean inhibidas.

Encadenado al punto anterior encontramos que un sistema *político estable y funcional* es parte importante para garantizar la competitividad del país. El nivel de continuidad del régimen de gobierno y la forma en que acceden al poder los gobernantes es fundamental para la credibilidad de nuestro país al exterior. Desgraciadamente en repetidas ocasiones esto es opacado por las crisis de estabilidad política y los conflictos, que han sido una de las principales causas de la

fuga de capitales y de la pérdida de competitividad de nuestros productos en el extranjero.

El gobierno de un *Estado debe ser eficiente*, según las consideraciones del IMCO, y por ello se piensa como otro elemento clave para la competitividad. Los servidores públicos y las instituciones reguladoras de los sectores productivos y de la sociedad en general, son las que abren las puertas a los agentes económicos participantes. Debe existir la transparencia y simplificación en los procedimientos administrativos y una mejora en sus costos para aquellas empresas que tienen deseo de emprender un nuevo negocio.

Hablando de factores sociales, el IMCO también considera que una *población incluyente, preparada y sana* contribuye a tener mayores índices de prosperidad; sin embargo hay que acotar que en nuestro país aún hay mucho que hacer en este rubro ya que existe un alto número de pobreza y diversos grupos marginales dentro de la sociedad; asociado a una mala distribución del ingreso y una desigualdad para el acceso a la educación y a los medios de salud.

La *estabilidad en las principales variables macroeconómicas* como la inflación, las tasas de interés, el riesgo país y el empleo garantizan la competitividad de nuestros productos en el extranjero, así como la inversión de capitales extranjeros en nuestro país. En este sentido México necesita crear un clima propicio y estable que de certidumbre a los agentes económicos; así como comenzar a diseñar una planeación de un esquema que permita controlar todas estas variables.

La apertura de México demuestra la necesidad de *especialización en ciertos sectores de la industria* y la proliferación de *Relaciones Internacionales benignas* que sean provechosas a nuestro país; para el IMCO estos dos factores son los últimos a considerar en la competitividad.

1.3.2.1 El IMCO y el autotransporte de carga

Dentro de nuestra investigación el tema principal es el autotransporte de carga, sector integrador en la cadena de suministro de México. En este rubro el IMCO señala que un factor esencial en la competitividad de un país radica en el *nivel de los sectores precursores de clase mundial*, los cuales se refieren al transporte, las telecomunicaciones y el sector financiero. Estos elementos son indispensables en los sistemas de producción, ya que sin ellos no se puede llegar a la competitividad y a la generación de productos y servicios de calidad. Ellos son los encargados de crear la infraestructura para el desarrollo de una economía; junto con los factores de producción que representan los insumos básicos para cualquier actividad productiva.

En cuanto a la posición de México en el servicio de transporte, hay que mencionar que debemos aprovechar las ventajas logísticas dadas por la cercanía geográfica con uno de los mercados más importantes del mundo. El transporte debe ser competitivo en este sector, ya que un transporte deficiente eleva los costos e imposibilita a las empresas el tener sus materias primas a tiempo.

En México el alto costo que presenta el transporte, la infraestructura deficiente y un marco regulatorio inadecuado, han imposibilitado hacer tangibles los beneficios de este sector. Aunado a esto se observa que los tiempos y costos se ven incrementados por la falta de eficiencia en las aduanas.

Una vez descritos los requisitos de un Estado para enfrentar su entorno aceleradamente cambiante y competitivo, nos percatamos que quedan muchos desafíos. México debe ofrecer condiciones óptimas de desarrollo, pero siempre apoyado en la cooperación de sus socios comerciales hacia afuera, y en la participación hacia adentro, no sólo del gobierno; sino también de la sociedad y la iniciativa privada.

Tenemos que encontrar cuáles son las reformas necesarias en los diferentes rubros de nuestra economía, siempre pensando en la innovación y en políticas coherentes a nuestras necesidades.

1.3.3 El Plan Nacional de Desarrollo y el concepto de competitividad

En el Plan Nacional de Desarrollo 2007 – 2012 se plantea que el 4º objetivo nacional debe ser: “Tener una economía competitiva, que ofrezca bienes y servicios de calidad a precios accesibles, mediante el aumento de la productividad, la competencia económica, la inversión en la infraestructura, el fortalecimiento del mercado interno, y la creación de condiciones favorables para el desarrollo de las empresas, especialmente las micro, pequeñas y medianas”²⁹.

En este concepto encontramos el reconocimiento por parte del gobierno de esta necesidad básica del país en la era global.

Se reconoce que “el crecimiento económico resulta de la interacción de varios elementos como; las instituciones, la población, los recursos naturales, la dotación del capital físico, la capacidad de los ciudadanos, la competencia, la infraestructura y tecnología disponibles”³⁰

²⁹ Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos. Poder Ejecutivo Federal, Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, México, 2007, pp 12

³⁰ *Íbidem*. pp 34

El objetivo es elevar y extender la participación de México por medio de estrategias que lo inserten eficazmente en la economía y le permitan enfrentarse a países desafiantes como China; o regiones económicas fortalecidas como la Unión Europea basándose en las prácticas leales del comercio y en las reglas claras del juego.

1.3.4 La competitividad dentro de la región de América del Norte

Conociendo que nuestro país pertenece a una de las regiones comerciales más dinámicas del mundo, y sabiendo que tenemos firmado un acuerdo comercial con Estados Unidos y Canadá; pretendemos para concluir este apartado, describir lo que actualmente se está trabajando en la zona respecto a competitividad, en el marco de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN), la cual es un organismo creado para estrechar los lazos entre Estados Unidos, Canadá y México de una manera menos comercial ya que se contemplan aspectos políticos, de desarrollo, de seguridad y bienestar.

El TLCAN ha favorecido el desarrollo y crecimiento de la zona; sin embargo con los nuevos escenarios comienza a plantearse el desenvolvimiento de otras economías que representan una amenaza y que dejan en claro la necesidad de una renegociación en distintos temas como la seguridad y la competitividad.

En el año 2006 se crea el Consejo de Competitividad de América del Norte (NACC por sus siglas en inglés), a instancia de la ASPAN. Dicho consejo hasta la fecha ha trabajado para mejorar todos los aspectos de la competitividad siendo un foro trilateral encargado de proponer recomendaciones que permitan el desarrollo de estrategias encaminadas a ese fin.

A través de diversas consultas a empresas, asociaciones sectoriales y cámaras de comercio, se pretende llegar a acuerdos para agilizar los procesos de producción en Norteamérica y disminuir así las trabas al comercio de estos tres países, los cuales pretenden estar a la fecha ampliamente integrados.

Tres son los puntos básicos en los que el NACC ha prestado mayor interés: la facilitación de los cruces fronterizos, en el cual se incluyen temas relacionados al transporte, la cooperación normativa y regulatoria, y la integración energética. Ellos están desarrollados en 51 recomendaciones presentadas en un documento trilateral denominado "Fortaleciendo la competitividad en Canadá, México y los Estados Unidos" desarrollado por el mismo Consejo.

Cabe aclarar que en el diseño de todas estas medidas participa mayoritariamente el sector privado, son treinta los representantes de cada país y al

ser las empresas la pieza clave del comercio internacional, comienza a existir en ellas el interés por conseguir su mejoría a través de estos paneles.

Queda claro que México puede conocer cuáles son los elementos necesarios para el desarrollo de su competitividad; ya que al existir todos estos compendios de análisis y evaluación, se puede analizar de una manera más adecuada cuáles son las fallas que se tienen al interior, las cuales no permiten actuar de la mejor manera hacia al exterior; es decir, la competitividad de un país repercutirá en su comercio exterior y viceversa.

1.4 La logística y la cadena de suministro en el Comercio Internacional.

En la actualidad el término logística ha adquirido gran relevancia en el mundo de los negocios y a su vez en el diseño de las estrategias empresariales. La logística es considerada como una herramienta importante para el desarrollo y crecimiento de una empresa; en la estrategia logística se establecen los mecanismos con los cuales se llegará de la manera más eficiente al cliente, con ella se procura optimizar todos los recursos de una organización para cumplir con el propósito de cada empresa traduciéndolo en el mayor ahorro posible, lo que al final del día se refleja en significativas utilidades que colocan a cualquier organización en un mayor nivel de competitividad.

Las empresas son las que con su particular estrategia logística se ven favorecidas o afectadas por la política económica de un Estado, porque estas son quienes ejecutan todos y cada uno de los lineamientos plasmados en las directrices macroeconómicas del mismo, consolidando una red logística a nivel nacional que a través de su interrelación con otras redes integran una cadena de suministro más sólida. Con lo anterior, partiremos del análisis de los diferentes significados que definen a la logística y su relación con el tema que estudiaremos en esta investigación.

La definición más general nos dice que la logística es una “rama de la ciencia militar relacionada con procurar, mantener y transportar material, personal e instalaciones”³¹

También es definida como “parte del arte militar que atiende al movimiento y avituallamiento de las tropas en campaña.”³²

³¹ *Webster's New Encyclopedic Dictionary*. Merriam-Webster, Estados Unidos, 1993. pp 590.

³² *Diccionario de la lengua española*. Espasa-Calpe, 19ª ed. España, 1970. pp 879.

Estas definiciones engloban a la logística en un contexto militar, ya que desde los tiempos de Alejandro Magno, inconscientemente la logística adquirió un papel muy importante para el logro de sus conquistas:

“Se diseñaron puertos que permitieron el establecimiento de rutas en el Mediterráneo para el transporte de mercancías de un confín al otro del Imperio. También se crearon calzadas que aún hoy siguen siendo la base de muchas de las carreteras que cruzan el continente europeo y que por medio de un eficaz sistema de bases permitieron un servicio de correos fiable, al mismo tiempo que permitía el despliegue de fuerzas militares allí donde eran necesarias de forma admirablemente veloz. Por lo que se refiere a sus políticas de alianzas, a medida que un ejército se alejaba de su territorio natal, se hacía más difícil mantener equipados a los soldados, por lo que se aseguraba de que los territorios conquistados se sometieran a su autoridad para así contar con el trabajo y la lealtad de sus habitantes para servir como soldados, artesanos y hasta cocineros para alimentar a las tropas. Contaba con una red de pueblos donde fundían armas, sembraban, criaban animales, curaban heridos y almacenaban bienes útiles”.³³

Alejandro Magno, “abrió a los comerciantes nuevas vías. En adelante estos pudieron comerciar con los países más recónditos, organizando caravanas o armando su propia flota. Gracias a mapas más precisos y gracias a los puentes, diques y faros construidos bajo el impulso del soberano, las expediciones comerciales ya no tenían el carácter aventurero que tan a menudo las condenaba al fracaso anteriormente.”³⁴

Es fácil destacar que la logística va más allá de la selección de un medio de transporte, porque en su diseño como una red, se deben contemplar todos elementos que permitirán hacer llegar cierta mercancía hasta un lugar específico, tal como lo ejemplificábamos anteriormente. Alejandro Magno destacó como estrategia en las batallas que celebró con los pueblos a los que sometió y para lo cual debió haber diseñado a detalle la red de comunicación que le permitiría abastecer a todo su

³³ <http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/historia/personajes/4186.htm> [consulta 30 de mayo de 2007]

³⁴ Juan Salvat. *Enciclopedia Salvat del estudiante*. Salvat. México, 1984, pp 153-154.

ejército. Por lo anterior, no nos parece descabellado que para el desarrollo de un país tengamos que pensar en el diseño de una red logística de abastecimiento mediante la cual nuestras mercancías puedan llegar a todos nuestros socios comerciales con el mayor ahorro posible o con un óptimo nivel de competitividad. Por eso, es muy importante tener esa visión que nos permita diseñar la estrategia logística nacional para desarrollar la infraestructura necesaria.

Según estudiosos de la logística, es a partir de la Segunda Guerra Mundial que éste término adquiere mayor relevancia, y se consideró una herramienta por el diseño de estrategias militares de comunicación y de abastecimiento tanto en materia militar como mercantil. En esta época el desarrollo tecnológico le da un giro importante a la logística por la implementación de programas matemáticos, conocidos como programación lineal, de simulación, e informáticos, permitieron que las comunicaciones se llevaran a cabo de una manera más ágil y segura.

El Consejo de Dirección Logística (CLM por sus siglas en inglés), organización profesional de gerentes de logística, docentes y profesionales que se formó en 1962 con el propósito de continuar la educación de este tema, define a la logística de la siguiente manera:

“La logística es la parte del proceso de la cadena de suministro que planea, implementa y controla el flujo y almacenamiento eficientes y efectivos de bienes y servicios, así como de la información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el fin de satisfacer los requerimientos de los clientes”.³⁵

La definición anterior muestra a la logística como una parte del proceso de la cadena de suministro, confirmando dos significados distintos para cada concepto e integrando una en la otra, es decir, integrando a la logística dentro de la cadena de suministro, de tal manera que la logística la podemos ver como uno de los subprocesos llevados a cabo dentro de toda la cadena de suministro. En tanto que, “las actividades de logística proporcionan el puente entre las ubicaciones de producción y las de mercado, separadas por el tiempo y la distancia”³⁶

Podríamos decir que con el desarrollo de los sistemas de logística, tanto el consumo como la producción se fueron dispersando en puntos geográficamente cada vez más lejanos. En un principio los Estados Nación se fueron especializando en sus producciones y con el devenir de los años se fueron integrando en regiones

³⁵ Council of Supply Chain [en línea]. <http://cscmp.org/Website/AboutCSCMP/Definitions/Definitions.asp> [consulta: 17 de junio de 2007]

³⁶ Ronald Ballou. *Logística. Administración de la Cadena de Suministro*, Pearson, Prentice Hall, 5ª ed. México, 2004, pp 3

específicas, especializándose en aquellas mercancías que les representaba una ventaja comparativa con respecto a otras regiones y que podían producirse de una manera más eficaz, promoviendo el intercambio comercial entre regiones bajo ciertos beneficios en la importación de las mercancías que no se podían producir localmente.

Con lo anterior se promueve el principio de la ventaja comparativa; además, se puede entender la evolución del comercio internacional y la importancia que adquiere este tema en el desarrollo de las políticas públicas de cada Estado para fomentar el desarrollo interno a través de la cooperación y el diseño de las estrategias logísticas nacionales. Para Ronald Ballou, teórico de la logística y de la cadena de suministro, “la logística es la esencia del comercio. Contribuye a aumentar el estándar económico de vida de todos nosotros.”³⁷ Partiendo de esta premisa nuestro objetivo dentro de la presente investigación es demostrar si en efecto la apertura fronteriza al autotransporte de carga entre México y Estados Unidos aumentará el nivel económico de México y en qué medida se tendrán que sacrificar algunos aspectos políticos y económicos ante tal apertura, con el objetivo de favorecer la competitividad hacia el exterior, además de analizar cómo el buen diseño de la logística nacional favorecería la competitividad.

1.4.1 Cadena de Suministro

Partiendo de que nuestro tema principal es la importancia del autotransporte de carga en la cadena de suministro, es fundamental definir a ésta como:

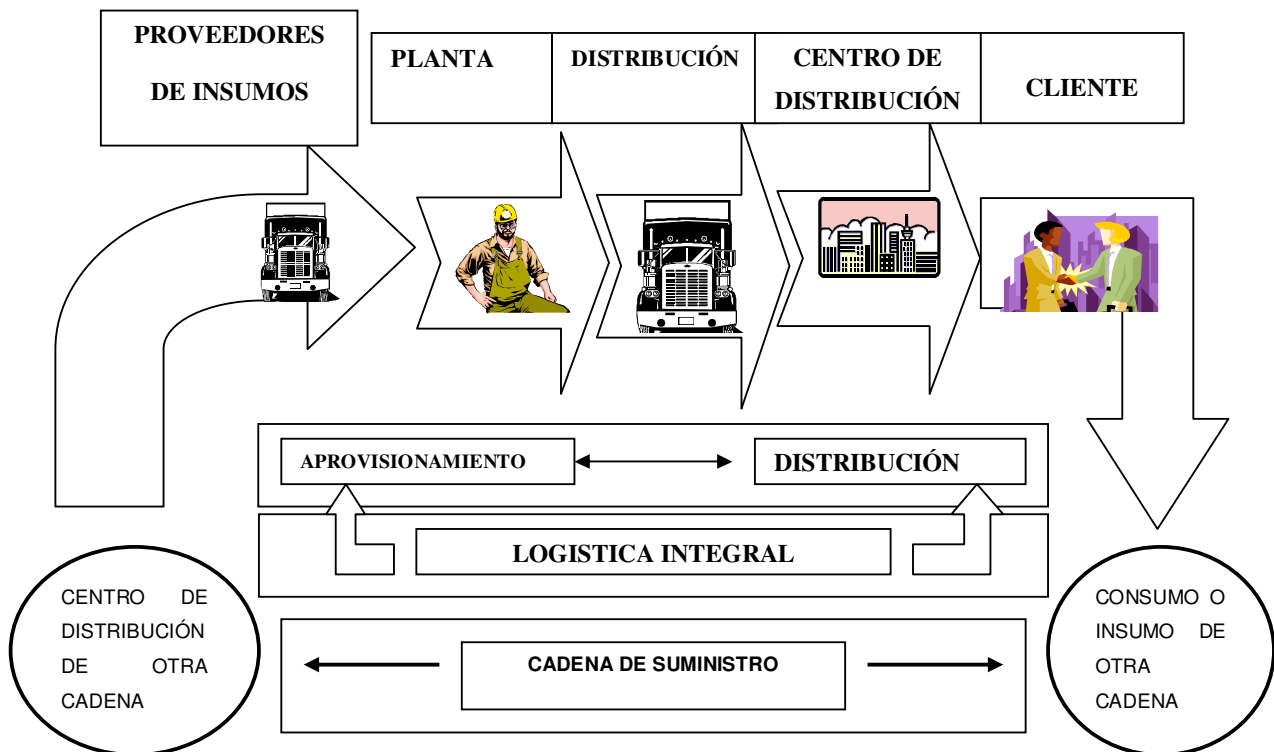
“Conjunto de empresas integradas por los proveedores, los fabricantes, distribuidores y vendedores (mayoristas o detallistas) coordinados eficientemente por medio de relaciones de colaboración en sus procesos clave para colocar los requerimientos de insumos y productos en cada eslabón de la cadena en el tiempo preciso al menor costo, buscando el mayor impacto en las cadenas de valor de los integrantes con el propósito de satisfacer los requerimientos de los consumidores finales”.³⁸

³⁷ *Íbidem*, pp 789.

³⁸ José Salvador Jiménez. *Marco Conceptual de la Cadena de Suministro*, [en línea], Publicación Técnica No. 215, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2002, pp 75. Dirección URL: <http://www.imt.mx/Espanol/Publicaciones/pubtec/pt215.pdf>, [consulta: 30 de abril de 2207].

Es muy común que se confunda el concepto de cadena de valor con el de cadena de suministro, sin embargo, es preciso aclarar que estos son conceptos totalmente distintos, a pesar de ser complementarios. Mientras la cadena de valor se refiere a los eslabones que permiten detallar las actividades que agregan valor a una empresa y diferencian el propósito de una empresa con otra, originando así una ventaja competitiva; la cadena de suministro está integrada por los eslabones que ligan a las cadenas de valor de varias empresas. Como lo habíamos comentado anteriormente, estas empresas pueden jugar diferentes papeles a la vez dentro de la cadena de suministro; tales como proveedores, clientes, intermediarios, distribuidores, hasta prestadores de servicios como el transporte (objeto de estudio de esta investigación).

Para fines prácticos, presentamos el siguiente diagrama:



CONFIGURACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO

Fuente: José Salvador Jiménez, *Marco conceptual de la cadena de suministro un enfoque logístico*, México. Instituto Mexicano del Transporte, 2002, Publicación técnica No. 215, p. p. 73

Por otra parte, la Administración de la Cadena de Suministro o Supply Chain Managment (SCM, por sus siglas en inglés) es un concepto de reciente uso y se refiere a la logística integrada, con un alcance más amplio, haciendo énfasis en la

relación e interacciones de la logística, que se observan entre las funciones de mercadotecnia, producción, distribución, ventas, servicio al cliente, etcétera; es decir, funciones de administración gerencial dentro de una empresa y la interrelación que existe con otras empresas del ramo o en general, lo que muchos denominan dentro del canal de flujo del producto.

La administración de la cadena de suministro abarca todas las actividades relacionadas con el flujo y transformación de bienes, desde la etapa de materia prima (extracción) hasta el usuario final, así como los flujos de información relacionados. Los materiales y la información influyen en sentido ascendente y descendente en la cadena de suministro. La administración de la cadena de suministro es la integración de estas actividades mediante mejoramiento de las relaciones de la cadena de suministro para alcanzar una ventaja competitiva sustentable.³⁹

En la práctica es difícil separar la dirección de la logística de los negocios de la dirección de la cadena de suministro. En muchos aspectos promueven la misma misión de llevar los bienes o servicios adecuados al lugar adecuado, en el momento adecuado y en las condiciones deseadas, a la vez que se consigue la mayor contribución a la empresa. Por lo tanto, el límite entre la logística y cadena de suministro es confuso.

Como lo menciona Ballou, Logística y Cadena de Suministro es un conjunto de actividades funcionales (transporte, control de inventarios, etcétera) que se repite muchas veces a lo largo del canal de flujo, mediante el cual la materia prima se convierte en productos terminados y se añade valor para el consumidor. Cabe destacar que una buena logística puede ser la fuente de una ventaja competitiva, es por ello que pretendemos identificar en qué radica la importancia del autotransporte de carga dentro del sector servicios en las balanzas comerciales tanto de Estados Unidos como México y en qué medida este sector favorecería al buen diseño de una red logística que nos permita alcanzar mejores niveles de competitividad en México.

Para fines prácticos, con base en las anteriores definiciones, nuestra propuesta es definir la cadena de suministro como un proceso, el cual incluye a la logística como un subproceso. En la cadena de suministro tienen cabida todos los flujos de

³⁹ Robert Handfield y Ernest L, Nichols Jr. *Introduction to Supply Chain Managemet*, Prentice Hall, Estados Unidos, 1999, pp 2.

información que se desprende desde la producción de una mercancía hasta que llega al consumidor final, pasando por las interacciones entre proveedores, clientes y prestadores de servicios, ya que en la cadena de suministro se entrelazan varios actores económicos que contribuyen con una actividad para un fin último.

Por lo que se refiere a la logística, la definiremos como el subproceso operativo a través del cual una mercancía llega a su destino final, por medio de los distintos canales de distribución, pasando por un sistema de producción, de transporte y aduanero en el caso de que la cadena de suministro abarque más de dos Estados.

Podríamos hablar de la cadena o cadenas de suministros, dependiendo del enfoque o el grado de precisión que se quiera tener, o bien, de lo que se pretenda abarcar; por ejemplo, podemos hablar de la cadena de suministro de la industria química, involucrando a las empresas extractoras de recursos naturales, las manufactureras, los centros de investigación y desarrollo, las empresas transportistas, las de servicios logísticos, financieros, de distribución, etcétera; para las cuales, cada una de ellas desarrolla su propia logística, misma que permitiría enlazar los diferentes eslabones de la cadena de suministro con la finalidad de hacerlas más eficientes y consolidar sectores industriales más competitivos a nivel nacional y regional.

1.4.2 El Transporte y la Cadena de Suministro

La importancia del transporte en el desarrollo de la cadena de suministro y la operación logística radica en que éste funge como enlace entre los diferentes actores de la cadena de suministro y hace tangible el diseño de cualquier red de comunicación tanto a nivel nacional como internacional.

“El sector transporte es relevante debido a que es un componente esencial de la actividad comercial.....La utilización del transporte es proporcional al crecimiento y a mejor comercio, mejor transporte. Por lo tanto, modernizar y ampliar la infraestructura existente se ha convertido en una necesidad, entre otras razones por el aumento de los volúmenes demandados y la distribución regional de estos. Cabe destacar que el 85% del comercio internacional se lleva a cabo vía autotransporte y 60% de éste se realiza en la frontera norte.”⁴⁰

⁴⁰ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio en América del Norte en la economía mexicana. Una visión sectorial a cinco años de distancia*. 1ª ed. Tomo I, LVII legislatura, México 2000. pp 221.

Ante los procesos actuales de globalización y el desarrollo de integraciones económicas, ya no se puede hablar de una cadena de suministro nacional o única, porque a raíz de que una materia prima se obtiene en un país determinado, se transforma en otro, se ensambla en un tercero y se vende en un cuarto país; la cadena de suministro no tiene fronteras ni es exclusiva de un país en específico. Es aquí donde vemos a las empresas transnacionales, actores de las relaciones internacionales, como un promotor destacado de los procesos de globalización e integraciones económicas.

“El transporte, paralelamente a las comunicaciones y a la tecnología de la información, ha contribuido a la globalización tanto de la producción como de los mercados internacionales. Por un lado, facilitando la movilización de los insumos y mercancías; y, por otro, permitiendo la supervisión de la cadena de producción mediante el desplazamiento de los directores, gerentes y administrativos, a las ubicaciones, globalmente dispersas, de la compañía”⁴¹, reduciendo así costos.

Dentro de la cadena de suministro, tanto el transporte como el mantenimiento de inventarios son definidas como actividades logísticas, mismas que absorben el mayor porcentaje de los costos logísticos. La experiencia ha demostrado que cada una de ellas representará de 50 a 60% de los costos logísticos totales. Lo interesante aquí, será conocer el porcentaje que representan los costos logísticos sobre todo de transporte, tanto en Estados Unidos como en México. Consideramos que haciendo tal análisis, comprenderemos cuál es la ventaja comparativa que representa este rubro en cada país, es decir, conocer dónde cuesta más diseñar y ejecutar una estrategia logística de transporte y dónde es más accesible; estos puntos los estaremos desarrollando con mayor precisión más adelante.

El transporte añade valor de lugar a los productos y servicios, en tanto que el mantenimiento les añade valor de tiempo, igualmente, el transporte es un elemento imprescindible dado que todas las actividades logísticas en cualquier cadena de suministro requieren de él para operar.

Como bien sabemos el contexto internacional marca una tendencia hacia una economía mundial integrada. Se dice que las empresas están buscando o han desarrollado estrategias globales, diseñando sus productos para un mercado mundial y produciéndolos donde la materia prima, los componentes y la mano de obra puedan hallarse a bajo costo; prueba de tal tendencia ha sido confirmada por la serie de tratados de libre comercio que México ha firmado con distintas economías del mundo

⁴¹ Gabriela González. *Gestión de la Cadena de Suministro como estrategia competitiva en el mercado Global*, UNAM, México. 2003, pp 62

para promover la libre circulación de mercancías, con preferencias arancelarias que bajo el argumento de las recientes administraciones públicas, fomentarán la competitividad de la industria en general. Sin embargo, consideramos preciso en los siguientes capítulos comprobar qué papel juega el autotransporte de carga en dicho planteamiento con la tan postergada apertura fronteriza y en qué medida contribuye o puede contribuir al incremento en los niveles de competitividad en México.

Con lo anterior, resulta interesante comparar la economía de una nación “desarrollada” con la de una nación “en desarrollo” para ver la participación que tiene el transporte en la creación de un nivel alto de actividad económica. Según Ballou, “es típico de la nación en desarrollo que la producción y el consumo no tengan lugar en un sitio cercano, que mucha de la fuerza productiva participe en la producción agrícola, y que una baja proporción de la población total viva en áreas urbanas.”⁴² En este sentido, un sistema eficiente y económico de transporte contribuye a una mayor competencia en el mercado, a mayores economías de escala en la producción y a la reducción de precios en bienes.

En teoría, el transporte de bajo costo y de alta calidad también impulsa una competencia directa al hacer que los bienes estén disponibles en un mercado que normalmente no podría solventar el costo de transportación, lo importante es ver de qué manera se llevaría a cabo esta premisa en México. Conforme a la definición de Economías de Escala, mercados más amplios crean costos más bajos de producción, premisa de la Ley de la Oferta y la Demanda, creemos que el autotransporte de carga de México se beneficiaría del tamaño del mercado americano, razón por la cual consideramos que Estados Unidos argumenta injustificadamente cuestiones de Seguridad Nacional para impedir el libre acceso de nuestro transporte a su mercado, sin embargo por otra parte, debemos contemplar que para que lo anterior suceda, es muy importante que el autotransporte de carga mexicano cuente con el suficiente soporte y apoyo financiero proveniente del sector gubernamental que haga frente a la competencia del transporte americano con acceso al mercado mexicano.

En el lado americano al contar con un mercado más amplio, el tamaño de las instalaciones productivas y de la demanda de productos mexicanos ceden la pauta a un uso más intenso de las instalaciones productivas, y en consecuencia a la especialización de la mano de obra. Ante esto, el transporte de bajo costo también permite la descentralización de los mercados y sitios de producción, proporcionando un cierto grado de libertad al elegir sitios de producción de tal forma que la producción

⁴² Ronald Ballou. op. cit. pp 165

pueda ubicarse donde exista una ventaja geográfica, incrementando la demanda de transporte del punto de producción de las mercancías hacia el punto de destino.

Consideramos que los costos bajos de transportación originan como consecuencia costos bajos de producción. Finalmente, el transporte es un componente del costo logístico junto con la producción, gastos de venta y de distribución.

CAPITULO 2. RELACIONES COMERCIALES ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

2.1 Situación actual en el comercio entre México y Estados Unidos.

El estudio de la cadena de suministro entre México y Estados Unidos forzosamente requiere un análisis del comercio entre ambas naciones, ya que éste nos dará la pauta para comprender la importancia de la logística en el intercambio de mercancías; y así buscar las estrategias que México requiere mejorar para fortalecer nuestra balanza comercial con Estados Unidos.

Como lo hemos destacado, México ha perdido competitividad por la carencia de programas que estimulen el mejoramiento de su infraestructura. Desde la época de los años 80 se ha trabajado en la política de la apertura comercial, sin existir una política industrial adecuada que ofrezca un valor agregado en sus productos y servicios.

Actualmente varios han sido los medios para incentivar alianzas con Estados Unidos, con la finalidad de crear una integración de cadenas productivas que permitan elevar la eficacia; tratando de reducir los problemas relativos a tiempos y dificultades en el proceso de la transferencia de bienes y servicios; tal ejemplo de esto es el corredor logístico Sinaloa-Chihuahua- Texas- Nuevo Laredo, que parte del Programa Nacional de Infraestructura que más adelante explicaremos y que se pretendió consolidar desde en el año 2008.

Sin embargo, habría que analizar si realmente el apoyo se ha brindado como debe ser, o más bien, se han creado nuevos paradigmas que dificultan el comercio y la integración pactada desde 1992.

En este sentido es trascendental destacar la importancia que tuvieron los acontecimientos del 11 de Septiembre de 2001 para la economía, porque es a partir de ese momento que el concepto de seguridad influye contundentemente en el dinamismo económico y comercial de Estados Unidos creando obstáculos al libre comercio. Paradójicamente en este mismo año es que la recesión económica estadounidense comienza a marcar deliberadamente el camino del acontecer mundial,

ya que “los atentados terroristas minaron los niveles de confianza de los consumidores y debilitaron el consumo”⁴³; además la recesión fue causal de las altas tasas de desempleo en Estados Unidos, así como en la abrupta baja de las tasas de inversión en el mismo país.

Esta recesión además impactó en las economías más dependientes de la potencia; como es el caso de México, Canadá, Hong Kong, Singapur y Taiwán.

Desde los atentados terroristas México no ha logrado recuperar el mercado exportador que tenía con Estados Unidos. Cifras del Departamento de Comercio de Estados Unidos revelan que de enero a julio de 2001 las exportaciones mexicanas representaban 9.3 por ciento del total de los envíos que entraban a esa nación, y en el mismo periodo pero de 2007, acumularon un valor de 117 mil 686 millones de dólares que representan 8.8 por ciento del total.

En nuestro país la recesión “quedó acentuada por la pérdida de la fortaleza de la actividad económica, sobre todo en aquellos sectores asociados a la exportación, el transporte aéreo y el turismo”⁴⁴.

Hay que destacar el gran impacto que tiene la economía estadounidense sobre nuestro país dado que:

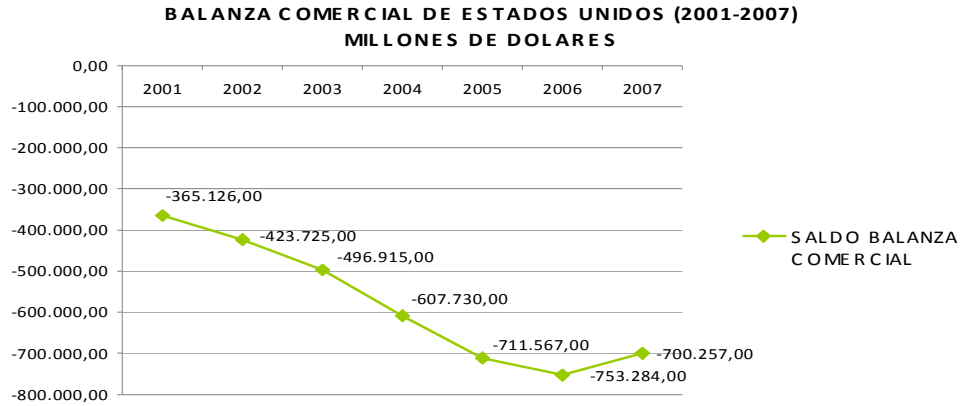
“la integración del sistema productivo de México al sistema productivo de la potencia hegemónica responde a un proceso histórico de larga duración, que se reforzó con la instauración del modelo neoliberal desde los ochenta y principalmente en los noventa con la firma y entrada en vigor del TLCAN. El crecimiento económico de México se convierte en una variable dependiente de las importaciones estadounidenses”⁴⁵.

Por lo anterior es trascendental que analicemos el comportamiento de la Balanza Comercial de Estados Unidos, en la cual se aprecia que el déficit comercial se ha incrementado desde el año 2001, presentando una mínima recuperación el año pasado.

⁴³ Arturo Guillén, Gregorio Vidal. *La economía mexicana bajo la crisis de Estados Unidos*, UAM, México, 2003, pp 36.

⁴⁴ *Ibidem*, pp 46.

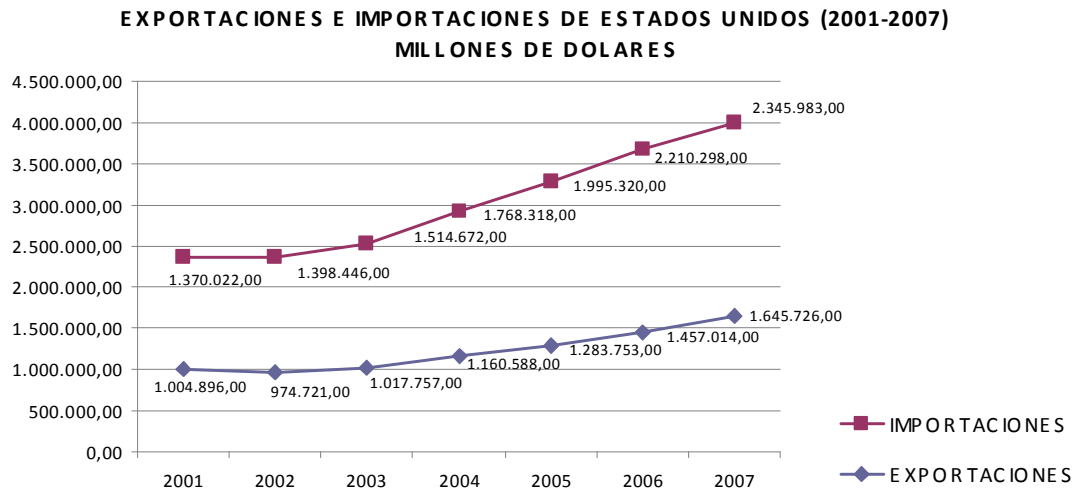
⁴⁵ *Ibidem*, pp 41.



Fuente: Elaboración propia con información del U.S Census Bureau. U.S Bureau of Economic Analysis. U.S Department of Commerce. Washington D.C. Annual Revision for 2007.

Con las cifras mostradas en la gráfica anterior podemos hacer referencia a los efectos que el déficit comercial de Estados Unidos tiene en el mundo, ya que siendo considerada como la potencia económica más grande, todos los países se ven afectados incrementando los riesgos de una crisis global.

El debilitamiento económico en Estados Unidos transmite efectos negativos a México, a través de varios canales. El primer impacto negativo transmitido desde Estados Unidos es sobre nuestras exportaciones y tasa de crecimiento. Cuando Estados Unidos sufrió recesión, en 2001, su decremento fue de 3.7% a 0.8%, el de las exportaciones mexicanas pasó de 19% a -3%.



Fuente: Elaboración propia con información del U.S Census Bureau. U.S Bureau of Economic Analysis. U.S Department of Commerce. Washington D.C. Annual Revision for 2007.

El nivel de importaciones de Estados Unidos nos refleja la gran oportunidad que nuestro país podría tener en esta economía; principalmente por la ventaja geográfica y considerando que para su balanza comercial la introducción de mercancías de otras naciones tiene gran peso, principalmente en el sector de las manufacturas en el cual México comenzó a trabajar desde hace algunos años.

Estados Unidos es el principal importador de manufacturas a nivel mundial, México representa un importante aliado comercial para él por ser una zona rica en materias primas con mano de obra barata que ha desarrollado una industria maquiladora⁴⁶ fuerte; aumentando así las inversiones del primero en los últimos años.

Sin embargo aún se requiere hacer programas más concisos, ya que actualmente para Estados Unidos el primer socio comercial es una nación asiática que requiere mayores costos logísticos para entregar sus mercancías, y nos referimos a China.

China ha duplicado su presencia en el mercado estadounidense, ya que en los primeros siete meses de 2001 sus ventas hacia Estados Unidos representaban 6.7% y seis años después tienen una ponderación de 13.3% dentro del total.

La importancia de grandes transformaciones en la estructura logística en México, así como el desarrollo de programas de infraestructura son esenciales; ya que el TLCAN a pesar de ser un factor importante en el crecimiento de los flujos comerciales, no es el único; porque para poder participar en el mercado mundial más importante, es necesario incrementar la productividad, mejorar costos logísticos y elevar el envío de productos de alto valor agregado para competir con calidad.

China en la época de los 80 comenzó a orientar su política de planificación económica centralizada hacia una de régimen mixto dirigida al mercado externo; pero el auge comercial se reforzó con su entrada a la Organización Mundial de Comercio en el año 2001, dándole una ventaja para participar en los mercados mundiales. Sus líderes han sido visionarios al ir en búsqueda de materias primas y diversificar sus

⁴⁶ En el artículo “La industria maquiladora extranjera en México: mal necesario de una sociedad subdesarrollada”, el Dr. Liborio Villalobos Calderón señala que en el año de 1965 se dictaron las primeras normas que autorizaban la libre importación temporal de maquinaria, equipo y materiales, libre de impuestos, a empresas ensambladoras y/o maquiladoras que se establecieran en una franja de 20km paralela a la frontera norte y que tuvieran por actividad la realización de procesos de transformación valiéndose del bajo costo de la gran cantidad de la mano de obra disponible, con el requisito, indispensable, de que el 100% de su producción fuera exportado para evitar que la venta de tales productos en el mercado interno compitiera ventajosamente con la producción de la industria nacional. Revista Relaciones Internacionales, No.1. UNAM, México, 1973.

inversiones, tanto en alianzas estratégicas con multinacionales de grandes potencias, como con países en vías de desarrollo.

Es importante que nos remontemos a las condiciones en las cuales se postula a este país para su ingreso a la OMC, ya que “es Estados Unidos quien lo postula en dicho Organismo, con miras a la disminución de su déficit comercial, participando en el sector servicios, del cual China tendría una mayor apertura”⁴⁷.

Ahora México y Estados Unidos tratan de utilizar el mecanismo de resolución de disputas de la OMC para promover cambios en las leyes tributarias chinas, porque ambos alegan que dicho país violó las reglas de la OMC otorgando recortes de impuestos y exenciones tributarias a sus empresas, desalentando así las importaciones de productos extranjeros. Estados Unidos y México están contra el sistema impositivo de China y consideran que está cayendo en una práctica desleal de comercio, el antidumping.⁴⁸

México y China han competido con sus exportaciones de manufacturas en el mercado estadounidense, ambos son considerados dos importantes exportadores de este sector en el comercio mundial.

México cambió su política económica y comercial para alcanzar un mayor nivel de productividad y competitividad. En la industria, los productos intensivos en mano de obra se convierten en el “arma principal” con la que nuestro país se inserta en el mercado mundial. La integración con Estados Unidos obedece al proceso de internacionalización que se ha acentuado en los últimos años, en el cual las empresas transnacionales buscan ventajas comparativas que explorar y desarrollar para reducir costos y mejorar su posición competitiva en el mercado internacional.

En el siguiente cuadro observamos cuál es la participación de las distintas regiones del mundo en la importación de manufacturas en Estados Unidos; claramente podremos apreciar cómo el papel de China se ha incrementado en los últimos años a 49.0% de las importaciones en el rubro, simplemente en el lapso de un año China volvió a incrementar su comercio de manufacturas con E.E.U.U, ya que el monto total de sus importaciones en el 2005 fue de 250.10 MMDD, mientras que para el año 2006 alcanzó los 293.50 MMDD y en la región de América del Norte, en la cual participa México, bajó ocupando solamente el 23.40% en 2006.

⁴⁷ Patricia Vázquez. op. cit. pp 82

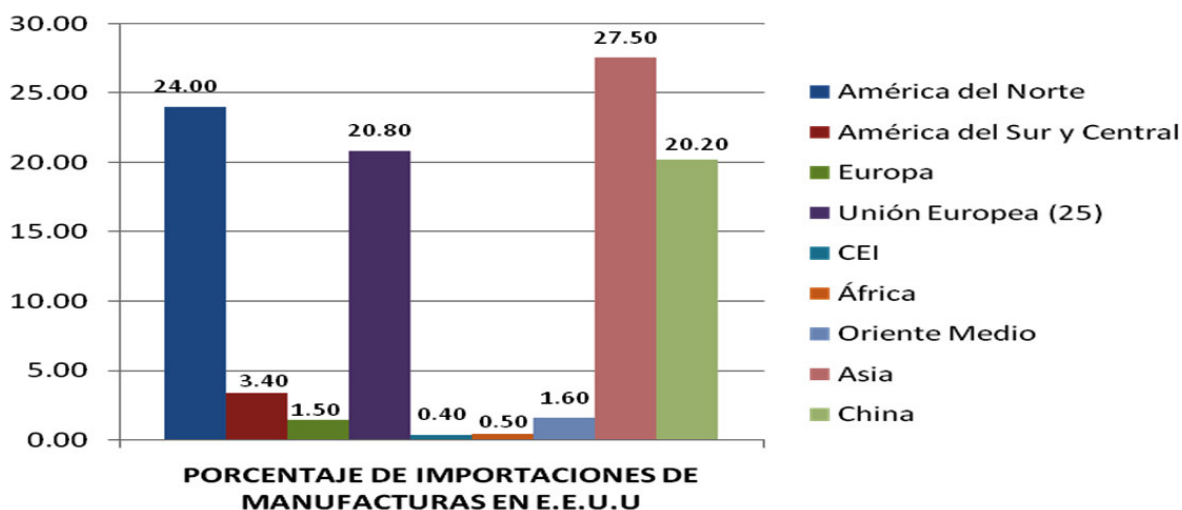
⁴⁸ Antidumping: Concepto definido por la OMC como medidas para combatir la práctica desleal de comercio denominada “dumping”; la cual consiste en exportar un producto a un precio inferior al que aplica normalmente en el mercado de su propio país.

IMPORTACIONES DE MANUFACTURAS DE LOS ESTADOS UNIDOS CON EL MUNDO (2006)

REGIÓN	VALOR (MMDD)	PORCENTAJE (%)	
		2000	2006
Mundo	1,350.20	100.00	100.00
América del Norte	315.60	27.20	23.40
América del Sur y Central	42.60	3.10	3.20
Brasil	17.60	1.00	1.30
Europa	293.90	21.60	21.80
Unión Europea (25)	272.90	20.20	20.20
CEI	7.40	0.40	0.60
Rusia	5.00	0.30	0.40
África	7.60	0.40	0.60
Oriente Medio	21.70	1.50	1.60
Asia	661.30	45.70	49.00
China	293.50	10.70	21.70
Japón	144.80	14.90	10.70
Seis países comerciantes del Asia Oriental	158.10	15.30	11.70

Fuente: Elaboración propia con información de Estadísticas de comercio Internacional 2007, Organización Mundial de Comercio, 2007.

A continuación la gráfica describe los porcentajes de las importaciones de las manufacturas procedentes del mundo a Estados Unidos en el año 2006.



Fuente: Elaboración propia con información de Estadísticas de comercio Internacional 2007, Organización Mundial de Comercio, 2007.

Cabe destacar que la información recabada data del año 2006, pero al día de hoy los principales socios comerciales de Estados Unidos, son los siguientes, de acuerdo al orden de aparición: China, Canadá y México.

El valor total de la exportaciones de manufacturas de Estados Unidos en el año 2006 fue de 828.50 MMDD; mientras que el valor total de sus importaciones en este rubro ascendió a 1,350.20 MMDD.

Con el dato anterior volvemos al planteamiento de que es sorprendente que un país asiático que requiere mayores costos y tiempo para entregar sus productos en suelo estadounidense, pueda posicionarse en el primer lugar como socio comercial de Estados Unidos; y México con la ventaja geográfica y la firma de un Tratado Comercial, esté siendo poco a poco desplazado.

En este sentido tenemos que comentar que con el modelo neoliberal, México se ha dado a la tarea de modernizar el sector exportador de manufactura, descuidando el resto de los sectores que contribuyen en los eslabones de la cadena económica. Ahora nuestro país es más dependiente de las importaciones de bienes intermedios y de capital.

Con datos más recientes, analicemos el siguiente cuadro que nos muestra los montos totales y los porcentajes del comercio de Estados Unidos con el mundo.

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE LA BALANZA COMERCIAL DE BIENES DE ESTADOS UNIDOS POR PAISES 2006 (MILLONES DE DÓLARES)					
<u>PAISES</u>	<u>EXPORTACIONES</u>		<u>IMPORTACIONES</u>		
		%		%	
Canadá	230,656.00	22.54	302,437.90	16.25	
China	55,185.70	5.39	287,774.40	15.46	
Alemania	41,319.10	4.04	89,082.00	4.79	
Japón	59,612.70	5.83	148,180.80	7.96	
México	133,978.80	13.10	198,253.20	10.65	
Reino Unido	45,410.10	4.44	53,513.00	2.87	
Otros	456,947.10	44.66	782,138.80	42.02	

Fuente: Elaboración propia con información de Estadísticas de comercio Internacional 2006, Organización Mundial de Comercio, 2006.

Actualmente Estados Unidos atraviesa por una problemática económica muy seria; principalmente en el ámbito de la construcción y en el sector hipotecario; además las altas tasas de interés y desempleo frenan el crecimiento económico mundial, esto afecta directamente a la entrada de remesas a nuestro país que son tan importantes en la economía nacional.

En general hay una crisis global generada por los altos precios del petróleo, la escasez de alimentos y los problemas financieros en los países desarrollados, principalmente Estados Unidos esto ha hecho que muchos sectores de dicho país,

estén pidiendo más subsidios, lo cual está siendo debatido en los organismos de comercio internacional como la OMC a través de la Ronda de Doha. México debe buscar alternativas y no depender totalmente de la economía estadounidense, debemos voltear a países como China, India y Brasil.

2.2 El Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Como hemos visto a lo largo de la investigación, la relación comercial de México y Estados Unidos es fundamental para ambos países debido a muchos factores, entre los que destacan su interdependencia, derivada de su cercanía geográfica y el papel que cada uno de ellos juega en la esfera mundial.

Muchos han sido los mecanismo que se han buscado para favorecer dichas relaciones y así acrecentar la competitividad de la región; el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es el ejemplo más claro de lo anterior; ya que busca la integración de las economías de la región (Canadá, México, Estados Unidos), con la finalidad de conjugar políticas preferenciales que permitan a sus integrantes optimizar sus interacciones, considerando que los flujos comerciales crecen anualmente de manera importante.

El TLCAN podría ser un factor para la mejora en la cadena de suministro dentro de América del Norte; ya que aporta elementos importantes en la dotación de recursos y en la implementación de procesos productivos más sofisticados al complementarse las tres economías; sin embargo en la realidad, no ha sido tan favorable, porque no se han creado estructuras que lo permitan, lo cual estaremos analizando más adelante en el estudio de los paneles de controversia que se desarrollaron en el ámbito de nuestro tema de estudio.

Cabe destacar que a raíz de que en el TLCAN se negoció un capítulo especial para el sector servicios, se considera como una oportunidad para la integración logística enfocada principalmente al autotransporte de carga.

Referente al nacimiento de este Tratado, podemos mencionar que en el año de 1990 surge la idea de crear un mecanismo que permitiera aprovechar la complementariedad económica de los tres países de la región, tras todos los cambios económicos mundiales e impulsado por la intención de ampliar y profundizar relaciones económicas, logrando el crecimiento de cada uno y creando un clima de mayor estabilidad y confianza. Siendo así el antecedente del TLCAN, el Comité Conjunto Para la Inversión y el Comercio.

En 1992 se suscribe el Tratado de Libre Comercio para América del Norte tras las reuniones ministeriales efectuadas durante 1991 y 1992. Finalmente, en diciembre

1993 se publica en el Diario Oficial de la Federación el Decreto Presidencial por el que se aprueba el TLCAN entrando en vigor el 1º de enero de 1994.

El TLCAN se puede considerar como “un conjunto de normas obligatorias que rigen las relaciones económicas entre Canadá, México y Estados Unidos, buscando establecer reglas claras y permanentes para fortalecer la estabilidad y transparencia de la política económica y comercial de los tres países”⁴⁹

Dentro de los objetivos establecidos en el artículo 101 del mismo TLCAN, se contempla la formación de una zona de libre comercio, con respecto al artículo XXIV del GATT. Tal como lo mencionamos en el capítulo uno de esta tesis, una zona de libre comercio es la primera etapa de un proceso de integración económica que tiene que ver más con un aspecto de cooperación que con un compromiso estricto de las etapas de integración; es decir, su obligatoriedad en cuanto a la integración de las economías no va más allá de lo esencial en materia de sesión de derechos y obligaciones en cuestión de intercambio de mercancías.

De acuerdo al artículo 102 del Tratado los objetivos del mismo son:

- a) eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios de las partes.
- b) promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.
- c) aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las partes.
- d) proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual de cada una de las partes,
- e) crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias y
- f) establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios.

En otro sentido cabría señalar que los temas negociados en el marco del Tratado fueron los siguientes:

- El acceso a mercados
- La disminución de la tarifa arancelaria y las barreras no arancelarias
- Reglas de origen
- Compras Gubernamentales

⁴⁹ Oscar Rico. *La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, Publicación técnica No. 169, Instituto Mexicano del Transporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2001, pp 8 <http://www.imt.mx/Espanol/Publicaciones/pubtec/pt169.pdf>

- Agricultura
- Industria Automotriz
- Salvaguardas
- La apertura en los servicios y la inversión
- La propiedad intelectual

Entre una de las características del TLCAN, encontramos que este instrumento permite el intercambio de bienes y mercancías originarias de los tres países que lo conforman con etapas de desgravación paulatina de manera recíproca y de carácter mercantil. En un sentido estricto, a pesar de que este Tratado contempla en algunos subcapítulos los temas referentes a las “compras gubernamentales X, inversiones XI, y servicios XII; en la realidad no tienen una base legal propia, ya que son temas de una etapa superior de un proceso de integración que se puede ubicar en los llamados mercados comunes. Estos temas comprometen políticas públicas. Para poder operar en un escenario de varios países requieren en forma imperativa instituciones de carácter supranacional, de las cuales carece el TLCAN, e incluso rechaza de origen.”⁵⁰

La firma del TLCAN no representó lo mismo para cada uno de los Estados signatarios, desde el momento en que el sistema jurídico en cada uno de los miembros del Tratado es diferente y la obligatoriedad así como el nivel jerárquico de las leyes al interior de los países que lo conforman tiene un significado diferente. “A esta evidente asimetría jurídica se suma el hecho de que Estados Unidos no ha suscrito las convenciones de derecho de los tratados de 1969 y 1986, situación distinta de la de México y Canadá que sí han firmado ambos instrumentos internacionales”⁵¹

Estados Unidos es el destino principal para nuestro comercio exterior, de ahí la importancia del TLCAN; sin embargo aún hay muchos rubros que negociar, ya que a pesar de que este Tratado fue firmado para beneficiarnos, han quedado muchos temas en la mesa de negociación, lo cual ha puesto en tela de juicio su aplicabilidad y esto lo podremos comprobar en el siguiente capítulo, en el que analizamos la controversia referente a la apertura transfronteriza del autotransporte de carga.

El TLCAN consta de un preámbulo y ocho partes en las que se distribuyen 22 capítulos:

-La primera parte describe aspectos generales como los objetivos del tratado y definiciones en general (Capítulo I y II)

⁵⁰ Jorge Witker Velázquez. “Criterios para evaluar la experiencia jurídica del TLCAN un estudio de caso: el autotransporte de carga”, en *Diez años del TLCAN en México*, UNAM, México, 2006, pp 364.

⁵¹ *Ibidem*, pp 364.

-La segunda parte contempla el comercio de bienes y se desarrollan los capítulos: del III al VIII (trato nacional y acceso de bienes al mercado, reglas de origen, procedimientos aduaneros, energía y petroquímica básica, sector agropecuario, medidas sanitarias y fitosanitarias y medidas de emergencia).

-La tercera parte está integrada por el capítulo IX en el cual se integran las barreras técnicas al comercio y las medidas de normalización.

-En la cuarta parte se desarrolla el capítulo X que menciona las compras del sector público.

-Respecto a la quinta parte se refieren los capítulos XI al XVI que estudian los asuntos relacionados a la inversión y servicios; en este sentido es importante decir que en el capítulo XII se desarrolla el tema del comercio de transfronterizo de servicios.

-La sexta parte (capítulo XVII) estudia asuntos relacionados con la propiedad intelectual.

-Séptima parte relacionada con las disposiciones administrativas e instituciones (Capítulos XVII al XX).

-Por último, la octava parte que contempla otras disposiciones y que se ocupa de las excepciones y las disposiciones finales integrada por los capítulos XXI y XXII.

2.3 Importancia de la logística y la cadena de suministro entre México y Estados Unidos.

En la actual economía global, la logística ha adquirido gran relevancia y es un tema de estudio de algunos organismos dedicados al análisis de los factores de competitividad que impulsan el desarrollo de un país; tales como el Foro Económico Mundial y el Instituto Mexicano para la Competitividad.

Para algunos organismos, “la logística es una de las cinco oportunidades de desarrollo para que un país sea competitivo en el 2020; siendo las otras cuatro la nanotecnología⁵², la biotecnología, tecnología en información y comunicaciones (TIC).”⁵³

⁵² Nanotecnología: Ciencia dedicada a la manipulación y control de la materia a una escala menor a un micrómetro (átomos y moléculas) de la cual se deriva la industria dedicada a la producción de sistemas de protección y contención contra amenazas químicas, para la neutralización y destrucción de un amplio rango de agente químicos de carácter tóxico.

⁵³ Rosa Elena, García Núñez. “Logística, motor de competitividad empresarial y desarrollo.” en *Mundo Logístico*, Año IV-num23. México, Septiembre - Octubre 2007. pp 18

La logística en México debe ser más eficiente de lo que actualmente es. Las prácticas logísticas en México son un claro reflejo del avance tecnológico que en este país se promueve, ya que al día de hoy, la obsolescencia en la forma como se hacen llegar las mercancías a los clientes, ya sea a nivel nacional o internacional, no permite la eficiencia en la operación; siendo éste un elemento importante a desarrollar.

Por mencionar un ejemplo, desde el punto de vista de los puertos, éstos se encuentran atrasados en comparación con otros de algunos socios comerciales, los cuales han desarrollado una mejor infraestructura, adaptando sistemas tecnológicos más sofisticados, lo que permite hacer el despacho de las mercancías más eficiente, o bien llevando a cabo la conexión de los puertos marítimos con terminales de carga ferroviarias para internar las mercancías de manera mucho más eficiente, optimizando costos y tiempos de entrega. En cifras de la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal, en Estados Unidos, por ejemplo la operación en transporte intermodal alcanza el 47% en movimiento de carga y en México apenas alcanzamos el 15%; en la Unión Europea la carga intermodal por ejemplo asciende al 49%. La inversión que se les ha otorgado a los puertos mexicanos no ha sido suficiente para desarrollar tal modalidad de transporte y el atraso desanima a los inversionistas extranjeros en nuestro país.

La logística entre México y Estados Unidos se lleva a cabo en buenos términos, sin embargo nosotras deducimos muchas posibilidades de mejorarla; los incentivos en materia de inversión deben continuar. No necesariamente hablamos de infraestructura también deben haber costos competitivos en las tarifas de transporte terrestre para una mejor operación.

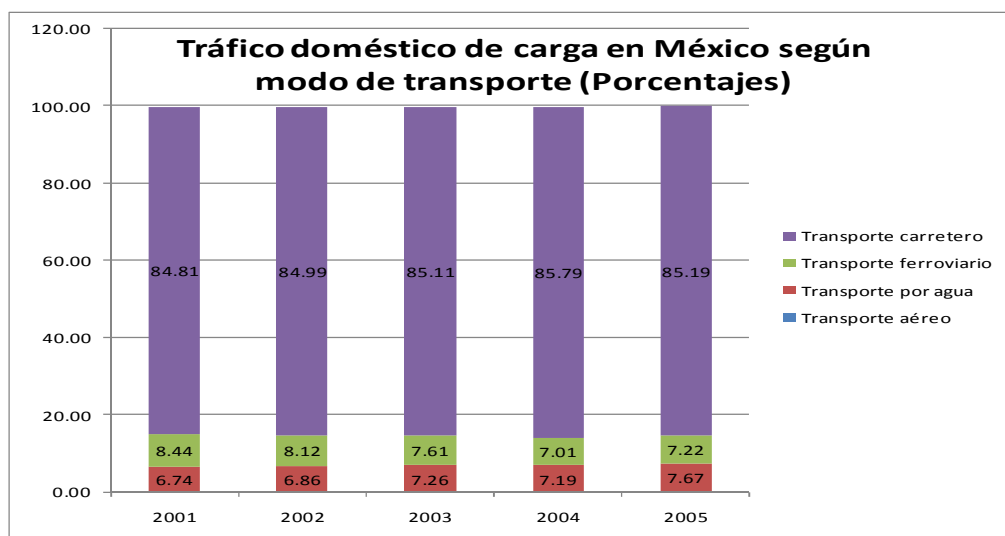
En teoría, la política comercial del presente sexenio promueve la generación de infraestructura para agilizar los cruces fronterizos con nuestro socio comercial vecino; resolver los problemas de transporte y favorecer tarifas competitivas; sin embargo, debemos conocer la manera en que se pretenden cumplir estos objetivos.

“Las políticas públicas y la infraestructura son puntos críticos para la competitividad global de México. Mientras que la posición geográfica favorece significativamente a mejorar la logística nacional por alcanzar el mercado americano, en realidad la obsolescencia de la prácticas logísticas colocan a México mucho más lejos que el mercado Asiático.”⁵⁴

⁵⁴ Sergio Ornelas. “Rationalizing Logistics Costs in México” en *Mexico Now*, Número 27. Año 5. México, Marzo-Abril. 2007 pp 9

Por lo que se refiere al transporte, los gastos de este rubro en México son mucho más elevados que en Estados Unidos, aunado a que en aquél país se fomenta el mayor uso del ferrocarril, lo cual representa para los usuarios un significativo ahorro.

A distancia más prolongada y mayor volumen, el ferrocarril es la mejor opción; a distancias pequeñas es preferible el uso del autotransporte de carga. Se dice que a partir de los 500km el uso del ferrocarril es la mejor opción, posterior a tal distancia se debe utilizar el autotransporte de carga.



Fuente: Elaboración propia con datos de <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/tables.jsp?i=2&id=17>

La práctica del uso del ferrocarril en México no ha tenido la relevancia que podría tener, porque con las escasas líneas ferroviarias e infraestructura, México aún no puede explotar dicho modo de transporte como lo hace nuestro socio comercial.

El uso del ferrocarril en México está limitado por la poca infraestructura existente, por las limitadas interconexiones entre las líneas y hasta por los intentos de monopolios que se han pretendido en los últimos años ante el interés de algunas líneas americanas por tener participación en México o bien de las fusiones entre líneas mexicanas. Tal fue el caso del intento de fusión entre Ferromex y Ferrosur en el año 2006, que no alcanzó a concretarse por la oposición del sector industrial al argumentar que dicha fusión sería en perjuicio de la competitividad mexicana por reducir el espectro de posibilidades de prestadores de servicios ferroviarios y la libre competencia.

La situación anteriormente descrita hubiera repercutido directamente en el deficiente y lento servicio ferroviario con un prolongado tiempo de respuesta a los usuarios, ocasionando grandes demoras a la entrega de las cargas y atentando directamente contra los costos logísticos en los cuales se tienen que integrar todos los costos adicionales por pago de demoras.

Es lamentable que a pesar de que los usuarios de servicios ferroviarios están conscientes de la ventaja del uso del ferrocarril ya sea por sus costos, o bien por el volumen de carga que pueden manejar y hasta por la seguridad que representa para algún tipo de carga moverla por ferrocarril, al día de hoy estos servicios son muy deficientes y no han sido lo suficientemente desarrollados y atendidos como para dar un servicio de calidad, lo cual repercute directamente en el flujo de la cadena de suministro en cualquier sector industrial.

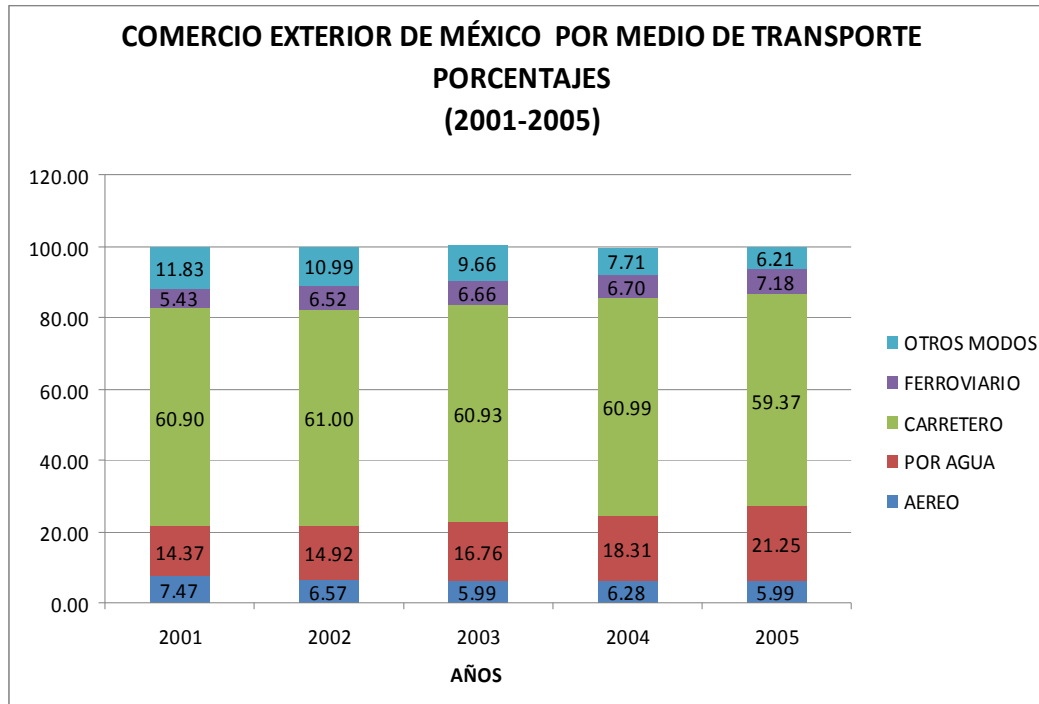
En nuestra experiencia, como usuarias de tales servicios ferroviarias, nos hemos enfrentado ante problemas como demoras en el tránsito y entrega de la carga, problemas de operación, de interrupción y comunicación con el prestador de servicio. En su mayor parte los sistemas de comunicación de las líneas ferroviarias obstaculizan mucho la operación por no ser lo suficientemente accesibles y eficientes en el rastreo de unidades de carga, situación que desemboca en una comunicación muy lenta y mal servicio al cliente. La forma en como han operado las líneas ferroviarias en los últimos años ha dejado abierto la posibilidad de que las tarifas en este modo de transporte fluctúen de acuerdo al mercado, con incrementos inesperados de tarifas que no permiten a la industria actuar preventivamente, de lo contrario tiene que integrar todos esos incrementos a los costos de los productos y trasladarlo directamente a los clientes en los precios finales.

De acuerdo a cifras de la Secretaría de Economía, el Sistema Ferroviario Nacional comprende una red total de 26,655km el cual incluye: una vía principal de 20,687km, vía secundaria de 4,413km y vías particulares de 1,555km, tal longitud en vías férreas es disputada entre las seis principales líneas ferroviarias, mismas que en los últimos años han determinado la forma de cómo llevar a cabo la operación logística en el transporte ferroviario, imponiendo tarifas y costo por demoras sin sustento. “El sistema más importante es la línea del Noreste que con 4 mil kilómetros de vías, es decir 20% del sistema total, transporta 40% de la carga manejada por ferrocarril y cubre las ciudades de Guadalajara, Monterrey y Veracruz. El sistema Pacífico Norte cuenta con 6 mil kilómetros y el del Sureste cubre dos rutas: México-Veracruz-Coatzacoalcos y Coatzacoalcos-Salina Cruz, la ruta del Istmo.”⁵⁵

Con el anterior panorama, llegamos al punto en que es necesaria la participación e intervención del gobierno en el desarrollo y fomento de este modo de transporte para que la industria en general aproveche los beneficios que presenta en cualquier operación logística que no necesita cumplir con tiempos cortos de entrega.

⁵⁵ Senado de la República. op. cit. pp 224.

Con la finalidad de comparar el escenario descrito anteriormente con el del autotransporte de carga, tenemos que, a pesar de las bondades del transporte ferroviario “el autotransporte de carga es un eslabón fundamental para el comercio interior y exterior de México en virtud de que moviliza el 82% de todas las cargas tanto nacionales como internacionales que ascienden a un volumen anual de 425 millones de toneladas.”⁵⁶



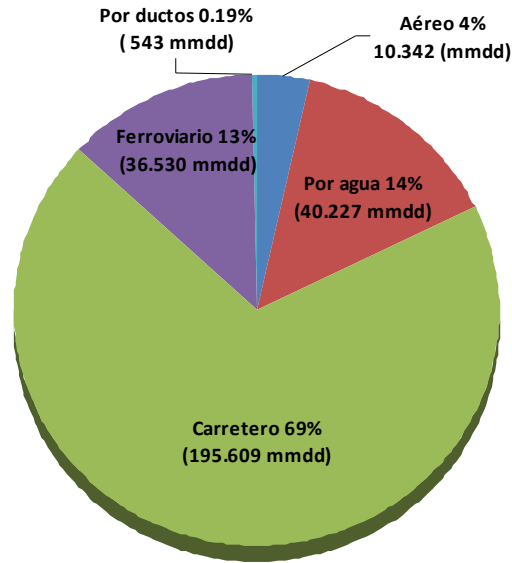
Fuente: Elaboración propia con datos de <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/tables.jsp?i=2&id=17>⁹

En la gráfica anterior apreciamos que el mayor volumen de carga internacional es transportado por medio del autotransporte de carga representando aproximadamente el 60% del total de la mercancía movida.

Por lo que se refiere al movimiento carretero de carga internacional México-Estados Unidos, éste representa el 69% del total de los modos de transporte existentes, tales como: aéreo, marítimo, carretero, ferroviario y por ductos.

⁵⁶ CANACAR. “Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos”, México. 2007, pp 3 <http://www.canacar.com.mx/qospage/work/sites/CANACAR/resources/LocalContent/1700/6/DOCUMENTOENTRE GADOASENADORES.pdf>

Comercio Exterior entre Estados Unidos y México según modo de transporte.
 (De un total de 290.247mmdd en 2005)



Fuente: Elaboración propia con información de la página de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/tables.jsp?i=2&id=17>

Con lo anterior, destacamos la importancia del sector del autotransporte de carga dentro del comercio exterior de nuestro país, demostrando que es el principal medio de intercambio terrestre con nuestro vecino del norte. “Si lo comparamos con Estados Unidos podemos ver que ellos internamente mueven 39% de las mercancías en ferrocarril, 29% en autotransporte, 17% en vía marítima y 15 % en transporte aéreo.”⁵⁷ Es decir, sus movimientos de mercancías se dan de una manera mucho más planeada y sobretodo eficiente de acuerdo a las necesidades y rendimientos que puede ofrecer cada modo de transporte, tanto nacional como internacional. No debemos olvidar que la infraestructura de Estados Unidos es más desarrollada que la de México y estratégicamente localizada para atender cada punto de la región; lo que no descarta que la misma demanda de servicios logísticos al interior de este país ponga actualmente a los puertos y servicios de autotransporte de carga en serios aprietos, al no ser suficientes.

De acuerdo a la información de la Secretaría de Economía, en México el autotransporte de carga participa en un 3.4% del Producto Interno Bruto y realiza en

⁵⁷ Rosa Elena, García Núñez. op. cit. pp 19

promedio “600 mil cruces fronterizos mensuales tanto de importación como de exportación a lo largo de los 21 cruces fronterizos con que cuenta el país, por lo que al año se realizan más de 7 millones de movimientos terrestres.”⁵⁸ Por lo que se refiere a Estados Unidos, el autotransporte de carga en este participa un 10.8% en el Producto Interno Bruto de su economía.⁵⁹

Cruces transfronterizos México-Estados Unidos					
Concepto	2002	2003	2004	2005	Promedio mensual 2005
Importación	3,229,190	3,811,074	4,315,512	4,618,360	384,863
Exportación	1,210,299	2,037,650	2,631,309	2,690,396	224,200
Total	4,439,489	5,848,724	6,946,821	7,308,756	609,063

Fuente: “Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos”, CANACAR, México 2007 pp 3

Con el cuadro anterior claramente apreciamos la relación de la logística del autotransporte de carga entre México y Estado Unidos, desafortunadamente no nos sorprende ver que existe un déficit en cuanto a movimientos de carga terrestre de exportación con respecto a los de importación, lo que en promedio representa un 38% de déficit o bien, 5 de cada 6 contenedores que cruzan por la frontera norte lo hacen por medio del autotransporte de carga.

Es un hecho que son más los cruces de importación que de exportación, los que México realizan en la frontera con Estados Unidos, aspecto que nos permite cuestionar si acaso el Programa Piloto de Apertura Fronteriza será del todo benéfico para el sector de autotransporte de carga; dadas las condiciones que éste último presenta. Consideramos que en el futuro, aquellas empresas que establezcan contacto con las empresas mexicanas podrían absorber el sector por medio de la inversión. Para el sector del autotransporte de carga en Estados Unidos no es atractivo el cruzar hacia México para entregar los materiales puerta a puerta; podríamos mencionar un listado significativo de razones por las que prefieren evitar el cruce de sus unidades y operadores. De lo contrario, el interés mayor se ubica en la

⁵⁸ Íbidem, pp 3

⁵⁹ http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/tables_excel.jsp?i=2&id=7

participación que puede tener el capital americano en México para invertir en dicho sector sin arriesgar directamente a sus unidades y a su personal.

En opinión de la CANACAR, “con el ingreso de las grandes empresas transportistas americanas que controlan el 85% de la carga internacional entre México y Estados Unidos, les dará la pauta para formar grandes oligopolios y realizar presiones hacia la alza en los precios.”⁶⁰

El autotransporte tiene aún muchas áreas de oportunidad en las cuales debe trabajar para atender un mercado de exportación que le estará demandando unidades de carga. La composición del autotransporte de carga en México se define en su mayor porcentaje por el “hombre-camión”, mismo que cuenta con 1 a 5 camiones.

Las pequeñas empresas cuentan con alrededor de 6 a 30 unidades, los cuales según la CANACAR (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga) representan el 97% de la estructura empresarial de nuestro país.

Estructura empresarial del autotransporte de carga 2005					
Tipo de empresa	Estrato de unidades	Número de empresas	%	Número de unidades	%
Hombre-camión. ⁶¹	1-5	79,254	83.6%	146,470	30.20%
Pequeña	6-30	13,413	14.2%	150,056	31.00%
Mediana	31-100	1,619	1.7%	82,869	17.10%
Grande	Más de 100	465	0.5%	104,169	21.50%
Total		94,751	100.0%	483,564	100%

Fuente: “Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos”, CANACAR, México 2007 p.p.5

Por lo que se refiere a la composición de la distribución del transporte de carga en México, tenemos que el 73% de la flota vehicular se dedica a la distribución internacional de mercancías, por el contrario, el 27% se dedica a la distribución nacional. La realidad es que la flota vehicular de México no es tan moderna como la de Estados Unidos, lo que implica serios problemas para México en el momento en que

⁶⁰ CANACAR. op. cit. pp 3

⁶¹ Hombre-camión: Se le conoce con éste término a las personas que conforman su flotilla personal de no más de 5 unidades de carga y están registrados ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público como personas físicas con actividad empresarial.

unidades de alrededor de una edad promedio de 17 años no cumplan con las condiciones para circular por las autopistas americanas, mientras que en Estados Unidos, la antigüedad promedio de las unidades es de 6 años. De un total de 483,500 unidades en México, podemos decir que solo el 20% se encuentra entre los 5 años de antigüedad.

El autotransporte de carga “mueve el 80% de la carga total y el 50% del parque vehicular está operado por hombres camión. Lo anterior comprueba el grado de atomización de la propiedad de activos y la capacidad profesional de los mismos. Sin embargo, 55% de los transportistas operan en una economía informal.”⁶²

Desde el año de 1989⁶³ en México se inició un proceso radical de desregulación técnica y económica del autotransporte, cuyos principales objetivos fueron: establecer una forma de organización del mercado adecuada a las características económicas de la industria; lograr fijación de precios reales y competitivos; incrementar la productividad de las empresas transportistas y fomentar un mayor nivel de integración logística. Con la desregulación se logró eliminar el sistema de rutas y mercancías en concesión y los límites tarifarios, con la finalidad de fomentar la competencia de mejores servicios con mayor calidad y menor precio.

2.3.1 La posición de México por sus costos logísticos.

“En términos contables, sea a nivel empresa o a nivel nacional, los costos logísticos son clasificados en tres:

- 1) Costos financieros, mismos que incluyen intereses, impuestos, obsolescencia, depreciación y seguros.
- 2) Costos de distribución y almacenamiento, que representan todos los tipos de fletes: tanto externos como locales.
- 3) Costos administrativos, como su nombre lo dice, se refiere a la administración de todos los gastos para llevar a cabo una venta.”⁶⁴

Tal como lo declaró el Consejo de la Administración de la Cadena de Suministro (CSCM por sus siglas en inglés) en 2006, los costos logísticos en Estados Unidos ascendieron a \$1,235mdd, mientras que en México representaron \$115mdd. A pesar de que las cifras no nos dicen mucho y pudiera parecer que México gasta menos en costos logísticos que Estados Unidos; la realidad es que los volúmenes de

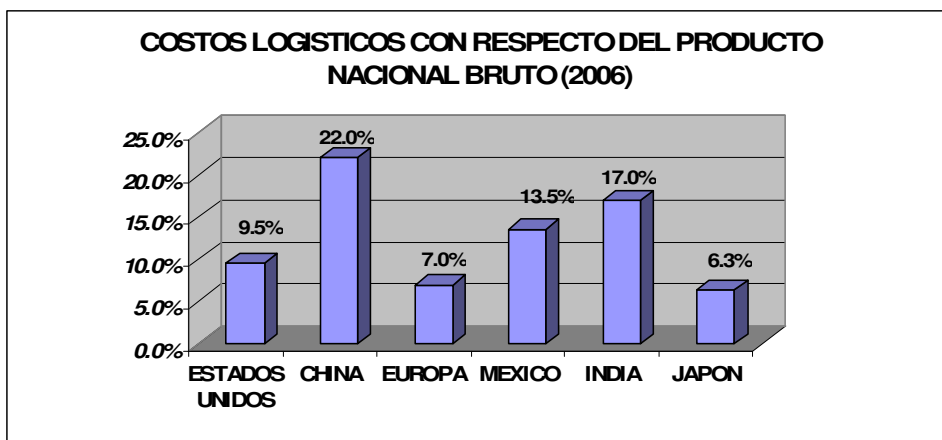
⁶² Senado de la República. op. cit. pp 224

⁶³ ibidem. pp 228

⁶⁴ Sergio Ornelas. op. cit. pp 9

operaciones comerciales en dicho país son mucho mayores que los de México, lo que en términos porcentuales representa que nuestro país está gastando más en costos logísticos que Estados Unidos. En México estamos hablando de un 74.8% de gasto en transporte y almacenamiento, 4.3% de gasto en costos administrativos y 20.9% en costos financieros; mientras que en Estados Unidos los \$1,235mdd se dividen en los siguiente, tan solo el 68% de gastos en transporte y almacenamiento, los costos administrativos reflejan un 6,4% y los costos financieros representan un 25.6%

Cabe destacar que el incremento de las tasas de interés y los altos costos de gasolina han ocasionado que los gastos logísticos vayan al alza a nivel internacional en referencia a hace tres años. Aunado a esto, la estabilidad mostrada a nivel mundial en los recientes años, así como el incremento en la demanda de los servicios de transporte y almacenamiento han propiciado el incremento en los costos logísticos.



FUENTE: Mexico Now, Rationalizing Logistics Costs in Mexico, Marzo-Abril 2007. p.p. 10

La anterior gráfica muestra la eficiencia logística en ciertos países. El costo logístico anual es considerado como un porcentaje del Producto Nacional Bruto de cada país. Tomando los porcentajes presentados, podemos corroborar la eficiencia de la logística que se lleva a cabo en zonas como Europa y Japón, con un 7% y 6.3% con respecto a su Producto Nacional Bruto, en comparación con un 13.5% en México o 22% con China, mismos que caracterizados por un gran territorio, “el problema radica en que muchos de los países emergentes asiáticos están haciendo fuertes inversiones para desarrollar su infraestructura, de esta manera, vemos a países como China e India invirtiendo en 3% y 3.7% del PIB respectivamente, mientras que la inversión en infraestructura en nuestro país fluctúa en 1.2% y 1.5% del PIB.”⁶⁵

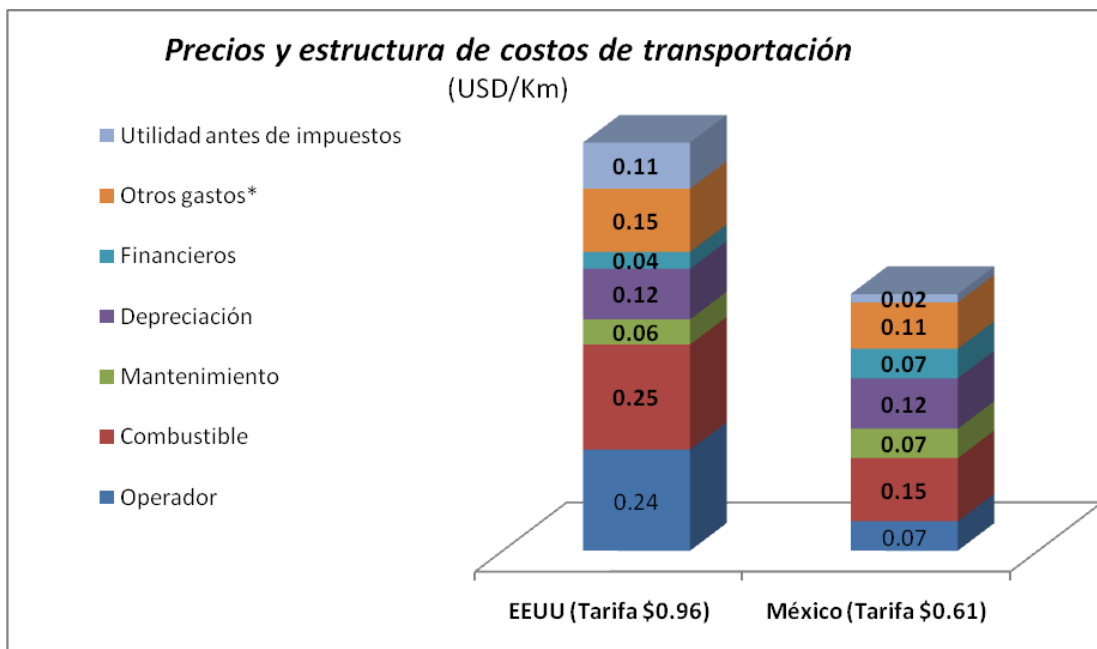
⁶⁵ Rosa Elena, García Núñez. op. cit. pp 19

El porcentaje presentado en la anterior gráfica muestra que hay mucho por hacer en el tema de la logística y que hay prácticas que se pueden hacer aún más eficientes, tal como el transporte de mercancías a través del ferrocarril, consolidación de materiales de importación y exportación para optimizar costos o bien, el uso de autotransporte de carga con mejores tarifas que permitan ofrecer mejores precios de las mercancías que exportamos en México, aspectos que no serán posibles mientras México no cuente con una infraestructura óptima para llevar a cabo una mejor logística.

Para el tema que nos ocupa, podemos apreciar claramente, la diferencia que hay en cuanto al gasto en costos logísticos de los países que estamos analizando, en Estados Unidos representa un 9.5% y en México un 13.5%.

“El precio del flete en Estados Unidos es de 0.96 dólares el kilómetro contra 0.61 dólares el kilómetro en México, los rubros donde se destaca la ventaja competitiva para nuestro país, es en el sueldo del operador y momentáneamente en el diesel, otro factor determinante es el margen operativo que se tiene en México que es de 0.02 dólares el kilómetro mientras que en Estados Unidos es de 0.11 dólares el kilómetro. Por lo anterior, se puede observar que las empresas americanas no van a reducir sus precios y sacrificar sus márgenes de utilidad, a menos que al corto plazo pretendan realizar prácticas depredatorias para controlar el transporte en México.”⁶⁶

⁶⁶ Íbidem, pp 19



Fuente: “Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos”, CANACAR, México 2007 p.p.19 *Administración, directos y otros, etc.

En opinión del sector de autotransporte de carga, la apertura fronteriza tendrá un impacto directo en el costo del operador a causa de la escasez de choferes tanto en México como en Estados Unidos.

Finalmente, se considera que la apertura fronteriza propiciara un incremento del 13% en el precio del flete doméstico en México.

Por lo que se refiere a las congregaciones del mismo sector, es evidente que la postura es muy conservadora por parte de los agremiados a la CANACAR en el sentido de que ellos están en contra de la apertura fronteriza. En nuestra opinión la CANACAR no acepta del todo la apertura al autotransporte de carga y no se da la oportunidad de conocer las ventajas de llevarla a cabo y al mismo tiempo solicitar al gobierno o entidades federales, financiamiento para desarrollar alguna estrategia de negocio para este sector.

Por otra parte, el costo de los servicios de cruce denominados “transfers” es hoy en día un gasto inevitable que se pretende en el mediano plazo abatir con la misma apertura fronteriza, estamos hablando alrededor de \$90 dólares por el simple hecho de hacer la operación de cruce.

Es importante considerar la infraestructura que se ha desarrollado en Estados Unidos a lo largo de los últimos 3 años, puertos de altura con un tráfico mayor, aspecto que en México, es aún tema a trabajar para la presente administración pública.

Debido a los avances tecnológicos tanto en comunicación como en producción y a los cambios en la administración de las cadenas de suministro, en los que se ha buscado eliminar los inventarios por representar costos innecesarios y se ha pretendido fomentar el famoso programa de entrega Justo a Tiempo (Just in Time, mejor conocido en inglés); la demanda de autotransporte en Estados Unidos se ha incrementado igualmente en los últimos años, dando como resultado un incremento en las tarifas de transporte.

Podríamos decir que esa demanda de autotransporte de carga se visualiza como una oportunidad para México a la hora en que el Programa Piloto de Apertura Fronteriza permita al autotransporte de carga en México, cruzar sus unidades y atender el mercado internacional vecino, mediante el transporte de mercancías desde origen hasta destino. Con lo anterior, falta confirmar la capacidad del autotransporte en México para atender un mercado para el que posiblemente aún no estemos preparados como sector y a pesar de la demanda de autotransporte en Estados Unidos, la misma dinámica de inversión de este país irá absorbiendo al sector del autotransporte de México.

2.3.2 El Tercero en Participación Logística (3PL, por sus siglas en Inglés) y su intervención en la Cadena de Suministro.

Recientemente tanto en México como en la mayoría de los países del mundo, el actor logístico conocido como el Tercero en Participación Logística (3PL) ha figurado un importante papel para la eficiencia en la administración de la cadena de suministro y actividad logística. Ha sido esta figura la que se ha involucrado y ha asumido la administración de los temas logísticos de las empresas como un servicio externo especializado, tales como la colocación de pedidos, el seguimiento de embarque, la importación o exportación de los mismos y la coordinación del transporte así como la administración de los inventarios. Un 3PL es la figura de servicio especializado que se encarga de los temas logísticos que las empresas pueden delegar por no ser parte del negocio central y así cada empresa puede dedicarse a los temas esenciales de su negocio. Un 3PL puede hacer más eficiente la cadena de suministro al momento en que consolida cargas de varias empresas y administra la entrega de las mercancías ofreciendo un costo beneficio mayor, comparado con el que podría tener una empresa si tuviera una persona o departamento dedicados al manejo de los temas de Cadena de Suministro. “En México, la tercerización de servicios que no sean estratégicos para las compañías el 20% de las empresas utilizan este tipo de

servicios, mientras que en Estados Unidos alcanza a 75% y en la unión Europea a 80%.”⁶⁷

De acuerdo al Consejo de la Administración de la Cadena de Suministro⁶⁸, en los últimos 3 años en México ha habido un decremento en la participación del costo logístico con respecto al Producto Nacional Bruto y precisamente esa reducción se debe a la intervención del 3PL en la administración de la Cadena de Suministro de las empresas. Actualmente el 3PL consolida la logística de varias empresas, optimizando los costos y sobre un porcentaje del valor de la mercancía cobra una iguala, favoreciendo a las empresas que ya no tienen que destinar recursos humanos y económicos a estas actividades. La participación del costo logístico en el Producto Nacional Bruto fue de 14.3% en 2003 en comparación con el 13.5% que habíamos comentado anteriormente.

2.3.3 Ferrocarril en la Cadena de Suministro entre México y Estados Unidos.

Como ya lo hemos mencionado, el ferrocarril es un aspecto fundamental en la cadena de suministro entre México y Estados Unidos, el cual permite la mayor movilidad de mercancías por volumen y la disminución de los costos de transporte. Tan sólo en el año 2006 el número de contenedores de 40 y 53 pies transportados por ferrocarril ascendió a 400 mil, lo cual a pesar de ser un número considerable no representa mucho volumen comparándolo contra los 4.5 millones de contenedores que se trasladaron en el mismo periodo por autotransporte de carga.

Es importante considerar que el ferrocarril en México data del siglo XIX y fue un medio de transporte que tuvo su mayor desarrollo en la época del Porfiriato.

“El 23 de Junio de 1937 el gobierno del General Cárdenas expropia los ferrocarriles (antes el gobierno era socio) y en el decreto expropiatorio aludió como causal *vicios y deficiencias en el manejo del sistema, que son*

⁶⁷ Francisco, Rosas., “La logística en México, en el abandono: IMCO” en *el Universal*, México, junio 18 de 2007. <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/58405.html>

⁶⁸ El Consejo de los Profesionales en la Administración de la Cadena de Suministro, es una asociación internacional integrada por especialistas de la Cadena de Suministro. Su misión es dirigir el desarrollo de la investigación en la Cadena de Suministro y logística nivel internacional. Entre sus objetivos se ubican, el desarrollo de las habilidades de los expertos en la Cadena de Suministro y la dirección de investigaciones basadas en la teoría y práctica de la Cadena de Suministro en: <http://cscmp.org/aboutcscmp/inside/mission-goals.asp>

endémicos y que han retrasado el progreso técnico de las líneas con perjuicio para las economías del país y para cada uno de los usuarios del servicio. Es decir, la expropiación tenía como objeto hacer eficientes los ferrocarriles mexicanos, lo que nunca ocurrió. Al contrario, se volvieron más ineficientes y le empezaron a costar al gobierno”⁶⁹.

El deterioro que habían tenido las líneas de ferrocarril durante la época revolucionaria, fue lo que orientó al gobierno hacia la Nacionalización; sin embargo por el atraso que se comenzó a presentar, se anunció en 1995 que Ferrocarriles Nacionales Mexicanos se privatizaba y la red ferroviaria fue dividida en cuatro partes. Se llevaron a cabo ciertas reformas a la Constitución Política y se permitió la participación privada por medio de la licitación de líneas troncales.

En 1997 se llevaron a cabo las primeras operaciones a través de 3 de los ferrocarriles regionales conocidos como ferrocarril del Noreste, Pacífico Norte y Sureste. Estas líneas regionales se enlazan por medio de la terminal Ferroviaria del Valle de México en la zona metropolitana del país, dicha terminal funge como una compañía de interconexión entre las demás líneas con mayor longitud de vías principales o bien, con empresas privadas que cuentan con acceso a vía de ferrocarril en la zona.

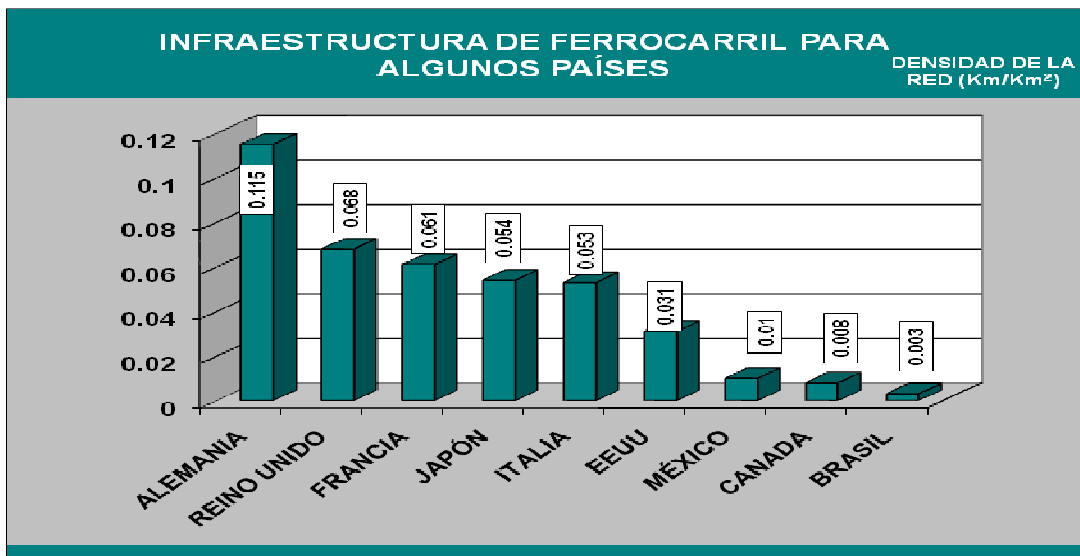
Actualmente son siete las líneas ferroviarias que operan en nuestro país: Transporte Ferroviario Mexicano-Kansas City Southern de México (TFM-KCSM), Ferromex, Ferrosur, Chiapas-Mayab, Coahuila-Durango, Ferrovalle y Ferrocarril del Istmo.⁷⁰ De las anteriores las tres primeras compañías son las que concentran la mayor participación de movimientos en el país y tienen relación con otras compañías extranjeras tales como Kansas City Southern, Union Pacific y Tribasa.

⁶⁹ Luis Pasos. *Los dueños de PEMEX. Del saqueo a la reforma.* Diana, México, 2008, pp 26.

⁷⁰ Ferromex cuenta con 7,178km abarcando los puntos fronterizos tales como Piedras Negras,-Ciudad Juárez hacia el centro del país hasta Zacatecas, Aguascalientes y Ciudad de México. Ferrosur incluye uno de los más importantes corredores en el sistema ferroviario, liga la terminal del Valle de México con el Golfo de México, hace una conexión entre pacífico y Noreste y cuenta con una vía principal de 1,526km. Por su parte Ferrovalle es una compañía de interconexión entre TFM y Ferrosur hace servicios adicionales de recolección y entrega a terminal intermodal Pantaco.

La líneas férrea de TFM cuenta con 4,251km de vías incluyendo ciudades como Nuevo Laredo, San Luis Potosí, Valle de México, Monterrey, Matamoros, Tampico, Aguascalientes, Veracruz y Lázaro Cárdenas.

“Por lo que se refiere a la infraestructura ferroviaria, Estados Unidos cuenta con una red 3 veces mayor que la red ferroviaria que tiene México y por mencionar algo, en Alemania esa red es 11 veces mayor que la de México, esto nos refleja claramente las áreas de oportunidad que tiene México en cuestiones de transporte, en específico con el transporte ferroviario, pues la mayor optimización de costos logísticos que mencionábamos anteriormente de Estados Unidos se origina a partir del gran uso que hace de su ferrocarril.”⁷¹



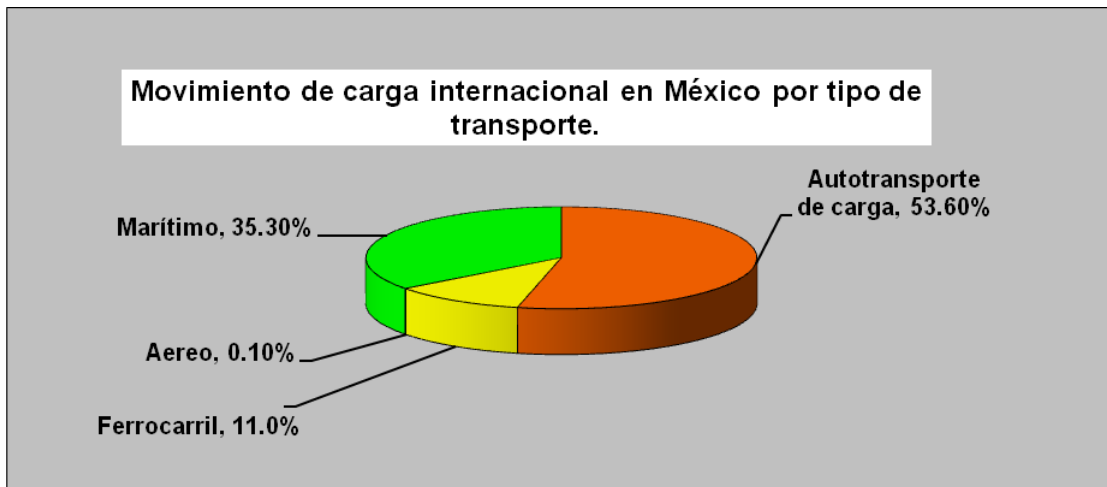
FUENTE: Mexico Now, “Rationalizing Logistics Costs in Mexico”, Marzo-Abril 2007. p.p. 10

En el intercambio que hace México con Estados Unidos por vía de ferrocarril existen sólo cuatro puntos fronterizos habilitados para llevar a cabo dicha operación: Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Matamoros y Piedras Negras. Claramente percibimos que ante la demanda de vías y medios de comunicación con nuestro país vecino es lamentable que no se haya fomentado mayor intercambio por vía ferroviaria entre México y Estados Unidos; es éste último país quien en la práctica cuenta con mayor densidad de red ferroviaria y la aprovecha al máximo en sus movimientos internos de mercancías.

En México no se ha construido un solo kilómetro de vías en los últimos diez años, aspecto que demuestra claramente el olvido que se tiene en este sector; finalmente la mayoría de las mercancías se mueven vía terrestre por medio del

⁷¹ Sergio Ornelas, op. cit pp 10

autotransporte de carga y el mayor porcentaje de movimiento se hace con Estados Unidos.



FUENTE: Mexico Now, Rationalizing Logistics Costs in Mexico, Marzo-Abril 2007. p.p. 10

En el tema del transporte por ferrocarril, hemos apreciado que existe un área de oportunidad en el aspecto del tema intermodal o multimodal, ya que en el momento en que las empresas comienzan a combinar tipos de transporte, ferroviario con marítimo (por mencionar un ejemplo), la eficiencia de la red logística es totalmente favorecida en cuanto a costos se refiere. En este aspecto, México puede valerse muy bien de la ventaja competitiva con la que cuenta por sus puertos de acceso que muy bien lo conectan con significativos puntos del mundo, para después transportar al interior del país por vía ferroviaria o por camión hasta servir de tránsito para mercancías de las cuales su destino final es Estados Unidos. En un supuesto ideal este sería un tema que favorecería a México, sin embargo en la actualidad las tarifas no son competitivas a la hora de hacer un análisis logístico de este tipo.

2.3.4 Centros de Distribución como parte fundamental de la Cadena de Suministro.

Para los teóricos de la logística y de la cadena de suministro, el costo de almacenamiento debe representar el 8% del total de los costos logísticos; en México actualmente la práctica de planeación de inventarios se ha suplantado por la de diseño de Centros de Distribución, tal como lo ha marcado la tendencia en Europa y Estados Unidos. Los Centros de Distribución, como su nombre lo indica, son las instalaciones en las cuales las empresas plasman su estrategia logística, colocando un

almacén en cierto punto específico para realizar la distribución de las mercancías en los puntos de venta o de consumo. Con lo anterior, se lleva a la práctica la Administración de la Cadena de Suministro con las operaciones de distribución de mercancías.

Finalmente, lo que se busca con los Centros de Distribución es mover las mercancías a los puntos importantes y cercanos, eficientemente y al costo más bajo. En este sentido, las prácticas de logística en México pueden tener un potencial crecimiento, sin embargo, lo que detectamos que no favorece en estos momentos, es la deficiente infraestructura desarrollada en el país, que en comparación con los Estados Unidos, nos encontramos aún en una etapa inicial.

En México, las maquiladoras juegan un papel muy importante en la economía de México, razón por la cual la zona fronteriza ha mantenido una actividad económica favorable. Este tipo de empresas son las que han llevado a la práctica las estrategias logísticas que hemos comentado con anterioridad, respecto al uso de los diferentes tipos de transporte, sobresaliendo el autotransporte de carga, los Centros de Distribución, la disminución de inventarios, etcétera.

2.4 La infraestructura en México.

En Julio de 2007 el Presidente de México Felipe Calderón anunció su Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, mismo que parte del Plan Nacional de Desarrollo. Dicho Programa Nacional de Infraestructura fue anunciado como un gran reto; a través de ciertos planes y programas sectoriales promueve la modernización de la infraestructura tanto logística como social, es decir, la infraestructura carretera, aeroportuaria, portuaria, energética, e hidráulica; además contempla el desarrollo social, la sustentabilidad ambiental y el turismo.

Partiendo de que la infraestructura es considerada como un factor de desarrollo económico y social, se pretende fortalecer dicho factor para favorecer el crecimiento económico. A pesar de que México cuenta con una amplia lista de tratados comerciales, tal apertura económica no ha permitido alcanzar los niveles de crecimiento y desarrollo que se pretendía, por lo que en estos días es de vital importancia hablar del desarrollo de la infraestructura para favorecer la competitividad de México. Así como México ha fomentado el libre comercio e incrementó su lista de socios comerciales, Estados Unidos, desde la firma del TLCAN con México y Canadá ha firmado 11 TLC's con otras economías lo que representa una desventaja directa para México, que se traduce en desviación de comercio.

El gobierno federal contempla llevar a cabo el Programa Nacional de Infraestructura destinando 287 mmdp al sector carretero de los cuales 159 mmdp serán recursos públicos y 128 mmdp recursos privados. Así mismo, el sector ferrocarril obtendrá tan sólo 49 mmdp de los cuales 27 mmdp serán aportados por el sector público y 22 mmdp por el sector privado⁷², con la información anterior demostramos que el gobierno federal le sigue apostando a llevar a cabo en su mayoría un movimiento unimodal, basado en el sector carretero y no se tiene una visión más amplia de fomento al movimiento multimodal mismo que permita optimizar recursos y tiempos.

Entre otros objetivos, el mencionado programa “busca elevar la competitividad por medio de la reducción de costos y tiempos de transporte, facilitando el acceso a mercados distantes, fomentando la integración de las cadenas productivas e impulsando la generación de empleos”⁷³ que se requieren.

El desarrollo de infraestructura que se pretende favorecer es la base de crecimiento que debió haberse consolidado desde hace más de 12 años, misma que se ha pospuesto tal como la apertura fronteriza al autotransporte de carga.

Sin una sólida base de crecimiento fundamentada en el desarrollo de la infraestructura cabe cuestionarse la manera en que el sector autotransporte y la industria en general harán frente a la competencia de Estados Unidos y de otras naciones emergentes y desarrolladas ante la apertura fronteriza al autotransporte de carga. Si las condiciones de carreteras, enlaces fronterizos, puertos, ferrocarriles, aeropuertos no cuentan con la estructura para enfrentarse a los costos logísticos y tiempos de una economía desarrollada como la estadounidense, es muy probable que gran parte del sector productivo de nuestro país se vea afectado en el mediano plazo.

“En México, el Estado tiene como objetivo el cumplimiento de su papel normativo, rector y promotor en el sector transportes. En el periodo 1988-1994 se inició un proceso de construcción y operación de autopistas concesionadas. Se optó por una privatización y desregulación de infraestructura, equipamiento y operación de transportes.”⁷⁴ Sin embargo, cuando México opto por ésta práctica Estado Unidos ya llevaba algunos años de ventaja con privatizaciones, desarrollo profesional en el sector y financiero. De lo contrario, cuando en México se habla de privatizar el transporte o

⁷² Presidencia de la República. Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. México [en línea], Julio de 2007. <http://www.infraestructura.gob.mx/index86e7.html?page=aaa>

⁷³ Presidencia de la República. *Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012*. op. cit. www.infraestructura.gob.mx

⁷⁴ Senado de la República. op. cit. pp 228.

las carreteras por ejemplo y abrir el sector del autotransporte a la competencia americana, no se había consolidado un sector sólido que hiciera frente a tal liberalización.

Al día de hoy resulta contradictorio ver como el gobierno federal pretende poner en marcha el Programa Nacional de Infraestructura, invirtiendo en infraestructura y al mismo tiempo promoviendo apresuradamente la puesta en marcha del Programa Demostrativo de Apertura Fronteriza al Autotransporte de Carga, que contempla un periodo de libre tránsito de unidades de carga en la frontera de México y Estados Unidos para evaluar los posibles beneficios, sin contar con las bases sólidas para competir con el exterior en materia de servicios.

2.4.1 Valoración de la infraestructura en México y el Programa Nacional de Infraestructura.

Para entender la situación de México en la cadena de suministro con Estados Unidos, es importante que analicemos cuál es la posición de nuestro país en cuestiones de infraestructura y al respecto tenemos que:

“De acuerdo al Foro Económico Mundial (informe 2006-2007), por la competitividad de su infraestructura, México se ubica en el lugar 64 de 125 países. A nivel sectorial, México ocupa el lugar 65 en ferrocarriles, 64 en puertos, 55 en aeropuertos, 73 en electricidad, 51 en telecomunicaciones y 49 en carreteras. En América Latina, México se ubica en 7º lugar , atrás de Barbados (28), Chile (35), Panamá (46), Jamaica(53), El Salvador (54) y Uruguay (58). A nivel sectorial, México es 3º en ferrocarriles, 11º en puertos, 8º en aeropuertos, 14º en electricidad, 9º en telecomunicaciones y 6º en carreteras.”⁷⁵

En el documento oficial de la Presidencia de la República, el Programa Nacional de Infraestructura se divide en cuatro partes:

- 1) Situación actual de la infraestructura.
- 2) Visión de largo plazo, con los objetivos y acciones estratégicas que se proponen.
- 3) Visión sectorial, que contiene los indicadores, estrategias, metas específicas y principales proyectos para cada uno de los sectores considerados, y

⁷⁵ Presidencia de la República. Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012, op. cit. www.infraestructura.gob.mx

4) Requerimientos de inversión, donde se presentan los montos de recursos necesarios para dar cumplimiento a las metas.

Sólo por mencionar la manera en que se pretende implementar el Programa Nacional de Infraestructura mostramos de manera general la forma en que se presenta éste, sin embargo, dado que el Programa en su totalidad no es meramente nuestro tema de estudio, nos referiremos únicamente a lo relacionado con el autotransporte de carga.

En nuestra opinión, dicho Programa Nacional de Infraestructura forma parte de las reformas estructurales propuestas por el Presidente Felipe Calderón. Debemos reconocer que de llevarse a cabo el Programa, será un factor de desarrollo que permitirá el fortalecimiento de la logística mexicana, aspecto necesario para la integración de las cadenas de suministro a nivel internacional, la integración de las economías mexicana y estadounidense; así como el crecimiento de nuestra economía a mediano plazo. Sin embargo, no podemos olvidarnos del costo social que tendrá la implementación de dicho Programa Nacional de Infraestructura, ya que al implementarse podría comenzar a repercutir en ciertas zonas geográficas, comenzando de esta manera la concentración de población, urbanización y el deterioro ambiental.

Debido a lo polémico del tema, existen distintas opiniones encontradas al respecto entre los distintos sectores de la economía mexicana, empresarios, académicos, sector gubernamental, prestadores de servicios, etcétera. Por su parte, el Consejo de Profesionales en la Cadena de Suministro opinan que esta iniciativa es positiva y que su expectativa es la optimización de los costos y tiempos de las mercancías dentro del comercio exterior.

“México se localiza en una posición geográfica y táctica envidiable con relación al flujo de bienes y servicios. La gran oportunidad como país reside en contar con una plataforma logística que permita integrarnos, con nuestros vecinos del norte, como bloque comercial más grande del mundo y al mismo tiempo explotar nuestra posición geográfica para ser visualizados como un Hub (Centro de intercambio donde se cargan y descargan contenedores) logístico concentrador y reexpedidor de mercancías para América del Norte, Sudamérica, Europa y Asia.”⁷⁶

⁷⁶ García Núñez, Rosa Elena. op. cit. pp 22

El Programa Nacional de Infraestructura a través de sus corredores logísticos promueve el intermodalismo en México, a pesar de que tal estrategia logística aún no está tan desarrollada en nuestro país. Actualmente, existen 22 centros intermodales en México. Los corredores logísticos permitirán hacer más eficiente el intercambio comercial y favorecerán la competitividad. “Mientras que en México 85% de las operaciones son unimodales, en Estados Unidos y países de Europa el intermodalismo asciende a 50%.”⁷⁷ En la zona fronteriza con Estados Unidos, cuatro cruces fronterizos suman 91% de la carga vía intermodal: Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Matamoros y Piedras Negras y siete puntos fronterizos concentran 93 % del tránsito por camión: Nuevo Laredo, Tijuana, Ciudad Juárez, Reynosa, Mexicali, Nogales, Matamoros.

Para la actual administración es un reto enlazar los puertos y los ferrocarriles. Por ejemplo, en Mazatlán representa un área de oportunidad la autopista para establecer una terminal intermodal en Durango.

Se observa una preponderancia en el desarrollo de infraestructura unimodal, porque en el mencionado Programa Nacional de Infraestructura, dentro de un escenario sobresaliente, se asigna el mayor porcentaje de recursos al desarrollo de aspectos de transporte carretero, asignándole 400 mil millones de pesos aproximadamente, en comparación con los 92 mil millones de pesos otorgados a ferrocarriles.

Dentro del Programa Nacional de Infraestructura se muestran numerosas áreas de oportunidad en distintos sectores, sin embargo, para el tema que nos atañe, es importante destacar la importancia de la modernización de la infraestructura carretera e inclusive multimodal, razón por la cual tanto los tiempos de tránsito como la seguridad en el traslado de las mercancías se verán beneficiadas y harán al sector más atractivo.

Otro punto que no debemos olvidar es con referencia a las regulaciones ferroviarias que permitirían una relación más armónica entre concesionarios, así como la definición de tarifas de interconexión. Como habíamos comentado, el tema del ferrocarril aún puede ser muy explotado y representa un tema logístico con gran potencial que puede marcar la diferencia en la reducción de los costos por el volumen que se maneja y la seguridad de traslado.

Es muy importante que México cuente con una infraestructura competitiva que permita la integración de sus enlaces terrestres, aéreos, ferroviarios y portuarios, por

⁷⁷ Huchim Pérez, Sandra. “¿El camino hacia un Nuevo México?” en *Énfasis Logística*. año VIII Número 88, México, 2007. pp 21

medio de los cuales ofrezca un panorama más sólido aprovechándose de la posición geográfica privilegiada con la que cuenta al encontrarse entre dos de los principales océanos del mundo.

La estrategia que busca implementar el gobierno federal con el Programa Nacional de Infraestructura es la modernización de los corredores troncales transversales y logitudinales que comunican a las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos del país con carreteras de altas especificaciones. Al mismo tiempo, desarrollar ejes interregionales, que mejoren la comunicación entre regiones y la conectividad de la red carretera, entre otros. Finalmente el objetivo es construir y/o modernizar 17,598km de carreteras y caminos rurales. Como bien sabemos, el tema del desarrollo de la infraestructura no es nuevo en nuestro país, lo importante es estar seguros de la manera en que se llegará a cumplir tal cometido.

Entre los proyectos de próxima puesta en marcha, se ubica el proyecto de construcción del eje troncal Durango-Mazatlán, que lograría enlazar al puerto con ciudades industriales como Torreón, Saltillo y Monterrey.

Por lo que se refiere a los puertos y centros de desarrollo portuarios, Punta Colonet B.C, proyecto del cual se anunció su suspensión el 15 de enero del presente a falta de presupuesto, representa un potencial de movimiento de 5 millones de contenedores, lo que se traduce en un incremento del 200% de capacidad actual del país, sobre todo por la demanda que están teniendo en la actualidad los puertos estadounidenses, tales como Long Beach por el gran tráfico de mercancías de procedencia asiática. A manera de ejemplo, “en la Cumbre de APEC en el 2002, se reportó un caso de éxito en el que el desarrollo de corredores Intermodales en México demostró ser una ventaja competitiva para el comercio exterior entre Asia y Norteamérica, moviendo carga procedente de los países asiáticos a través de los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas hacia el Este de Estados Unidos.”⁷⁸

Con el Programa Nacional de Infraestructura, el gobierno pretende “convertir a México en una de las principales plataformas logísticas del mundo, aprovechando nuestra posición geográfica y nuestra red de tratados internacionales.”⁷⁹

Es muy importante que además del desarrollo de infraestructura, el gobierno federal confirme la seguridad jurídica para la inversión que dará vida a dichos

⁷⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Logística en México Infraestructura y Corredores Multimodales*. <http://www.economia.gob.mx/pics/p/p/776/Dychter.pdf>

⁷⁹ Presidencia de la República. Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. op. cit. www.infraestructura.gob.mx

proyectos, tanto para el ámbito público como el privado. El medio para ver concluido el Programa Nacional de Infraestructura al 2012 es la promoción de la “Reforma Hacendaria por los que menos tienen”, nombrado escenario base, con el que busca incrementar un punto porcentual el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), éste escenario otorgará el 2.5% del PIB a la inversión en infraestructura. En un escenario menos ambicioso, denominado por el gobierno federal como inercial, se pretende contar con la inversión suficiente a partir de los recursos que deje de aportar al sistema de pensiones e inversiones realizadas en el pasado, destinando el 2.5% del Producto Interno Bruto a la inversión en infraestructura.

Finalmente, el escenario ideal para el gobierno federal, llamado sobresaliente, en el cual se destinará 5.5% del PIB a la inversión en infraestructura, mismo que busca llevar a cabo las reformas estructurales: laboral, energética, de telecomunicaciones entre otras con las cuales el gobierno federal está justificando el crecimiento del país y el mayor flujo de inversión para alcanzar el desarrollo de la infraestructura.

CAPITULO 3. EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL MARCO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.

3.1 La Inversión y los servicios en el TLCAN.

3.1.1 Inversión.

El TLCAN tiene como objetivo la creación de una Zona de Libre Comercio que contempla la abolición de aranceles al comercio de mercancías entre los países participantes y el mantenimiento de los propios frente a países no miembros del bloque regional. A su vez, entre los objetivos específicos del TLCAN se estipuló la eliminación de obstáculos al comercio y la facilitación para la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los miembros de las partes; objetivo que también puede aplicar para el tema de la inversión en el entendido de que la apertura a la inversión es uno de los elementos para eliminar los obstáculos de los que se hablaba anteriormente.

En el momento en que se incluye un capítulo referente a la inversión extranjera en el TLCAN, se entiende que es un aspecto importante para el cumplimiento de los objetivos del mismo y en específico para el desarrollo económico de México, así como para el fomento del comercio al promover condiciones de competencia leal en dicha zona.

Específicamente, el tratado contempla un objetivo que nos habla del tema de la inversión, en el cual se espera *aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes*, y la inversión en el subsector del autotransporte de carga no es la excepción, dado que el autotransporte de carga se considera como una actividad comercial de servicio transfronterizo, además de ser una actividad empresarial que puede ser beneficiada por la inversión extranjera.

El Capítulo XI denominado “Inversión” tiene el propósito de eliminar las restricciones a las inversiones directas y de portafolio de cualquier parte del TLCAN, en dicho capítulo se delimitan los derechos de cada Estado, obligaciones y concesiones que se comprometen a cumplir en materia de inversión. Igualmente, el capítulo XI incluye su propio mecanismo de resolución de controversias con base en el arbitraje internacional.

El capítulo en materia de inversión está dividido en dos secciones, la sección A corresponde a la parte sustantiva y la sección B a la parte adjetiva.

⁸⁰ En la sección A se contemplan las obligaciones que tienen los Estados parte del TLCAN en referencia al trato que darán a las inversiones extranjeras de sus socios comerciales así como a los inversionistas. En la sección B se incluyen las reglas y mecanismos de solución de controversias ante cualquier disputa que se pudiera dar en la ejecución de este capítulo.

“Las disposiciones sustantivas de la sección A se pueden clasificar en cuatro diferentes grupos. El primer grupo lo constituyen las disposiciones que definen el tipo de tratamiento que da el TLCAN a los inversionistas y a la inversión extranjera. En el segundo grupo se encuentran las disposiciones que se refieren a la expropiación de una inversión extranjera dentro del TLCAN. El tercer grupo consiste en limitaciones, asumidas por los gobiernos, de interferir con la libertad de los inversionistas y de sus inversiones en el plano económico. En el cuarto grupo se encuentran todas las otras disposiciones que forman parte del régimen legal de inversión del TLCAN.”⁸¹

Los artículos del TLCAN que nos permiten sustentar la violación a la libre circulación de unidades de carga internacional y a la inversión en el sector son el 1102, 1103, 1104 y 1105; el artículo 1102 nos habla del **trato nacional** en el que cada una de las Partes otorgará a los inversionistas y a las inversiones de dichos inversionistas de otra Parte un trato “no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a sus propios inversionistas en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta

⁸⁰ Alejandro Posadas, Vega Gustavo. “El capítulo 11 del TLCAN: Protección a la inversión extranjera”, en *El TLCAN. Evaluación Jurídica: diez años después*. UNAM, México, 2005, pp 126.

⁸¹ Alejandro Posadas. op. cit. pp 126.

u otra disposición de las inversiones”.⁸² Lo anterior tiene que ver también con las decisiones internas de un estado o provincia de cada uno de los tres Estados miembros.

También se debe considerar que ningún inversionista de otra Parte podrá imponer que un nivel mínimo de participación accionaria en una empresa establecida en el territorio de la Parte esté en manos de sus nacionales, a menos que se trate de acciones nominativas para directivos o miembros fundadores de sociedades.

Los artículos 1103, 1203, 1406 del TLCAN contemplan que el trato que cada parte dará a los inversionistas, a sus inversiones, a los prestadores de servicios de otra Parte, a instituciones financieras de otra Parte y a los prestadores de servicios financieros de otra Parte, dentro del TLCAN será: no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a cualquiera de los actores anteriormente mencionados de cualquier otra Parte o de un país que no sea Parte, en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de inversiones. Es decir, se deberá asegurar el trato de nación más favorecida.

Dado que el capítulo XI contempla el trato nacional y de nación más favorecida no podemos descartar que el beneficio del trato otorgado a los propios nacionales será extensivo a los extranjeros.

También dentro del capítulo XI, específicamente en el artículo 1105 se establece que cada parte dará a los inversionistas del TLCAN o a sus inversiones, un nivel mínimo de trato, que será un: “trato acorde con el derecho internacional, incluido el trato justo y equitativo, así como protección y seguridad plenas.” Entre la seguridad a la que se hace mención líneas arriba, también se contemplan la expropiación con indemnización en el entendido que cualquier decisión de éste tipo debe estar fundamentado por causa de utilidad pública y que el simple hecho de llevar a cabo la expropiación implica la discriminación de la otra Parte.

Conforme al artículo 1106, está prohibido el requisito de desempeño en la inversión, como una condición impuesta a los inversionistas ya sea directamente o por otros medios, “en relación con el establecimiento adquisición, expansión, administración, conducción u operación de una inversión”⁸³ de un inversionista extranjero.

⁸² Tratado de Libre Comercio de América del Norte. SECOFI. México, 1994, p.p. 388.

⁸³ *Ibidem*, pp 390

El artículo 1107 establece que ninguna de las partes puede exigir que los inversionistas extranjeros designen a individuos de alguna nacionalidad en particular para ocupar puestos de alta dirección.

Sin contraponer los derechos y obligaciones de las Partes en referencia a los mecanismos de solución de controversias, descritos en el capítulo XX del TLCAN, el capítulo XI establece un mecanismo particular para la solución de controversias en materia de inversión que pretende asegurar el trato igual entre los inversionistas conforme el principio de reciprocidad internacional. Cualquier parte podrá someter a arbitraje una reclamación anteponiendo la violación de una de las obligaciones anteriormente descritas. Cualquier reclamación se debe hacer antes de transcurridos tres años del conocimiento de la violación.

El mecanismo de solución de controversias acordado para el capítulo XI establece que primeramente se debe proceder con la consulta o la negociación, además de éste primer mecanismo, comprendido en los buenos oficios, también se considera el sometimiento de la reclamación al arbitraje para lo que se establecen tres instancias:

- a) El convenio del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas e Inversiones (CIADI)⁸⁴ siempre y cuando las partes en conflicto pertenezcan al convenio.
- b) Las Reglas de Mecanismos Complementario del CIADI, en este caso no es necesario que todas las partes en conflicto sean parte del Convenio CIADI
- c) Por último, la controversia se puede atender mediante las Reglas de Arbitraje de Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

Cabe destacar que además de las resoluciones obtenidas del tribunal arbitral, también la Comisión de Libre Comercio tiene la facultad hacer interpretaciones con respecto a este tema y dichas interpretaciones son obligatorias.

“El mecanismo de arbitraje de inversión del TLCAN no es un instrumento que sirva para proteger la totalidad del régimen de inversión del Tratado. Su propósito es más modesto, aunque no menos importante, a saber, resolver las disputas que surgen cuando un inversionista considera que el gobierno no otorgó a su inversión el trato que

⁸⁴ El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) fue establecido como resultado del Convenio sobre Solución de Controversias entre Estados y ciudadanos de otros Estados que entró en vigencia el 14 de octubre de 1966, como una institución especialmente designada para facilitar la solución de controversias entre gobiernos e inversionistas extranjeros. En <http://www.jurisint.org/es/ctr/31.html>

correspondía de acuerdo con las obligaciones estipuladas en la sección A del capítulo XI del TLCAN, y que , como consecuencia de ello, sufrió pérdidas o daños.”⁸⁵

Con lo anterior, el tema de la inversión incluido en el TLCAN no está excluido del método de solución de controversias descrito en el capítulo XX del tratado, sin embargo, antes se deben agotar las instancias primarias en el mecanismo de solución de controversias contemplado en este capítulo XI mediante las instituciones creadas para tal efecto y posteriormente se debe acudir al capítulo XX.

A pesar de que la libre circulación de transporte de carga no ha sido completada y en teoría la inversión en dicho subsector tampoco ha sido liberalizada, aún con las directrices establecidas en el capítulo XI en materia de inversión, en México la Secretaría de Economía desde el 1º de enero de 2004 ha permitido la entrada de inversionistas estadounidenses, ya sea por inversiones neutras o directas en compañías de autotransporte de carga doméstica o interna, por lo cual se desplaza a los autotransportistas nacionales. En palabras de Jorge Witker: “se trata de una interpretación unilateral de la descandelarización de las reservas del capítulo XI (anexo I) que confunde el transporte de carga internacional con la carga doméstica reservada exclusivamente a mexicanos, desligándola, además de los incumplimientos del capítulo XII, olvidando que la inversión está subordinada al servicio según lo prescribe el artículo 1112 del propio TLCAN.”⁸⁶

3.1.1.1 Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización del TLCAN de México y Estados Unidos para el autotransporte de carga.

Como todo contrato, el TLCAN cuenta con sus reservas tanto por el lado de México como por el lado de Estados Unidos, mismas que se incluyen en el Anexo 1 y que para el sector de autotransporte de carga por lo que se refiere a México, establece una reserva a los artículos 1102 y 1202 de los capítulos XI y XII respectivamente, referente al trato nacional y 1205 que nos habla de la presencia local. En la reserva mencionada se estipula lo siguiente:

⁸⁵ Alejandro Posadas Urtusuástegui. op. cit. pp 155

⁸⁶ Jorge Witker. *El TLCAN. Evaluación Jurídica diez años después*. UNAM, México 2005, pp 424

1) Se requiere de un permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para proporcionar los servicios de autotransporte de carga, desde o hacia el territorio de México.

2) Sólo los nacionales mexicanos y empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán proporcionar tales servicios.

3) Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, utilizando equipo registrado en México que haya sido construido en México o legalmente importado y con conductores que sean nacionales mexicanos podrán obtener permiso para prestar servicios de camión para transportar bienes entre dos puntos del territorio nacional.

En materia de inversión la reserva del anexo 1 determina que los inversionistas de otra parte, no podrán participar directa o indirectamente, en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México para prestar los servicios de transporte de camión o autobús indicado en el elemento Clasificación Industrial⁸⁷. Es decir, en tal apartado de Clasificación Industrial se habla (además de otros rubros del subsector), en específico de servicios de autotransporte especializado de carga y servicios de autotransporte de carga en general. Al hablar de autotransporte de carga en general entendemos que se refiere a la carga doméstica o nacional que transporta mercancías al interior de la república mexicana, es decir cabotaje y como tal ésta actividad queda reservada a inversionistas mexicanos. La única actividad que se liberaliza en materia de inversión es la de servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio de México, es decir en materia internacional.

Por lo que se refiere a empresas establecidas o por establecerse en México que presten servicios de transporte de carga internacional, en el capítulo de inversión del Anexo I del tratado se estipula que existe un calendario para la participación gradual de inversión, siendo éste: 49% de la participación de tales empresas a los primeros tres años de la firma, 51 % siete años después de la fecha de entrada en vigor y diez años después de la fecha de entrada en vigor, hasta el 100% de participación en tales empresas. Obviamente, después de 14 años de la entrada en vigor (1º de enero de 1994) del TLCAN la calendarización descrita anteriormente para la apertura a la inversión no se ha llevado a cabo por una serie de intereses económicos, políticos y sociales que analizaremos en el siguiente apartado.

⁸⁷ Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. México. 1994. pp 869

Por su parte Estados Unidos también hizo su respectiva reserva en el subsector de autotransporte de carga en los temas de trato nacional, trato de nación más favorecida y presencia local, para lo cual demanda:

1) Se requiere autorización de la Comisión Interestatal de Comercio (ICC)⁸⁸ para la prestación de servicios interestatales o transfronterizos de camión dentro del territorio de Estados Unidos. Se mantiene una moratoria a las nuevas autorizaciones para las personas de México.

2) Por lo que se refiere a la moratoria, los mexicanos sin autorización para operar podrán hacerlo sólo dentro de las Zonas Comerciales Fronterizas definidas de la ICC, para la cual no es requisito la autorización de operación. Nuestros nacionales que presten servicios de carga, sin autorización para operar, requieren de un certificado de registro de la ICC para entrar a los Estados Unidos y operar en y desde las zonas comerciales fronterizas.

En cuanto a la inversión en el subsector para Estados Unidos, la moratoria tiene el efecto de ser una restricción a la inversión debido a que las empresas que tienen control por parte de mexicanos no pueden obtener la autorización de la ICC para operar.

En el TLCAN se acordó que tres años después de la firma del tratado serían liberalizados los servicios transfronterizos de carga desde o hacia los estados fronterizos de California, Arizona, Nuevo México y Texas permitiéndoles la entrada y salida desde cualquier punto de entrada.

A los seis años de la entrada en vigor del tratado se liberalizarían en su totalidad los servicios transfronterizos de carga.

Las personas de México podrían establecerse en Estados Unidos para proporcionar los servicios de transporte de carga internacional, tres años después de la firma del tratado, entre los puntos en el territorio de Estados Unidos.

“La moratoria continuará aplicándose al otorgamiento de autorizaciones para operar a personas de México que quieran prestar servicios transfronterizos de carga diferente a la internacional entre puntos de Estados Unidos.”⁸⁹ Cabe destacar que con todo lo anterior, el acceso al autotransporte de carga a extranjeros en cada una de las partes queda restringido hasta que no sea autorizado previamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Comisión Interestatal de Comercio (actualmente

⁸⁸ En 1995 cambia su nombre por la Ley de Terminación de la CIC de los Estados Unidos a Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés).

⁸⁹ Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. México, 1994. pp 944

Departamento de Transporte), siempre y cuando se cumplan con los requisitos solicitados por cada parte .

3.1.2 Comercio transfronterizo de servicios y el autotransporte de carga.

En la quinta parte del TLCAN se contemplan los temas de inversión (capítulo XI), comercio transfronterizo de servicios (capítulo XII), telecomunicaciones (capítulo XIII), servicios financieros (capítulo XIV), política en materia de competencia, monopolios y empresas del Estado (capítulo XV) y entrada temporal de personas de negocios (capítulo XVI). Dentro del capítulo XII que es en sí es el de mayor importancia para nuestro tema de estudio, se habla de las medidas que se deberán tomar acerca del comercio transfronterizo de servicios incluidos los de:

- a) producción, distribución comercialización venta y prestación de un servicio;
- b) la compra, o uso o el pago de un servicio;
- c) el acceso a y el uso de sistemas de distribución y transporte relacionados con la prestación de un servicio;
- d) la presencia en su territorio de un prestador de servicios de otra Parte y;
- e) el otorgamiento de una fianza u otra forma de garantía financiera, como condición para la prestación de un servicio.

De acuerdo al artículo 1202 y al igual que con el intercambio de bienes, en el rubro de los servicios se pretende otorgar trato nacional a los prestadores de servicio de otra Parte del Tratado, en circunstancias similares a los nacionales de los de la Parte que los reciba; asimismo, el artículo 1203 nos habla del trato de nación más favorecida al otorgar un trato no menos favorable que el que otorgue una Parte en circunstancias similares, a prestadores de servicios de cualquier otra Parte o de un país que no sea Parte. Precisamente estos dos artículos son la pauta para el desarrollo de la problemática del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos en materia de prestación de servicios transfronterizos de carga, debido a que al ser el autotransporte de carga un servicio, a lo largo de 14 años de existencia del TLCAN, éste sector no ha recibido el trato que se esperaba a la firma del Tratado y se ha visto obstaculizado por ciertos hechos que describimos a continuación.

En su momento, ante la problemática del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos, nuestro país solicitó la supresión de la moratoria al libre tránsito de unidades al interior de Estados Unidos para hacer valer su derecho, como el principio de trato nacional dentro del marco del TLCAN.

La problemática del libre tránsito del autotransporte de carga en la frontera entre México y Estado Unidos representa un importante tema de estudio a partir de

que dicha frontera es una de las más grandes del mundo, ya que cuenta con 3,000 km. En México la red carretera nacional está constituida por trescientos cincuenta y seis mil novecientos cuarenta y cinco kilómetros, de los cuales cuatro mil novecientos once kilómetros lo conforman autopistas.⁹⁰

3.2 Solución de controversias en la OMC y en el marco del capítulo XX del TLCAN.

3.2.1 El Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

Como ya lo hemos estudiado en apartados anteriores, tras el fenómeno de la globalización se comenzaron a desencadenar integraciones económicas, las cuales han favorecido a la liberalización.

A consecuencia de dichas integraciones económicas debemos contemplar el desarrollo de sistemas normativos, que permiten resolver las diferencias surgidas por la discriminación en las relaciones comerciales y con ello generar alternativas para la solución de controversias.

En los organismos multilaterales de comercio se combinan estas reglas de conducta de la política comercial de la liberalización, tal es el caso de la Organización Mundial de Comercio (OMC), en la cual participa México sin excepción.

Habría que recordar que la OMC se formó a partir del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1947, “que como sistema multilateral de comercio creado después de la Segunda Guerra Mundial, tuvo como objetivo regular y liberalizar el comercio mundial, basándose en los principios de no discriminación, del trato de nación más favorecida y la reciprocidad”⁹¹; después como resultado de la Ronda Uruguay (1994), el GATT dio paso a la OMC.

En lo que se refiere a nuestro tema de estudio, el autotransporte de carga, tenemos que destacar que mediante el acuerdo multilateral signado por México dentro del GATT (Protocolo de adhesión de 1986) no se hacía mención a la apertura en el sector servicios, sólo se establecían compromisos en el ámbito de mercancías y bienes; esto es trascendental porque a la fecha en la que se negocia el capítulo de

⁹⁰ Secretaria de Comunicaciones y Transportes, *Anuario Estadístico 2006*, SCT, México, 2006, pp 22 y 31.

⁹¹ Nuria Catalina Arranz Lara. *Resolución de controversias en el Tratado de Libre Comercio: un punto de vista comparativo con otros sistemas de integración*. Senado de la República, México, Julio de 2002, pp 13

servicios en el TLCAN (capítulo XII) estaba vigente dicho protocolo y se contraponía a las disposiciones del Tratado con Estados Unidos y Canadá. “Lo anterior supone, que a nivel multilateral el sector servicios para México carece de fundamentación legal, máxime que el TLCAN hace referencia expresa a las obligaciones y derechos que los tres países tienen en el GATT de 1947”⁹²

Es hasta 1994 mediante la ya establecida OMC que se aprueba el primer marco multilateral de servicios, entrando en vigor para México a partir de Enero de 1995, mientras que el TLCAN ya estaba vigente desde 1994.

Con lo anterior podemos observar que en los dos instrumentos internacionales se tiene una diferencia, ya que a pesar de que se regula la misma materia (sector servicios), los pactos establecidos se diferencian en situación.

A través de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969 y 1986) podemos analizar dicha polémica ya que nos señala que “en la hipótesis de la existencia de dos tratados que regulan las mismas materias y que implican en los mismos Estados, habría que aplicar jerárquicamente, lo prescrito en el tratado posterior, a menos que los países implicados hubieren hecho las reservas pertinentes, a efecto de darle prioridad específica a lo regulado en el trato anterior o previo”.⁹³

No menos importante es considerar lo que se había estudiado en el tema de integraciones económicas, ya que en un área de libre comercio (caso del TLCAN), el ámbito del sector servicios teóricamente no debe ser considerado, ya que sólo se negocia la abolición de aranceles de mercancías y bienes; mientras que en el mercado común, “se logra una forma más alta de integración económica, al abolir no solamente las restricciones al comercio, sino también las restricciones a los movimientos de factores”⁹⁴. Esto nos llevaría a justificar la validez o no de la apertura del sector servicios, llámese autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Una vez analizada la manera en la que se da la liberalización de servicios en el TLCAN, específicamente el autotransporte de carga; tenemos que desglosar cuáles son las bases que respaldan la solución de la controversia en la apertura del sector.

Primeramente habría que mencionar al GATT (hoy OMC), ya que al ser el organismo multilateral existente a la firma del Tratado, dio pauta para esquematizar el

⁹² Jorge Witker. *El TLCAN: evaluación jurídica diez años después*. UNAM, México, 2005, pp 425.

⁹³ *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*. Artículo 30°. [en línea] consulta del 8 de diciembre de 2008. <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html>

⁹⁴ Bela Balassa, op. cit. pp 6

marco de solución de controversias en el TLCAN; además este acuerdo tenía como objetivo regular las relaciones jurídicas comerciales a nivel mundial.

El sistema de solución de controversias del GATT estaba definido en los artículos XXII y XXIII y es un sistema multilateral que permite el uso sucesivo o alternado de todos los medios diplomáticos o legales de solución de controversias y prohíbe soluciones unilaterales.

Cabe mencionar que la clasificación de los métodos de solución de controversias puede hacerse según su naturaleza, considerando así los métodos políticos y los métodos jurídicos.

Dentro de los métodos políticos se contemplan la negociación, los buenos oficios, la mediación y la conciliación; mientras que en los segundos se encuentran el arbitraje y la decisión judicial.

El objetivo de las reglas del GATT era *promover la competencia no discriminatoria ni distorsionada*, por eso cada parte contratante puede solicitar la supresión de medidas comerciales incompatibles con las obligaciones multilaterales del GATT⁹⁵.

El sistema de solución de controversias del GATT es el más usado en el mundo y su modelo está descrito en el artículo XXIII.

El procedimiento general de la solución de controversias es usualmente llevado en tres etapas:

Primero: un parte reclamante podrá formular reclamaciones escritas a otra u otras de las partes interesadas sobre temas relativos a la aplicación del acuerdo, quienes deberán examinar las reclamaciones formuladas, entablándose para ello consultas bilaterales formales. Existe el compromiso entre las partes contratantes del GATT de tratar de llegar a una solución mutuamente satisfactoria sin problemas.

Si la diferencia no se resuelve mediante las consultas bilaterales, hay la posibilidad de consultas plurilaterales. Para ello las partes pueden solicitar a una entidad o persona que interponga sus buenos oficios para la conciliación. Encargo que podrá recaer en el director general si se trata de una reclamación presentada por un país en desarrollo a un país desarrollado.

Las partes, al solicitar la conciliación y al recurrir al procedimiento de solución de controversias lo harán de buena fe y esforzándose por resolverlas.

Los buenos oficios y la conciliación son raramente empleados dentro del contexto del artículo XXIII.

⁹⁵ Jorge Witker. *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Resolución de controversias comerciales*, EDEVAL, Chile, 1995, pp 29

Segundo: si la controversia no se resuelve mediante las consultas ni la conciliación, una de las partes puede remitir el asunto a las partes contratantes o al consejo del GATT.

A solicitud de la parte reclamante, el consejo establece un grupo especial, o en caso especial a un grupo de trabajo.

El grupo especial (también llamado panel) será de tres o cinco miembros. El director general mantendrá una lista de personas competentes para esto.

No podrán ser miembros del panel los nacionales de los países cuyos gobiernos sean parte de la diferencia. El panel se constituirá dentro de los 30 días siguientes a la decisión del consejo de establecerlo.

Las partes en un plazo de 7 días hábiles responderán a tales designaciones y no podrán oponerse excepto por razones imperiosas.

El panel establecerá su propio procedimiento de trabajo, recabará información y asesoría técnica de cualquier persona o entidad que considere conveniente. Y hará una evaluación objetiva de los hechos.

El panel someterá un informe provisional a las partes a fin de que éstas presenten sus observaciones por escrito antes de presentarlo a las partes contratantes.

Si las partes no llegan a un acuerdo, el panel presentará un informe final por escrito, el cual será motivado. Si las partes llegaron a una solución bilateral el informe del panel se limitará a una relación de caso y a comunicar que se llegó a una solución.

Si el panel llega a la conclusión de que una de las medidas es incompatible con el acuerdo, hará las recomendaciones pertinentes.

Tercero: Sobre la base del informe del Panel, el consejo debe elaborar la recomendación, la cual se referirá a si hubo o no violación de alguna disposición del acuerdo, en caso de que si hubo violación, la compensación adecuada para reembolsar al país reclamante en las pérdidas comerciales que ha sufrido.

La función del consejo no concluye ahí pues tiene como función vigilar la evolución del caso, revisando periódicamente las acciones tomadas a consecuencia de sus recomendaciones.

Por otra parte a continuación se describe cómo se desarrolla la solución de controversias en el marco del TLCAN

3.2.2 Solución de Controversias en el TLCAN.

Las disposiciones sobre prevención y solución de controversias; así como el mecanismo general en el TLCAN, están especificadas en el artículo XX

En la sección B del capítulo se incluye el mecanismo previsto para las diferencias que surjan en la aplicación e interpretación del tratado entre las partes.

Los negociadores del TLCAN tomaron como modelo el Art. 18 del Acuerdo de Libre Comercio entre E.E.U.U y Canadá.

El evitar y solucionar controversias es un proceso gradual que va desde las consultas políticas hasta las reuniones más formales de la Comisión y si es necesario audiencias formales de un panel de cinco personas.

De acuerdo con el tratado, las controversias que surjan bajo las estipulaciones tanto del TLCAN como del GATT, pueden solucionarse en cualquiera de los foros a discreción de país reclamante, ya que este elige entre ambos foros. Una vez que el proceso ha iniciado, el procedimiento continuará en el foro seleccionado.

El primer paso es evitar la controversia. El TLCAN permite que cualquier país solicite la realización de consultas con los otros países sobre cualquier medida adoptada o en proyecto de adoptarse, o sobre cualquier otro asunto que pueda afectar el funcionamiento del tratado.

Las consultas pueden solicitarse por medidas que estén en vigor o que pretendan ponerse en vigencia, lo que contribuye a proteger a los países. Estas consultas se presentan por escrito con copia para los tres países. Si las consultas se llevan a cabo solo entre dos países, el tercer país que considere tener interés sustancial en el asunto puede participar si así lo notifica.

Las partes preverán suficiente información para el examen completo y si las partes consultantes no resuelven la controversia, sólo entonces se inicia el procedimiento de la solución de controversias y entonces se solicita a la comisión por escrito que se reúna.

Al recibir la solicitud de un país, la comisión se reunirá dentro de los 10 días siguientes para resolver la controversia. La comisión puede resolver el mayor número de controversias, podrá convocar a asesores técnicos, construir grupos de trabajos o expertos, así como recurrir a métodos alternativos como los buenos oficios, la mediación, la conciliación, etc.

Si la comisión no resuelve la diferencia que se le sometió podrá solicitar la integración del "panel arbitral" de cinco miembros.

En el TLCAN hay dos tipos de paneles: paneles arbitrales y paneles de expertos. Sólo los paneles arbitrales pueden dar recomendaciones.

Después de 30 días de que la comisión se reunió y no solucionó la controversia se crea el panel.

Si un tercer país que permaneció ajeno al procedimiento durante las consultas o reunión de la comisión considera que tiene interés sustancial en el asunto, se unirá

al país reclamante y participará como tal. La participación del tercer país es muy importante.

Los tres países deberán elaborar una lista de personas que puedan actuar como árbitros y serán designados por consenso entre los tres países.

Cuando solo hay dos partes contendientes el panel será de cinco personas. El primer miembro en elegirse será el presidente del panel al cual las partes en conflicto procuraran nombrar dentro de 15 días después de entregada la solicitud para el establecimiento del panel.

Si las partes no logran ponerse de acuerdo en la elección del presidente en 15 días, la parte en conflicto elegida por sorteo, lo elegirá, no pudiendo elegir a alguien de su nacionalidad.

Después de la elección del presidente cada una de las partes elige a dos panelistas de la nacionalidad contraria. Si una parte contendiente no selecciona a sus panelistas dentro de ese periodo éstos se seleccionaran por sorteo.

La Comisión de Libre Comercio establecerá las reglas modelo de procedimiento conforme a las cuales actúa el panel arbitral. Estas reglas funcionan de acuerdo a los siguientes principios:

Las partes tendrán el derecho de por lo menos una audiencia ante el panel, así como la oportunidad de presentar por escrito alegatos y réplicas.

Las audiencias ante el panel, las deliberaciones, el informe preliminar, así como todos los escritos y las comunicaciones que se presentan ante él, serán confidenciales.

Si las partes arreglan no seguir las reglas modelo de procedimiento, pueden no seguirlas.

El panel podrá recolectar la información y asesoría técnica de personas o grupos de expertos que considere convenientes.

El panel presentará un informe preliminar a las partes contendientes dentro de los 90 días siguientes al nombramiento del último árbitro. Dentro de los 14 días posteriores a la entrega de éste las partes contendientes pueden entregar observaciones y presentarlas ante el panel. Son sólo comentarios y no quiere decir que estén de acuerdo con éste.

Después de 30 días de haber presentado el informe se presentará una determinación final, incluyendo votos particulares en asuntos que no logren unanimidad. No se presenta quiénes fueron los árbitros que votaron a favor o en contra.

Las partes contendientes informaran a la comisión la determinación final del panel, dentro de un plazo razonable. Ésta determinación final se publicará 15 días después de que se comuniquen a la comisión.

La determinación final del panel es sólo una recomendación, debido a que no tiene la naturaleza de la decisión judicial ni de un laudo arbitral, si no que es una recomendación muy similar a un reporte de un panel del GATT.

Después de recibir la determinación final, las partes contendientes fijarán los términos en que se solucionará la controversia, la cual por lo regular se ajustará a las determinaciones y recomendaciones del panel.

Las partes notificarán a sus secciones del secretariado la resolución que acuerden.

La resolución consistirá en la no ejecución o en la derogación de la medida considerada como obligatoria del Tratado, o aunque no lo convenga sí cause anulación o menoscabo de los beneficios del mismo. Si hay resolución al respecto se podrá otorgar la compensación.

El tratado exige al panel señale específicamente si una medida es incompatible con las obligaciones del tratado o aun cuando no la contradiga si causó anulación o menoscabo. Esto fortalecerá a determinación final de un panel al darle mayor poder coercitivo, por que si el panel no favorece a la parte reclamante y las partes contenientes no llegan a un acuerdo mutuo, la parte reclamante no podrá suspender beneficios unilateralmente.

3.3 La moratoria de 1982 y el inicio de la controversia en el sector de autotransporte de carga.

En el año de 1980 la antigua Comisión Interestatal de Comercio de Estados Unidos otorgaba autorización a los autotransportistas estadounidenses, mexicanos y canadienses para operar sin distinción alguna en su territorio. Para este año Canadá ya otorgaba el mismo trato a los Estados Unidos, sin embargo México lo restringía.⁹⁶

⁹⁶ Sistema de Información sobre Comercio Exterior. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte Panel Arbitral Establecido en Términos del Capítulo Veinte*. Expediente del Secretariado Núm. EUA-MEX-98-2008-01. México, febrero 6 de 2001.[en línea] <http://www.sice.oas.org/dispute/nafta/spanish/U98081as.asp>

Hacia 1982 en Estados Unidos surgió la Ley de Reforma de la Regulación de Transporte, la cual impuso una moratoria de dos años para la expedición de nuevos permisos en la autorización de las operaciones de carga de vehículos extranjeros.⁹⁷

La disposición anterior era válida para Canadá y México, quienes no permitían el acceso de los operadores estadounidenses, sin embargo, el primero desistió y la moratoria se suspendió inmediatamente, los transportistas de Estados Unidos y Canadá tendrían acceso continuo a ambos países.

Por lo que se refiere a México la moratoria sufrió continuas prórrogas hasta el año de 1995 fecha en la cual el tema pasó a ser parte del TLCAN. Cabe mencionar que la moratoria respetó los permisos expedidos antes de 1982, “también tienen acceso ciertos camiones cuya operación está fuera de la jurisdicción de la Comisión Interestatal de Comercio. Estas unidades reciben certificados de registro de la forma OP-2 que les permite circular sólo en las zonas fronterizas: camiones de carga con domicilio en México propiedad de estadounidenses, camiones de carga domiciliados en México propiedad de aquél país portadores de bienes exentos, y camiones mexicanos que solo atraviesan el territorio estadounidense para entrega, o camionetas tipo pick-up de carga o pasajeros en Canadá.”⁹⁸

Para 1995 la Comisión Interestatal de Comercio transfirió sus funciones al Departamento de Transporte (DOT) en términos de la Ley de la Terminación de la Comisión Interestatal de Comercio de los Estados Unidos, la cual prolongaría la restricción en las operaciones de vehículos extranjeros según lo acordado en 1982.

Debemos tomar en cuenta que en la moratoria “existían algunas excepciones para facilitar el comercio transfronterizo. Varias categorías de excepciones permitían a empresas mexicanas de autotransporte continuar entrando a Estados Unidos: la excepción de los pueblos de la zona comercial fronteriza, la excepción de tránsito de México a Canadá, la excepción de operadores mexicanos en funciones antes de la ampliación de la nueva legislación estadounidense, la excepción de autotransportes mexicanos propiedad de estadounidenses. Otra excepción, la relativa a que los autotransportistas mexicanos que rentan tanto camiones como choferes a las empresas de transportes estadounidenses se permitió hasta 1º de enero de 2000.”⁹⁹

De acuerdo a las excepciones anteriormente descritas, la forma de operar de éstas contemplaba que las empresas autotransportistas que operaban en la zona

⁹⁷ Jorge Eduardo Mendoza. “Obstáculos al comercio en el TLCAN: el caso de transporte de carga”, en *Revista de Comercio Exterior*, México, Diciembre 2003. pp 1116

⁹⁸ *Ibidem*, pp 1116

⁹⁹ Nuria Catalina Arranz Lara. *op. cit.* pp 68

fronteriza requerían completar un formulario, cubrir una cuota por la solicitud y cumplir con la Normatividad Federal de Seguridad de Vehículos de Autotransporte, incluidos seguros de viajeros y seguros de los vehículos.

La mayoría de vehículos que entran en las zonas fronterizas, denominados tractocamiones, en realidad se usan únicamente para servicio de acarreo, “por ejemplo, un tractocamión mexicano arrastra un tráiler desde el lado mexicano de la frontera a la zona fronteriza de Estados Unidos. Luego, el tráiler se transfiere a un tractocamión estadounidense el cual lo transporta a su destino final en Estados Unidos.”¹⁰⁰

Es importante tomar en cuenta que la mayoría de los tractocamiones son propiedad de empresas americanas y que en la actualidad la cantidad de cruces fronterizos representa un ingreso considerable, en el sentido de que cada cruce fronterizo o transfer, como también se le conoce, tiene un costo promedio de \$250 dólares.¹⁰¹

Otra excepción a considerar es la referente al tránsito de una unidad proveniente de México hacia Canadá, dado que estas unidades pueden ingresar a Estados Unidos en tránsito sin requerir una autorización previa, siempre y cuando cumplan con las normas de seguridad de ese país y con el respectivo seguro. En nuestra consideración, esta excepción no se cumple en su totalidad debido a que una de las causas de la restricción al libre tránsito a México de Estados Unidos es precisamente el incumplimiento de las normas de seguridad impuestas por nuestro vecino del norte.

Para las negociaciones del TLCAN el tema de la liberalización del autotransporte de carga sería uno de los puntos a tratar, siendo así que en el Anexo I del tratado se contempla que Estados Unidos levantaría de manera gradual la moratoria a los camiones con domicilio en México para que operaran más allá de la zona fronteriza. “Las personas de México podrán obtener una autorización para proporcionar los siguientes servicios:

a) tres años después de la fecha de firma de este Tratado , servicios de transporte transfronterizo de carga de y hacia los estados fronterizos (California, Arizona, Nuevo México y Texas) permitiéndoles entrar y salir de Estado Unidos a través de diferentes puntos de entrada.....c) seis años después de la fecha de entrada

¹⁰⁰ Íbidem, pp70

¹⁰¹ Esta cifra es resultado de nuestra experiencia en el manejo de costos logísticos.

en vigor de éste Tratado, servicios transfronterizos de transporte de carga”¹⁰² Con lo anterior podemos concluir que para el año 2000 el servicio de autotransporte de carga debía haber sido liberalizado a pesar de la moratoria de 1982.

Aún con las consideraciones establecidas en el TLCAN para la liberalización gradual de autotransporte de carga, el hecho es que no se llevaron a cabo, ante lo cual México, basándose en el capítulo XX del Tratado, solicitó la conformación de un panel arbitral en búsqueda de la solución de esta controversia.

3.4 Panel arbitral establecido para la controversia del autotransporte de carga en términos del capítulo XX del TLCAN.

Una vez analizada la situación en la que se daría la apertura del autotransporte de carga transfronterizo, nos percatamos de las diferencias y no cumplimiento de los acuerdos alcanzados a la firma del TLCAN.

El programa de apertura de fronteras al sector fue presentado por primera vez el 17 de diciembre de 1995, tres años después de la firma del Tratado, los gobiernos mexicano y estadounidense debían comenzar a recibir y procesar las solicitudes de las empresas interesadas, para realizar actividades comerciales en los estados colindantes con la frontera de ambos países; sin embargo esto no fue así, ya que se desencadenó un conflicto que tendría repercusiones políticas, económicas y comerciales posteriores.

En diciembre de 1995 el Secretario de Transporte de Estados Unidos, Federico Peña, anunció que postergaría la apertura al libre tránsito del autotransporte de carga en la frontera hasta que las dos naciones reflejaran las condiciones necesarias en las cuestiones de seguridad.¹⁰³

Por su parte su homólogo, el Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT) de nuestro país, Carlos Ruiz Sacristán rechazaría dicha afirmación, ya que México desde hace tiempo había cumplido los trabajos del Subcomité de Normas para el Transporte Terrestre del TLCAN y con las disposiciones de los Centros de Información y los Manuales para los cruces fronterizos.¹⁰⁴

Ante los desacuerdos suscitados, los representantes de ambos Estados comenzaron a realizar reuniones de consultas a través de sus Secretarías de

¹⁰² Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. pp 944

¹⁰³ Laura Mendoza Moreno, Rico Oscar Armando. op. cit. pp 42

¹⁰⁴ *Íbidem*. pp 43.

Gobierno. Estados Unidos siguió sosteniendo su posición, en la que consideraba que no querían violar los acuerdos del TLCAN pero quería *garantizar la seguridad de sus conciudadanos*. Mientras tanto los delegados mexicanos insistían en que su vecino país tenía la obligación de procesar las solicitudes presentadas por los autotransportistas mexicanos.

Las reuniones de consulta fracasaron y México, a través del titular de la SECOFI (Secretaría de Comercio y Fomento Industrial), Herminio Blanco, mostró su descontento, solicitando la continuación del procedimiento en la solución de controversias dentro del marco del TLCAN.¹⁰⁵

En 1998 nuestro país solicitó a la Comisión de Libre Comercio, atender la prolongada moratoria establecida por Estados Unidos, la integración de un panel arbitral en los términos del capítulo XX del TLCAN.¹⁰⁶ México consideraba que Estados Unidos había violado las obligaciones que contrajo de liberalizar el comercio, ante la postura negativa de permitir el libre tránsito a los transportistas mexicanos y establecerse por medio de las inversiones en su territorio para prestar servicios de transporte.

Como lo hemos explicado anteriormente, el objetivo del panel arbitral sería analizar desde los distintos puntos de vista la problemática y con ello emitir un reporte que diera recomendaciones para la solución del conflicto.

El panel arbitral que buscaría una solución a la controversia del autotransporte de carga, quedó integrado el 2 de Febrero de 2000 con dos miembros estadounidenses, dos mexicanos y un presidente de nacionalidad británica (J. Martin Hunter (Presidente), Luis Miguel Díaz, David A. Gantz, C. Michael Hathaway y Alejandro Ogarrío).¹⁰⁷ Durante casi todo el año 2000 se estaría trabajando en los asuntos de dicho panel, hasta el 29 de Noviembre se emitió el informe inicial.

El 6 de febrero de 2001 bajo el expediente del Secretariado número EUA-MEX-98-2008-01 fue publicado el informe final del panel arbitral que fue favorable a México. En el planteamiento de la controversia, el Panel debía determinar si Estados Unidos incumplía los artículos 1202 en referencia al Trato Nacional en Servicios Transfronterizos y 1203 que contempla el Trato de Nación Más Favorecida, de los cuales ya hemos hablado en apartados anteriores.

¹⁰⁵ Íbidem. pp 43

¹⁰⁶ Íbidem. pp 44

¹⁰⁷ Sistema de Información sobre Comercio Exterior. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte Panel Arbitral Establecido en Términos del Capítulo Veinte...* op cit.

El posible incumplimiento del Tratado por parte de Estados Unidos se debía a que éste último no había levantado su moratoria impuesta en 1982 y no permitía que empresas mexicanas tramitaran solicitudes de acceso a la unión americana y fueran autorizadas para operar en los estados fronterizos estadounidenses.

Al mismo tiempo el Panel fue responsable de decidir si Estados Unidos también había incumplido el Tratado por no respetar los artículos 1102 (Trato Nacional) y 1103 (Trato de Nación Más Favorecida), ya que no se permitió la inversión por parte de mexicanos en empresas estadounidenses en el ramo del transporte internacional de carga.

De acuerdo al Anexo I del Tratado, a partir del 17 de diciembre de 1995, tanto el acceso a unidades de carga internacional de México como el acceso de la inversión debió haberse permitido; sin embargo, en la realidad no fue así. Estados Unidos justificó sus determinaciones argumentando que México no cumplía con las cuestiones de normalización o alguna otra excepción contemplada en el Tratado.

Por su parte México en el Panel Arbitral establecido en términos del Capítulo XX del TLCAN externó que Estados Unidos había violado el TLCAN por no haber llevado a cabo la reducción gradual de las restricciones americanas a los servicios de transporte transfronterizo e inversiones mexicanas. El punto de comparación fue el hecho de que Canadá sí gozaba de tales preferencias. En específico México denunció el incumplimiento de los artículos 1202, 1203, 1102 Y 1103.¹⁰⁸

México argumentaba que los empresarios del sector del autotransporte de carga contaban con los mismos derechos de los que gozan los transportistas de Estados Unidos. “Durante las negociaciones del TLCAN, ambos gobiernos comprendían que las empresas de autotransporte tendrían que cumplir cabalmente con los estándares *del país en el que estuvieran prestando el servicio*. Sin embargo, las obligaciones de las Partes *no se condicionaron a completar un programa de trabajo de habilitación de normas* o a la adopción de un marco normativo idéntico en México.”¹⁰⁹ Bajo este aspecto, ni México ni Estados Unidos se obligaron tácitamente a cumplir con algún marco normativo de su socio comercial como un elemento condicionante para autorizar el acceso al autotransporte de carga internacional, por lo tanto, en nuestra consideración el argumento de Estados Unidos no procede. Más que

¹⁰⁸ Sistema de Información sobre Comercio Exterior. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte Panel Arbitral Establecido en Términos del Capítulo Veinte*. op cit.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

un argumento, sostenemos que la versión de Estados Unidos resultó ser una justificación inapropiada para proteger a su sector de autotransporte de carga internacional.

Cabe destacar que a la luz del hecho de que ambas Partes se han referido a su legislación nacional sobre transporte terrestre, el Panel considera conveniente referirse al artículo 27 de la Convención de Viena, que establece que una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado.

Como en un principio lo describimos y lo planteamos, uno de los objetivos principales del TLCAN es eliminar los obstáculos al comercio en servicios y aumentar las oportunidades de inversión, sin embargo, este objetivo primordial no se está cumpliendo dado que Estados Unidos está obstaculizando el libre comercio al restringir técnicamente el intercambio de bienes y servicios, exigiendo el cumplimiento de su normatividad y regulaciones en materia de autotransporte de carga.

El argumento que México utilizó para demandar el cumplimiento del Tratado en este rubro y alegar que Estados Unidos lo había violado, parte de la premisa de que a la firma del Tratado, Estados Unidos estaba consciente de la diferencia en la legislación en esta materia al interior de México.

Así mismo México afirmó que la negativa de Estados Unidos a autorizar el libre acceso del autotransporte de carga mexicano se fundamentaba en temas políticos más que de seguridad o cumplimiento de normatividad. En este aspecto tuvieron gran capacidad de influencia los intereses de organizaciones laborales como los “teamsters” (sindicatos de autotransporte de carga) ante la amenaza de verse en desventaja con las condiciones en que el autotransporte de carga mexicano ingresaría a Estados Unidos, hablando concretamente de sueldos a los operadores mexicanos contra los más altos de los operadores americanos.

Estados Unidos dentro del mismo Panel intentó defenderse argumentando que México no ejecutaba las leyes en forma y no aplicaba los procedimientos adecuados que garantizaran la seguridad en las carreteras como sucede en Estados Unidos. Con lo anterior, Estados Unidos justificaba el trato diferenciado a las unidades de carga mexicanas en el entendido de que no se estaba en circunstancias similares. Aspecto que no sucedió con Canadá ya que éste último si cumplía estrictamente con su normatividad.

El artículo al que hizo alusión Estados Unidos para respaldar su negativa fue el 2101, mismo que establece:

“ninguna disposición en...el Capítulo Doce (comercio transfronterizo de servicios)...se interpretará para impedir la adopción o la aplicación por cualquiera de

las Partes de medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones de este Tratado, que incluyen las relativas a la salud y la seguridad y la protección al consumidor.”¹¹⁰

Como podemos ver con el anterior argumento, Estados Unidos intentó protegerse al sobreponer los temas referentes a la salud, a la seguridad y a la protección del consumidor sobre los compromisos adquiridos en un contrato internacional como lo es el TLCAN, argumentó que nos parece contradictorio al hablar de libertad de tránsito en materia de servicios.

Por lo que se refiere a Canadá, intervino en el desarrollo del panel arbitral,¹¹¹ fundamentó su postura y manifestó que Estados Unidos estaba dando un trato menos favorable a los transportistas mexicanos que el trato otorgado a los transportistas estadounidenses en circunstancias similares. Canadá no aceptó que las restricciones técnicas y de normatividad incluidas en el capítulo nueve fueran suficientes para restringir el acceso a unidades de México y que el planteamiento era incongruente con el artículo 1202 principalmente.

Cabe destacar que a lo largo de las reuniones y eventos realizados entre la Comisión de Libre Comercio desde el año 1994 hasta 1998, Estados Unidos también solicitó consultas con México con referencia a la negativa recíproca de México de permitir el libre tránsito de unidades americanas en nuestro país.

Por su parte México, desde el 18 de diciembre de 1995 por medio de su representante de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Herminio Blanco, inició formalmente todo el proceso de solución de controversias que ya explicamos anteriormente para dar una solución a la negativa de Estados Unidos de permitir el libre acceso del autotransporte de carga en los términos planteados en el TLCAN.

El proceso de solución de controversias se inició con la solicitud de consultas en términos del artículo 2006 del capítulo XX del TLCAN desde el 20 de diciembre de 1995, pasando por las consultas entre gobiernos en enero de 1996 y 1998; así como con la solicitud de una reunión de la Comisión de Libre Comercio hasta la conformación definitiva de un Panel Arbitral.

El panel establecido en el año 2000 emitió un informe último favorable a México. Se determinó que Estados Unidos debía cumplir con los términos acordados en las negociaciones del TLCAN y que el establecimiento de un Comité de Revisión

¹¹⁰ Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. op. cit. pp 576

¹¹¹ Sistema de Información sobre Comercio Exterior. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte Panel Arbitral Establecido en Términos del Capítulo Veinte*. op cit.

Científica para las unidades mexicanas no procedía. Se tenía que realizar lo acordado en el texto del Tratado; sin embargo el proceso de solución de controversias no fue tan efectivo; ya que hasta el año 2007, apenas se viene instaurando un programa piloto de apertura de autotransporte de carga que más adelante describiremos.

Para México la búsqueda de una solución favorable es trascendental, ya que como lo hemos mencionado, siendo el autotransporte de carga un factor de competitividad, la apertura fronteriza del sector, acordada en el TLCAN contribuye a maximizar los intercambios de mercancías que se traducen en un crecimiento económico.

3.5 Controversias ante la resolución del Panel.

Tras la resolución favorable para México en el Panel Arbitral las unidades de carga mexicanas tenían el derecho de acceder al territorio americano. Después de 30 días hábiles a partir de la notificación, el 6 de Marzo de 2001, Estados Unidos tenía que recibir las solicitudes de los transportistas mexicanos; sin embargo no acató dicho mandamiento y el problema continuó. A pesar de que la libre circulación de transporte transfronterizo hacia todo el territorio de los contrapartes debía comenzar en el año 2000, aún no existía la aplicación de lo pactado en el Tratado.

La negativa de Estados Unidos a revisar y otorgar autorizaciones a transportistas mexicanos para prestar servicios de transporte transfronterizo, así como para invertir en empresas estadounidenses, que presten servicios de dicha índole, se traducían en el incumplimiento del TLCAN y así México tendría el derecho de remitirse al artículo 2019, correspondiente al Capítulo XX, que estipula que en caso de incumplimiento a lo acordado en el Panel Arbitral, la parte demandante puede aplicar la suspensión de beneficios de efecto equivalente a la parte demandada, con la finalidad de hacer valer lo establecido en el Tratado.

El 14 de diciembre del 2001 la Comisión de Comunicaciones y Transportes del Senado de la República emitió un Punto de Acuerdo, a través del cual “haría un llamado y una petición pública a la Secretaría de Economía para que, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Tratado de Libre Comercio para América del Norte, se procediera a lo siguiente:

I. "Con fundamento en las normas jurídicas que regulan la materia, se exija puntualmente el cumplimiento de las obligaciones contraídas multilateralmente.

II. En caso de no acatar las disposiciones jurídicas que obligan a Estados Unidos de América a cumplir lo acordado en el TLC, proceder de inmediato, de acuerdo al artículo 2019 a suspender los beneficios dentro del mismo sector.

III. Como gran parte de esta presión de no abrir las fronteras proviene de auto transportistas de carga y pasajeros estadounidenses, que no desean competencia ni tampoco competir, proceder a fijar un plazo al vencimiento del cual, y de conformidad con la fracción segunda, inciso B del artículo 2019, se suspendan los beneficios en algún otro sector que afecte los intereses de aquella Nación”¹¹²

En primera instancia podría suspender beneficios en el sector o sectores afectados; en caso de que no se cumpliera se podrían suspender beneficios en otros sectores. En este sentido analizamos la posición de nuestro país, ya que el costo sería muy alto al intentar aplicar restricciones en otros sectores, principalmente causado por la dependencia económica con Estados Unidos.

Como respuesta a su incumplimiento el 3 Mayo de 2001 Estados Unidos publica en el Federal Register una propuesta de regulación para el acceso de los transportistas mexicanos a los EU; sin embargo no se le dio solución a lo acordado en el Tratado, ya que aún seguían dándose negativas a la apertura del sector, poniendo como excusa cuestiones meramente técnicas que se suponía habían sido negociadas en la firma del TLCAN. Según el gobierno de este país para el 1º de Enero de 2002 la apertura a los servicios transfronterizos de autotransporte de carga tendrían lugar, considerando claro está, las disposiciones del Departamento de Transporte (DOT).

En Junio de 2001 el presidente de los Estados Unidos, George W. Bush ordenó el levantamiento de la moratoria en materia de inversión correspondiente al sector de autotransporte de carga. Hasta el 27 de Noviembre de 2002, después de que habían transcurrido varios años de la fecha acordada en la apertura correspondiente en materia de inversión; Estados Unidos levantó parcialmente la moratoria en dicha materia, ya que permitió formalmente la realización de inversiones de mexicanos en las empresas estadounidenses.

En nuestro país el artículo 6o transitorio, fracción III de la Ley de Inversión Extranjera, adoptó el mismo calendario de apertura que el Tratado de Libre Comercio de América de Norte pues estipulaba que:

“Están reservados de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros las actividades de transporte terrestre internacional de pasajeros, turismo y de carga entre puntos de territorio de México y el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros auxiliares.

¹¹² Cámara de Senadores, *Gaceta Parlamentaria* No. 121, 3er año de ejercicio, 1er Periodo Ordinario, México. Septiembre 22 de 2005, México.

Sin embargo, en las actividades mencionadas de inversión extranjera podrán participar de conformidad con las disposiciones siguientes:

- I. A partir del 18 de Diciembre de 1995, hasta el 49% del capital social de sociedades mexicanas.
- II. A partir del 1° de Enero de 2001, hasta el 51% de capital social de sociedades mexicanas.
- III. A partir del 1° de Enero de 2004, hasta el 100% de capital social de sociedades mexicanas, sin necesidad de obtener la resolución favorable de la comisión¹¹³.

Hay que destacar que la apertura a la inversión sería un cumplimiento parcial del Tratado, debido a que se estaba subordinando el servicio de autotransporte de carga a la inversión y esta posición no favorecería a México porque nadie, o al menos nuestros socios comerciales, no invertirían en una empresa que no pudiera transportar carga al territorio estadounidense o viceversa.

A pesar de que Estados Unidos en 2001 había confirmado la posibilidad de una apertura, en el año subsecuente nuevamente decide establecer reglas unilaterales y requisitos sumamente estrictos que condicionarían la entrada de los transportistas mexicanos a su territorio a través de 22 requerimientos impuestos por el Congreso, dentro de los cuales destacan:

- Establecer de manera obligatoria una pre-auditoría de seguridad
- Realizar por lo menos 50% de auditorías de seguridad en México
- Expedir una autorización permanente de operación únicamente a las compañías mexicanas de autotransporte que pasen la auditoría de seguridad
- Realizar por lo menos 50% de las auditorías de seguridad *in situ* en México, incluyendo a quienes no recibieron pre auditoría en su establecimiento.
- Checar la validez de las licencias de conductor cada vez que un camión cruce la frontera.
- Asignar a las compañías mexicanas un número DOT distintivo
- Inspeccionar a todos los camiones de México que no muestren una calcomanía actual del Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)
- Tener inspectores en la frontera de los Estados que reporten cualquier violación a las regulaciones de seguridad por parte de los camiones de México a las autoridades federales de los Estados Unidos.

¹¹³ Cámara de Senadores, *Gaceta Parlamentaria*, No. 4, 4 de febrero de 2004, México.

- Equipar todos los cruces fronterizos comerciales de Estados Unidos con México con básculas, incluyendo sistemas de básculas en movimiento, en cinco de los 10 cruces más ocupados.
- Estudiar la necesidad de sistemas de pesaje en movimiento en todos los demás cruces fronterizos.
- Obtener pruebas de aseguramiento por una empresa estadounidense certificada para empresa mexicana que quiera operar más allá de la zona fronteriza.
- Limitar a los camiones de México para cruzar más allá de la zona fronteriza, únicamente donde exista capacidad para realizar inspecciones y estacionamientos para vehículos fuera de servicio.
- Asegurar el cumplimiento de todas las regulaciones sobre seguridad estadounidenses para mexicanos que deseen operar más allá de la zona fronteriza.
- Mejorar la capacitación y certificación para inspectores y auditores fronterizos.

Las reglas descritas resultarían ser totalmente discriminatorias, ya que no serían aplicables a los transportistas de los Estados Unidos y Canadá, sólo México tendría que cumplirlas y a pesar de que la Unión Americana decidiría el 27 de noviembre levantar la moratoria impuesta a los transportistas mexicanos, éstos no estarían en condiciones de entrar al territorio norteamericano, pues las disposiciones los colocarían en condiciones de inequidad, lo cual volvía a ser violatorio a lo pactado en 1992.

El 13 de Agosto de 2002, la Comisión de Comercio y Fomento Industrial de la Cámara de Senadores, se pronunció a través de un Punto de Acuerdo, que a continuación se transcribe:

"La Comisión de Comercio y Fomento Industrial de la Cámara de Senadores se pronuncia a favor de que la Secretaría de Economía, en uso de sus facultades y en apego a las disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, proceda, a la brevedad, a realizar la declaratoria de suspensión de beneficios de efecto equivalente en el sector de autotransporte de carga, a Estados Unidos de América".¹¹⁴

¹¹⁴ Íbidem, pp 3

Para Diciembre de 2002 y mediante Oficio No. 1.268 el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Arq. Pedro Cerisola y Weber, presentó al Secretario de Economía, Dr. Luis Ernesto Derbez Bautista, un escrito en el que fija la posición de la dependencia a su cargo en relación a las reglas que condicionan la entrada a los transportistas mexicanos y en la que considera que a juicio de esa Secretaría:

"Contienen elementos discriminatorio y discrecionales, en tanto no aplican a autotransportistas de Estados Unidos y Canadá, aunado al hecho de que, se presentan obstáculos adicionales en materia de seguros, impuestos estatales y normas de seguridad en la fabricación de vehículos que se interponen a una apertura fronteriza efectiva; por lo que una apertura bajo tales condiciones sería inequitativa para los autotransportistas mexicanos".¹¹⁵

Para la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) las restricciones emitidas por Estados Unidos eran inequitativas y ponían en desventaja a la industria frente a su competencia en el país vecino, así pues se le solicitó a la Secretaría de Economía, proceder a la aplicación de la suspensión de beneficios de efecto equivalente en el sector del autotransporte de carga tanto en materia de servicios como de inversión, de conformidad con lo dispuesto por el propio Tratado.

Mediante oficio 100.2003.00633 del 30 de Junio de 2003 de la Secretaría de Economía, el Secretario Fernando Canales Clariond comunicaría la restricción al cruce de transportistas estadounidenses a México, el escrito señalaba lo siguiente:

"Que el gobierno de México, de conformidad con nuestros derechos en el TLCAN, tiene la facultad de adoptar medidas de efecto equivalente, por lo que se ha restringido el cruce de transportistas estadounidenses en México, en tanto no se logre un acceso efectivo y equitativo del autotransporte mexicano a ese país"¹¹⁶

Después de haber acordado aplicar el mismo trato en materia de servicios nos percatamos que esto no era suficiente, porque el oficio era omiso en materia de

¹¹⁵ Íbidem, pp 3

¹¹⁶ Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. *Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos*. CANACAR. México. 2007. pp 10.

inversión y de esta manera se arriesgaba la industria nacional de este sector, ya que representaba una desventaja competitiva para nuestros transportistas. Las empresas extranjeras podían de esa manera apoderarse del mercado nacional de autotransporte de carga.

El gobierno mexicano comenzó a buscar alternativas y se acordó declarar la moratoria a las inversiones estadounidenses por el tiempo proporcional que la moratoria opere; es decir debía impedirse la inversión directa o neutra de origen estadounidense en el sector hasta el año 2010.

La Cámara de Senadores a través de su Gaceta Parlamentaria del 4 de febrero de 2004 convocó al Ejecutivo a que en el marco del Tratado de Libre Comercio se aplicara un diferimiento a la inversión extranjera, por un periodo mínimo al equivalente al que se aplicó a los autotransportistas mexicanos, con la finalidad de mantener el principio de equidad en el TLCAN.

Por último cabría mencionar la importancia de que Estados Unidos haga cumplir lo pactado en el marco del Tratado de Libre Comercio, ya que según el elemento fundamental del Derecho de los Tratados, el principio *Pacta Sunt Servanda*, el cual estipula que la palabra dada debe cumplirse. Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe. “La Convención de Viena de 1969 en su artículo 26, afirma la obligatoriedad de los tratados, respecto a las partes, añadiendo, además la necesidad de su cumplimiento de acuerdo con la buena fe”¹¹⁷.

3.6 Programa Demostrativo de Apertura al Autotransporte de Carga.

Al 30 de agosto de 2007, el gobierno federal publicó en el Diario Oficial de la Federación el acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América; en dicho documento se establecieron las bases sobre las cuales el gobierno de México autorizaría el acceso a unidades de carga norteamericana con base en lo estipulado en el Capítulo XII del TLCAN y dando sustento al capítulo IX del mismo tratado, es decir estableciendo los requisitos que se deberían ejecutar para que las unidades de carga americanas accedieran a territorio mexicano.

En el acuerdo mencionado se consideró que el Programa Demostrativo de Apertura al Autotransporte de Carga tiene el objetivo de cumplir con lo acordado en el TLCAN referente al sector de autotransporte e instrumentar las recomendaciones

¹¹⁷ Seara Vázquez Modesto, Derecho Internacional Público, Ed. Porrúa, México 2000, pp.61

obtenidas del informe final del Panel de Solución de Controversias publicado el 6 de febrero de 2001, del cual ya hemos hablado en apartados anteriores.

La primera justificación a dicho programa demostrativo es el incremento del comercio internacional entre ambas naciones en los últimos diez años, mismo que requiere del soporte que ofrece el autotransporte de carga en la Cadena de Suministro y que de llevarse a cabo se espera que represente una mayor ventaja competitiva para las empresas exportadoras tanto de México como para las de Estados Unidos. Partiendo de que la logística internacional de ambos países se verá favorecida por la optimización de recursos en el transporte y por hacer más práctica la operación, es decir, un autotransportista puede trasladar una carga desde origen hasta el lugar de entrega en el destino del otro país sin tener que **transbordar o transferir**¹¹⁸ la carga en la zona fronteriza, mejorando los tiempos de tránsito y agilizando los trámites aduaneros y asegurando la carga, desde el punto de recolección está bajo la responsabilidad del transportista que la empresa exportadora ha contratado para entregar en su destino.

Así mismo, este programa demostrativo pretende aprovechar al máximo la ventaja competitiva que representa la cercanía geográfica entre México y Estados Unidos de la cual también ya hicimos mención al inicio de nuestra investigación y que en relación con terceros países nos permitirá consolidar el comercio entre ambos.

La intención del programa demostrativo fue otorgar en un inicio 25 permisos cada mes, hasta llegar a la expedición de 100 permisos por cada Estado, siempre y cuando todas y cada una de las empresas que soliciten el acceso al país vecino hayan cumplido con los requisitos que establezca la secretaría, departamento o entidad responsable de cada país para regular el libre acceso y asegurar el correcto tránsito de las unidades ya sea en México o Estados Unidos.

Para el gobierno federal de México, el programa busca que cada autotransportista adquiera experiencia operativa, misma que permitirá aclarar procedimientos y que cada gobierno lleve a cabo la evaluación objetiva sobre el desempeño de los autotransportistas en otro país. Este punto del programa demostrativo es uno de los que consideramos más importantes, dado que han existido varios argumentos económicos y políticos por los cuales ciertos sectores tanto de

¹¹⁸ Transbordar: En la operación logística éste termino se refiere a la acción de descargar las mercancías de una caja de trailer antes de cruzar la frontera, para acomodarla en otra caja de trailer que sí cuente con el permiso para cruzar la frontera.

Transferir: Se refiere a que las mercancías cruzan la frontera en la misma caja de trailer en la que fueron cargadas desde su origen para ser entregadas en su destino final en el otro país.

México como de Estados Unidos; es decir, cámaras, asociaciones, sindicatos, sectores gubernamentales, industria privada, etcétera; atribuyen al libre acceso del autotransporte de carga de otro país un detrimento a favor del suyo.

Por lo que se refiere a México, éste comenzó a hacer efectivo el programa a partir de septiembre de 2007 mediante el envío de un camión de carga de marca Freightliner 2007 de la empresa transportes Olympic, mismo que entregó un alijo de acero en Carolina del Norte, siendo ésta la primera empresa a la que Estados Unidos otorgó un permiso para circular en su territorio. A cambio de esto, México otorgó permiso a la firma Stagecoach Cartage & Distribution, Inc. de el Paso Texas para hacer la entrega en México¹¹⁹.

Por parte de Estados Unidos y de sus grupos de opinión como los teamsters¹²⁰ se dijo que de otorgarse el acceso al autotransporte mexicano hacia Estado Unidos se ocasionarían problemas a su seguridad vial, social, económica y hasta nacional por los problemas que pudieran acarrear tales como narcotráfico, migración, competencia de mano de obra, por mencionar algunos; hechos que más adelante describiremos de acuerdo a la postura que ha presentado este grupo de opinión ante la problemática.

En nuestra opinión vemos favorable el poner a prueba la apertura temporal al servicio de carga, a pesar de que esto pudiera fungir como un arma de dos filos para México, debido a que ante los resultados que se llegarán a ofrecer de los primeros seis meses de ejecución del programa, consideramos que Estados Unidos estará más interesado por demostrar los hechos que avalen la postura que ha mantenido desde hace más de diez años con la negativa a la apertura del sector, que en ofrecer las pruebas para aceptar su error.

Es muy claro que a la firma del TLCAN, México no contaba con un sistema normativo del sector como el que en ese momento tenían Estados Unidos y Canadá; es decir, antes de la entrada en vigor del tratado y más aún en los tres años de gracia que tuvo México para abrir su sector al autotransporte de carga americano, México debió haber revisado las normas que garantizaran una operación segura de las unidades de transporte, con la intención de homologarlas con su socio comercial, sin

¹¹⁹ Noticia publicada en el sitio web www.univisión.com el día 10 de Septiembre de 2007.

¹²⁰ La Unión Internacional de Teamsters, fundada en 1903, es una de las uniones laborales más grandes de Estados Unidos. Hoy en día representa al conjunto más grande de transportistas en este país. La unión, como la mayoría de las uniones inscritas en la Federación Americana del Trabajo (AFL por sus siglas en inglés), es descentralizada con un número de uniones locales que se gobiernan autónomamente representa a un sindicato de gran poder de influencia en las decisiones políticas, económicas y sociales de los E.E.U.U

embargo; como lamentablemente ha sucedido en México con otros temas, el tiempo nos alcanzó, se vencieron los plazos y a la fecha de la apertura acordada, México aún no contaba con tal garantía normativa, misma que sirvió de argumento para Estados Unidos para no permitir el libre acceso del autotransporte mexicano. Es importante destacar que México no se había quedado con las manos cruzadas a pesar de que no se trabajó en la homologación normativa como se hubiera deseado, sin embargo, fue un hecho que por parte de Estados Unidos se aprovechó tal desventaja en la cuestión normativa que la apertura acordada desde el 18 de diciembre de 1995 no se llevó a cabo.

Uno de los principales argumentos por parte de México en el Panel Arbitral fue que se estaba otorgando un trato discriminatorio a los transportistas mexicanos ante la negativa presentada, es por eso que en el programa demostrativo se pretende abolir dicho trato en caso de que en algún momento hubiera sido un hecho.

En el acuerdo presentado por México en agosto de 2007, se establece muy claro “que en el Programa Demostrativo se mantiene la reserva de la carga doméstica (la que se realiza entre puntos del interior de la República) establecida en el Anexo I del Capítulo XII del TLCAN, para las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros”¹²¹; a pesar de que en el acuerdo aún se estipula y se reserva la carga doméstica a mexicanos, es lamentable que en el transcurso de los años entre la resolución del Panel Arbitral y el Acuerdo del que hablamos en este momento, se dieron ciertos hechos que por parte del gobierno federal mexicano, en el sexenio del presidente Vicente Fox, permitieron la apertura de la inversión a extranjeros, a pesar de que en el TLCAN se había acordado la reserva de este subsector a mexicanos, situación que ya se explicó anteriormente.

Por otra parte, se espera que el Programa Demostrativo contribuya en materia de seguridad al control de la información administrativa de las empresas y personas físicas, es decir, contar con todos los detalles de acceso y retorno de unidades, así como las condiciones de los operadores tanto de capacitación, experiencia, salud física y mental, habilidad y uso en el entendimiento del idioma español. El gobierno federal mexicano estará verificando las condiciones de los vehículos en cuanto a mantenimiento para asegurar la reducción de fallas mecánicas.

Es un hecho que el Programa Demostrativo se crea con carácter temporal para operar y explorar el servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional,

¹²¹ *Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.* México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Diario Oficial Agosto de 2007. pp 30

para lo cual se estarán emitiendo permisos por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para dar acceso a unidades de carga americanas. No está incluido el autotransporte de carga internacional de materiales y residuos peligrosos, objetos voluminosos y pesados, fondos y valores, grúas industriales, pasaje, turismo, servicios auxiliares, arrendamiento, traslado, paquetería y mensajería.

Una vez que la empresa de autotransporte americana interesada en acceder a México con carga internacional ingresó su solicitud de permiso ante la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, deberá esperar la resolución por parte de dicha entidad gubernamental, en un plazo no mayor a 45 días hábiles. En caso de no contar con una resolución en los 45 días hábiles, se entiende como *negativa ficta*, es decir no autorizada. Si acaso alguna solicitud presentada no cuenta con toda la información necesaria, la SCT permitirá subsanar la omisión en un plazo de 10 días hábiles.

Los requisitos para obtener el permiso para el servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional son:

- “1. Presentar solicitud en el formato TFC-USA-01(Anexo 1), y documentos que respalden la información
2. Presentar documento de asignación del Número de Registro para el pago de impuestos en los EUA.
3. Presentar certificado de nacimiento o pasaporte vigente (en caso de Persona Física)
4. Acreditar registro del Departamento de Transporte de EUA, en adelante DOT Federal, y documento del Departamento de Transporte de cualquier estado de EUA, en adelante DOT Estatal, de asignación de placas, en donde se identifique el nombre, denominación o razón social del permisionario, el Número de Identificación Vehicular y marca del vehículo al que la Secretaría le asignará las placas de servicio transfronterizo.
5. Presentar Estatutos Constitutivos o Acta Constitutiva de la Sociedad (en caso de persona moral) y sus modificaciones, en donde se consideren dentro de las actividades a desarrollar, la prestación del servicio de autotransporte de carga, traducido al idioma español por perito traductor y debidamente apostillado.
6. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, cédula fiscal e identificación oficial con fotografía, la capacidad legal de su representante. El poder deberá detallar las facultades que se confieren al representante legal que realizará el trámite en México. El Representante deberá presentar escrito en que señale domicilio y correo electrónico para

recibir notificaciones y su compromiso de notificar a la SCT sobre cualquier cambio que se llegue a dar, en un plazo no mayor de 15 días.

7. Presentar comprobante del pago de derechos por el trámite, conforme a la tarifa vigente de la Ley Federal de Derechos.

8. Presentar documento que acredite la propiedad o legal posesión del vehículo, que contenga las características de éste. Cuando no se describan las características se anexará ficha técnica.

9. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros vigente y comprobante de pago de prima con cobertura de riesgo en México, por un mínimo de 19,000 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, en la que conste el Número de Identificación Vehicular (NIV) de cada unidad asegurada. Dicha póliza deberá ser expedida por aseguradora con cobertura en el territorio mexicano, con vigencia mínima de un año y señalar en forma precisa el concepto de responsabilidad civil por daños a terceros.

10. Presentar el certificado vigente de baja emisión de contaminantes; expedido por centro de verificación de emisiones contaminantes autorizado por la Secretaría o certificado emitido de conformidad con las regulaciones y procedimientos de EUA, el cual será reconocido como válido para efectos de demostrar el cumplimiento de lo dispuesto por las normas oficiales mexicanas Norma Oficial Mexicana NOM-041-SEMARNAT-2006, que Establece Los Límites Máximos Permisibles de Emisión de Gases Contaminantes Provenientes del Escape de los Vehículos Automotores en Circulación que Usan Gasolina Como Combustible, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de Marzo de 2007 y, Norma Oficial Mexicana NOM-045-ECOL-1996, Que establece los Niveles Máximos Permisibles de Opacidad del Humo Proveniente del Escape de Vehículos Automotores en Circulación que Usan Diesel o Mezclas que Incluyen Diesel Como Combustible, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de abril de 1997.

11. En todos los casos, las unidades deberán aprobar la verificación técnica de las condiciones físico mecánicas, en las visitas de inspección que para el efecto realice la Secretaría en el lugar en donde se localicen las instalaciones de la empresa solicitante (*in situ*), conforme a la Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000 Transporte Terrestre –Servicio de Autotransporte Federal de Pasaje, Turismo, Carga y Transporte Privado-

Condiciones-Físico-Mecánica y de Seguridad para la Operación en Caminos y puentes de Jurisdicción Federal, publicada en el Diario oficial de la Federación el 24 de julio de 2000 o la que la sustituya.

12. Presentar copia de la Licencia Comercial de Conductor, documento que acredite que los operadores relacionados han sido contratados en los Estados Unidos de América bajo la legislación laboral de ese país, documento oficial que contenga el registro oficial de población y el número oficial para el pago de impuestos; constancias de la capacitación recibida en los dos últimos años; partes de accidentes de la Policía de Caminos, dictámenes de aseguradoras o reportes del Departamento de Transporte de EUA, de accidentes en los que se haya visto involucrado cada uno de los conductores que cruzarán a territorio mexicano en los 2 últimos años, así como reporte de infracciones emitido por autoridad competente.

13. Acreditar con copias de los reportes emitidos por el auditor o documento que haga sus veces, el resultado de las auditorías que le han practicado a la empresa las autoridades competentes, en donde se señale el número de infracciones, multas o sanciones que le han aplicado a la empresa y las causas que motivaron cada una.

14. Presentar copia de los reportes proporcionados al Departamento de Transporte en donde se contenga información sobre la operación de los dos últimos años, indicando número de viajes; tipo de unidades utilizadas; productos que transporta; orígenes y destinos; accidentes que causaron daños, heridos o muertos; Programas de seguridad que aplican; Programas de mantenimiento preventivo y correctivo; programa de capacitación de operadores.

15. Presentar impresión de la marca comercial, sello o símbolo de la empresa.”¹²²

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevará a cabo inspecciones *in situ* a las empresas que soliciten el permiso por medio del formato TFC-USA-03. Para dicho trámite, entre otros requisitos, se solicita que el operador tenga la habilidad en uso y entendimiento del idioma español, seguro vigente por un año contra daños a terceros, entre otras.

¹²² Íbidem. pp 31

En caso de solicitar el permiso para más de un vehículo se deberá hacer uso del formato TFC-USA-04 y entregar los documentos relacionados anteriormente con los números 6, 7, 8, 9, 10 y 11. La SCT debe presentar esta resolución en un plazo mayor a 20 días.

Los permisos otorgados por la SCT no pueden ser transferibles, ni cedidos o extendidos a otras empresas.

En términos generales el procedimiento que se seguirá para la obtención de un permiso son la integración y presentación de solicitud y expediente con requisitos documentales; revisión físico mecánica in situ, análisis, validación y determinación sobre la procedencia del otorgamiento de permisos. Una vez otorgado el permiso, las unidades se identificarán con placas metálicas de identificación, calcomanías y tarjeta de circulación los cuales tendrán la vigencia que tiene el Programa Demostrativo.

“Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia comercial de conductor, que poseen habilidad en el uso y entendimiento del idioma español y cuenten con su Bitácora de horas de servicio debidamente requisitada e implementar en su empresa un programa para detectar y controlar el consumo de drogas de abuso, alcohol y/o sustancias controladas.”¹²³

Para dar legalidad a que los requisitos instaurados por la SCT sean cumplidos, se designó a la Policía Federal Preventiva como responsable de verificar el acuerdo mediante los mecanismos que la misma SCT implementó.

Todos los permisos expedidos por medio del Acuerdo descrito anteriormente tuvieron una vigencia de un año a partir de la fecha de su expedición hasta el 31 de agosto de 2008.

¹²³ Íbidem pp 32

CAPITULO 4. CAUSAS QUE FRENAN LA LIBRE CIRCULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN LA FRONTERA MÉXICO – ESTADOS UNIDOS.

4.1 Jurídicas.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte es para México un instrumento que ha repercutido en la adopción de una serie de compromisos económicos,

jurídicos, políticos y sociales. Sin embargo esto no ha significado el mismo resultado para sus Estados miembros, ya que existe una desigualdad de circunstancias entre ellos.

Para hacer un análisis en los factores jurídicos que no han permitido la libre circulación de transporte de carga en la frontera entre México y Estados Unidos; es trascendental notar que por ser un Tratado Internacional, el TLCAN en nuestro país tiene una jerarquía normativa superior a las leyes secundarias, hecho fundamentado en el Artículo 133 de nuestra Carta Magna¹²⁴. Es decir, en materia de comercio, inversión, medio ambiente, posee una naturaleza normativa superior a cualquier ley secundaria o código. Todo esto nos pone en desventaja frente a nuestros socios comerciales; ya que en la legislación de Estados Unidos, un Tratado de Libre Comercio simplemente es denominado "Agreement" (Acuerdo), y no prevalece sobre la legislación.

Describimos este hecho porque la principal directriz de nuestra investigación la ubicamos en analizar la importancia del autotransporte de carga en la cadena de suministro entre México y Estados Unidos, la cual se ve afectada por las causas que han frenado la apertura transfronteriza de servicios y primeramente consideramos esta desigualdad de concepción jurídica del Tratado la parte medular del problema en mencionado ámbito.

Desde 1995 Estados Unidos se ha negado, por diversas causas, a la circulación de vehículos mexicanos en su territorio, provocando la violación de los acuerdos y una controversia legal que con la explicación previa podría justificarse.

Primeramente, en la negativa a la apertura se manejaron hechos que tuvieron que ver directamente con cuestiones de seguridad, pero que íntimamente estaban ligados a asuntos netamente legales, ya que la Unión Americana consideraba que las medidas de seguridad debían de cumplirse por igual; esto determinaba una paridad en los marcos jurídicos pues se pedía el cumplimiento de las normas locales de seguridad y operación en el transporte porque a su parecer había un rezago en este rubro dentro de nuestro territorio.

¹²⁴ Artículo 133.- "Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los Jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, Leyes y Tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o Leyes de los Estados." Instituto de investigaciones Jurídicas. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. UNAM. México. 1990. pp 589

Para Estados Unidos las normas jurídicas internas son distintas y se buscó la estandarización. Esta fue una justificación para el incumplimiento, a pesar de que La Convención de Viena en su Art. 27 establece que: *“Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un Tratado”*.¹²⁵

México argumentó que Estados Unidos estaba consciente de la diferencia en la legislación en esta materia al interior de México y a pesar de eso consintió se llevara a cabo el TLCAN.

Como una solución de ello se estableció dentro del Tratado un sub-comité de normas de transporte con el propósito de alcanzar estándares comunes y compatibilizar las normas de seguridad y operación en los tres países.

El Subcomité de normas de Transporte Terrestres está incluido en la tercera parte del Tratado dentro del Capítulo IX y como se mencionó busca hacer compatibles las medidas adoptadas por los tres países entre las que destacan:

- Las relativas a normalización, no médicas, referentes a conductores incluidas las de la edad y el idioma.
- Las relativas a la normalización, médica, referentes a los conductores.
- Las medidas relativas a normalización de vehículos, incluso los de los pesos y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios. Aseguramiento de la carga, mantenimiento y reparación, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental.
- Las normalizaciones referentes a la supervisión del cumplimiento de los requisitos de seguridad para los vehículos de autotransporte.
- Las relativas a normalización en señalamientos en carreteras.
- Las relativas al transporte de sustancias peligrosas tomando como fundamento las recomendaciones de la ONU para el transporte de sustancias peligrosas u otras normas en las que las partes acuden.

En este sentido cabría señalar que nuestro país ha trabajado arduamente en la materia, sólo habría que recordar la aplicación de las NOM's que tienen que ver con pesos y dimensiones o con el manejo de productos peligrosos en los servicio de carga

Como consecuencia del no cumplimiento de los términos acordados, se desencadenó un factor jurídico más que da pauta al rezago de la libre circulación de

¹²⁵ *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*. [en línea] consulta del 8 de diciembre de 2008. <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html>

unidades, en este sentido nos referimos a la violación que Estados Unidos dio al Tratado Nacional y de Nación más Favorecida, con lo cual se acogió la formación de un panel.

Se llevó a cabo un procedimiento de solución de controversias que de nueva cuenta dio a conocer la insuficiencia coercitiva que existe en el TLCAN; ya que a pesar de que México tuvo una resolución favorable, a través de ese instrumento jurídico de defensa; aún así no hizo cumplir lo pactado en materia de autotransporte.

Aquí podemos destacar que México a lo más que pudo llegar con dicha resolución, es al retiro de un número de beneficios otorgados a Estados Unidos equivalentes a los agraviados. Aunque se hubiese dado una prohibición recíproca que impidiera la operación de empresas extranjeras de autotransporte en ambos territorios, esto no fue trascendental, ya que en nuestro territorio nunca habían operado empresas extranjeras.

Sin embargo para Witker hay otro factor jurídico interno que rezagó la apertura del autotransporte de carga, tal como la poca importancia demostrada a la solución emitida por el panel, ya que una vez que se conoció el fallo a favor de México la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no publicó en el DOF dicho instrumento para hacer cumplir la exigencia legal.¹²⁶

Después del fallo le correspondía a México aplicar medidas de efecto equivalente; sin embargo hasta el momento esto no se ha cumplido, al contrario en materia de inversión, como ya lo mencionamos, México ha permitido la participación de empresas estadounidenses; sin que sea recíproco a México. Desde 2004 nuestro país está permitiendo la entrada de empresarios de Estados Unidos vía inversiones neutras o directas a empresas prestadoras de autotransporte de carga interna. En este sentido se hace caso omiso a los capítulos XI (anexo 1) y XII del TLCAN.

A México no le hubiera convenido, ni le convendrá, suspender beneficios en otros sectores, principalmente en el económico-comercial, ya que es bien sabido que Estados Unidos podría responder con una escalada de restricciones comerciales que perjudicarían el entorno nacional.

El procedimiento de solución de controversias establecido en el TLCAN, el cual ha demostrado su falta de coercitividad, no es el último de los factores jurídicos que han inhibido la apertura en la materia. Los Estados Unidos de América nunca han ratificado la Convención de Viena sobre el Derecho del los Tratados, lo cual permite que este país tenga leyes internas de carácter proteccionista que conllevan a la realización de prácticas desleales de comercio. Además en este sentido hay que recordar el principio *Pacta Sunt Servanda*, ya mencionado en el capítulo anterior, el

¹²⁶ Witker, Jorge. Op. Cit. pp 372

cual acoge la obligatoriedad de las partes de un Tratado; así como el cumplimiento del mismo.

Para poder operar en el marco jurídico del TLCAN, tal vez se requerirían formas institucionales de carácter supranacional, sin embargo no hay que olvidar que el alcance de la integración económica que se tiene no abarca dicha dimensión por ser solamente una zona de libre comercio.

“La Zona de Libre Comercio se refiere legalmente, al intercambio de bienes y mercancías originarias de los tres países que programan etapas desgravatorias para sus intercambios recíprocos. El TLCAN es de origen, un instrumento mercantil....En consecuencia , los temas que se regulan en los capítulos X (Compras Gubernamentales), XI (Inversiones) y XII (Servicios), no tienen una base legal propia, ya que son temas de una etapa superior de un proceso de integración que se puede ubicar en los mercados comunes”¹²⁷.

Además basándonos en el hecho que un *tratado posterior priva sobre el anterior*, podríamos concluir que todo lo relativo a servicios en el marco del TLCAN es inválido, porque dicho tratado se pactó de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), y dicho organismo no contempló lo relativo a la apertura de servicios. Fue hasta su transformación como Organización Mundial de comercio, cuando se incorporan acuerdos multilaterales en dichas materias, específicamente el *General Agreement on Trade and Services (GATS)*, que regula todo el universo de servicios. Por lo tanto los instrumentos que realmente aplican son los respectivos acuerdos multi y plurilaterales de la OMC, ya que en Diciembre de 1995 los tres países miembros del TLCAN suscriben el tratado multilateral de comercio que transforma al GATT en OMC.

No menos importante es otro factor jurídico que se consideró un obstáculo a la apertura y es una resolución judicial planteada por un grupo ambientalista (Public Citizen); ya que con base a un estudio de impacto ambiental argumentó que las unidades de autotransportes de carga mexicanas dañaban el medio ambiente. La resolución fue calificada como inoperante; sin embargo este punto de opinión fue factor para fortalecer la opinión de oposición en varios grupos.

Con todo lo explicado nos damos cuenta que es necesario que las Secretarías de Estado en México, así como los legisladores, analicen la negociación y la aceptación de todos los Tratados Internacionales para tener claro cuál será la naturaleza de estos instrumentos para las contrapartes; de lo contrario se generarán asimetrías y controversias en materia de comercio internacional; lo cual puede llevar a

¹²⁷ Íbidem pp 364

arbitrajes inoperantes, desencadenado así otro tipo de conflictos de carácter económicos o políticos.

Una economía competitiva depende de la transparencia y seguridad jurídicas ante todos nuestros socios comerciales. Un acuerdo mal firmado, que no sienta las bases normativas se convertirá en cualquier momento, en un obstáculo técnico a la apertura en el sector buscado. Es por ello que particularmente en la mejoría de la cadena de suministro entre Estados Unidos y México, el TLCAN desde el punto de vista jurídico, ha sido un obstáculo para la apertura del sector servicios. Debemos analizar otros ámbitos del problema; sin embargo consideramos viables el factor político como determinante en la negociación y en la búsqueda del fin pactado.

4.2 Económicas.

Tal como ya se mencionó en capítulos anteriores y retomando el punto para analizar los factores económicos que han obstaculizado la apertura fronteriza al servicio de autotransporte de carga, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte del que son miembros, México, Estados Unidos y Canadá se ubica en el grado de integración comercial denominada zona de libre comercio, en la cual solamente se han liberado los aranceles entre los países participantes, manteniendo cada uno sus aranceles hacia terceros países.

A pesar de que en este tratado se contemplaron algunos capítulos dedicados a la inversión y servicios, después de 14 años de vigencia del tratado solamente se ha trabajado en la desgravación arancelaria. Hoy en día no se ha alcanzado un grado de integración mayor y no se percibe un interés de las economías integrantes para llevarlo a cabo.

En palabras de Jorge Witker, “Una zona de libre comercio es la primera etapa de un proceso de integración elemental que se inclina más hacia una suerte de cooperación que hacia compromisos más orgánicos propios del proceso de integración”¹²⁸ Esta es una de las razones ocultas por las que se ha justificado por más de diez años el hecho de se postergue la apertura a los servicios transfronterizos del autotransporte de carga.

Si bien, una zona de libre comercio es la primera etapa de un proceso de integración comercial, en la cual únicamente se liberalizan los aranceles, como los hemos dicho anteriormente, el TLCAN ha sido un caso *Sui Generis*, el cual en nuestra

¹²⁸ Jorge, Witker. “Criterios para evaluar la experiencia jurídica del TLCAN. Un estudio de caso: el autotransporte de carga”. en *Diez años del TLCAN en México* Mónica Gambriell. UNAM-CISAN. pp 364

opinión es demasiado ambicioso por pretender desde sus objetivos, delimitados en los artículos 101 y 102, abarcar los asuntos relacionados con las compras gubernamentales (capítulo X), la inversión (capítulo XI) y los servicios (capítulo XII).

El TLCAN no contó desde sus orígenes con la solidez que debería de contar, por haber sido un acuerdo que incluyó dos procesos de integración comercial en uno solo: Zona de Libre Comercio y Mercados Comunes, mismos que ya hemos descrito en capítulos previos, es decir “sería una Zona de Libre comercio de segunda generación por cuanto no sólo considera el comercio de mercancías, sino también el de servicios y los temas de inversión y propiedad intelectual.”¹²⁹

Debemos considerar que el único caso que se ha desarrollado hasta los niveles más altos para conformar una *integración económica total* con todo lo que implica y bajo el cual se ha estudiado el tema de las integraciones económicas, es el de la Unión Europea. Partiendo de que en general la literatura toma como ejemplo dicho caso, el TLCAN fue una especie de híbrido entre dos grados de integración por los que pasó la Unión Europea, sin embargo, en nuestra opinión consideramos que a partir de la conformación del TLCAN bien podemos romper con los paradigmas de las integraciones económicas y tomar lo bueno para fomentar esta forma peculiar de integración económica.

Aunado a lo anterior, también es importante considerar que el proceso de integración del TLCAN como Zona de Libre Comercio tal como lo marca su artículo 101, con toques de Mercado Común como nos lo dejan ver los capítulos X, XI y XII, demuestra que el proceso de integración no pudo ser de otra manera puesto que no fue un proceso entre economías del mismo nivel de desarrollo. A diferencia de la conformación de la Unión Europea, donde los miembros con menor desarrollo fueron apoyados y se fomentó su desarrollo para conformar un bloque, si no uniforme, con menos asimetrías económicas. Claro ejemplo de dichas asimetrías económicas lo tenemos con el tan estudiado tema de la agricultura, el tema sensible de la energía y petroquímica básica, así como el tema de la solución de controversias que también ya discutimos con anterioridad y en el cual México y Estados Unidos no tienen la misma obligatoriedad jurídica a nivel de Tratado y Acuerdo, así como lo referente a las instancias internacionales en las cuales puede acudir un miembro de cualquier integración económica para solicitar la solución de una controversia.

Por otra parte, es necesario que México trabaje en su economía, en múltiples aspectos para reducir su dependencia económica a Estados Unidos y mejorar sus

¹²⁹ Antonio Gazol Sánchez. “Diez años del TLCAN: una visión al futuro” en *Economíaunam*. Vol.1 número.3, México, pp 12

niveles de competitividad a nivel mundial; esto se ve reflejado en nuestro tema de estudio ya que las unidades de carga con las que contamos en nuestro país no están preparadas para competir con el transporte de Estados Unidos demostrando así nuestra dependencia.

La internacionalización del comercio en la región quedó trunca al no diseñar estrategias y programas para el beneficio de nuestras empresas. Es decir, desde que se iniciaron las pláticas y trabajos para la conformación del TLCAN, se fomentó la liberalización de la economía que venía trabajándose al menos una década atrás, y se hizo el intento de insertarla en el primer mundo, a través de estas medidas de liberalización económica.

En lo que hemos estudiado del tema, no encontramos el momento en que el gobierno pensó en preparar el terreno para enfrentar a la competencia y de lo contrario se comprometieron sectores sensibles como los que ya mencionamos líneas arriba, que con el paso del tiempo han tenido que soportar las inclemencias de la liberalización o bien, ceder ante los competidores de la zona de libre comercio y buscar alternativas de actividad económica tales como la migración.

Es un hecho que nos hemos mantenido en una etapa inicial de apertura sin miras al crecimiento y sin aprovechar tal liberalización. Falta trabajar en la competitividad de nuestra economía tanto al interior como al exterior.

Hay quienes manejan la tesis de que la firma del TLCAN se visualizó como ventaja competitiva y de desarrollo para México, sin embargo nosotras consideramos que esto es más profundo ya que los tratados de libre comercio *per se* no pueden definirse como el desarrollo, de lo contrario previo a cualquier compromiso de liberalización se debe trabajar en la base que permitirá a los sectores locales aprovechar la oportunidad de tener libre acceso de sus mercancías a una economía fuera de la suya.

El TLCAN en su artículo 102 define como uno de sus objetivos “eliminar los obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios....”¹³⁰ Sin embargo, ante la negativa de Estados Unidos de no permitir el acceso al autotransporte de carga de México a su territorio, el primer objetivo del artículo 102 no se cumple y de lo contrario se conforma una barrera no arancelaria o barrera técnica al comercio internacional entre los dos países que mientras dure no permitirá el crecimiento en la región. Constituyéndose así el primer obstáculo económico para la liberalización del servicio de carga internacional.

¹³⁰ Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, SECOFI. México, 1994. pp 7

Por otra parte, a pesar de que la inversión al sector del autotransporte de carga por parte de Estados Unidos a México fue permitida desde el año 2002, es obvio que ninguna empresa mexicana estaría interesada en invertir en un país donde no se le permitiría transitar con sus unidades de carga.

Por lo que se refiere a Estados Unidos, la Secretaría de Economía mediante el oficio 100.2003 00633 discrecionalmente omitió aplicar la medida de efecto equivalente que expresó al restringir el cruce de transportistas estadounidenses en México, en tanto no se logre un acceso efectivo y equitativo del autotransporte mexicano a ese país¹³¹.

El gobierno mexicano en aquél entonces omitió aplicar en efecto equivalente la medida en materia de inversión de americanos en dicho sector desde junio de 2003, lo que implica una competencia desleal.

Con lo anterior, tampoco se cumple el tercer objetivo planteado en el mismo artículo 102 del TLCAN que a la letra dice: “promover la competencia leal”, misma que debería ser puntualmente. Es un hecho que la postura unilateral del gobierno mexicano para liberalizar la inversión en el sector del autotransporte de carga representa para nosotras el segundo de los obstáculos económicos que prolongan la problemática en lugar de solucionarla.

En teoría, el beneficio económico de contraer el compromiso con la zona del TLCAN se daría a través de la competitividad de las exportaciones de productos mexicanos, para lo cual contábamos con dos elementos destacables como ventajas comparativas: mano de obra barata y la facilidad de importación de partes y componentes del exterior. En estas fechas, el primero de los dos elementos mencionados, ha sido sobrepasado por la oferta de mano de obra barata de economías de escala como lo son China, India y demás países de la zona asiática que han surgido como nuevas potencias económicas, las cuales representan una amplia competencia para México, además de representar nuevos socios de Estados Unidos y desviar el comercio que se tenía en sus inicios del TLCAN con México.

Otro aspecto indirectamente relacionado con el tema económico, más que nada estratégico y que no han permitido que se lleve a cabo la apertura fronteriza al autotransporte de carga, es la diferencia que existe entre la infraestructura mexicana y americana, que al menos en el lado mexicano aún refleja una gran necesidad de desarrollo para que la distribución de las mercancía se lleve a cabo de una manera mucho más óptima y eficiente.

¹³¹ Cámara de Senadores, *Gaceta Parlamentaria* No. 4, 4 de Febrero de 2004, México

En México existe carencia de infraestructura y programas de fomento que permitan hacer frente a tal necesidad. Esperamos que dentro del presente sexenio realmente se lleve a cabo el proyecto de desarrollo en infraestructura del cual ya hemos hablado y esto permita acceder más fácilmente al territorio mexicano haciendo rutas mucho más eficientes y en el caso de que se de la apertura al transporte de carga mediante la infraestructura, hablando propiamente de caminos y puentes federales, se pueda hacer frente al mayor flujo de camiones, dejando de ser un obstáculo al libre comercio de mercancías y servicios.

Consideramos que en el momento en que se trabaje en la infraestructura de nuestro país, la disparidad entre las dos economías se disminuirá. México será mucho más atractivo a los ojos de Estados Unidos por los beneficios logísticos que pudiera representar el dar ingreso a las mercancías provenientes de terceros países por territorio mexicano, debido a que sus puertos ya no cuentan con la capacidad para dar rápida respuesta a los importadores en su territorio y por tal motivo la apertura fronteriza les representará un beneficio en el momento en que eliminar un eslabón en la cadena logística signifique la reducción de costos. Con lo anterior vemos que la región se fortalecería en conjunto y no exclusivamente una de las economías integrantes del TLCAN.

Uno de los temas que realmente representan un obstáculo económico para que se dé la apertura fronteriza al autotransporte de carga es el temor de los “teamsters” (de quienes ya hablamos en apartados anteriores) a la competencia “en el precio de los servicios de las empresas mexicanas frente a las estadounidenses, que al ganar mercado provocarían una disminución de las fuentes de trabajo de los teamsters, puesto que ellos difícilmente serían contratados por las empresas mexicanas, ante los salarios más altos que reciben.”¹³² A pesar de que las mercancías de los dos integrantes se volverían más competitivas, en realidad sería mucho más agresiva la competencia para los chóferes de Estados Unidos. El efecto con todo esto, sería que los salarios de los choferes americanos tuvieran que disminuir por la competencia que ya comentábamos.

En México también existe cierto temor por parte de los representantes del sector del autotransporte de carga y éste se traduce en amenaza a la competitividad de las empresas mexicanas de transporte, disminución de precios, necesidad de mejorar en los parámetros de servicio al cliente y en los tiempos de entrega. Indirectamente, la postura de los empresarios de transporte de carga en México ha

¹³² Laura Mendoza y Óscar Rico. op. cit. pp 46

sido también una de las causas económicas y políticas que ha retrasado la apertura fronteriza.

Finalmente, con la apertura al servicio de carga internacional se repetiría lo sucedido con la entrada en vigor del TLCAN, cuando los productores nacionales se vieron amenazados por el ingreso y establecimiento de productores americanos en territorio mexicano, haciendo realidad la libre competencia, es decir, como en términos coloquiales se dice, “el pez más grande se comió al más pequeño”. De ahí el temor del sector mexicano de autotransporte de carga que ante la débil estructura económica-financiera con la que cuenta, no podrá hacer frente a la competencia de compañías americanas que han invertido en México y desarrollado una mayor infraestructura y servicio en estos últimos años.

En teoría, al contar hoy en día con un TLC en la región de América del Norte y al haberse conformado una Zona de Libre Comercio se debería pensar en la solución a los problemas como integración económica para el beneficio de la región, sin embargo a pesar de ser ya 14 años transcurridos, cada uno de los integrantes siguen velando por sus propios intereses económicos, políticos y sociales dado que ésta integración económica no nació de una necesidad común sino de necesidades particulares de cada uno de los integrantes.

En el aspecto económico una de las asimetrías más marcadas entre el autotransporte de carga de las dos naciones es el del desarrollo económico que se refleja en la facilidad de las compañías de transporte para adquirir unidades nuevas de carga que favorezcan el tránsito más seguro y limpio de la carga. En el caso de las compañías mexicanas, dicha limitante hace su flota vehicular obsoleta y costosa por las reparaciones y accidentes a que tienen que hacer frente en el diario trabajar; aspecto que no padece el transportista americano.

“Durante la crisis de 1994 los programas de inversión en el sector se vieron severamente afectados por la variación del tipo de cambio y el crecimiento de las tasas de interés, razón por la cual también se enfrenta un notorio retraso en la renovación de la flota vehicular mexicana.”¹³³ Lamentablemente, 14 años después de la situación antes mencionada, nos volvemos a ver en el mismo escenario por la crisis financiera internacional de los recientes meses. Por ejemplo, “hace unos días, el primer mandatario anunció un fondo por 2 mil 500 millones de pesos que permitirá, a

¹³³ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio en América del Norte en la economía mexicana. Una visión sectorial a cinco años de distancia*. Senado de la República LVII legislatura. México 2000. Tomo I. pp 230

través de un Fondo de Garantía a cargo de Nacional Financiera (Nafin), facilitar de crédito a pequeñas y medianas empresas, “con la finalidad de fomentar la inversión y el financiamiento en la renovación de unidades de carga.”¹³⁴

Como bien sabemos, en Estados Unidos es más accesible el financiamiento para adquirir una unidad nueva de carga que en México, además de la diferencia en las tasas de interés para dicho financiamiento, por lo cual aquél es uno de los principales obstáculos que no permite la homologación de la operación transfronteriza dejando a México atrasado tecnológicamente con altos costos de operación.

Como lo mencionamos en capítulos anteriores, el transporte lo consideramos como un eslabón en la cadena productiva de un país y del buen desempeño de éste sector depende la competitividad de una nación; de ahí la importancia que vemos en llevar a cabo la apertura fronteriza del autotransporte de carga con la finalidad de fomentar el desarrollo económico de nuestro país, siempre y cuando el gobierno asuma su parte en el problema y fomente responsablemente el desarrollo del sector y la seguridad financiera y operativa de los particulares.

Aunado a lo anterior no debemos olvidar que un transporte que atiende los requerimientos del desarrollo económico de un país abierto al comercio internacional y que reconozca en la competitividad de su aparato productivo al elemento clave para un crecimiento económico, debe estar integrado a tres niveles: con el aparato comercial y productivo, en los diferentes modos de transporte disponibles (de ahí la importancia del transporte multimodal) y con el transporte multinacional. El primero de los tres elementos que mencionamos anteriormente se refiere a la integración del sistema logístico que en sentido estricto representaría un buen desempeño de una cadena de suministro.

Una adecuada cadena de suministro basada en una red logística con el menor número de participantes o actores, a su vez, con el menor número eslabones posibles y con un desempeño más eficiente, nos permite ahorrar significativamente. Hoy en día, ante la necesidad de integrar a la red logística un “transfer”,¹³⁵ se obtienen costos que en volumen hace mucho más cara la operación.

¹³⁴ Enrique Torres. “Salvará Fondo de Garantía financiamiento a transportistas” En *Revista T21* [en línea] México, 6 de noviembre de 2008. http://www.t21.com.mx/Snoticias/titulo_1/titulo_1.php?outside_link=1&date=6-11-2008&time=8-14_pm

¹³⁵ Transfer: Se les conoce de esa manera a los tractores que cruzan las cajas de trailer en la frontera entre México y Estados Unidos, los cuales cuentan con la autorización para acceder de un lado al otro de ambos territorios para llevar a cabo el cruce fronterizo de la carga

Otro factor económico importante que detectamos como obstáculo para la integración del autotransporte de carga es el de la diferencia en los costos logísticos que se da entre las economías, ya que mientras en México resulta mucho más barata la mano de obra de un operador y el combustible, en cuestiones administrativas, el costo es mayor en México que en Estados Unidos.

Por su parte, Estados Unidos ve un riesgo en el acceso a las unidades mexicanas de carga a su territorio pero principalmente en el acceso a los choferes mexicanos que significan una real amenaza y competencia para los choferes americanos. “Al empresario le interesa la contribución del transporte a su sistema logístico y no su rendimiento como actividad aislada. En consecuencia, busca un transporte que, integrado a la logística de sus productos, le permita mantener o mejorar sus niveles de competitividad.”¹³⁶

Actualmente, dada la cercanía geográfica entre México y Estados Unidos, el autotransporte de carga representa uno de los medios de transporte más eficientes y menos costoso que cualquier otro, a esto se debe la importancia y la necesidad de llevar a cabo la apertura fronteriza, no sin antes trabajar en la consolidación del sector en México, para facilitarle el hacer frente a la competencia del sector americano.

4.3 Técnicas-operativas.

Otra de las causas por las cuales no se ha permitido el libre acceso de unidades de carga mexicanas al territorio estadounidense, está relacionado con la seguridad en las unidades tal como lo ha expresado Estados Unidos.

En el año de 1998, el Departamento de Transporte de Estados Unidos realizó un estudio sobre la seguridad de los camiones mexicanos en la zona fronteriza comercial. Se contemplaron las posiciones de cada uno de los cuatro estados fronterizos americanos y el autotransporte de carga mexicano no cumplía con los estándares de seguridad impuestos por cada uno de ellos, siendo más elevado el porcentaje de fallas reportado por el estado de Texas. Mediante el estudio se recomendó incrementar sustancialmente el nivel de seguridad de los vehículos comerciales y profesionalizar a los conductores que entran a Estados Unidos.¹³⁷

¹³⁶ Laura Mendoza y Óscar Rico. op. cit. pp 9

¹³⁷ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio*. op. cit. pp 232

El tema de la seguridad fue integrado en el artículo 2010 del TLCAN como excepciones generales por las cuales se le pidió a México que estableciera las medidas de control y seguridad vigentes en Estados Unidos para que una vez cumplidas, se le diera acceso a sus unidades de carga, “los trabajos del subcomité conformado para armonizar la normatividad relativa al autotransporte, autobuses y ferrocarril, y al manejo de mercancías peligrosas no ha cumplido con los tiempos establecidos en el Acuerdo.”¹³⁸

Las medidas de seguridad impuestas por Estados Unidos sólo son aplicables para México, ya que Canadá como si las cumple, si cuenta con la autorización para el libre tránsito.

A México se le han impuesto restricciones tales como inspecciones temporales trimestrales, seguro obligatorio estadounidense, presencia de representantes de las empresas mexicanas en cada estado de Estados Unidos, además de otras reglas que no han sido requeridas a los transportistas de Estados Unidos.

“Surgieron numerosas justificaciones, entre ellas el Secretario del Departamento de Transporte de Estados Unidos argumentó incapacidad técnica por parte de los mexicanos que generaba problemas de seguridad. El método que fue utilizado para identificar el estado de las unidades fue el de las tasas fuera de servicio por descompostura.”¹³⁹

Con lo anterior se viola el aspecto de Trato Nacional contemplado en el TLCAN y el de Trato de Nación más Favorecida, ya que a Canadá tampoco se le solicitó que implementara las medidas que México debe cumplir como requisito para dar acceso a unidades de carga mexicanas a territorio norteamericano.

Según se comentó hace tiempo, el Departamento de Transporte de Estados Unidos estaba haciendo muy poco por mejorar la seguridad de los camiones que operan en Estados Unidos y que cruzaban por los 28 puntos fronterizos, además de que el número de inspectores para las revisiones no son suficientes para el análisis de las unidades americanas, por lo cual, en opinión de autoridades americanas de tener acceso las unidades mexicanas el problema se agravaría aún más por no cubrir la demanda de inspectores que requerirían la unidades mexicanas;¹⁴⁰ aspecto que nos parece totalmente incongruente dado que por un lado se restringe el acceso por no favorecer la seguridad del lado americano pero por otro, no se hace más por mantenerla.

¹³⁸ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio*. op. cit pp 231

¹³⁹ *Ibidem* pp 231

¹⁴⁰ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio*. op. cit. pp 231

Por otra parte, entre los obstáculos técnicos-operativos se han contemplado cuestiones referentes a materia ambiental y estudios de impacto ambiental.

Las regulaciones y restricciones técnicas tienen que ver con temas como el contenido de sulfuro en el diesel de México, lo cual, mientras no se demuestre el cumplimiento de las regulaciones locales americanas, las unidades mexicanas no podrán circular libremente en el vecino país. El contenido de sulfuro en el diesel de México no permite que camiones de Estados Unidos y Canadá accedan a México “ya que este compuesto químico afecta la ignición de los motores, la eficacia de las máquinas y el mantenimiento.”¹⁴¹

Uno más de los aspectos técnico-operativo, que ha prolongado mucho más tiempo la apertura fronteriza y a tornado el tema bastante engorroso para el sector del autotransporte en México, es el que se refiere a los pesos y dimensiones de los camiones.

Generalmente las unidades de carga son más pesadas en México y a pesar de que en la última década se ha pretendido homologar a todo el sector, es muy claro que se ha complicado demasiado ya que también la aprobación y aplicación de la norma de pesos y dimensiones en México involucra intereses económicos y políticos de las asociaciones de autotransporte.

Por nuestra parte, la preocupación que tenemos respecto al tema de pesos y dimensiones es que mientras más se restrinja el peso de la carga en las carreteras de México, será mucho menor la carga que pueda trasladarse, lo cual repercutirá negativamente en la competitividad del sector en cuanto a los costos logísticos en los que se incurre por transportar menos peso, ya que por experiencia propia, a menor volumen de carga, mayor representa el costo logístico de transporte.

En nuestra consideración hace falta armonizar los sistemas de regulación del sector transporte y del comercio internacional. No quiere decir necesariamente que adoptemos las mismas medidas de otro país, pero si hacerlas compatibles.

Por poner un ejemplo, el Departamento de Transporte de Estados Unidos no ha aprobado un plan operativo en conjunto con sus estados fronterizos que asegure que los camiones mexicanos cumplan con las normas de seguridad. Las regulaciones se han dejado libremente a la consideración de cada uno de los estados fronterizos de Estados Unidos lo que implica que más jugadores entren en el tema y sea más complicado ponerse de acuerdo y homologar un criterio.

¹⁴¹ Jorge Eduardo Mendoza Cota y Eliseo Díaz. op. cit. pp1119

Continuando con el ejemplo, en Texas, el estado que recibe más del 50% de transporte de carga de México, las regulaciones estatales son muy elevadas y dicho estado no ha establecido estaciones de inspección de normas de seguridad.

Con lo anterior se nota una total asimetría en los modelos de regulación, que en lugar de integrarse a nivel federal dentro de Estados Unidos, los mismos se dan de manera estatal o local. Éste es uno de los obstáculos interrelacionados con el aspecto jurídico y técnico-operativo que consideramos importantes por los cuales no se ha llegado a la apertura del autotransporte de carga en la región fronteriza.

Como ya lo vimos en capítulos anteriores y en el punto referente a los obstáculos económicos, los saldos favorables de comercio para México indican que el libre acceso de unidades en la frontera favorecería más a México que a Estados Unidos por la ventaja que aún representa el menor costo de la mano de obra barata y los costos de combustible. “Ante la legislación vigente y con el fin de introducir carga vía carretera en ambos países, los transportistas tienen la necesidad y el deseo de reducir el costo y la ineficiencia generada por el cambio de unidades y trailers en la frontera.”¹⁴² Nosotras vemos que no solamente los transportistas, sino principalmente el sector industrial, usuario del servicio de transporte, encuentra en el costo de transferencia de las mercancías un elemento de pérdida de competitividad en el costo de sus mercancías, mismo que tienen que trasladar a los consumidores finales, restándole precisamente competitividad a sus productos.

El tema de seguridad que Estados Unidos exige que se atienda, necesariamente nos remite al tema de capacitación. Los choferes mexicanos deben demostrar haber adquirido el conocimiento necesario para la operación de unidades de carga y para la atención a emergencias en territorio americano. En los años en los que Estados Unidos restringió el acceso de unidades de carga mexicanas a su territorio era claro que “el sector mostraba un gran retraso en materia de capacitación y reglamentación. Tal es el caso de la integración del primer Programa Nacional de Capacitación para el sector que no se había consolidado y el proceso de elaboración del reglamento de paquetería y mensajería....en materia de capacitación, los temas que se abordaron son: bosquejo del sector transporte, tecnología y conducción vehicular, examen médico, señalamiento, documentación, manejo de carga, robos y prevención de accidentes.”¹⁴³

Las medidas instauradas por el gobierno de México nos muestran que durante la vigencia del TLCAN y con mayor precisión desde el año 1992, los tres países

¹⁴² Senado de la República. *Análisis de los efectos*. op. cit. pp 230

¹⁴³ *Íbidem*. pp 230

miembros han trabajado por hacer compatibles las regulaciones del autotransporte y los aspectos técnicos-operativos, sin tener mayor éxito.

El gobierno de México ha instaurado algunas medidas para conformar un sólido marco regulatorio que asegure el cumplimiento de la normatividad exigida por parte del gobierno estadounidense el cual tiene que ver directamente con asuntos técnicos-operativos. Sin embargo, el que México no lo haya llevado a cabo ha sido una ventaja para que Estados Unidos no permita el acceso de nuestro transporte de carga a su territorio.

Entre las medidas instauradas tenemos que, uno de los aspectos prioritarios para el desarrollo de dicho marco normativo en el sentido técnico operativo es el referente a la seguridad en la operación de las flotas de camiones, dirigidas a atender los siguientes parámetros:

- a) especificaciones del equipo de seguridad,
- b) transporte de materiales peligrosos, (los cuales, a pesar de no estar incluido en la apertura de servicios de transporte fronterizos, no deja de ser importante porque también del adecuado manejo de los materiales peligrosos dentro de un país, depende la seguridad del resto de la carga en las carreteras).
- c) Normas de inspección de vehículos,
- d) Límites máximos de emisión de contaminantes,
- e) Especificaciones para autobuses,
- f) Expedición de licencias de conducir,
- g) Pesos y dimensiones de vehículos; y
- h) Normas de operación de seguridad, incluyendo normas sobre límites de velocidad, registros de horas de servicio y normas médicas para aplicación a conductores.¹⁴⁴

De todas las anteriores, la regulación que más ha causado conflicto desde los años noventa ha sido la de pesos y dimensiones de vehículos, debido a que ha sido un elemento determinante para que las unidades de carga mexicanas no puedan acceder a territorio americano, al no cumplir con los parámetros estipulados en dicha norma, representando un riesgo en las carreteras para quienes las transitan, las comunidades y las mismas carreteras que pueden ser dañadas por el exceso de peso.

Para ser precisas, fue desde el año de 1987 mediante el Grupo de Trabajo Bilateral entre México y Estados Unidos en el que se empezó a tratar el tema de los pesos y las dimensiones. Para 1993 se creó el Subcomité de Normas de Transporte

¹⁴⁴ www.economía.gob.mx

dentro del TLCAN comprendido en el capítulo IX del TLCAN denominado “Medidas Relativas a Normalización” dentro de la tercera parte del Tratado “Barreras técnicas al Comercio”; el objetivo esencial “es el de hacer compatibles las medidas adoptadas por los tres países sobre aspectos técnicos y operativos del transporte”¹⁴⁵.

Con el paso de los años, “en 1998, la Partes acordaron que, debido a la complejidad y diferencia en los marcos regulatorios de los tres países, se respetaría la normatividad existente sobre pesos y dimensiones en cada país del TLCAN y en caso de que un autotransportista esté interesado en prestar servicios transfronterizos, éste tendrá que cumplir con los requisitos y disposiciones que se aplican en el territorio al que se ingresa”¹⁴⁶

En nuestra opinión aquella era una de las posiciones más cómodas para todos los integrantes ya que a pesar de que se respetaba la normatividad particular de cada Estado, con tal determinación no se hacía el mayor intento porque alguno de los tres países, sobretodo Estados Unidos respetara una normatividad exclusiva de la Zona de Libre Comercio que se había conformado.

Insistimos en que el anterior fue uno de los aspectos que demuestra la dificultad para definir la problemática y el caso *sui generis* que representó la conformación del TLCAN, porque a pesar de que en uno de sus objetivos se determina que se conformará una Zona de Libre Comercio que estrictamente contempla la liberalización del comercio de mercancías; en el momento en que se integran los servicios se tiene que adecuar dicho modo de integración económica y si es necesario implementar las medidas que se tomarán para llevar a cabo la liberalización de dicho sector.

Por lo que se refiere a México, éste publicó la norma de pesos y dimensiones en 1997¹⁴⁷ dentro de dicha norma se consideraba que el transporte federal es la columna vertebral de las actividades comerciales y que era necesario disminuir el índice de accidentes viales provocados por el exceso en el peso y dimensiones de la unidades, posteriormente en el año de 2002 se llevó a cabo la revisión de la norma de pesos y dimensiones.

¹⁴⁵ Laura Mendoza y Óscar Rico. op. cit. p p 40

¹⁴⁶ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio en América del Norte en la economía mexicana. Una visión sectorial a cinco años de distancia*. Senado de la República LVII legislatura. México 2000. Tomo I. pp 232

¹⁴⁷ *Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995* DOF. 7 de enero de 1997.

La manera en que se pretendía asegurar el cumplimiento de dicha norma es a través de las estaciones y básculas móviles colocadas en puntos estratégicos de las carreteras federales.

Fue en el año 2000 cuando la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) construyó siete estaciones para pesar los vehículos con la finalidad de reducir accidentes ocasionados por sobrepeso y limitar la inseguridad. La SCT estableció dichas estaciones muy similares a las que se establecieron en California y a lo largo de los Estados Unidos.

Otro aspecto que también representa un obstáculo técnico-operativo es el referente a las especificaciones para la manufactura de los vehículos de carga, que también tiene que ver con el tema de dimensiones, las cuales no se deben exceder de lo permitido por el gobierno americano. Además, tiene que ver con el desempeño de las unidades que finalmente no deben representar un riesgo en el tránsito de las carreteras americanas ni deben ser contaminantes. Con lo anterior, existe una estrecha relación entre la infraestructura carretera, la cual debe contar con la capacidad de soportar mayores pesos y dimensiones de los vehículos que por ella circulan; así como las leyes de operación y los estándares de los equipos de transporte que se utilizan, así como de su procedencia.

Con lo anterior, podemos decir que México ha tenido que homologar todas sus regulaciones para cumplir con los aspectos técnico-operativos que se le han impuesto discrecionalmente por Estados Unidos y de ésta manera alcanzar el objetivo de crear una zona de libre comercio y liberalizar tanto el sector servicios como la inversión a participantes de cualquiera de los tres miembros del TLCAN.

Recientemente ha entrado en polémica el hecho de que a partir del año 2009 se permitirá el ingreso de unidades de carga usadas con 10 años de antigüedad o más a territorio mexicano por lo cual México está propenso a inundarse de unidades "chatarra". Es necesario que antes de que se formalice la apertura permanente de las fronteras al servicio de carga internacional, México haga algo por evitar lo que ahora representa una amenaza a su economía y medio ambiente con las unidades de carga usadas las cuales representaría una competencia desleal y amenaza a la competitividad tanto de los fabricantes como de los usuarios de los servicios de transporte de carga.

Lo anterior tiene que ver aspectos tales como el acceso a financiamiento a las compañías de transporte para contar con unidades de modelos recientes, es decir, de no más de 8 años de antigüedad.

En estos momentos el sector está propugnando ¹⁴⁸por que se diseñe una norma que obligue a los automotores a cumplir con las normas de emisiones. De esta manera se restringiría la circulación de unidades viejas o usadas a México y estaríamos cubiertos.

Atendiendo a la reciprocidad que proporciona el TLCAN en materia de solución de controversias en la cual en el momento que uno de los miembros no acata una de las medidas acordadas en el TLCAN y el afectado puede establecer una medida similar, es un hecho que México en estos momentos podría hacer uso de dicho beneficio y restringir el acceso de unidades usadas a Estados Unidos hasta no darle solución al tema de libre acceso a los servicios transfronterizos de carga.

Estados Unidos cuidadosamente ha buscado la manera de mantener la restricción a los servicios transfronterizos de carga de México hacia territorio americano, debido a que al establecer regulaciones que soliciten cumplir ciertos requisitos previos para contar con la autorización por parte de las autoridades competentes, se está cayendo en barreras y restricciones no arancelarias al libre intercambio de bienes y servicios que se pretendían eliminar dentro del objetivo principal del TLCAN.

Por lo anterior, consideramos que México puede actuar de la misma manera implementando normas relativas. Sólo se tiene que pensar muy bien en cuál debe ser la manera de llevarlo a cabo para que no se mal interprete.

Otro aspecto técnico-operativo y no precisamente de las unidades de carga pero que si representa un retraso considerable en el flujo de la red logística en cualquiera de los dos sentidos, de norte a sur o sur a norte, es la operación aduanera que en sentido norte a sur es la mayoría de las veces más lenta, a pesar de que se ha trabajado en programas de facilitación aduanera y carriles “fast track” aún se llevan más tiempo que en la importación de mercancías en el sentido sur-norte. Del lado americano existen severas deficiencias en el número de inspectores que realizan las verificaciones en territorio estadounidense. “México carece de un sistema uniforme de inspección y los cruces internacionales pueden demorar de 6 a 8 horas, en gran parte por la ineficiencia de las autoridades aduaneras de Estados Unidos. El gobierno mexicano no es el único que ha presentado esta queja, sino también las asociaciones de transportistas usuarios de Estad Unidos.”¹⁴⁹

¹⁴⁸ Didier Ramírez Torres. “Stop a la chatarra” en *Revista T21*. México [en línea] http://www.t21.com.mx/revista/114/revista_mes/revista_actual/titulo_10.php, 21 de noviembre de 2008.

¹⁴⁹ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio...* op. cit. pp 233

4.4 De seguridad nacional.

Quizá uno de los temas que en comercio exterior más han preocupado al gobierno de México es el relativo al de seguridad nacional¹⁵⁰, ya que tras los atentados terroristas del 11 de Septiembre de 2001, la economía de los Estados Unidos comenzó a implementar una serie de medidas encaminadas a cuidar sus intereses.

México ha trabajado arduamente para demostrar a su vecino y socio comercial que está preparado para hacer frente a tal problemática y por ello ha implementado programas que en conjunto aseguren ese fin.

En el tema que nos concierne, es trascendental precisar que la seguridad nacional de Estados Unidos es un factor que retrasa la apertura transnacional para el autotransporte de carga; y por lo tanto la dinámica logística y de cadena de suministro para ambas naciones se ve afectada, ya que como veremos políticamente muchos grupos como los teamsteers se han opuesto a la libre circulación de autotransporte porque argumentan que ésta atenta contra la seguridad nacional, al promover tráfico de drogas, introducción de alimentos contaminados, flujo de ilegal de inmigrantes y hasta terrorismo.

La revisión y control de vehículos cada vez se han tornado más estrictos. En la frontera se requieren de varios procedimientos para asegurar el territorio estadounidense, porque hay que recordar que la seguridad en Estados Unidos también significa seguridad “económica” que tiene que ver con su competitividad.

Para ese país es necesario que la seguridad no erosione los resultados económicos que ha tenido el TLCAN, aunque aquí pareciera una paradoja, pues por un lado le conviene cabalmente cumplir lo establecido en dicho tratado y por otra parte no aplicar todo lo acordado, simplemente por sus intereses.

4.4.1 ASPAN. Antecedentes, estructura, objetivos y evaluación.

La Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN), es un organismo importante a considerar en nuestra investigación, debido a que su

¹⁵⁰ Seguridad nacional: conjunto de condiciones políticas, económicas, militares, sociales y culturales necesarias para garantizar la soberanía, la independencia y la promoción del interés de la nación, fortaleciendo los componentes del proyecto nacional y reduciendo al mínimo las debilidades o inconsistencias que puedan traducirse en ventanas de vulnerabilidad al exterior. Marcel Agustín, *La seguridad Nacional: concepto y evolución en México*, en: www.seguridadnacionalhoy.com

principal objetivo se concentra en la seguridad regional, dando posibilidades de competencia a los tres miembros del TLCAN frente al mercado global.

Dicho organismo es una puerta abierta a negociar temas que están fuera del alcance del acuerdo comercial entre los países de América del Norte, principalmente en el ámbito político. En él se buscan armonizar reglamentos, estándares y normas. Sin embargo, aunque se mencione que este foro puede servir como una herramienta alternativa, existen algunas opiniones que están en la posición de que en el ASPAN los gobiernos sólo funcionan como facilitadores de los designios del sector privado¹⁵¹ porque básicamente los foros de discusión se dan entre miembros de ese grupo y no de los Estados.

Ahora que Estados Unidos ha intensificado su búsqueda en ligar la política económica con la seguridad nacional, el ASPAN gira en torno a sus intereses, sumándose ello a su participación en el Tratado de Río y la firma de la Carta de la OEA, donde se contemplaron asuntos relacionados a la seguridad.

El ASPAN se lanza en 2005 con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, promoviendo un marco institucional que ayudaría a avanzar en la cooperación y fluidez de información referente a seguridad, transporte, medio ambiente y salud pública. En 2006 el sector privado se comprometió a apoyar a los gobiernos para la mejora en competitividad.

En nuestro tema de estudio básicamente podemos señalar que el ASPAN considera cuestiones para la facilitación de cruces fronterizos, cooperación regulatoria y energética.

El ASPAN busca rebasar en muchos aspectos al TLCAN, por ello el uso de la palabra prosperidad. Resulta importante analizar la situación de los cruces fronterizos porque entre más rápidos sean estos resulta más eficiente el comercio, puede haber más productividad, mejora en los costos de los productos y más competitividad. Por eso está tan ligado el tema de la apertura transfronteriza a los objetivos del ASPAN. La apertura del autotransporte se inserta en el marco de la facilitación comercial y seguridad de este organismo. El tema de la agilización de los cruces fronterizos es un tema central para el buen funcionamiento del programa demostrativo. El ASPAN contempla llevar acciones identificando posibles esquemas de financiamiento a proyectos de desarrollo de infraestructura fronteriza, ya sea a través de alianzas público-privadas o de un mayor aprovechamiento de instituciones financieras de

¹⁵¹ Laura Carisen, *ASPAN: La expansión peligrosa del TLCAN*, junio 6 de 2007. Programa de las Américas del International Relations Center.

instituciones ya existentes como el BANDAN (Banco de desarrollo de América del Norte)

Con lo anteriormente descrito concluimos que el ASPAN tiene dos vertientes:

- Prosperidad, que tiene que ver con productividad y reducción de costos de transacción y mejoras en la calidad de vida.
- Seguridad, que contempla el libre comercio y seguridad a través de la cooperación.

Con lo anterior nos damos cuenta que es necesario un enfoque común entre nuestro país y nuestros socios comerciales, principalmente Estados Unidos, para proteger de esa manera la economía y seguridad de las nuevas amenazas, y al mismo tiempo promover el movimiento seguro y eficiente de los bienes y servicios.

En las cuestiones de seguridad nacional y de nuestro tema de estudio tal parece presentarse un doble discurso, ya que por un lado se argumenta la necesidad de un enfoque común en esa materia, el cual asegure el tránsito y tráfico rápido de mercancías y por otra parte aparecen múltiples presiones de Estados Unidos para incorporar más al país a sus esquemas de Seguridad Nacional, la cual podemos describir como: “una situación en la que la mayoría de los sectores y clases sociales de la nación tiene garantizadas sus necesidades culturales y materiales vitales mediante decisiones de gobierno y de las acciones de las instituciones del Estado en conjunto; una situación de relativa seguridad frente a retos internos o externos reales o potenciales”¹⁵²

Hablando de estos temas de seguridad nacional, es importante establecer que después de la presidencia de Bill Clinton en los Estados Unidos, la política establecida da un giro; ya que no se piensa más en multilateralismo porque se antepone la esfera de la seguridad norteamericana en todas las esferas.

En Estados Unidos se junta un grupo de neoconservadores en el poder de la política exterior que se basan principalmente en la seguridad nacional; los sucesos del 11 de Septiembre darían un vuelco más radical a la política implantada por Estados Unidos. Se crea el Departamento de Seguridad Nacional (DHS Department of Homeland Security) y múltiples agencias federales que comparten la responsabilidad de la seguridad interna como examinar los contenedores que entran a los puertos de Estados Unidos.¹⁵³, cabe destacar que existe un área específica para transporte y fronteras.

¹⁵² José Luis, Piñero. *La Seguridad Nacional en México*, UAM-Azcapotzalco, México, 2004. pp 519

¹⁵³ Ana Teresa Gutierrez del Cid. *La estrategia de defensa de la administración Bush*. pp123-153.

Conforme a las regulaciones implementadas en materia de seguridad nacional que frenan el libre tránsito de unidades y que no tienen que ver con el factor TLCAN, encontramos por ejemplo que el 5 de Diciembre de 2003 el Departamento de Seguridad Interior de Estados Unidos " DHS" (por sus siglas en inglés), emitió una nueva regulación que tenía como objetivo detectar embarques peligrosos y sospechosos para evitar terrorismo. La regulación fue emitida por medio de la Agencia de Aduanas y Protección fronteriza (CBP Customs Border Protection) y entraría en vigor en 2004. Todos los responsables de los embarques que entran y salen a Estados Unidos deberían de enviar al DHS previamente a su llegada o salida, vía electrónica, un manifiesto de información sobre el embarque, el cual incluiría lo siguiente:

Código SCAC (estándar Carrier Alpha Code)

Número de viaje

Número de equipo

Lugar de Procedencia

Fecha y hora de llegada

Info del remitente

Info del destinatario

Cantidad y peso de la carga

Descripción precisa de la carga

Código internacional de materiales peligrosos

Número de sellos

Otro ejemplo en la búsqueda de la exigencia de Estados Unidos en cuanto a seguridad nacional lo encontramos en la Ley contra el Bio-terrorismo y el sector transporte, la cual aplica para el transporte de alimentos y materias primas. Esto parecería no estar en el marco del "Proyecto Demostrativo", pero es una muestra de cómo el factor de seguridad nacional ha influido en la inhibición de la apertura fronteriza; pues nuestro vecino del norte está más preocupado por garantizar la certidumbre en su territorio y población.

La Ley contra el Bio-terrorismo entró en vigor el 12 de Diciembre del año 2001 y con ella se pretende prevenir ataques terroristas mediante la contaminación de alimentos, productos animales, vegetales y medicamentos se establece que las empresas que envíen productos de esta naturaleza deben estar registradas ante la

FDA (Food and Drug Administration) y su transporte debe ser examinado y reportado para su cumplimiento.

Ambos ejemplos descritos con anterioridad fueron creados por Estados Unidos principalmente, para reducir riesgos de actos terroristas.

Para la Unión Americana el terrorismo se convirtió en la principal amenaza, el tema que sólo parece importarles es el de la seguridad nacional y las medidas que ha adoptado tienen diferentes matices, uno de ellos es la protección de sus fronteras a las mercancías que entran a su territorio, por ello la apertura es un tanto imposible. Hay amenazas que ponen en riesgo su soberanía, el territorio, las instituciones de los Estados y la seguridad ciudadana.

México al ser el espacio previo a la seguridad de este país tiene que avocarse a los lineamientos que le señalen, recordemos que comparte una frontera de 3000 kilómetros aproximadamente. Además con el TLC se comienzan a borrar los límites geográficos, ya que hay mayor participación de actores estatales y no estatales y se deben comenzar a regular el comercio y evitar situaciones que sorprendan.

4.5 Políticas.

4.5.1 Secretarías de Estado.

4.5.1.1 México.

Como lo mencionamos en un apartado anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es en México la encargada de regular y administrar todo lo relacionado al transporte, por lo tanto la SCYT es una de las encomendadas a encontrar una solución al conflicto en la apertura del sector autotransporte dentro del TLCAN.

Junto con la Secretaría de Economía, la cual se hace cargo de las negociaciones económicas y comerciales en el exterior, ha gestionado en diversos paneles los programas y acuerdos relacionados con la materia. Cabe destacar que ambas Secretarías han mostrado una postura positiva hacia la búsqueda del funcionamiento del Programa Demostrativo y el cumplimiento cabal de los acuerdos establecidos en el capítulo XII de Servicios del TLCAN.

Para ambos organismos el Proyecto Demostrativo es de gran importancia porque de acuerdo a sus expectativas apoya el desarrollo del país. Este Proyecto facilitaría la normalización de los servicios de autotransporte, lo cual puede crear un acceso efectivo y condiciones competitivas que fortalezcan a la región de América del Norte.

Hay que destacar que en la implementación del Programa han trabajado en conjunto de la SCYT otros organismos como la Administración General de Aduanas que establece parámetros de supervisión y vigilancia en las unidades de carga para

evitar problemas de seguridad y cabotaje por empresas extranjeras; además la Secretaría de Seguridad Pública Federal ha establecido programas de supervisión a los auto transportistas extranjeros.

Por su parte la SCYT busca apoyo de la Secretaría de Educación Pública y las Organizaciones de Autotransporte, porque en virtud de falta de conductores altamente calificados se propone diseñar programas de actualización y especialización para conductores en operación. A su vez que se ha planteado la creación de carreras técnicas a nivel medio que atiendan las necesidad de contar con personal altamente calificado.

El Senado de la República ha sido otra entidad que ha trabajado con la SCYT, para el cumplimiento de la apertura transfronteriza, ya que se ha actualizado el marco jurídico para adecuarlo a las nuevas condiciones de apertura.

Para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es importante tener un sistema de transporte seguro, eficiente y bien integrado en el crecimiento del comercio. El Programa Demostrativo es para la frontera con Estados Unidos una mejora en la cadena de suministro y los procesos logísticos; los cuales fortalecen la competitividad en Norteamérica. Se reconoce la necesidad de adecuar la infraestructura al interior del país para aprovechar la ventaja geográfica con Estados Unidos.

Para el Secretario de Comunicaciones y Transportes en México, Luis Téllez, los transportistas mexicanos están preparados para competir y a mediano plazo agilizar el incremento al comercio bilateral vía terrestre que actualmente es de 70%.

4.5.1.2 Estados Unidos.

En Estados Unidos la Secretaría de Estado encargada de la negociación en la apertura al autotransporte de carga es básicamente el Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés), éste con ayuda de la Cámara de Representantes ha llegado a los acuerdos alcanzados con México.

El objetivo principal del Departamento de Transporte de Estados Unidos es “asegurar el sistema de transporte rápido, seguro, eficiente, accesible y conveniente, que este acorde a los intereses nacionales y contribuya en la calidad de vida de los americanos hoy y en el futuro”.¹⁵⁴

¹⁵⁴ www.dot.gov

El DOT ha expresado a través de su representante, la Secretaria de Transporte Mary Peters el apoyo a la implementación del Programa Demostrativo, principalmente por el beneficio económico a Estados Unidos, expresado principalmente en los trabajadores, los consumidores y los hombres de negocios; además del incremento en las exportaciones de dicho país. Sin embargo, como se ha comentado anteriormente, se ha dejado claro que dicho programa podrá operar, siempre y cuando se garantice la seguridad de la Unión Americana, siendo la prioridad número uno del DOT.

Para el funcionamiento del Programa, el DOT ha solicitado un riguroso plan de seguridad en la inspección de unidades, aunado a la capacitación que asegure que el Programa cumple cada día con los estándares solicitados. De hecho hay que destacar la solicitud de un equipo de trabajo conformado por inspectores que evalúen el mantenimiento de las unidades y la capacidad de los choferes medida en sus certificados médicos, sus bitácoras de trabajo y sus licencias de manejo.¹⁵⁵

Mary Peters ha dejado claro que este Programa Demostrativo simplificará las operaciones de comercio exterior, las cuales hoy en día se ven atrofiadas por los tiempos de espera en el cambio de tractores a través de los transfers; lo cual ocasiona mayor gasto de recursos económicos.¹⁵⁶

Al igual que en México, el DOT trabaja en conjunto con otros organismos de administración interna para el fortalecimiento y buen funcionamiento del Programa. En este caso el Departamento de Seguridad Interna (Department of Homeland Security DHS) se enfoca en la calidad de los niveles de bienestar y seguridad de los Estados Unidos. Para su representante Michael Chertoff el Programa tendrá un buen funcionamiento y beneficiará a los transportistas siempre y cuando haya un ambiente de seguridad en los intercambios comerciales.

El DOT pide reciprocidad en las operaciones y por ello se ha dejado claro que los transportistas mexicanos podrán ingresar a los Estados Unidos hasta se emita un permiso a empresas de ese país.

Recientemente Mary Peters, acudió a México por invitación de Téllez ante la necesidad de asegurar que no se vaya a desechar el Programa de Transporte Transfronterizo cuando se produzca el cambio de gobierno. La funcionaria ha solicitado en diversos medios el apoyo del congreso, exponiendo los beneficios de dicho Programa Demostrativo para la economía de su país.

¹⁵⁵ <http://www.dot.gov/affairs/dot3408.htm>

¹⁵⁶ <http://www.dot.gov/affairs/cbtsip/dot2107.htm>

4.5.2 Poder Ejecutivo.

4.5.2.1 México

Después de haber transcurrido diez años sin haberse consumado los acuerdos en la apertura al autotransporte de carga en el TLCAN, y no cumplirse el fallo del panel favorable a nuestro país; el gobierno mexicano en el año 2007 comenzó a mostrar de nuevo interés en la negociación de dicha materia, llegando a un acuerdo que desencadenaría en el comienzo de un Proyecto Demostrativo para el cruce transfronterizo de empresas certificadas de autotransporte.

Tal parecería que todo surge de la necesidad de solicitar apoyo a cambio de las posturas que México ha demostrado en los paneles internacionales favoreciendo a la Unión Americana, y nos referimos principalmente a su postura en cuestiones de seguridad nacional, pues no hay que olvidar que compartimos una extensa frontera que día a día genera intercambios comerciales de gran relevancia.

El Poder Ejecutivo en México, representado hoy en día por el C. Felipe Calderón Hinojosa, ha expresado su gran preocupación y apoyo al *“Programa Demostrativo para la Apertura del Autotransporte Transfronterizo de Carga entre México y Estados Unidos”*, principalmente porque éste está enfocado a muchas de las Reformas que buscan la competitividad del país; en este sentido cabría recordar el Plan Nacional de Infraestructura y las modificaciones que se han pretendido desarrollar en cuestiones aduaneras para el tráfico más eficiente de las mercancías. El transporte es una actividad ligada al comercio que hoy comprende a muchos procesos productivos; éste agrega valor a las mercancías y además se vuelve indispensable para las relaciones internacionales; por ello se argumenta que el actual gobierno ha hecho énfasis en lograr que el transporte sea un factor de competitividad y trabajar en todas aquellas circunstancias internas y externas que frenen su buen funcionamiento.

Al iniciar su Administración en el año 2006, el Presidente de la República Mexicana, dio instrucciones a los responsables de las Secretarías de Economía y de Comunicaciones y Transportes para insistir con sus contrapartes en Estados Unidos a llegar a un acuerdo en dicha materia, logrando finalmente el acuerdo que dio origen a el Programa Demostrativo del Autotransporte Transfronterizo de Carga, que de acuerdo al gobierno federal, “involucra a varios sectores económicos y su alcance

llega hasta 12 estados de México y 23 de Estados Unidos llevando a cabo 27,370 cruces.”¹⁵⁷

Para el poder Ejecutivo el resultado exitoso de este programa permitirá:

- Que los importadores y exportadores cuenten con servicios puerta a puerta y justo a tiempo en sus procesos de cambio comercial, lo que favorecerá el incremento del comercio exterior mexicano.

- Las operaciones de dicho programa permitirán contar con la información relacionada con la situación jurídico administrativa de las empresas y personas físicas, además de conocer y verificar que los operadores que ingresarán con las unidades cuentan con capacitación y experiencia en la conducción, con condiciones adecuadas de salud física y mental y habilidad en el uso y entendimiento del idioma español.

- Contribuirá a elevar los niveles de seguridad en la conducción de vehículos dentro del territorio nacional.¹⁵⁸

Con los argumentos anteriormente expuestos es como podemos ver que el Poder Ejecutivo en México representa una fuerza política que está a favor de la apertura del autotransporte.

4.5.2.2 Estados Unidos.

Con la experiencia vivida a través de los años que corren a partir de la firma del TLCAN, aseguramos que la postura respecto a la apertura del autotransporte de carga del Poder Ejecutivo en Estados Unidos, ésta ligada a la corriente política en el poder, ya que como veremos más adelante en el análisis del poder Legislativo, los demócratas están estrechamente relacionados a los “teamsters”, quienes como sabemos rotundamente se han negado a llegar a un acuerdo de apertura en mencionado sector.

“La decisión de postergar la apertura de las fronteras a los transportistas mexicanos en 1995, claramente tuvo que ver con connotaciones electorales hacia la búsqueda de la reelección del Presidente Bill Clinton en 1996; repitiéndose la historia en 1999, con respecto a las elecciones de 2000, cuando se buscó apoyar al candidato demócrata a la presidencia, el entonces Vicepresidente Al Gore”¹⁵⁹

¹⁵⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Impacto del Proyecto Demostrativo*, México, 2008 pp1 [en línea] consulta septiembre de 2008. www.sct.gob.mx

¹⁵⁸ www.presidencia.gob.mx

¹⁵⁹ Oscar Armando, Rico Galeana. op. cit. pp 19

En la administración del Presidente George Bush, de corriente republicana, se ha mostrado una posición un tanto favorable.

Desde un inicio apoyó la apertura de la frontera a los camiones mexicanos, de hecho podría destacarse que el 27 de Noviembre de 2002, después de ocho años, comenzó levantando la moratoria al transporte mexicano.¹⁶⁰ Su triunfo en el Poder Ejecutivo de los Estados Unidos indudablemente debilitó la influencia de los teamsters; ya que desde que llegó al poder criticó abiertamente el cierre de las fronteras del autotransporte.

Sin embargo la postura de dicha administración, ha sido también paradójica, ya que por una parte apoya la apertura y por otra, su esquema de seguridad nacional frena la fluidez del comercio con México y por tanto la apertura del sector, poniendo trabas al cumplimiento cabal de los fines del “Programa Demostrativo” porque sus requisitos de apertura en la frontera siempre están ligados a su proteccionismo.

Otro ejemplo de su preferencia a cuestiones de seguridad nacional, se dio en Mayo de 2007, ya que Bush hizo una concesión al Congreso de Estados Unidos. Este aprobaría dentro de la Ley de Gastos de Emergencia para Irak, una cláusula que bloqueaba el financiamiento federal para la entrada en vigor del programa piloto, a cambio de aprobar un presupuesto militar. A pesar de que la Casa Blanca se había opuesto en un principio a que se incluyera esta disposición sobre los camiones mexicanos, se dejó ver la prioridad de su administración.¹⁶¹

Por otra parte se ha pronunciado en contra de algunas disposiciones que se han presentado en el Senado y que pretendían frenar el acuerdo alcanzado en el Programa Demostrativo, por ejemplo la enmienda Dorgan, la cual buscó eliminar los fondos para la puesta en marcha del programa piloto que permitiría a los camiones mexicanos trasladar cargamentos por todo el territorio nacional, más allá de los 40 kilómetros dentro de la zona fronteriza. A este respecto el presidente Bush declaró que vetaría la medida y quiso dejar intacto el programa piloto, lo cual muestra el apoyo al acuerdo.

Con la llegada del presidente de Estados Unidos, Barack Obama, la situación y la negociación alcanzada en materia de apertura transfronteriza de autotransporte de carga tendrá que ser analizada en su momento, ya que como lo hemos dicho este asunto ha girado en torno a la corriente política en el poder de la Unión Americana. Las autoridades mexicanas deberán renegociar con la corriente demócrata de la mejor manera para que se de un trato recíproco en dicha materia.

¹⁶⁰ Isabel Melchor, Periódico Milenio, Negocios, México, 26 de Mayo 2007, pp. 18

¹⁶¹ Íbidem pp18

4.5.3 Poder Legislativo.

4.5.3.1 México.

El Poder Legislativo es determinante en la solución al conflicto de la apertura del sector autotransporte, principalmente porque a él le competen las negociaciones de un gran número de intereses económicos, sociales y políticos de nuestro país. Éste representa todas las corrientes que inciden en la dinámica de México y por ello los convenios firmados con los socios del TLCAN en dicha materia, reflejan los acuerdos alcanzados.

Como sabemos tres son las fuerzas políticas más representativas de nuestro país, PRI (Partido Revolucionario Institucional), PAN (Partido Acción Nacional) y PRD (Partido Democrático Revolucionario); sin embargo habría que comenzar destacando que la que más ha influido dentro de este conflicto es el PRI, debido a que está estrechamente ligada a la CANACAR (la cual se mantiene con una posición desfavorable a la apertura). Cabe destacar que esta industria ha llegado a estar representada por integrantes del mismo Congreso y debido a que el PRI se mantuvo muchos años en el poder Ejecutivo se tomaron decisiones importantes relacionadas a asuntos del autotransporte de carga.

Por su parte el PAN llega a ser representativo del sector industrial privado, el cual favorece a la apertura del autotransporte de carga y por lo tanto este Partido Político llega a pugnar a favor del Programa Demostrativo.

Respecto al PRD podemos destacar que no ha sido posible identificar alguna liga con algún grupo de opinión porque en sí no constituye a algún grupo estrechamente relacionado con el aspecto particular del autotransporte de carga.

En general el Poder Legislativo en México mantiene la posición de dar cumplimiento al acuerdo alcanzado en el TLCAN, ya que se considera necesario dar un trato equitativo y recíproco. Por esto es que en su momento se exhortó a la Secretaría de Economía a que procediera a aplicar, a efecto equivalente, la restricción a la inversión extranjera por parte de empresas o personas físicas estadounidenses en el autotransporte de carga mexicano, como anteriormente se analizó.

4.5.3.2 Estados Unidos.

Como lo hemos comentado, al referirnos sobre la problemática del sector autotransporte y el poder legislativo en Estados Unidos, debemos considerar que la solución al conflicto estará encadenada al grupo en el poder, ya que claramente se ha

demostrado que los demócratas pugnan por la no apertura del autotransporte; principalmente por la búsqueda del apoyo electoral del grupo sindical de los teamsters. Los legisladores demócratas, que son mayoría en ambas cámaras, tienen un fuerte respaldo electoral de los sindicatos y eso representa votos para las elecciones.

En Septiembre de 2007 el senador demócrata Byron Dorgan promovió una enmienda en contra de los vehículos mexicanos en nombre de la seguridad estadounidense. Un día antes ocurrió un accidente con un transporte de carga de materiales peligrosos en la ciudad de Chihuahua. El senador demócrata cuestionó la seguridad y señaló que el accidente fue una prueba para actuar con cautela y así lideró los esfuerzos para evitar el programa.¹⁶²

La enmienda Dorgan pretendía eliminar los fondos para la puesta en marcha del programa piloto que permitiría a los camiones mexicanos trasladar cargamentos por todo el territorio nacional, más allá de los 40 kilómetros dentro de la zona fronteriza. Dicha iniciativa contó con el apoyo de 25 republicanos.¹⁶³

La enmienda de Dorgan al proyecto de ley para el presupuesto del Departamento de Transporte terminó con el programa piloto de camiones con 75 votos a favor y 23 en contra. Una votación que supera los dos tercios requeridos para vencer la amenaza de veto del presidente Bush.¹⁶⁴

En este sentido algunos senadores republicanos advirtieron que con la medida México podría imponer tarifas punitivas a Estados Unidos bajo los derechos que le concede el TLCAN. “El senador John Cornyn, dijo que la prohibición de tránsito de las unidades mexicanas puede ser tomada por México, como una discriminación, ya que los camiones canadienses no requirieron de tantas exigencias.”¹⁶⁵ Eliminar el programa piloto no es aconsejable y supondría un problema. Además, la posible represalia mexicana también ocasionaría pérdidas para los productores estadounidenses al señalar que el TLCAN ha contribuido a la prosperidad y al incremento en el comercio bilateral. Los republicanos instaron a los demócratas a que permitan que continúe el programa piloto y luego modificarlo, si no está a la altura.

¹⁶² Reuters. “Senado EEUU bloquea pruebas de camiones mexicanos”, en *Reuters. América Latina*, México, 12 de Septiembre de 2007. <http://lta.reuters.com/>

¹⁶³ El Comercio. “Senado de EE. UU bloquea programa para libre circulación de camiones mexicanos”, en *el Comercio.com*, Ecuador, 12 de Septiembre de 2007. http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=136068&id_seccion=5

¹⁶⁴ Milenio. “Critica The Washington Post renuncia vergonzosa de EU a programa de camiones mexicanos”, en *Milenio* [En línea], México, 15 de Septiembre de 2007.

¹⁶⁵ Univisión. “Senado quita fondos a programa sobre camiones mexicanos”, en *Univisión.com*, México, 11 de Septiembre de 2007”.

Otro ejemplo de la postura demócrata es la que se refiere a la del senador Sherrod Brown quien expresó su desconfianza, al comparar la presión para abrir las rutas de Estados Unidos a los camiones mexicanos, como las presiones de libre comercio que abrieron el mercado estadounidense a los contaminados alimentos y juguetes chinos.¹⁶⁶

Por otra parte la Cámara de Representantes aprobó en mayo una medida similar a la de Dorgan en la llamada Ley de Seguridad en las autopistas estadounidenses con una votación bipartidista abrumadora de 411-3.

4.5.4 Cámaras y Asociaciones.

4.5.4.1 Asociación Nacional del Transporte Privado ANTP

La Asociación Nacional del Transporte Privado congrega principalmente a las empresas privadas que cuentan con flotillas propias de autotransporte de carga; dicha asociación pretende ser la organización líder de los usuarios de transporte de carga.

Entre sus objetivos busca representar y defender los intereses de las empresas que como actividad complementaria a su giro principal operan el transporte multimodal para el traslado de sus insumos y productos terminados en flotillas propias.

Los directivos de la ANTP son miembros de empresas privadas tales como Bimbo, CEMEX, Grupo Modelo, LALA, Fábricas de Jabón La Corona, entre otras. Entre sus socios se enlistan 120 empresas.

Como cualquier asociación la ANTP ejecuta funciones como cabildeo y negociación con autoridades y legisladores, en defensa de los intereses de las empresas privadas que manejan su propio transporte. Igualmente tienen participación de organismos gubernamentales en el análisis de las leyes y reglamentos aplicados al transporte.

La ANTP es de las pocas asociaciones que manifiestan su respaldo al programa transfronterizo siempre y cuando se cuente con reglas claras y precisas que beneficie la operación de los camiones mexicanos en Estados Unidos. Ante la puesta en marcha del “Programa Demostrativo de Apertura al Transporte de Carga en Estados Unidos y México” la ANTP ofreció todo su respaldo a dicho programa.¹⁶⁷

¹⁶⁶ Reuters. op. cit

¹⁶⁷ “La ANTP brinda su respaldo al programa transfronterizo” en *Portal automotriz*. [en línea] www.portalautomotriz.com Septiembre 26 de 2007.

Lo anterior es congruente dado que los sectores industriales y las empresas que cuentan con flotas propias perciben favorable la apertura a partir de que se mejorarían los tiempos de entrega de sus productos en Estados Unidos y por el hecho de que su propia flota pueda cruzar y transitar en las carreteras de Estados Unidos. También consideran que se optimizarían sus costos ya que no tendrían que subcontratar a un tercero para llevar a cabo el traslado de sus mercancías hasta el punto de entrega en el país vecino. Aspectos como mantenimiento a unidades, pago a choferes propios, trámite de permisos y seguros son costos que de por sí, ya los tienen éstas empresas por el traslado de sus mercancías al interior del país.

La ANTP argumenta que el principal beneficiado de llevar a cabo ésta apertura fronteriza al autotransporte de carga lo tendría el consumidor final, ya que se dejaría de transmitirle los costos inherentes a la distribución de las mercancías.

De manera puntual la ANTP resalta los siguientes beneficios de la puesta en marcha del Programa Demostrativo al Autotransporte de Carga en Estados Unidos y México:

- 1) Mayor y mejor economía para nuestro país,
- 2) Comercio más seguro,
- 3) Desarrollo de nuevos y mejores sistemas de transporte,
- 4) Nuevas alianzas comerciales y polos de desarrollo,
- 5) Generación de empleos,
- 6) Mayores oportunidades para los consumidores,
- 7) Mayor competitividad del país.¹⁶⁸

Tomando en cuenta la postura que muestra la ANTP, desde el punto de vista de las empresas privadas y los beneficios que representarían en conjunto para la economía del país y no exclusivamente del sector autotransporte de carga en particular; nos parece válida dicha percepción ya que precisamente la integración de la cadena de suministro entre México y Estados Unidos podrá lograrse mediante estrategias que permitan el aprovechamiento de los recursos y el desarrollo conjunto la logística entre las dos economías, mediante la optimización en el intercambio de mercancías, aspecto que nos permitirá favorecer nuestra competitividad como país y como bloque comercial.

¹⁶⁸ Asociación Nacional del Transporte Privado. *Programa Demostrativo*. [en línea] México. consulta diciembre 19 de 2008. <http://www.antp.org.mx/ANTECEDENTES%20PROGRAMA%20DEMOSTRATIVO.pdf>

4.5.4.2 Cámara Nacional de Autotransporte de Carga CANACAR

La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR) se conformó en 1989 con el objetivo de “enfrentar organizadamente la política de desregulación del servicio y evitar la dispersión y atomización del sector”¹⁶⁹. Ésta cámara es la que representa mayor peso político en México, la cual se ha adjudicado unilateralmente la representatividad del sector de autotransporte de carga.

“Con la desregulación desapareció la obligatoriedad de pertenecer a las centrales de carga; desapareció también la estructura de servicios regulares por ruta y el especializado por producto; la obligatoriedad de las tarifas, para que a partir de entonces éstas se fijan libremente por la oferta y la demanda; se abrogaron los Comités Estatales o Regionales y los Comités Técnicos de Autotransporte Federal que desde 1977 concedían los permisos para prestar el servicio y se regularizaron los que trabajaban sin concesiones ni permisos, de tal manera que, los transportistas pasaron de ser concesionarios a permisionarios.”¹⁷⁰

Sus actividades y opiniones ante la apertura de servicios transfronterizos de carga en el capítulo XII del TLCAN y recientemente ante la puesta en marcha de el Programa Demostrativo de Apertura al Autotransporte de Carga ha sido de total rechazo, argumentando que esto representaría un riesgo total para el sector autotransporte en México y de llevarse a cabo tal apertura, en su opinión, sería en detrimento de las empresas mexicanas que existen en el país.

“Estrechamente ligada al PRI. Es la organización que integra a las empresas más importantes, en términos de tamaño y organización empresarial, y sus presidentes generales suelen incluso desempeñar cargos en el Congreso de la Unión, por parte del mismo PRI.”¹⁷¹ Con lo anterior, se reafirma la razón por la cual la CANACAR es una de las agrupaciones con más influencia política en México.

La CANACAR se ha mostrado como una de las agrupaciones más conservadoras en su postura ante los compromisos establecidos en el TLCAN y los programas que se han ido estableciendo a los largo de estos años.

La CANACAR no acepta del todo la apertura al autotransporte de carga y no se da la oportunidad de conocer las ventajas de llevarla a cabo y al mismo tiempo solicitar

¹⁶⁹ http://www.canacar.com.mx/qospace/wb/CANACAR/CANA_quienes_somos, consulta noviembre 30 de 2008.

¹⁷⁰ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio*. op. cit. pp 228

¹⁷¹ Oscar Armando, Rico Galeana. op. cit 36

al gobierno o entidades federales financiamiento para desarrollar alguna estrategia de negocio para este sector.

Tomando en cuenta la necesidad del sector, la CANACAR debería aprovechar su postura política en México para conseguir mayor oportunidad de financiamiento para los transportistas mexicanos, por ejemplo “sus contrapartes en Estados Unidos tienen acceso a créditos para la adquisición de nuevas unidades o refacciones en mejores condiciones, ya que allá los consiguen con tasas anuales del ocho por ciento, mientras que en México no bajan del 35 o 40 por ciento.”¹⁷²

Desde el año de 1994 la CANACAR ha solicitado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que se analice la posibilidad de regresar a un sistema semiregulado de tarifa y renegociar los tiempos pactados en el TLCAN para la apertura fronteriza al sector. Es muy claro confirmar con lo anterior, que la CANACAR ha propugnado por una postura cerrada y proteccionista al sector autotransporte de carga.

Además, para la fecha en que se obtuvo la resolución del panel arbitral, en opinión de la CANACAR, las restricciones emitidas por Estados Unidos eran inequitativas y ponían en desventaja a la industria frente a su competencia en el país vecino, así pues dicha cámara le solicitó a la Secretaría de Economía, proceder a la aplicación de la suspensión de beneficios de efecto equivalente en el sector del autotransporte de carga tanto en materia de servicios como de inversión, de conformidad con lo dispuesto por el propio Tratado.

Por otra parte “la CANACAR señala que las deficiencias en el marco jurídico en materia de transporte son una desventaja competitiva para el sector, ya que no contemplaron la exclusión de extranjeros en el movimiento de carga doméstica o el cabotaje por lo tanto, propone modificar el artículo 6 de la Ley de Inversiones, con el fin de excluir de la inversión neutra al auto transporte de carga. Asimismo, propone trabajar sobre la actividad de paquetería y mensajería que se aplicara en México”¹⁷³.

El temor de la CANACAR a llevar a cabo la apertura fronteriza es debido a que perciben en el sector una diferencia considerable entre las oportunidades que tiene el mismo sector en Estados Unidos. La CANACAR alega que respecto al parque vehicular Estados Unidos cuenta con una antigüedad no mayor a 4 años, aspecto que

¹⁷² Manuel Quezada “En materia de transporte, no les interesa la apertura fronteriza” por en *El diario*. [en línea] www.eldiariodechihuahua.com consulta septiembre 11 de 2007.

¹⁷³ Cámara Nacional del autotransporte de Carga. *Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos*. CANACAR. México. Marzo 2007 pp 6

no sucede en México, donde las unidades son mucho más atrasadas. El tamaño del sector es mucho mayor en Estados Unidos, aproximadamente 11 millones de camiones contra 500 mil camiones de carga en México, lo cual representa una significativa diferencia de competitividad.

El disgusto de la CANACAR radica en que los transportistas mexicanos son tratados de manera discriminatoria en Estados Unidos, a cada momento los camioneros mexicanos son multados por agentes del DOT¹⁷⁴, además; ésta cámara asegura que mientras el transportista mexicano sólo puede circular con sus camiones en la franja fronteriza, antes del Programa Demostrativo los norteamericanos ya circulaban por las carreteras mexicanas, debido a que sus empresas operan con capital mixto¹⁷⁵. Con la puesta en marcha del Programa Demostrativo de Apertura al Transporte de Carga en Estados Unidos y México, los choferes han tenido que ser revisados por autoridades de cada uno de los Estados, tanto en aspectos mecánicos de las unidades como a los conductores en exámenes médicos y de antidoping.

La apreciación de la CANACAR en distintos foros es que las revisiones no se han llevado a cabo de manera equitativa; mientras México tiene que cumplir con 20 normas más de las que cumplen los propios chóferes estadounidenses.

El riesgo para México es que éste cuenta con pocos inspectores que garanticen que los transportistas de Estados Unidos cumplan con la regulación de nuestro país y sobre todo que se haga cabotaje.

Respecto al Programa Demostrativo para el Autotransporte de Carga, la CANACAR opina que no está funcionando y que el tamaño de la muestra no refleja la realidad en cuanto a la discriminación que los empresarios y operadores sufren a la hora de pasar y ofrecer el servicio del lado de Estados Unidos.¹⁷⁶

4.5.4.3 Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos CONATRAM

Por otra parte en el año de 1995 como respuesta a la atomización que tenía la CANACAR y para algunos transportistas debido al descuido en la totalidad del sector, se conformó la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM)

¹⁷⁴ Gastón Monge. “Piden transportistas mexicanos no abrir la frontera a Estado Unidos” en *En línea directa*. México, 5 de septiembre de 2007.

¹⁷⁵ *Ibidem*.

¹⁷⁶ “Crítican programa binacional de carga” en *El diario*. [en línea] México, 29 de septiembre de 2008. <http://www.diario.com.mx/nota.php?notaid=dcflea5f3eb358001473ae01752c7ade>

“La CONATRAM es una organización de formación relativamente reciente, que representa principalmente a las empresas chicas y a los hombres-camión, mismos que conforman al grueso de la industria en términos de cantidad, más no de influencia económica.”¹⁷⁷

Además del autotransporte de carga, la CONATRAM congrega a representantes de diversos medios de transporte tales como turismo, pasaje, taxis, campesinos y cañeros. De hecho entre sus intereses se encuentran llevar a cabo la unificación del transporte más que defender a un solo subsector del sector transporte.

Para el tema que nos ocupa en esta investigación, a pesar de que la CONATRAM no ha sido actor activo en el mismo, si se ha manifestado en contra de la liberalización de los servicios transfronterizos de carga del TLCAN, ya sea de el Programa Demostrativo y en concreto de los compromisos establecidos en el TLCAN. Por lo tanto, con respecto a esta Confederación no se ha dado mayor actividad en este asunto.

4.5.4.4 Teamsters

Por lo que se refiere a las cámaras y asociaciones americanas, la de los Teamsters es la más representativa y con mayor peso político. Dicha asociación es la que ha buscado por todos los medios posibles el retraso de la apertura fronteriza al autotransporte de carga.

La división de fletes de los Teamsters representa el interés de más de 80,000 agremiados en 238 uniones locales aproximadamente. Lo anterior incluye chóferes, obreros de almacenes, mecánicos y personal administrativo. Ésta es la unión más grande y diversa de Estados Unidos.

Sus inicios se remontan a 1903, cuando cocheros de tiros de caballos decidieron organizarse dado que eran la columna vertebral de la economía de Estados Unidos y no contaban con una participación justa en las ganancias.

A pesar de que los Teamsters son una organización conformada predominantemente por chóferes de camiones, cuentan con agremiados de muchos otros oficios y profesiones.

Los Teamsters organizan a los trabajadores que pretenden negociar colectivamente. Una vez que se negocia y firma un contrato, la unión trabaja para hacerlo cumplir, ejerciendo presión. “Los sueldos y beneficios amparados por los contratos negociados por los Teamsters son notablemente mejores que los de los

¹⁷⁷ Oscar Armando Rico Galeana. op. cit pp 36

empleados que no pertenecen a una unión de empleados similares. Los contratos de los Teamsters son garantía de sueldos decorosos, ascensos justos, cobertura de salud, seguridad en el empleo, tiempo libre con paga e ingreso para retirados.”¹⁷⁸

Ésta organización fue una de las que ejercieron mayor presión en el gobierno americano para postergar la apertura fronteriza al autotransporte de carga; buscaban que los acuerdos en materia de servicios transfronterizos nunca se llevaran a cabo o bien se cancelaran. Además de que hicieron cabildeo político para desvirtuar la versión oficial.

La primera intervención que tuvo el grupo de los Teamsters fue en 1995 cuando por decisión del ejecutivo federal no se permitió la apertura fronteriza, dicho grupo había ejercido presión para que el ejecutivo federal actuara en dicha forma.

Los Teamsters inteligentemente han hecho uso de los medios masivos de comunicación y han intentado persuadir a la población americana para desvirtuar la verdadera razón de llevar a cabo la apertura fronteriza al autotransporte de carga. Se han utilizado argumentos que promueven el rechazo a los latinos, al afirmar, por ejemplo que los transportista mexicanos ofrecerían servicios del Tercer Mundo.

Lo cierto es que desde las épocas del presidente Clinton, los Teamsters han sido un grupo muy importante por medio de los cuales los demócratas han asegurado su estancia en el poder.

El recurso de los Teamsters ante la postura del ejecutivo ha sido el cabildeo por medio del legislativo, por lo cual los éstos han conseguido que se impongan medidas más estrictas de revisiones de seguridad a las empresas y vehículos mexicanos que buscaban transitar en territorio norteamericano.

Definitivamente a lo largo de estos 13 años en los que no se ha podido llevar a cabo la apertura fronteriza a la unidades de carga mexicanas, la pugna política entre grupos de poder como los sindicatos y las corrientes demócratas o republicanas, lo único que han conseguido es postergar más el cumplimiento del acuerdo, establecer mucho más reglas y normas de las que ya existían y en realidad no percibimos un interés por ningunos de los grupos de Estados Unidos por cumplir el acuerdo, de lo contrario, simplemente es un tema de oportunismo político para el grupo en el poder en turno.

Los recursos que han utilizado los Teamsters en los periodos en los que los republicanos se han encontrado en la presidencia, han sido ejercer presión por medio

¹⁷⁸ *International Brotherhood of Teamsters* [en línea] <http://development04.teamster.org/resources/español/quienes.htm>, consulta diciembre 12 de 2008.

del legislativo, por ejemplo han buscado que se lleve a cabo el recorte de presupuesto al Departamento de Transporte y a los programas de inspección fronteriza.

De lo contrario, cuando la oportunidad se ha dado por medio de los candidatos presidenciales demócratas, la negociación ha sido un voto útil a cambio del apoyo al bloqueo a la apertura fronteriza al autotransporte de carga.

A pesar de que los Teamsters buscan desvirtuar a los transportistas mexicanos por medio de los argumentos de seguridad pública, ya sea por el tránsito de la unidades de carga en el territorio estadounidense, cuestiones como el idioma, las condiciones de la unidades de carga, migración, tráfico de drogas, acceso a alimentos descompuestos, modelos atrasados de la unidades de carga, estándares sobre emisiones a la atmósfera, falta de seguros, accidentes, control de horas de manejo, consumo de drogas y alcohol por parte de los choferes, entre otras; la verdadera razón para impedir la apertura fronteriza al transporte mexicano es el temor de la competencia que enfrentarían los chóferes americanos con los bajos salarios de los operadores mexicanos y la sobreoferta de mano de obra barata mexicana. Como ya lo mencionamos anteriormente, los Teamsters son quienes se encargan de la negociación de salarios decorosos de sus agremiados.

“Aunado a lo anterior, también es preciso tomar en cuenta las implicaciones laborales. Estas explican la firme oposición de la agrupación sindical de los Teamsters quienes ven la apertura de los servicios como una serie amenaza al bienestar de los trabajadores, ya que los niveles de salario en los Estados Unidos son mucho mayores a la retribución de los operadores mexicanos. Además la industria del autotransporte de carga en Estados Unidos padece un déficit de operadores que los obliga a mantener el 5% de su flota vehicular desaprovechada. Ésta falta de recursos humanos puede ser eventualmente cubierta por operadores mexicanos que demandan menores salarios.”¹⁷⁹

En conclusión para éste apartado, los argumentos que manejan los Teamsters nos parecen carente de validez toda vez que consideramos que los problemas de fondo se encuentran en aspectos económicos, que se han manejado en términos políticos y que sencillamente los problemas de tráfico de personas, drogas y alimentos, por ejemplo, podrían ser atendidos con una eficaz revisión aduanera por ambos lados de la frontera y no únicamente por el lado mexicano.

¹⁷⁹ Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio*. op cit pp 2237

4.5.5 Industria Privada.

La industria privada y en específico los sectores industriales tanto de México como de Estados Unidos mantienen una postura a favor de la apertura fronteriza al autotransporte de carga. Este sector percibe que se puede favorecer la integración económica de la zona de libre comercio a través de la integración logística por medio del autotransporte de carga.

En México, dentro de distintos foros y publicaciones la postura de los industriales respecto a este tema denota el interés por favorecer la competitividad de la economía del país, por medio de la integración de la cadena de suministro bilateral que implicaría el fomentar el intercambio comercial entre productores y consumidores de México y Estados Unidos.

Además dentro de la industria privada se considera que con la apertura al autotransporte de carga se facilitará la integración de aparatos productivos tal como lo señala uno de los objetivos del TLCAN.

ANEXOS

TFC-USA-03 _____
Folio de Solicitud: _____
Fecha: _____

[Sello, logotipo o membrete de la empresa]

México, D.F., a _____

**DIRECTOR DE SUPERVISION DEL
AUTOTRANSPORTE FEDERAL
P R E S E N T E**

(Nombre) _____, en mi calidad de representante legal de _____ (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se fije fecha y hora para que se efectuó la inspección de mi representada, así como la revisión físico-mecánica de los vehículos que han sido detallados en el formato de Internet con No. de Folio: _____, a fin de integrar el expediente que contiene la solicitud de registro como aspirante a obtener un permiso y alta de vehículo, requisitos y anexos para el otorgamiento del permiso para operar el Servicio de Autotransporte Transfronterizo de Carga Internacional, en los términos del Programa Demostrativo, con el que México y Estados Unidos implementan la resolución del Panel de Solución de Controversias del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que se emitió en relación al cumplimiento de los compromisos de liberación al comercio transfronterizo de servicios establecidos en ese mismo tratado y el artículo 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Para tal propósito, manifiesto la siguiente información:

Datos de la empresa	
Nombre comercial de la empresa o de la persona física.	
Domicilio de la oficina de negocios en donde se solicita la visita de inspección.	

Datos de los Vehículos	
Número de vehículos que se solicita se autoricen a operar el servicio transfronterizo y NIV de cada unidad.	
Lugar en donde se encontrarán los vehículos para su revisión.	

Manifiesto a usted bajo protesta de decir verdad, que la información de identificación de los vehículos contenida en la solicitud con folio de Internet No. _____ de fecha _____ de _____ de _____ son ciertos.

ATENTAMENTE

(nombre y firma del solicitante)

ccp.- Ing. Carlos A. González Narváez.- Director General de Autotransporte Federal.- Para su superior conocimiento.- Presente.

c.c.p.- Director del Centro Metropolitano del Autotransporte de la DGAF/SCT.-Para su conocimiento.-Presente

**SOLICITUD DE ALTA DE VEHICULO AL PERMISO PARA OPERAR EL SERVICIO DE
AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL**

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



TFC-USA-04
Folio de Solicitud: _____
Fecha: _____

**C. DIRECTOR GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
P R E S E N T E**

_____ "**A**" (*Nombre*), en mi calidad de representante legal de "**B**" (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se registre a la empresa que represento como aspirante a la obtención de un alta de vehículo (s) al permiso para operar el **SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL**, en los términos del Programa Demostrativo, con el que México y Estados Unidos implementan la resolución del Panel de Solución de Controversias del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que se emitió en relación al cumplimiento de los compromisos de liberación al comercio transfronterizo de servicios establecidos en ese mismo tratado y el artículo 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

I. Datos de la flota vehicular
(Ilénese por cada uno de los vehículos que operarán en México)

I.a.	Número de Identificación Vehicular:
I.b.	Número de Motor:
I.c.	Tipo de combustible que utiliza:
I.d.	Año modelo de fabricación:
I.e.	País de origen:
I.f.	Marca:
I.g.	Clase:
I.h.	Tipo:
I.i.	Número de ejes:
I.j.	Número de llantas:
I.k.	Tipo de Suspensión en eje: Direccional: Motriz: Arrastre:
I.l.	Alto:
I.m.	Ancho:
I.n.	Largo:
I.o.	Número de toneladas máximas que transporta:

I. Datos de la flota vehicular	
(Ilénese por cada uno de los vehículos que operarán en México)	
I.p.	Número de litros máximos que transporta (en el caso de tanques):
I.q.	Peso bruto vehicular:
I.r.	Número de placa metálica de identificación vehicular de EUA:
I.s.	Estado de la Unión Americana que la expidió:

A esta solicitud deberán adjuntarse los requisitos que establece el artículo sexto del Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.

Manifiesto bajo protesta de decir verdad que la información que se proporciona con el presente es cierta y que la documentación que se anexa en original y copia son auténticos, siendo responsabilidad mía y de mi representada la veracidad de la misma, por lo que autorizo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a verificar su veracidad.

ATENTAMENTE

(NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE)

CONCLUSIONES

A través de nuestro estudio, nos percatamos que el autotransporte de carga es un factor necesario para el intercambio comercial de México y Estados Unidos; el cual favorece su integración y la eficiencia de sus relaciones; además funge como eslabón en la cadena de productores, maquiladoras y consumidores.

Por medio de la integración de la cadena de suministro entre ambas economías se favorece la creación del comercio en la región y para ello es indispensable pensar en la apertura transfronteriza del autotransporte de carga.

Hasta hoy no se ha concretado la apertura del sector en el Área de Libre Comercio del TLCAN, y por lo tanto lo único que se está propiciando es la desviación de comercio, dada la amenaza de productos asiáticos, tanto en Estados Unidos como en México. El importar productos provenientes de aquella región lejana, resulta más barato y el costo del transporte marca la diferencia.

Partiendo de lo ya mencionado, nos damos cuenta que aún falta trabajar en el aprovechamiento de las ventajas comparativas, porque se debe buscar la integración de los servicios de autotransporte de carga para hacer frente a la amenaza de otras economías. Es necesario desarrollar una estrategia logística y desarrollar una cadena de suministro sólida, que permita a los productores de México y Estados Unidos ser más competitivos y a los consumidores nacionales y extranjeros, preferir mercancías de la región del TLCAN en lugar de mercancías de otra región

La integración de la cadena de suministro mediante adecuadas estrategias logísticas permite la integración de cadenas productivas entre distintas economías y esto debería representar un beneficio para la región.

En el apartado dedicado al autotransporte de carga dentro del TLCAN, se acordó una apertura paulatina del sector, que como ya lo analizamos, fue rezagándose, hasta no cumplirse; esto nos demuestra de nueva cuenta cómo en la relación México – Estados Unidos aún existen contradicciones que marcan el proteccionismo excesivo de la economía que más pugna por la liberalización de mercados.

Es necesario que México comience a desarrollar un sistema comercial que le permita diversificar sus exportaciones, ya que como también se destacó seguimos dependiendo del mercado norteamericano. Esta diversificación favorecería la competitividad del país porque la demanda de nuestros productos sería mayor. Aquí habría que señalar que se tienen que buscar nuevas estrategias que a través de una política de desarrollo industrial aproveche los recursos, la localización geográfica y los acuerdos concretados del país.

Hablando de los acuerdos que tenemos firmados con una amplia gama de socios comerciales, podemos destacar que esta apertura parecería sólo buscar acaparar mercados y demostrar que México se ha insertado de la mejor manera a la globalización. Sin embargo hay que pensar que se requiere tener una visión amplia y planeada para prever de qué manera se confrontarán los efectos de cada Tratado comercial que se está promoviendo a nivel mundial, para evitar experiencias que sólo dañan la economía nacional y generan compromisos que más adelante no se pueden cumplir. Tal vez el desafío es que México debe buscar a través de sus acuerdos, el apoyo y cooperación de sus socios comerciales y la participación seria del Gobierno, la Sociedad y la Iniciativa privada.

Respecto al tema de las integraciones económicas, consideramos que éste es un tanto polémico y contradictorio, ya que a pesar de que su teoría tiene orígenes en la Europa Occidental y promueve el libre cambio y la apertura comercial; también se debe considerar que esta corriente fomenta el proteccionismo, ya que al llevarse a cabo la creación de comercio al mismo tiempo se discrimina y se desvía el comercio de los Estados que no son miembros del bloque. Por lo tanto, a pesar de que vemos en la integración económica una oportunidad para el desarrollo de cada Estado integrante, también existe un egoísmo por parte de cada miembro para hacer explícito su rechazo al resto de los Estados. Lo anterior también lo veremos reflejado en el tema del autotransporte de carga, porque aunque se comprometió en el cuerpo del tratado la liberalización de estos servicios, existen en los adentros de cada una de las economías en cuestión, un interés por proteger a los sectores o subsectores que pudieran verse perjudicados, aunque hay que mencionar que no siempre esos intereses fomentan del todo el desarrollo de la economía, si no lo contrario, representan sólo intereses sumamente políticos, ya sea en México o en Estados Unidos.

A pesar de que las integraciones económicas en esencia buscan “abolir la discriminación”, como lo citamos al inicio de nuestra investigación, comprobamos que en la Zona de Libre Comercio integrada por el TLCAN este objetivo no se cumplió, ya que con la forma cómo Estados Unidos ha sobrellevado el tema, es claro que lo único que se busca es discriminar al sector de autotransporte de carga de México, por representar una amenaza para su estabilidad económica y política.

Entre los objetivos del TLCAN se consideraron la eliminación de los obstáculos al comercio, la facilitación de la circulación transfronteriza de bienes y de servicios y la promoción de la competencia leal en la zona de libre comercio; sin embargo con lo suscitado en la cuestión del autotransporte de carga nos damos cuenta que esto no se cumplió y esto nos confirma que a pesar de que las integraciones económicas

promueven la liberalización del comercio, contradictoriamente también propician el proteccionismo.

Por otra parte, el proceso teórico de integración económica que definimos al inicio de nuestra investigación, no se ha cumplido. El origen del problema lo ubicamos a partir de que de una visión eurocentrista, se pretende adecuar una teoría a una realidad totalmente dispar en la zona norte del continente americano; la cual desde que se inició con el proyecto del TLCAN, no consideró la disparidad en las economías que la integrarían, siendo el atraso tan evidente de México respecto a Estados Unidos y Canadá el más grande, lo cual en lugar de favorecerlo solamente alargó mucho más el llevar a cabo los compromisos contraídos.

En este sentido hay que señalar que el modelo europeo es tomado en la gran mayoría de las situaciones, ya sean políticas, económicas o sociales; sin embargo aquí habría que pesar precisamente en el hecho de que no se puede igualar o pensar en el buen funcionamiento de un sistema, cuando las diferencias culturales e históricas son totalmente abismales a los iniciadores de dicho modelo.

A pesar de que actualmente la Unión Europea se ha convertido en el modelo de integración económica que muchas economías y regiones buscan, por los avances que tiene en los aspectos económicos, políticos y jurídicos; en la práctica se ha demostrado que dicho modelo no es universal y que las integraciones económicas dependen de la situación de cada región.

Lo característico del bloque económico de América del Norte es que se conformó con economías de distintos niveles de desarrollo; a diferencia de la conformación de la Unión Europea, donde los miembros con menor desarrollo fueron apoyados para conformar el bloque.

Es preciso considerar la estructura económica de los integrantes y no menos importante, las políticas y normativas de cada uno de los miembros para que los objetivos se cumplan. Por lo tanto consideramos que en nuestro tema de estudio es importante la homologación del sistema, así como la reglamentación para el libre tránsito de las unidades de carga, lo cual evitaría conflictos y retrasos en la apertura del sector.

Para concretar una integración económica es necesario diseñar el terreno sobre el cual se conformará el bloque económico y cumplir con los prerequisites para concretarlo, por ello nuestra posición respecto a la homologación jurídica. Sin embargo aquí hay que aclarar que en el conflicto presentado en el marco del TLCAN, Estados Unidos actuó de una manera injustificada, pues como pretexto señaló cuestiones de homologación jurídica y de seguridad en las unidades, cuando desde la negociación

del Tratado nuestro país trabajó en conjunto con sus socios comerciales en un Comité dirigido a esta situación.

Por otra parte cabe destacar que la infraestructura es esencial para la competitividad de un país, ya que teniendo una base sólida se pueden desarrollar mejores prácticas logísticas, aunada a los distintos modos de transporte, para optimizar costos e integrar una cadena de suministro eficiente que permita cumplir con los objetivos de los clientes o consumidores. Definitivamente el gobierno federal tiene que invertir en infraestructura para favorecer la apertura transfronteriza al autotransporte de carga y permitirles reducir costos y tiempos de entrega. Consideramos factible y loable al Programa Nacional de Infraestructura del Gobierno Federal, ante las necesidades que actualmente tiene nuestro país; sin embargo también consideramos que es una carta política del partido en el poder para propiciar una serie de Reformas que promulga.

En nuestra opinión, el apoyo del gobierno en el buen funcionamiento del autotransporte de carga, y de cualquier otro medio de transporte, es trascendental; ya que este puede beneficiar a través de factores que impulsen la competitividad. Un ejemplo de esto es la capacitación, tema que ha sido uno de los argumentos de los que se ha valido Estado Unidos para no permitir el paso al autotransporte de carga mexicano, dado que en su consideración nuestros chóferes no cumplen con el nivel de conocimiento necesario para transitar en sus carreteras de una manera segura. Por eso es que consideramos que el gobierno de México debería apoyar a las compañías de transporte a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes y otras instancias que den alcance a cumplir las necesidades del sector.

Pero no sólo habría que hablar de capacitación; también es necesario pensar en el apoyo del gobierno a través del financiamiento que permita que las compañías mexicanas estén a la vanguardia mundial y se incluyan así, también factores de competitividad como la tecnología y la innovación que se traducen en una mejora en el nivel de servicio.

En una economía como la de México, en la cual el sector servicios tiene cierta relevancia sobre los otros sectores (dado que nuestra economía se basa en producción de materias primas, manufacturas y extracción de petróleo), nos resulta increíble que el gobierno no le haya concedido a través de estos años la importancia al tema del autotransporte de carga, ya que bien podríamos fomentar un excelente servicio y desarrollar lo que realmente sea un sector potencial en nuestra economía.

Lamentablemente en nuestra opinión, el gobierno federal ha mal aprovechado el tema y sólo se ha dedicado a conceder sin negociar algo a cambio, aquí habría que

pensar en las posiciones políticas que lejos de estar encaminadas a beneficiar a la economía en conjunto, obedecen a intereses de unas cuantas minorías.

No resulta tan distinto el escenario de nuestro vecino del norte, porque como lo describimos en el apartado de los factores políticos que frenan la apertura, una de las negativas que obstaculizan lo acordado en el TLCAN principalmente está influida por cuestiones electorales y políticas.

El autotransporte de carga de México se beneficiaría del tamaño del mercado americano ya que el costo más bajo de transporte se da en México y esto representa una ventaja comparativa de México frente a Estados Unidos, por lo que éste último ve una amenaza en las unidades de carga mexicanas, siendo esto otra de las causas de su negativa al cumplimiento cabal del capítulo XII del TLCAN.

Definitivamente consideramos que la apertura fronteriza al autotransporte de carga alentará y favorecerá el intercambio de mercancías por el hecho de que elimina costos y tiempos de tránsito que en términos logísticos representan uno de los gastos más elevados. Sin embargo es muy importante que el gobierno y la industria privada; así como los involucrados en el sector, realmente contribuyan a su fortalecimiento para poder hacer frente a las grandes compañías que podrían competir con el país, ya que la flota vehicular de México no es tan moderna como la de Estados Unidos, lo que implicaría ciertos riesgos y desventajas. Además hay que recordar que no solamente se abre el sector de servicios de autotransporte de carga como tal; también el ámbito de la inversión en este sector entra en juego y consideramos que México puede ser una presa fácil ante los competidores norteamericanos, ya que así a los Estados Unidos no le interesaría del todo introducir sus unidades al territorio mexicano para arriesgarlas y desgastarlas; para ellos resultaría más fácil invertir en las compañías de México y utilizar las unidades de éstas en su territorio, sin necesidad de arriesgar los equipos y trabajadores propios.

Por todo lo anterior también pensamos que es necesario apoyar otros medios de transporte que garanticen y aprovechen la ventaja comparativa de nuestro país y en específico hablamos del apoyo al ferrocarril. En nuestro estudio nos percatamos del retraso de las vías férreas y del poco interés que se muestra por desarrollar más de ellas, principalmente porque existen intereses de compañías por formar monopolios en este medio de comunicación. Coincidimos con las opiniones que argumentan que conforme se utilice mayormente el transporte, se dará cierto crecimiento en la misma proporción y se propiciará mejor comercio. Es una relación de mejora en los dos sentidos, a mayor comercio, mejor transporte y a mejor transporte, mayor comercio, por eso la necesidad de voltear a nuevas alternativas como el ferrocarril.

Un evento de coyuntura como lo fueron los atentados terroristas en territorio estadounidense en el año 2001 propicio el cambio de políticas comerciales y con ello el reforzamiento del proteccionismo norteamericano. Consideramos que injustificadamente Estados Unidos ha antepuesto cuestiones de Seguridad Nacional a los compromisos contraídos, ya que el comercio y el intercambio de mercancías se ha visto obstaculizado con las medidas implementadas en los cruces fronterizo, lo cual merma la dinámica de la cadena de suministro entre México y Estados Unidos y por lo tanto también el buen sistema logístico. Además de que los requerimientos para la introducción de unidades de carga se vuelven más estrictos.

Cabe destacar en este sentido que la creación de ASPAN lejos de ser un instrumento de prosperidad entre sus integrantes, lo vemos como una carta que presenta Estados Unidos para asegurar lo que no negoció y lo que también le importa de nuestro país, la cuestión política y de seguridad. Para nuestro tema de estudio esto es importante porque en este acuerdo se han incluido cuestiones que tienen que ver con la cadena de suministro efectiva y el autotransporte de carga.

En nuestra consideración en el tema del retraso a la apertura fronteriza se mezclan temas políticos y económicos, más que de normatividad y seguridad, ya que el argumento de la seguridad de las unidades y la seguridad nacional es un mero pretexto para no afectar al sector de transportistas americano amenazado por la mano de obra barata mexicana y para no afectar los intereses políticos de los grupos en el poder, llámense demócratas o republicanos.

Por su parte consideramos que con la actual situación política norteamericana se corre el riesgo de volver a trabar el conflicto de la apertura transfronteriza al autotransporte de carga, debido principalmente a que como sabemos el actual presidente en funciones, Barack Obama, es de corriente demócrata, grupo político que a cambio de votos apoya a los mayores opositores de la apertura.

Hablando estrictamente, se le debería exigir a Estados Unidos la apertura a la frontera, solicitándoles el cumplimiento del tratado honrando, en lugar de tratar de persuadir a México con argumentos incongruentes de inseguridad en su territorio. En nuestra opinión el Tratado debió ser honrado en su totalidad y cumplido por Estados Unidos en lugar de poner restricciones con el Programa Demostrativo de Apertura al Autotransporte de Carga.

A pesar de que existió un panel, de que este firmado un instrumento jurídico internacional, como lo es el TLC, de que haya normas internacionales como la Convención de Viena sobre los Tratados, y los Organismos de Comercio Internacionales que regulan las prácticas de comercio; nos damos cuenta que al final no se efectúa lo acordado, ya que Estados Unidos no está comprometido

coercitivamente a cumplir, debido a todas las cuestiones que ya analizamos. Además por su parte creemos que a México no le convendría cometer lo dictado en el Capítulo XX, que establece lo que pasa en el caso de que se incumpla lo acordado en un Panel Arbitral, ya que no estaríamos en condiciones de suspender beneficios de efecto equivalente por la gran dependencia que tenemos ante la Unión Americana, tal vez esto repercutiría en un problema mayor para México.

Finalmente concluimos que una economía competente depende de la transparencia jurídica ante nuestros socios comerciales y además de la buena programación y planeación que hacia dentro presenten sus partes. En nuestro tema vemos que realmente el autotransporte de carga es un instrumento muy importante para una buena cadena de suministro entre México y Estados Unidos.

POST ESCRITUM

México, D.F. a 21 de mayo de 2009.

Debido a que en los últimos meses se suscitaron algunos hechos relevantes correspondientes a nuestro tema de estudio, consideramos pertinente presentarlos a continuación:

El 10 de marzo del año en curso el Congreso de Estados Unidos decidió retirar en el presupuesto de 2009 los fondos destinados al Programa Demostrativo de Apertura al Autotransporte de Carga; inmediatamente el Departamento de Transporte de Estados Unidos informó a las empresas mexicanas autorizadas a cruzar hacia el lado americano sobre la suspensión de dicho programa.¹

Ante tal postura las autoridades mexicanas reaccionaron demandando el cumplimiento de lo acordado y establecieron que se estaban violando las normas de comercio internacional; por lo que se decidió tomar medidas concretas como respuesta a lo anunciado por el Senado de Estado Unidos, país que al presentar su propuesta demuestra su postura proteccionista en un momento de crisis económica mundial.²

El gobierno de México, tras agotar todas las instancias, se vio obligado a implementar medidas y por medio de la “Secretaría de Economía anunció que incrementarían aranceles a cerca de 90 productos industriales y agrícolas provenientes de 40 estados de la Unión Americana como represalia al incumplimiento de este país para permitir el paso de camiones de empresas de autotransporte mexicanas a su territorio, como está acordado en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.”³

¹ “Confirma DOT fin de Proyecto Demostrativo; Obama busca continuarlo” en Revista T21 [en línea] México 12 de marzo de 2009. http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10235.

² Julio Reyna Quiroz. “Sube México arancel a 90 productos de Estados Unidos; represalia por violar el TLC” en La Jornada. Economía. Marzo de 2009.

³ “Anuncia México Represalias a Estados Unidos por violar TLCAN en materia de transporte” en Revista T21 [en línea] México 17 de marzo de 2009. http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10256.

Específicamente los productos relacionados con el incremento de aranceles tienen que ver con los sectores industrial y agrícola, “que en 2007 representaron un volumen de comercio por 2mil 400 millones de dólares, cifra que representa 1.7 por ciento de las importaciones totales de México”⁴. En el Diario de la Federación se publicaron los productos que sufrieron el incremento de arancel, entre los que podemos destacar: frutas frescas, frutos secos, zumos, baterías y artículos de limpieza. El incremento variaría del 10 por ciento al 20 por ciento. Por ejemplo, el 10 por ciento para cebollas, alimentos para perros o papel higiénico, el 15 por ciento para semillas de girasol, o artículos de limpieza personal y el 20 por ciento para productos como árboles de navidad, vinos, papas y peras.⁵

Consideramos que la medida que ha tomado México ante la postura de Estados Unidos, no es necesariamente la más adecuada ya que no es recíproca. Pensamos que lo pertinente en este momento sería aplicar la prohibición de la entrada de transportistas estadounidenses a territorio mexicano y aún mejor cancelar las autorizaciones de inversión y servicios que fueron expedidas a firmas estadounidenses.

Ante el aumento de los aranceles de algunos productos coincidimos con el Dr. Arturo Ortiz Wadgyman quien menciona que “es muy bajo, fijar un arancel de 20 por ciento como máximo para la mayoría de los 89 productos sancionados: ese es el monto que acepta como máximo la Organización Mundial de Comercio (OMC), pero no es un arancel que implique una sanción, si lo fuera sería más de 50 o de 80 por ciento o como el impuesto hace tiempo a los productos chinos del ciento por ciento. México podría haber aplicado cualquier tipo de represalia, eso está permitido por las leyes de la OMC y TLCAN”.⁶

Por su parte cabría mencionar que el Secretario de Economía de México, Gerardo Ruíz Mateos, estableció que fueron tres los criterios para aplicar la represalia:

- Uno de ellos es que las mercancías provengan de un número importante de estados de Estados Unidos, y cuyas exportaciones a

⁴ Julio Reyna. Op Cit.

⁵ Patricia Vázquez. “México concreta sus represalias comerciales contra Estados Unidos.”, en Finanzas.com [en línea], Marzo 18 de 2009. http://www.finanzas.com/noticias/economia/2009-03-18/102100_mexico-concreta-represalias-comerciales-contra.html.

⁶ Entrevista de Susana González. “Un arancel de 20% no es un castigo: experto” en La Jornada. Economía, 20 de marzo de 2009.

México representen un porcentaje importante respecto de lo que se vende al resto del mundo.

- El segundo criterio es que no fueran insumos que pudieran afectar las cadenas productivas mexicanas y no impactar el precio del bien final.

- Por último, el gobierno mexicano buscó que no hubiera un impacto en los precios de los artículos de la canasta básica.⁷

Con los productos seleccionados no se cumplieron del todo los criterios establecidos, ya que no se están protegiendo los artículos de la canasta básica, de lo contrario algunos sectores están siendo perjudicados.

Por lo que se refiere a las organizaciones de autotransportistas de México su postura se basa en no darle continuidad a la apertura fronteriza, mientras que los “Teamsters” aprovecharon el cierre de fronteras para seguir argumentando incumplimientos técnicos y humanos.

“Según los datos dados a conocer por el gobierno de México, en 18 meses de operación las 26 empresas mexicanas y 10 estadounidenses que tomaron parte de éste programa realizaron 45 mil cruces, en ese mismo tiempo, en promedio el comercio entre ambas naciones exigió de más de 7.5 millones de operaciones fronterizas, de acuerdo con cálculos estimados por transportista y avalados por diversas dependencias.”⁸

Con esto nos damos cuenta de que a pesar de que existen empresas que trabajaron por obtener los permisos y cumplir con los requisitos impuestos por Estados Unidos, tuvieron que frenar el beneficio que vislumbraban con el Programa Demostrativo. “Transportes Olympic primera empresa mexicana en participar en este proyecto comentó que es negativa esta decisión sobretodo porque a penas hace dos semanas había recibido la certificación por parte de la administración federal de seguridad en el autotransporte FMCSA (por su siglas en inglés) para continuar operando. Esto afecta las inversiones realizadas que superan los 263 mi dólares (4 millones de pesos), tan sólo en la compra de vehículos que se adquirieron para participar en el mismo.”⁹

Hasta el 12 de mayo de 2009, el presidente de los Estados Unidos Barack Obama mostró su preocupación para buscar una alternativa al actual conflicto,

⁷ Íbidem.

⁸ “Transportaron empresas del proyecto demostrativo sólo 0.6% del comercio entre México y Estados Unidos” en Revista T21 [en línea] México 20 de marzo de 2009. http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10282.

⁹ “Confirma DOT fin del Proyecto...” Op. Cit.

proponiendo la realización de dos foros de discusión; con lo cual constatamos que el conflicto no podrá cambiar de rumbo mientras existan los intereses contrapuestos entre el Sindicato de los Teamsters y los poderes Ejecutivo y Legislativo de este país.

Como consecuencia de todo lo anterior, observamos que la operación en la cadena de suministro entre México y Estados sigue siendo afectada. Finalmente, los costos logísticos no se reducen, repercutiendo de ésta manera en la competitividad.

Bibliografía

Aguayo Quezada Sergio, Bruce Michael Bagley. *En busca de la seguridad perdida. Aproximaciones a la seguridad nacional mexicana, compilado*. Ed. Siglo XXI, México, 1990, 416 pp.

Aguilar Leyva Adriana. *El autotransporte de carga entre México y Estados Unidos a 11 años del TLCAN*. FCPyS, UNAM, México, 2006, 66 pp.

Aranda Izguerra Carlos José. *Técnicas de Investigación en la elaboración de Tesis y Tesina*. Facultad de Economía, UNAM, México, 2007, 42 pp.

Arranz Lara Nuvia Catalina. *Resolución de controversias en el Tratado de Libre Comercio. Un punto de vista comparativo con otros sistemas de integración*, Senado de la República, México, 2002, 182 pp.

Arriaga Valadez David Alonso. *El Autotransporte de Carga como modo ideal de Transporte en el TLCAN de América del Norte*. UPIICSA, México, 2006.

Ávila Anaya José. *Mejoras en el área de logística y distribución en el servicio de Transporte de Carga*. UPIICSA, México, 2002.

Baena Joshep. *Transporte Internacional*. Ed. Fundación EMI-Manresa, España, 2002, pp 9-41, 57-63.

Ballou Ronald. *Logística. Administración de la Cadena de Suministro*. Ed. Pearson Prentice Hall, México, 5ª ed, 2004, 789 pp.

Balassa Bela

Chanona Burguete Alejandro, Roberto Domínguez Rivera. *Europa en Transformación. Procesos políticos, económicos y sociales*. Ed. Plaza y Valdez, México, 2000, 468 pp.

Cid Ileana, Ma. De los Ángeles Márquez. *Lineamientos generales para la elaboración de proyectos de investigación y para la redacción*. Cuadernos de Relaciones Internacionales. No. 1, FCPYS, UNAM, México, 2002, 63 pp.

Curzio Leonardo. *La seguridad México – Estados Unidos una oportunidad para coincidir*. CISAN, UNAM, México, 2006, 31pp.

Del Arenal Celestino. *Introducción a las Relaciones Internacionales*. Ed. TECNOS, Madrid, 1984, pp. 259 – 272.

Dávila Enrique. *El Sistema de Transporte de Carga de México, ante el Tratado de Libre Comercio*. Ed. McGraw-Hill Interamericana, México, 1992, pp. 275-314.

Gambrill Mónica, et. al. *Diez años de TLCAN en México*. CISAN, UNAM, México, 2006, 502 pp.

Guerra- Borges Alfredo. *La integración de América Latina y el Caribe*. UNAM, México, 1997, 253 pp.

Gonzalez Pineda Gabriela María de los Ángeles. *Gestión de la Cadena de Suministro como estrategia competitiva en el mercado Global*. FCPyS-UNAM. México 2003. 80pp

González Souza Luis. *México en la estrategia de Estados Unidos, enfoques a la luz del TLC y la democracia*. Ed. Siglo XXI, México, 1993, 320 pp.

López Nova Gabriela. *Competitividad del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio*. ITAM, México, 1992.

Maciel Agustín. *La Seguridad Nacional en las Relaciones México – Estados Unido*. El Colegio de San Agustín, México, 2003, pp. 7-105, 133-159, 303-325.

Manchón Cohan Federico, et. al. *Integración UE, TLCAN y Mercosur*. UAM, México, 2000, 264 pp.

Ortiz Martínez Guillermo, et. al. *México: Transición Económica y Comercio Exterior*. BANCOMEXT, FCE, México, 1999, 481 pp.

Ortiz Wadgymar Arturo. *Introducción al comercio exterior de México; Proteccionismo o Libre cambismo?*. UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, México, 1992, 227 pp.

Osborn Noel, Edelberto Ortiz Cruz, et. al. *El dilema de dos Naciones. Relaciones económicas México y Estados Unidos*. Ed. Trillas, México, 1981, 574 pp.

Piñero José Luis, et. al. *La Seguridad Nacional en México*, Ed. UAM-Azcapozalco, México, 2004, 519 pp.

Seara Vázquez Modesto. *Derecho Internacional Público*. Ed. Porrúa, México, 2000, pp. 59-65.

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. SECOFI, México. 1994 1218 pp.

Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio en América del Norte en la economía mexicana. Una visión sectorial a cinco años de distancia*. Ed. Senado de la República LVII legislatura. Tomo I, México 2000. pp 221-242

Senado de la República. *Análisis de los efectos del libre comercio en América del Norte en la economía mexicana. Una visión sectorial a cinco años de distancia*. Ed. Senado de la República LVII legislatura. Tomo II, México 2000. pp 235-283

Torres Gaytán Ricardo. *Teoría del comercio internacional*. Ed. Siglo XXI, México, ed. 21^a, 1998, 467 pp.

Universidad Tecnológica de México. *Microeconomía, colección didáctica II*. UNITEC, 1^a edición, México, 2001, 202 pp.

Vega Gustavo. *México, Estados Unidos y el Canadá: resolución de controversias en la era post-TLCAN*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México, 2004. pp 2-33.

Witker Velásquez Jorge, et. al. *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte: evaluación jurídica, diez años después*. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2005, 530 pp.

Witker Velásquez Jorge. *Resolución de controversias comerciales en América del Norte*. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1997, 272 pp.

Witker Velásquez Jorge. *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte: Resolución de controversias comerciales*. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1995, 171 pp.

Hemerografía

Aguilar David. “Crítica CANACAR poca participación en Proyecto Demostrativo” en *El Universal* [en línea] México, 12 de junio de 2008.

<http://www.el-universal.com.mx/notas/514483.htm>.

Aguilar Juárez David. “Revisiones favorecerán al Autotransporte”, en *el Universal.com.mx*, México, 26 de febrero de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

Aguilar Juárez, David. “En agosto inicia el programa de transporte transfronterizo”, en *El Universal*. [en línea] México. 13 de junio de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

Aguilar Juárez David. “Arranca esquema transfronterizo de autotransporte”, en *el universal.com.mx*, México, 31 de Agosto de 2007.

Alianza Flotillera. “México y EU en busca de la integración del autotransporte”, en *Alianza Flotillera*. México. Marzo de 2007. http://www.alianzaflotillera.com.mx/articulos.php?id_sec=4&id_art=491

Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte. *Reporte a los Mandatarios, Junio 2005*.

Asociación Nacional del Transporte Privado. "Situación Actual del Transporte", en *Transporte e Industria, Productividad y Eficiencia en el Transporte*. ANTP, México, Noviembre-Abril 2003. <http://www.antp.org.mx/home.htm>

Aspero Zanella, Eduardo. "Hacia un programa nacional de transporte intermodal" en *Mundo Logístico*. Año IV, No 24, México, Noviembre-Diciembre 2007, pp18-22.

Barroco, Alberto. "Coopelas y cuello", en *El Universal.com.mx*, México, 6 de Febrero de 2008. <http://www.el-universal.com.mx/>

Becerril, Andrea."Fox debe informar qué acordó con Bush en Waco, exige Garza Galindo" en *La Jornada*, México, 25 de Marzo de 2005.

Bioterrorism Act (BTA) Interim Procedures for Trade Partners.

Bougrine Hassan. "Competitividad y comercio exterior" en *Revista de Comercio Exterior*. México, Vol. 51, No. 9, Septiembre 2001, pp 767-771.

Calderón Hinojosa, Felipe. *Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012*. Presidencia de la República. México, julio 2007. www.infraestructura.gob.mx

Cámara de Senadores. *Gaceta Parlamentaria No. 17*, 1er año del ejercicio, 15 de Agosto de 2001, México

Cámara de Senadores. *Gaceta Parlamentaria No. 87*, 3er. Año de ejercicio, 14 de Diciembre de 2002, México.

Cámara de Senadores. *Gaceta Parlamentaria No. 4*, 4 de Febrero de 2004, México.

Cámara de Senadores. *Gaceta Parlamentaria No. 121*, 3er año de ejercicio, 1er Periodo Ordinario, 22 de Septiembre de 2005, México.

Cámara de Senadores. *Gaceta Parlamentaria No. 118*, 2º año de ejercicio, 2º Período Ordinario, 20 de Septiembre de 2007, México

Campos Cortés Jesús. “ 7 nuevas megatendencias globales para la Cadena de Suministro”, en *Mundo Logístico*. México, Septiembre – Octubre 2007, pp 22-26.

CANACAR. “Programa Demostrativo de Apertura del Transporte Transfronterizo” en *XIV Convención Nacional de Logística y Transporte de la Industria Química*. México 17 de agosto de 2007.

CANACAR. “Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos. CANACAR[en línea]México,29 de marzo de 2007. 29 pp

Cansino Rodolfo.” Ingreso de vehículos mexicanos a Estados Unidos. Reglas de Operación en Transporte e Industria”, en *Transporte e Industria, Productividad y Eficiencia en el Transporte*. ANTP, México, Junio-Julio 2002.
<http://www.antp.org.mx/home.htm>

Carlsen Laura. “ASPAN: La expansión peligrosa del TLCAN”, en *Boletín Américas*. No. 7, Vol. 5, Programa de las Américas, Estados Unidos de América, 2007.
<http://www.ircamericas.org/esp/4287>

Carreño Figueras José. “Transporte de México no dañará seguridad de EU”, en *El Universal.com.mx*, México, 06 de Septiembre de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

Cruz García Adrián. “A cuentagotas, ingreso del autotransporte a EU” en *Noticias del Sector Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones*. México, El financiero. Marzo 14 de 2007.

Díaz Espejel Salvador, Antonio Maza. “Camino a las organizaciones inteligentes y competitivas”, en *Mundo Logístico*. Año V. No. 25, México, Enero-Febrero, 2008, pp. 35 y 35.

Durán Alejandro. “Apertura al transporte de carga México-EU desde el 23 de Abril”, en *el Sol de México*, México, 26 de Febrero de 2007.

Eco Portal.net. “ASPAN: Alianza para la Seguridad y Prosperidad en América del Norte. ¿De quién y para quién? En Eco Portal.net. [en línea] México. 8 de octubre de 2007. <http://www.ecoportel.net/content/view/full/73161>

El Comercio. “Senado de EE. UU bloquea programa para libre circulación de camiones mexicanos”, en *el Comercio.com*, Ecuador, 12 de Septiembre de 2007. http://www.elcomercio.com/noticiaEC.asp?id_noticia=136068&id_seccion=5

El Diario. “Analizarán en congreso comercio transfronterizo” en *El Diario*. [en línea] México. 27 de noviembre de 2007. <http://www.diario.com.mx/>

El Financiero. “Inequitativas, las reglas de operación para el autotransporte mexicano”, en *El Financiero en línea, Economía*, México, 3 de Septiembre de 2007.

El Financiero. “Da corte aval para proyecto de transporte”, en *El Financiero en Línea, Economía*, México, 3 de Septiembre de 2007.

El Financiero. “Inminente el ingreso de camiones mexicanos a EU”, en *el Financiero en línea, Economía*, México, 5 de Septiembre de 2007.

El Financiero. “Gasto obligado de EU, apertura al transporte mexicano”, en *El Financiero en línea*, México, 7 de Septiembre 2007.

El Financiero. “Elige México a compañía de transporte que operará en su territorio”, en *El Financiero en línea*, México 7 de Septiembre de 2007.

El Financiero. “Elige México a compañía de transporte que operará en su territorio”, en *El Financiero en línea*, México, 7 de Septiembre de 2007.

El Financiero. “Desplaza China a México en el mercado de Estados Unidos”, en *El Financiero en línea*, México, 11 de Enero 2008. www.elfinanciero.com.mx

El Imparcial. “Abre EU puertas a camiones mexicanos”, en *el Imparcial.com*, México, 23 de Febrero de 2007. www.elimparcial.com

El Mañana. “Avala Bush la entrada de camiones mexicanos a EU” en *el Mañana* [en línea], México, 13 de Septiembre de 2007. <http://elmanana.com.mx/notas.asp?id=1562>

El Universal. “Busca EU fortalecer comercio en América”, *El Universal.com.mx*, México, 2 de Febrero de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

El Universal. “Ley del embudo”, en *El Universal*, México, 11 de Septiembre de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

El Universal. “Camiones mexicanos tienen ruta libre en EU”, México, 1º de Septiembre de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

El Universal. “México considera gran paso el fallo de Corte E.E.U. U sobre transporte de carga”, en *el Universal*, México 31 de Agosto de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

Énfasis Logística. “Informan normas a camiones mexicanos que ingresen a Estados Unidos”, en *Énfasis Logística on line*, México, 19 de Abril de 2007. <http://www.logistica.enfasis.com/contenidos/home.html>

Énfasis Logística. “Por una mayor infraestructura logística” en *Énfasis Logística*. Año VIII, No. 87, México, Septiembre 2007, pp 82-87.

Enfoque. “Camioneros en frontera México-EEUU viven “Edad Media” en *Enfoque Noticias* [En línea], 9 de Agosto de 2007. <http://www.enfoquenoticias.com.mx>

Escamilla Francisco. “Desarrollo Regional en México” en *NAFIN notas*. No. 650, Año XXVIII, NAFIN, México. Septiembre-October 1998.

Foro Económico Mundial. *The Global Competitiveness Report 2007-2008*. <http://www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Global%20Competitiveness%20Report/index.htm>

Fuentes M. César. “Diez años de luz ámbar al transporte mexicano”, en *Aduanas / Customs*. Año 2, No. 17, México, Marzo 2008, pp 42-46.

García Núñez Rosa Elena. “Logística, motor de competitividad empresarial y desarrollo” en *Mundo Logístico*. Año IV, No. 23, México, Septiembre-October 2007, pp 18-20.

Gary Deaton. “Promoting Reforms: Chamber efforts help streamline Customs Procedures”, in *Business Mexico*. Vol. XIV-9, September 2004, pp.49. <http://www.allbusiness.com/legal/laws-government-regulations/219717-1.html>

Gazol Sánchez, Antonio. “Diez años del TLCAN: una visión al futuro” en *Economíaunam*. Vol.1 número.3, México.

Glover Amy. “La Política el amor y del odio”, en *la Crónica de Hoy*, México, 21 de Septiembre de 2007.

Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Poder Ejecutivo Federal, *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012*, México, 2007. <http://pnd.presidencia.gob.mx/>

Gómez, Quintero Natalia. “Sobre el TLCA, EU dice no a reapertura”, en *El Universal.com.mx*, México, 11 de Enero de 2008. <http://www.el-universal.com.mx/>

Gómez R. Arnulfo. "Globalización, Competitividad y Comercio Exterior", en *Análisis Económico*. No. 47 Vol. XXI, México, 2006. 31 pp.
http://asoea.azc.uam.mx/textos/colab_4708.pdf

Gonzalez Gorocica Luis Francisco. "Ingreso de vehículos de carga mexicanos al estado de California y sus requisitos", en *Transporte e Industria, Productividad y Eficiencia en el Transporte*. ANTP, México, Junio-Julio 2002.

Granados Rodríguez Tonanzi. "Autotransporte en México: ¿Hacia dónde se dirige?" en *Énfasis Logística*. Año VII, No. 89, México, Noviembre 2007, pp 18-24.

Granados Rodríguez Tonanzi. "Intermodalismo en México: un recorrido a paso lento" en *Énfasis Logística*. Año VIII, No. 87, México, Septiembre 2007, pp 12-18.

Granados Rodríguez Tonanzi. "Retomar el camino ferroviario" en *Énfasis Logística*. Año VII, No. 84, México, Junio 2007, pp 76-79.

Guillén Arturo, Vidal Gregorio, et. al. *La economía mexicana bajo la crisis de Estados Unidos*. UNAM, México, 2003, 328 pp.

Haar Llerry. et. al. "Efectos del TLCAN en la competitividad de la pequeña empresa en México" en *Revista de Comercio Exterior*. Vol. 54, Num. 06, junio de 2004. México, pp 502-515

Higuera Cecilia. "Sí entrarán camiones mexicanos a EU desde mañana: Diario Oficial", en *El Universal, Negocios*, México, 31 de Agosto de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

Huchim Pérez Sandra. "¿El camino hacia un nuevo México?" en *Énfasis Logística*. Año VII, No. 88, México, Octubre 2007, pp 70-78.

Huchim Pérez Sandra. "México-China: un comparativo logístico" en *Énfasis Logística*. Año VII, No. 80, México, Febrero 2007, pp 14-22.

Jiménez Sánchez José Elías. “¿Qué pasa con el transporte transfronterizo? en *Énfasis Logística*. Año VIII, número 93, México, Marzo 2008, pp 74-77.

Jiménez Sánchez José Elías. “Apertura transfronteriza: ¿qué resultados debemos esperar?” en *Énfasis Logística*. Año VIII, No. 86, México, Agosto 2007, pp 74-78.

Kim O. Jesús Francisco. “Medidas de protección a la cadena de suministro establecidas por Estados Unidos”, en *Transporte e Industria, Productividad y Eficiencia en el Transporte*. ANTP, México, Octubre – Noviembre 2003.

La Crónica de hoy. “Bush amenaza con vetar acceso a camiones mexicanos”, en *La Crónica de Hoy*, México, 12 de Septiembre de 2007.

La Jornada. “Se convierte China en primer proveedor de Estados Unidos”, en *La Jornada*. Economía, México, 13 de Enero de 2008.

La Jornada. “Waco: Todo para Bush nada para Fox” en *La Jornada*, México, 24 de Marzo de 2005.

La Jornada. “Entrarán camiones mexicanos a EU cuando haya reciprocidad: DOT”, en *La Jornada*, México.

La Jornada. “Acuerdan México, Canadá y EU destrabar comercio”, en *La Jornada*, México.

La Jornada. Entrevista de Susana González. “Un arancel de 20% no es un castigo: experto” en *La Jornada*. Economía, 20 de marzo de 2009.

La Opinión. “Diseñan planes para la frontera. Gobernadores piden resolver problema de tráfico vehicular entre México y EU”, en *La Opinión.com*, México, 29 de Septiembre de 2007.

Loeza Soledad. "Tertulia en Waco, Texas", en *La Jornada*, México, 24 de Marzo de 2005.

Martínez y Martínez, Enrique. "El desafío de la frontera México-Estados Unidos", en *Foreing Affairs* en español. Enero- marzo 2005. <http://www.foreingaffairs-esp.org>

Mendoza Argentino. "Seguridad Nacional en México: Las herencias de la administración de Fox", en *el Cotidiano*. No.123, año/volumen 19, UAM, México, pp. 90-99.

Mendoza Cota Jorge Eduardo, Eliseo Díaz."Obstáculos al comercio en el TLCAN: el caso de transporte de carga", en *Comercio Exterior*. No. 12, Vol.53, México, Diciembre 2003, pp. 1112-1120.

Mendoza Moreno Laura. *Problemas en la integración del autotransporte de carga entre Estados Unidos y México*, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación técnica No.278, México, 2005, 122 pp.
<http://www.imt.mx/Espanol/Publicaciones/pubtec/pt278.pdf>

Milenio. "Critica The Washington Post *renuncia vergonzosa* de EU a programa de camiones mexicanos, en *Milenio* [En línea], México, 15 de Septiembre de 2007.

Moloeznik Marcos Pablo. "La Agenda de la Seguridad Nacional", en *Revista Universidad de Guadalajara*. No. 21, México, Junio, 2006.
<http://www.cge.udg.mx/revistaudg/rug21/art2.html>

Monge Gastón. "Piden transportistas mexicanos no abrir la frontera a Estado Unidos" en *En línea directa*. México, 5 de septiembre de 2007.

Monsivais Carlos. " México desde el 11 de Septiembre. De las impresiones de un fin del mundo", en *Revista Fractal*. No.22, Vol.VI, México, 2001, pp 11-35.
<http://www.fractal.com.mx/F22monsiv.html>

Mundo Logístico. “Autotransporte sin fronteras, del Acuerdo a la opinión”, en *Mundo Logístico*. Año VI, No. 20, México, Marzo-Abril 2007, pp 44-50.

Noguez Alejandra. “Luz verde para camioneros” en *BBC Mundo*. México [en línea] Agosto 30 de 2007.

http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/hi/spanish/latin_america/newsid_6981000/6981357/.stm

Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 DOF. 7 de enero de 1997

Notimex. “Destacan beneficios del autotransporte de Carga”, México, 4 de Septiembre de 2007.

Notimex. “Aprueban en EU iniciativa para bloquear acceso de camiones mexicanos al país vecino”, en *La Crónica de Hoy*. [en línea] Washington. 9 de septiembre de 2008. <http://www.cronica.com.mx/>

Ornelas Sergio L. “Rationalizing logistics costs in Mexico. Exciting developments and opportunities” en *Mexico Now*. Año 5, No. 27, México, Marzo-Abril 2007, pp 9-24.

O’Reilly Joseph. “3PL al derecho y al revés” en *InBound Logistics Mexico*. No. 19, Vol. 2, México, Agosto 2006, pp 36-43.

Peña Nelly. “Fracasa plan transfronterizo de transporte, afirma CANACAR”, en *La Crónica de Hoy*. Negocios. [en línea] México. 18 de julio de 2008. <http://www.cronica.com.mx/>

Peña Nelly. “El comercio exterior de México creció cinco veces más a partir del TLCAN” en *La Crónica de Hoy*. [en línea] México. 27 de noviembre de 2007. <http://www.cronica.com.mx/>

Pérez-Canedo Fabiola. “El plan de infraestructura, obras impactan a La Laguna”, en *El Siglo de Torreón*, México, 29 de julio de 2007. <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/>

Pérez Munguía Carlos Manuel. "El transporte transfronterizo, su importancia e impacto en costo" en *Mundo Logístico*. Año V, No. 26, México, Marzo - Abril 2008, pp 56-60.

Pineda Castro Mauricio. "Retos y desafíos geográficos" en *Énfasis Logística*. Año VII, No. 83, México, Mayo 2007, pp 76-78.

Piñeyro José Luis. "La Seguridad Nacional de México posTLC: ¿Realidad o Proyecto?", en *Revista Casa del Tiempo*. UAM, 2001.
<http://www.uam.mx/difusion/revista/feb2001/pineyro.html>

Portal Automotriz. "La ANTP brinda su respaldo al programa transfronterizo" en *Portal automotriz*. [en línea] www.portalautomotriz.com Septiembre 26 de 2007.

Posadas García Miriam. "En la cumbre de la ASPAN el tema será la seguridad de

EU: colaterales: energía comercio y economía", en *La Jornada*, México, 30 de Agosto de 2007.

Posadas García Miriam. "Refrendan plan de transporte transfronterizo", en *La Jornada, Economía*, México, 8 de Octubre de 2008.

Quezada Manuel. "En materia de transporte, no les interesa apertura fronteriza" en *El diario de Chihuahua*. México, [en línea] martes 11 de septiembre de 2007.
www.eldiariodechihuahua.com

Ramírez Barba Claudia. "El futuro de la logística", en Centro de Planeación Logística. [En Línea], México
http://www.logistica.gob.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=199&Itemid=1

Ramírez Escalante Elsa. “Panorama Logístico y la situación de un gran competidor China”, en Centro de Planeación Logística. [En Línea], México

http://www.logistica.gob.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=199&Itemid=1

Redacción. “Abren fronteras a camiones”, en *Sinergia empresarial* [en línea] México. www.sinergiaempresarial.com.mx/articulos.php?id_sec=2&id_art=1049

Reforma. “Pondrían bloquear el transporte transfronterizo” en *Reforma*. [en línea] México. 11 de mayo de 2007. <http://www.reforma.com>

Reuters. “Senado EEUU bloquea pruebas de camiones mexicanos”, en *Reuters. América Latina*, México, 12 de Septiembre de 2007. <http://lta.reuters.com/>

Revista T21. “Confirma DOT fin de Proyecto Demostrativo; Obama busca continuarlo” en *Revista T21* [en línea] México 12 de marzo de 2009. http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10235.

Revista T21. “Anuncia México Represalias a Estados Unidos por violar TLCAN en materia de transporte” en *Revista T21* [en línea] México 17 de marzo de 2009. http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10256.

Revista T21. “Transportaron empresas del proyecto demostrativo sólo 0.6% del comercio entre México y Estados Unidos” en *Revista T21* [en línea] México 20 de marzo de 2009. http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10282.

Reyes Guzmán Gerardo. “Regionalismo y Multilateralismo”, en *Comercio Exterior*. No.4, Vol. 56., México, Abril 2006, pp. 336 -349.

Reyna Quiroz Julio. "Sube México arancel a 90 productos de Estados Unidos; represalia por violar el TLC" en *La Jornada*. Economía. Marzo de 2009.

Rico Galeana Oscar Armando. *La integración del autotransporte de carga en el marco del tratado de Libre Comercio de América del Norte*, Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No. 169, México, 2005, 118 pp.
<http://www.imt.mx/Espanol/Publicaciones/pubtec/pt169.pdf>

Rodríguez, Gabriela. "SCT, el poder de la seducción", en *Info-Transportes.com*, México, 26 de Febrero de 2007. www.info-transportes.com

Rosas Francisco. "La logística en México, en el abandono: IMCO" en *El Universal*, [en línea], México, 18 de Junio de 2007.
<http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/58405.html>

Rosas Francisco. "Estados Unidos importa transportistas", en *El Universal*. [en línea] México. 13 de junio de 2007. <http://www.el-universal.com.mx/>

Rosas González Ma. Cristina. "La seguridad internacional y la lucha contra el terrorismo a cinco años del 11 de Septiembre", en *Comercio Exterior*. No. 9, Vol. 56, México, 2006, pp. 740-761.

Rosas González Ma. Cristina. "¿Privatización o privación de la seguridad?", en *Metapolítica en línea*. No. 35, México, Mayo – Junio 2004.

Salinas de Gortari Carlos. "Diez años del TLCAN y el fracaso de Cancún" en *Foreign Affairs*. México, Enero – Marzo 2004.

Sánchez Cuadros, Fernando. "TLC y libre comercio: mito y realidad", en *Argenpress*. *Info*. [[en línea] Buenos Aires. 9 de octubre de 2007. <http://www.argenpress.info/>
Ruelas, Mónica. "Detenido el crecimiento económico en México" en *Enfoque informatico.com*. [en línea] México. 24 de septiembre de 2007.
www.enfoqueinformativo.com

Sánchez Gutierrez Carlos. “Costos de Flete por Autotransporte y Ferrocarril”, en *Transporte e Industria, Productividad y Eficiencia en el Transporte*. ANTP, México, Junio – Julio 2002.

Sánchez Rivas Guadalupe. “Competitividad y desarrollo global, Objetivos del Sector”, en *Mundo Logístico*. No. 25, Año V, Enero-Febrero, 2008. pp. 38-43.

Sánchez Rivas, Guadalupe. “Transporte y logística, factores fundamentales en la competitividad” en *Mundo Logístico*. Año V, No. 25, México, Enero - Febrero 2008, pp 48-49.

Sánchez Rivas Guadalupe. “Compromiso para promover corredor logístico servicio trans-pacífico y fronterizo” en *Mundo Logístico*. Año V, No. 27, México, Mayo - Junio 2008. pp 54-57.

Santini, Horacio. “Nuevo freno del Congreso de EU a camiones mexicanos, en *Milenio*.
Negocios. Washington. 26 de mayo de 2007. pp 18.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Subsecretaría de Transporte. Dirección General de Autotransporte Federal, *Estadística Básica del Autotransporte Federal*, 2005. México. 99pp.

Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *Comunicado de prensa No. 057.- Avala el Senado de la Republica las negociaciones de la SCT con sus homólogos norteamericanos para la apertura de autotransporte fronterizo*. SCT. México. 23 de abril de 2007. 2 pp

Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *Comunicado de prensa No. 060.- México, Canadá y EU desarrollaran sistemas de transporte compatibles e interconectados*. SCT. México. 30 de abril de 2007. 2 pp

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Comunicado de prensa No. 061.- Inicia el 15 de julio el programa demostrativo de apertura del transporte transfronterizo entre México y Estados Unidos.* SCT. México. 1 de mayo 2007. 2 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Comunicado de prensa No. 073.- Instala SCT mesa interinstitucional de seguimiento a programa de autotransporte transfronterizo.* SCT. México. 12 de junio de 2007. 2 pp

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Acuerdo por el que se modifica el diverso que crea la modalidad temporal de servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América” en *Diario Oficial de la Federación.* Agosto 30 de 2007. Primera Sección

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América” en *Diario Oficial de la Federación.* Agosto 30 de 2007. Segunda Sección. pp 30-53

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Impacto del Proyecto Demostrativo,* México, 2008 p.p.1 [en línea] consulta septiembre de 2008.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Proyecto Demostrativo: Carga General Internacional”. <http://dgaf.sct.gob.mx/index.php?id=511>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Información Revisada Sobre la Balanza Comercial de México durante Abril de 2008.* Comunicado de Prensa 053/2008, México 10 de Junio de 2008.

http://www.apartados.hacienda.gob.mx/novedades/espanol/docs/2008/comunicados/comunicado_053_2008.pdf

Sistema de Información sobre Comercio Exterior, *Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Panel Arbitral establecido en términos del capítulo veinte.*

Expediente del Secretariado No. .EUA-MEX-98-2008-1, pp7,
<http://www.sice.oas.org/DISPUTE/nafta/spanish>

Soria Víctor M. *Algunas facetas negativas del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica como ejemplo para futuros Procesos de Integración*. UAM Iztapalapa, México, 2001. <http://www.redcelsofurtado.edu.mx/archivosPDF/vsoria1.pdf>

Univisión. “Dónde terminan las fronteras entre México y EEUU?”, en *Univisión.com*, 05 de Septiembre de 2007.

Univisión. “México envía primeros camiones a Estados Unidos bajo programa piloto”, en *Univisión.com*, 9 de Septiembre de 2007. www.univision.com

Univisión. “México envía primer camión de carga a E.E.U.U bajo programa piloto”, en *Univision.com*, México, 10 de Septiembre de 2007. www.univision.com

Univisión. “Senado quita fondos a programa sobre camiones mexicanos”, en *Univisión.com*, México, 11 de Septiembre de 2007.

Univisión. “Camión comercial estadounidense ingresa a México”, en *Univisión.com*, 14 de Septiembre de 2007. www.univision.com

Vázquez Patricia. “México concreta sus represalias comerciales contra Estados Unidos.”, en *Finanzas.com* [en línea], Marzo 18 de 2009. http://www.finanzas.com/noticias/economia/2009-03-18/102100_mexico-concreta-represalias-comerciales-contra.html.

Vázquez Tirado Patricia. “La competencia china para las exportaciones de manufactura mexicana hacia Estados Unidos en las dos últimas décadas”, en *México y la Cuenca del Pacífico*. No. 15, Vol. 5. México, Enero-Abril 2002. pp 77-83. <http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/pacifico/Revista15/11Patricia.pdf>

Vega, Jorge. “Arrancan formalmente el programa transfronterizo”, en *El Sol de México, Finanzas*, México, 15 de Septiembre de 2007.

Vega, Jorge. “Defiende SCT apertura de transporte de carga con EU”, en *El Sol de México, Finanzas*, México, 10 de Septiembre de 2007.

Velasco Garzón Antonio. ” Manifiesto electrónico de carga hacia Estados Unidos”, en *Transporte e Industria, Productividad y Eficiencia en el Transporte*. ANTP, México, Octubre – Noviembre de 2004.

Villalobos Liborio. “La industria maquiladora extranjera en México: mal necesario de una sociedad subdesarrollada”, en *Revista de Relaciones Internacionales*. No.1, UNAM, México, 1973 pp 5-21.

Villareal Rene, Rocío Ramos de Villareal. “La apertura de México y la paradoja de la competitividad: hacia un modelo de competitividad sistemática”, en *Comercio Exterior*. México, Septiembre de 2001, pp 772 – 788.

Zúñiga Juan Antonio.”México el país más vulnerable del mundo por su dependencia de EU”, en *La Jornada*, Economía, México, 11 de Enero de 2008.

www.dot.gov

www.dhs.gov

www.cbp.gov

<http://www.gpoaccess.gov/fr/about.html>

<http://www.whitehouse.gov/infocus/homeland/index.es.html>