



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN

” El rezago del autotransporte transfronterizo de carga en
México ante el Tratado de Libre Comercio de América del
Norte (2002-2005)”

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
ROSALBA CASTRO FERNÁNDEZ

DIRECTOR DE TESIS: *DR. CARLOS EDUARDO LEVY VAZQUEZ*

SAN JUAN DE ARAGÓN, ESTADO DE MÉXICO 2006.





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.

Agradecimientos

A la UNAM FES ARAGON

Mi admiración y gratitud por todo su apoyo para la realización de esta tesis al Dr. Carlos Eduardo Levy Vázquez.

A mi esposo Rodolfo e hijos Rodolfo Alexandro y Rosalba Montserrat con amor y cariño.

A mis padres José Fiacro y Luz Virginia por brindarme todo lo mejor de ellos.

A mis hermanos Fiacro, María Guadalupe, Raymundo, Miguel Ángel y Virginia. Con amor y orgullo.

A mis amigos de toda la vida. Marisela, Mayte, José Alfredo, Sergio Abel, Lupita, Cony, Ivan, Laura Xochitl, Maria Elena, Arturo, José Luis, Manuel, Raúl, Tere y Norma. Con respeto y gratitud.

A la profesora Margarita con admiración y cariño.

A mi respetable jurado:

Dr. Carlos Eduardo Levi Vazquez.

Lic. Arturo López King.

Lic. Briseida Piedra Aguirre.

Lic. Angélica Peña Martínez.

Lic. Leticia Palacios Espinosa.

A mis compañeros de trabajo y a todas las personas que de una u otra forma me brindaron su apoyo y ayuda.

A los licenciados Oscar D. Moreno Martínez Director Ejecutivo de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga y Lic. Salvador Monroy Andrade Subdirector de Asuntos Internacionales de la Dirección General de Autotransporte Federal de la S.C.T. que me proporcionaron información valiosa para la realización de este trabajo.

EL REZAGO DEL AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA EN MEXICO ANTE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE (2002-2005).

INTRODUCCION	6
1. Desarrollo de la Política Económica del Transporte de Carga en México.....	12
1.1. Las carreteras en México.....	14
1.2. Efectos importantes después de la Primera Guerra Mundial.....	17
1.3. Crecimiento de la Red Carretera durante los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés.....	18
1.4. Las carreteras en la actualidad.....	21
1.4.1. El México Central.....	26
1.4.2. La Vertiente del Golfo.....	27
1.4.3. La Vertiente del Pacífico.....	28
1.4.4. La Vertiente del Norte.....	28
1.4.5. La Cadena Caribeña.....	29
1.4.6. La Cadena Centroamericana.....	29
1.5. La Globalización a partir de la Segunda Revolución Industrial.....	32
1.5.1 La Globalización en el México actual.....	32
1.5.1.1. Miguel de La Madrid Hurtado.....	37
1.5.1.2. Carlos Salinas de Gortari.....	38
1.5.2. Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006.....	44
1.5.2.1. Primer Informe de Gobierno.....	47
1.5.2.2. Segundo Informe de Gobierno.....	51
1.5.2.3. Tercer Informe de Gobierno.....	55
1.5.2.4. Cuarto Informe de Gobierno.....	59
1.5.2.5. Quinto Informe de Gobierno.....	61
2. Leyes y Organismos que intervienen en el autotransporte de carga en México.....	65
2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	66
2.2. Ley de Vías Generales de Comunicación.....	67
2.3. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).....	69
2.4. Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T).....	72
2.5. Asociación Nacional de Transportistas Privados (ANTP).....	77
2.6. Cámara Nacional de Autotransporte de Carga. (CANACAR).....	85
2.7. Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos. (CONATRAM).....	86
3. La visión mexicana y estadounidense y el rezago en el autotransporte de carga.....	87
3.1. Normatividad de Estados Unidos en el transporte de carga.....	89
3.2. Problemática que plantea el gobierno de Estados Unidos para no aceptar el transporte transfronterizo de carga mexicano en su territorio.....	90
3.3. Opinión de México ante la Posición de Estados Unidos.....	97
4. México ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.....	110
4.1. Posición de México ante la moratoria en materia de transporte transfronterizo de carga de Estados Unidos.....	113
4.2. Causas y consecuencias que ocasiona esta moratoria.....	117
4.3. Perspectivas a corto y mediano plazo.....	120

CONCLUSIONES	134
BIBLIOGRAFÍA	140
HEMEROGRAFIA.....	141
MESOGRAFIA.....	143
APENDICES.....	144
ANEXO 1.....	145
ANEXO 2.....	150
ANEXO 3.....	165
ANEXO 4.....	167
ANEXO 5.....	169
TESTIMONIOS.....	173

INTRODUCCIÓN

El rezago del autotransporte transfronterizo de carga en México ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte es considerado uno de los principales obstáculos por parte de nuestro vecinos del norte para realizar el libre comercio.

Comenzaremos nuestro trabajo dando antecedentes sobre los transportes, estos son sistemas, métodos y recursos utilizados para trasladar personas animales y mercancías en general de un lugar a otro. Nuestra civilización no podría existir sin los transportes ya que son esenciales en la vida moderna. Su historia se pierde cuando el hombre prehistórico decidió cargar los productos de la caza o de la pesca sobre sus espaldas y se diversificó; y hoy se mueve en el vasto ámbito tridimensional de la tierra, el agua y el aire.

Entendemos por transporte, el movimiento de personas, materiales o productos desde donde se producen cultivan o elaboran a otro donde se consumen, transforman, manufacturan, distribuyen o almacenan. El objetivo del transporte es poner los productos a disposición de los usuarios, para su utilización en el momento que estos sean requeridos, por tanto, podemos afirmar que la mayor utilidad del transporte es el valor que agrega al producto por el hecho de moverlo del lugar de origen a aquellos en que sea requerido.

La finalidad de las Comunicaciones y los Transportes es unir, vincular y hacer un reconocimiento de todas y cada una de las partes que conforman un territorio para integrar a sus miembros en ámbitos geográficos más amplios.

El hombre ha tenido la necesidad de desplazarse, poner en contacto sus centros de producción con los centros de consumo, para así poder hacer un buen intercambio comercial, favorecer la mejor distribución de la población; con esto se determina la vitalidad económica de un país.

En la medida que una entidad civilizada cuente dentro de sí misma con los caminos necesarios para coordinar el flujo comercial y de personas en su interior, en esa medida podrá hablarse de un esfuerzo homólogo nacional que camina hacia la búsqueda de un mejor mañana, más equitativo y mas justo,

pues no olvidemos que la espina dorsal de todo país es el sector Comunicaciones y Transportes.

Para el buen funcionamiento de los transportes vía terrestre es necesario que cada país cuente con una infraestructura adecuada a las necesidades locales como a las necesidades a nivel internacional porque la mayoría de estos tienen convenios con otros países para importar y exportar sus mercancías y para que estas puedan entrar a un país del mismo continente.

Hoy en día las sociedades están unidas entre sí y, contar con una infraestructura adecuada, moderna y eficiente en los transportes, es un requisito fundamental para el crecimiento económico. Por eso, se considera que la infraestructura básica en materia de comunicaciones y transportes condiciona la productividad y la competitividad de la economía y es factor determinante de la integración de mercados y del desarrollo regional e internacional.

El cambio es el signo de nuestro tiempo. Las nuevas tendencias mundiales en la economía, la globalización, el desarrollo tecnológico y la apertura comercial de México con el Tratado de Libre Comercio requieren de nuevas fórmulas de participación amplia de los sectores productivos, de la economía nacional.

El sector Comunicaciones y Transportes, también cambia para dar lugar a la revitalización de los servicios, en donde la prestación de los mismos, debe estar acorde con las nuevas demandas nacionales e internacionales de eficiencia y calidad.

Para lograr un desarrollo sostenido, duradero y con certidumbre es indispensable impulsar la construcción de más y mejor infraestructura, Solo aquellos países que cuenten con infraestructura básica suficiente, redes de transportes eficientes y modernos, podrán lograr una mayor competitividad para sus productos y servicios; y por lo tanto mayor bienestar para sus habitantes.

Cabe señalar que es requisito fundamental contar con una infraestructura adecuada, moderna y suficiente para la productividad y la competitividad de la economía, la integración de mercados y el desarrollo del país, y eso solo es posible con la ayuda de la inversión privada.

Con este trabajo se pretende analizar el rezago del autotransporte transfronterizo de carga en México ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN/NAFTA por sus siglas en inglés) y los retos que nos lleva a enfrentar, derivados de los efectos de la globalización.

Así como el papel que juega este transporte en la estructura económica del país y observar la importancia fundamental que representa en nuestra vida cotidiana y, la parte indispensable para el buen funcionamiento del país, por eso es imprescindible lograr el verdadero fortalecimiento de infraestructura básica y todos los servicios que ella implica.

El objetivo de este trabajo es analizar cuales son las condiciones del autotransporte de carga en México y, para evitar el rezago del autotransporte es fundamental impulsar la flota vehicular para el progreso, desarrollo y competitividad del mismo ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Si la flota vehicular se renueva se reducen los costos por consumo de diesel y los gastos excesivos de operación y mantenimiento y se ofrece mayor rendimiento y productividad. También, de respetarse el peso y dimensiones permitidos se evitarán daños a pavimentos, puentes y a las carreteras en general.

Entonces, de contar con estas características dentro de nuestra flota podremos ser competitivos ante el TLCAN para lo cual Estados Unidos deberá cumplir con los principios fundamentales en los que se basó el Tratado arriba citado y levantar la moratoria impuesta facilitando la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los países firmantes.

Basaremos nuestro estudio en la teoría económica-política. La política y la economía están interrelacionadas y no son separables. La economía política constituye el origen de las ciencias económicas. La economía política clásica, desde Adam Smith hasta David Ricardo y John Stuart Mill es entendida como una corriente de la economía que analizó la economía, integrándola con el desarrollo político. Los neoclásicos fueron los herederos de los clásicos al final del siglo XIX y se convirtieron en la teoría económica dominante.

Con los cambios económicos, la propagación de la industrialización y el ascenso de la burguesía, la formación de las teorías económicas alcanzaron cambios significativos. Hasta hoy en día la representación de que la propia riqueza se produce por el excedente de las exportaciones se designa como neo-mercantilismo. En las teorías liberales, las que consideran al comercio

mundial libre como natural, la orientación exportadora dirige las acciones políticas económicas.

La economía política analiza a la sociedad capitalista e intenta descubrir sus estructuras. Las sociedades capitalistas conforman una totalidad, una unidad que no se basa fácilmente en el juego armónico de sus integrantes. De allí que las sociedades capitalistas sean sociedades conflictivas: su historia esta plena de luchas, por ejemplo, por la distribución de las riquezas entre el trabajo y el capital o entre el norte y el sur.

En este trabajo estudiaremos cuales son los efectos de la globalización a partir de la segunda revolución industrial hasta nuestros días así como los efectos que ha tenido México al momento en que abrió su economía con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, pues en este se requiere una infraestructura carretera de primer nivel para que el autotransporte de los países firmantes entren a nuestro territorio, y que nuestro transporte sea adecuado y competitivo para que se de el libre comercio, como fue la idea que se tuvo al firmar el tratado arriba citado .

Cabe mencionar que al leer el periódico Reforma me interesó un artículo referente al autotransporte transfronterizo de carga y la polémica que existe para que nuestro transporte no pueda dar el servicio a Estados Unidos como se planteó al firmar el Tratado arriba mencionado. Acudí a varias bibliotecas y no encontré información sobre el tema por lo que seguí consultado el periódico antes citado y sobre las noticias fui ligando organismos involucrados en el medio, lo cual me llevó a consultar a la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en donde el Subdirector de Asuntos Internacionales Lic. Salvador Monroy Andrade me dio una amplia explicación sobre el tema y me dio información impresa, misma que me ha servido para analizar que es lo que ha sucedido con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de autotransporte, así como para lograr la apertura fronteriza en el mismo. Y el Lic. Marco A. González Trejo, Jefe de Departamento de Análisis Estadístico que me facilitó una copia sobre el Peso y Dimensiones permitidos para el autotransporte de carga.

También acudí a la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) donde el Director Ejecutivo Lic. Oscar D. Moreno Martínez me proporcionó copias de las ponencias sobre la X Sesión plenaria del Subcomité de Normas de Transporte Terrestre, “Facilitación y operación fronteriza” de

Junio 3, 2004 y sobre la situación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte del 21 de abril del 2005 en Buenos Aires, Argentina, mismas que me han servido de apoyo para la realización de este trabajo; así como las revistas de la Cámara que analizan la problemática involucrada en este tema. Por su parte la Confederación Nacional de Transporte (CONATRAM) hizo lo propio.

También, es necesario mencionar la gran ayuda que nos da la tecnología vía Internet, donde se puede consultar información que de otra forma sería casi imposible recabarla y mas sobre este tema pues no hay información disponible en bibliotecas.

Por lo anterior, hemos dividido este trabajo en cuatro capítulos. En el Primer capítulo trataremos el crecimiento de las carreteras desde finales de la colonia, los efectos que trajo la globalización a partir de la Segunda Revolución Industrial, la Primera Guerra Mundial, así como el desarrollo de las carreteras durante los gobiernos de Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés, y la apertura de la economía en los periodos presidenciales de Miguel de la Madrid Hurtado y Carlos Salinas de Gortari hasta nuestros días, incluyendo el Plan Nacional de Desarrollo del Presidente Vicente Fox Quezada hasta su Quinto Informe de Gobierno.

En el Segundo Capítulo mencionaremos la importancia de las Leyes y Organismos involucrados en el autotransporte de carga, empezando por la Constitución Política que es nuestra carta magna de donde se derivan los tres poderes, el Legislativo, el Ejecutivo y el Judicial. Dentro del Legislativo, el Senado de la República analiza la política exterior en base a los informes anuales, además de aprobar los tratados internacionales que celebre el Ejecutivo de la Unión, como es el caso del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de servicios, específicamente en el Transporte Transfronterizo de carga.

En el Tercer capítulo analizaremos cual es la visión mexicana y estadounidense y el rezago del autotransporte transfronterizo de carga en México y de que manera se puede superar éste, impulsando y renovando la flota vehicular y con ello poder ofrecer mayor rendimiento y productividad. Estudiaremos cual es la normatividad de Estados Unidos en el autotransporte de carga y cual es la problemática para que ese país no acepte el transporte transfronterizo de carga Mexicano en su territorio. Así mismo cual es la opinión de México ante la posición de Estados Unidos.

En nuestro Cuarto capítulo consideraremos cuales son las formas para combatir el rezago del autotransporte, así como las perspectivas de renovar la flota vehicular y que tan redituable resulta adquirir nuevos camiones, y hasta donde el rezago del transporte en México ha obstaculizado la puesta en práctica del TLCAN. Estudiaremos cual es la posición de México ante la moratoria que impone Estados Unidos para que no circule el transporte carretero en su territorio, por lo que está incumpliendo con los objetivos principales del Tratado, que son: a) las de eliminar obstáculos al comercio, b) Facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre países, y c) Promover condiciones de competencia leal y aumentar oportunidades de inversión. Asimismo analizaremos si el rezago es sólo un argumento para que Estados Unidos imponga una moratoria a nuestro transporte y, cuales son las causas y consecuencias que ocasiona esta moratoria.

Por todo esto cabe preguntarse: ¿Por qué Estados Unidos ha impuesto una moratoria en materia de servicios e inversiones a los transportistas mexicanos? ¿Cuáles son los argumentos en los que se está basando? Y qué intereses están involucrados para que nuestro transporte no pueda ingresar a su territorio.

Este trabajo pretende dar respuesta a estas preguntas y analizar por que el gobierno de Estados Unidos está incumpliendo con este acuerdo, y que han hecho nuestras autoridades ante la moratoria impuesta por el mencionado País.

1. Desarrollo de la Política Económica del Transporte de Carga en México.

La economía mundial está basada en los medios de las comunicaciones y de los transportes ya que sin ellos es un hecho que no se podría dar el intercambio comercial tanto a nivel nacional como a nivel internacional para el desarrollo de los países inmersos en el mundo globalizado; las carreteras contribuyen a un mejor aprovechamiento de los recursos naturales y es precisamente esto lo que tuvo lugar al final del período colonial cuando en México la economía estaba sustentada en la agricultura, minería y comercio.

La agricultura estaba dirigida al autoconsumo y solo pocos agricultores destinaban su producto al mercado.

Dentro de la economía monetaria, la minería de plata y de oro constituía la actividad productiva novohispana mas importante, la minería beneficiaba a las demás actividades económicas, generaba empleos, demandaba bienes y servicios, el intercambio de los mismos se realizaba con monedas en lugar de recurrir al trueque y, la plata mexicana era aceptada en todo el mundo, y se llevaban a cabo transacciones internacionales con pesos mexicanos.

El comercio era una actividad importante y los sistemas de transporte, tanto el interno como el transcontinental, de el dependían muchas personas. Con el inicio de la Guerra de Independencia la producción de plata disminuyó porque la mayor parte de las minas fueron abandonadas y se inundaron, y como consecuencia las demás actividades económicas redujeron su producción.

Es cierto que la independencia trajo consigo la esperanza de una mejoría económica. El nuevo gobierno independiente nació con muchas complicaciones, tenía problemas para ser reconocido por las potencias europeas y serias dificultades financieras como consecuencia de la guerra contra España.

El Estado Mexicano nació pobre y eso impuso muchas restricciones al desarrollo del país, no había recursos para invertir en educación, construcción de caminos o de ciudades, etc.

Conforme pasaron los años y se llegaba a mediados del siglo, algunas de las grandes minas fueron recuperándose y otras se utilizaron para extraer plata y oro. La producción minera iba en aumento gradual y ello estimuló a otras actividades productivas. Gracias a que existía plata había dinero, la disponibilidad del metal permitía estimular el comercio interno e intercambiar bienes y servicios entre regiones. La producción de plata apoyó toda la actividad económica: agricultura, transportes y actividades financieras.

Con la restauración de la República en 1867 se terminó el primer ferrocarril que unió a la ciudad de México con el puerto de Veracruz en 1872. Además de los ferrocarriles los gobiernos de Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada ampliaron las líneas telegráficas y el sistema escolar.

Se iniciaron los esfuerzos para atraer capital extranjero, se renegoció la deuda externa anterior y se mejoraron las relaciones diplomáticas con Europa, particularmente con Francia. Todo ello habría de marcar una nueva etapa de crecimiento económico y desarrollo social en el país.

El ascenso de Porfirio Díaz a la presidencia en 1877 marcó el inicio del periodo conocido como el Porfiriato. La población comenzó nuevamente a crecer hasta llegar a los 12.6 millones de personas en 1895 año del primer Censo General de Población.

La minería no solo se recuperó sino aumentó su productividad, tanto por los nuevos métodos de extracción y aprovechamiento de los minerales, como por el uso de la dinamita, además, la segunda revolución industrial que ocurría en Estados Unidos y Europa demandaba minerales como el cobre, plomo y zinc, que en México se extraía a grandes cantidades, muchas veces junto con el oro y la plata.

La disponibilidad de recursos económicos provenientes de la exportación de minerales se aprovechó para la construcción de nuevas líneas de ferrocarril. Para complementar el financiamiento a éste. El gobierno otorgó subsidios a las compañías constructoras. Durante el Porfiriato se construyeron 18,567 kilómetros de vías férreas, lo que constituye prácticamente la red actual de ferrocarriles. Evidentemente la construcción de ferrocarriles facilitó el transporte de personas y de mercancías por diversas partes del país, estimulando el crecimiento económico.

La mejora en los medios de transporte permitió un volumen mucho mayor de comercio internacional, en particular de minerales, y también de ciertos productos agrícolas como café y henequén. El ferrocarril unió a las principales ciudades del país permitiendo la formación del mercado interno. Es decir, la cantidad de población que una fábrica podía atender aumento conforme disminuyeron los costos del transporte. A su vez, ello dio lugar a que con capital y liderazgo empresarial extranjero, se establecieran las primeras grandes fábricas como la Cervecería Cuauhtémoc (1890), la Compañía Industrial de Orizaba de Textiles (1889), El Buen Tono, cigarros (1875), la Fundidora Monterrey (1894), etcétera. Estas compañías llegaron a satisfacer más de 30% del mercado interno.¹

Sin embargo los ferrocarriles no satisfacían las necesidades directas ya que no podían llegar de puerta a puerta como lo hace el autotransporte de carga hoy en día y aunque se movían volúmenes de carga bastante considerable y los costos eran menores los intercambios en esa época se realizaba sobre bestias de carga y ahí se producía la gran diferencia del movimiento de carga de grandes cantidades a la carga que podía transportar un animal de carga. A continuación veremos el desarrollo de las carreteras en México y las ventajas que trajo consigo la modernización de estas, así como las limitaciones que tiene a nivel internacional.

1.1 Las carreteras en México.

En 1989 se puso en marcha el Programa Nacional de Autopistas y se hizo frente a la reconstrucción y modernización de la Red Carretera.

Las nuevas autopistas con modernos ejes permite al país integrar plenamente sus zonas productoras con las áreas de desarrollo industrial, las ciudades capitales y medias, las franjas fronterizas y los principales puertos, hace mas eficiente y seguro los servicios de autotransporte que fortalecerá sin duda, la posición de México en un mundo en creciente competencia e interdependencia.

El conductor del programa es el presidente de la República y su brazo ejecutor la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

¹ Enrique Cárdenas, Estructura Socioeconómica de México. Pág. 98

La función de un camino es comunicar permitiendo el desplazamiento a través de la distancia, la distancia es la medida de todos los caminos expresada en leguas, millas, kilómetros o cualquier otra unidad, es también el tiempo empleado en recorrerlos, los costos son igualmente función de la distancia, también hay una distancia social y otra percibida.

Las carreteras son caminos no urbanos que se distinguen por estar artificialmente acondicionados para el desplazamiento de vehículos con ruedas con excepción de los ferrocarriles, y en particular el de automóviles y camiones, su función es comunicar y permitir el desplazamiento a través de la distancia y de otros obstáculos.

Hace 100 años los ferrocarriles eran la espina dorsal de las vías de comunicación en México, los trenes movían personas y carga en cantidades y volúmenes nunca antes vistos y a menor costo. Este no podía llegar a todas partes y los intercambios se realizaban sobre bestias de carga.

Las vías marítimas permitían el desplazamiento entre algunos puntos que era muy difícil e impráctico ligar por tierra

En la construcción de carreteras se había empleado un mínimo de tecnología y era por lo tanto, lento e ineficiente y se dificultaba en épocas de lluvia.

Como se mencionó anteriormente el ascenso de Porfirio Díaz a la presidencia en 1877 marcó el inicio del periodo conocido como el Porfiriato. Las bases del crecimiento económico establecidas bajo la restauración de la República comenzaron a dar sus frutos. La minería se recuperó y aumentó su productividad, y con la segunda revolución industrial Estados Unidos y Europa demandaban minerales como el cobre, plomo y zinc de México.

La disponibilidad de recursos económicos provenientes de la exportación de minerales se aprovechó para la construcción de nuevas líneas de ferrocarril.

Durante el porfiriato se construyeron las vías férreas que constituyen prácticamente la red actual de ferrocarriles. Esta facilitó el transporte de personas y de mercancías por diversas partes del país, estimulando el crecimiento económico.

También en este periodo se constituyeron un gran número de bancos. La mejora en los medios de transporte y la aparición de la banca tuvo dos consecuencias importantes. Primero permitió un volumen mucho mayor de comercio internacional, en particular de minerales y de ciertos productos agrícolas como café y henequén y segundo el ferrocarril unió a las principales ciudades del país permitiendo la formación del mercado interno. Es decir, la cantidad de población que una fábrica podía atender aumentó conforme disminuyeron los costos del transporte.

El gobierno de Porfirio Díaz resolvió en 1891 crear la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, S.C.O.P. Por primera vez en México se empezaba a aplicar en la construcción de caminos una tecnología de vanguardia.

La carretera de Tula a Ciudad Victoria en Tamaulipas fue la mayor proeza de la administración Porfiriana. En materia de caminos, se empezó en 1890 y cinco años después se mencionaba como un logro de 34 kilómetros.

Cuando hizo su aparición el automóvil y se popularizó, las ciudades contaban con establecimientos que proporcionaban los servicios necesarios, pero cada vez eran más los que se aventuraban fuera de las zonas construidas como las calzadas o carreteras suburbanas, entre estas estaba México y Tlalpan o Guadalajara y Tonalá, que fueron las primeras en recibir tránsito de automóviles y en demandar atención de la Inspección de caminos, carreteras y puentes de la S.C.O.P. o de las autoridades estatales según el caso.

La S.C.O.P. se ocupaba ya en 1912 de acondicionar formalmente ciertos caminos carreteros como “Caminos de Automóviles”² con el apoyo técnico y financiero de contratistas extranjeros. La primera que recibió atención fue la de México a Puebla por Río Frío.

En 1912 se hacía notar que en seis meses se habían abierto más de 66 kilómetros de carreteras, el proyecto que atrajo más interés fue el de México-Acapulco. Se intuía que los automóviles habían de llegar a aquellos sitios donde los ferrocarriles fracasaron.

La adecuación de las carreteras para el tránsito de automóviles implicaba construir una nueva y adecuada estructura de soporte para la

² Bernardo García. Las Carreteras de México (1891-1991). p. 33

superficie de rodamiento y había que atender también el problema de los servicios, la creación de un eficiente sistema de distribución de combustibles.

1.2 – Efectos importantes después de la Primera Guerra Mundial

Después de la Primera Guerra Mundial se hicieron sentir los efectos de la producción masiva de automóviles y la difusión de vehículos utilitarios como camiones y autobuses, con una infraestructura menos costosa que la de los ferrocarriles, se podían alcanzar resultados muy satisfactorios en cuanto a velocidad y economía de transporte.

México descubrió que podía fincar también en las carreteras una red nacional de vías de comunicación. Los camiones pesados resultaron ideales para las necesidades de la minería mexicana.

Para llevar a cabo los proyectos formulados en materia de carreteras, el gobierno afrontó problemas técnicos y financieros que quedaron a cargo de la Comisión Nacional de Caminos dependiente de la S.C.O.P. y de la Secretaría de Hacienda.

En los siguientes años aparecieron diversas leyes y reglamentos relativos a vías de comunicación, caminos y tránsito. Hacia 1926 la S.C.O.P. terminó de acondicionar las carreteras de México a Puebla (por Río Frío) y a Pachuca. El terreno para la construcción de carreteras era infinito. El Segundo Congreso Nacional de Caminos celebrado en 1928, fue el foro ideal para todo tipo de proyectos. Se propuso abrir una carretera de océano a océano siguiendo una línea más o menos a lo largo del paralelo 20 desde Chamela hasta Nautla y otra a lo largo de la Costa del Pacífico.

Por contraste el turismo norteamericano, cuya expansión iba de la mano del automóvil se había planteado desde 1925 la conveniencia de abrir una carretera internacional entre México y Nuevo Laredo que sería de gran provecho para el desarrollo del turismo, en que se cifran fundadas esperanzas como fuente de riqueza pública.

Las carreteras de Monterrey a Nuevo Laredo y Linares integraron la ruta de mayor longitud abierta hasta entonces. De este camino y de otros

tramos, especialmente de México a Pachuca, se derivaría la proyectada carretera Internacional.

La carretera de Nuevo Laredo quedó totalmente terminada en 1936 con 1226 kilómetros y con un costo de 62 millones de pesos.³

Su inauguración fue un acontecimiento muy sonado y cumplió con las expectativas en materia de turismo. Se concluyeron las otras carreteras troncales en que se trabajaba especialmente la de México a Morelia y Guadalajara. Pronto cobró forma la idea de otra gran carretera internacional siguiendo la ruta de Nogales a Guadalajara, México y la Frontera con Guatemala.

1.3. Crecimiento de la Red Carretera durante los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés.

En 1942 el Presidente Manuel Ávila Camacho se refirió a las comunicaciones como un cambio de actitud y que las carreteras tenían un sentido de defensa de nuestro territorio y del continente. Los Estados Unidos de Norteamérica otorgaron préstamos importantes para la construcción de una carretera PANAMERICANA que llegara hasta la Argentina meta que nunca se cumplió.

Desde entonces se mantuvo la convicción de que las vías de comunicación contribuirían a un mejor aprovechamiento de los recursos naturales. Terminada la Segunda Guerra Mundial los vehículos comerciales se hicieron comunes, de más tamaño y capaces de cubrir largas distancias, lo que auguraba nuevas perspectivas para el transporte de mercancías y pasajeros.

Durante los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés la red carretera creció con una rapidez nunca vista hasta entonces, rebasaba los 20,000 kilómetros de longitud.

Cabe mencionar que durante estos gobiernos se da el llamado “Milagro Mexicano” como un cambio en la economía del país que consistió en la Sustitución de Importaciones y la Industrialización. La Sustitución de Importaciones fue anunciado e impulsado por Manuel Ávila Camacho como

³ Ídem.

fórmula óptima para lograr la industrialización, la modernización y el crecimiento económico. Este modelo consiste en producir internamente bienes que antes se importaban.

Hasta 1940, México fue un país eminentemente agrícola, de tal manera que la mayoría de las manufacturas que consumían sus habitantes se importaban. Desde el inicio de la Segunda Guerra Mundial, en el país se empezaron a fabricar algunos productos que los Estados Unidos necesitaban, pero que, por estar involucrados en la confrontación bélica y haber convertido su economía de paz en economía de guerra, no podían elaborar.

Al adoptar México el modelo de Sustitución de Importaciones fue necesario crear una planta productiva y capacitar a los trabajadores. Pasar de una economía eminentemente agroexportadora a otra que privilegiaba la producción industrial implicó cambios económicos, políticos y sociales profundos, que no podían realizarse en forma precipitada y que además tendrían efectos importantes en gran parte de la población.

Las políticas que se aplicaron favorecían a los inversionistas, empresarios e industriales, estas consistieron en exención de impuestos, restricción de salarios a los obreros, préstamos preferenciales para invertir en la producción, creación de un mercado cautivo, cierre a las importaciones que pudieran competir con la producción nacional, etcétera. Por otro lado, el proyecto económico estuvo ligado, desde el principio, a los capitales y la tecnología de los Estados Unidos de Norteamérica.

Los gobiernos mexicanos propusieron una fórmula de economía mixta para acelerar el crecimiento económico. De acuerdo con ésta, a ellos les correspondía realizar grandes inversiones en infraestructura. Así se construyeron obras de irrigación, caminos, puentes, puertos, sistemas de telecomunicaciones y grandes plantas eléctricas. Las empresas privadas, por su parte aprovecharon esa infraestructura para desarrollar la industria, el comercio y los servicios. Según los cálculos actuales, el gobierno mexicano aportó hasta un tercio de las inversiones necesarias para el crecimiento económico de 1940 a 1976. El resto correspondió a la inversión privada.

Se proporcionaron nuevos recursos y planes a instituciones de fomento económico ya creadas por gobiernos anteriores, como Nacional Financiera (Nafinsa) y el Banco de Obras y Servicios Públicos (Banobras), estas instituciones promovían la industrialización al invertir fondos en la

realización de obras públicas. Nafinsa, por ejemplo, empleó 75 por ciento de sus inversiones en obras de riego y caminos, industria básica e infraestructura. Se abrieron nuevas industrias, como la automotriz y la petroquímica, que surgieron en México a finales de los años cuarenta.

Por las características excepcionalmente favorables, algunos economistas extranjeros y funcionarios del gobierno llamaron al crecimiento económico espectacular de México en esos años el “milagro mexicano”; el producto nacional bruto se elevó a una tasa anual de seis por ciento y la producción manufacturera en ocho por ciento.⁴

Durante esos años se trabajó en obras de altos vuelos como la Carretera Cristóbal Colón que cruzaba Oaxaca y Chiapas en dirección a Guatemala y dos rutas troncales de gran longitud una de México a Ciudad Juárez y otra de Nogales a Guadalajara. En 1950 fue un año memorable en la historia de las comunicaciones en México, se inauguró el eje carretero que permitía circular sin contratiempos de Ciudad Juárez a la frontera con Guatemala.

El dominio de las carreteras sobre los ferrocarriles se había abierto ya, con la construcción de la autopista tipo boulevard entre México y Cuernavaca inaugurada en 1952, se le asignó una cuota de peaje cuyo fin principal no era nada mas el de fomentar el turismo y los viajes de placer sino orientarlos a la integración de una red que comunicara el mayor número de centros de producción y de consumo. Con esto el transporte por carretera a grandes distancias empezaba a resultar más rápido y eficiente que por ferrocarril. Aunque después se concluyó la vía Chihuahua a los Mochis, considerada como un elemento de orgullo nacional, los ferrocarriles entraron entonces en un periodo de rezago.

En 1959 ocurrió un importante cambio administrativo, la S.C.O.P. fue desmembrada pasando el diseño y construcción de carreteras a la jurisdicción de la nueva Secretaría de Obras Públicas (S.O.P.) y lo relativo a su operación y transito a la de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.). Las carreteras adquirieron una numeración oficial, que se difundió por esos años.

Aunque hubo avances en la apertura de nuevas rutas no se modificó el mapa de carreteras durante casi veinte años. Se concluyeron algunas rutas

⁴ Graciela Herrera. Op. cit. p. 160.

troncales y se abrieron o consolidaron ramales que facilitaban la intercomunicación entre diversos ejes de la red y se construyeron cortes o desviaciones que podían significar un buen ahorro de kilómetros.

1.4. Las carreteras en la actualidad.

Dentro de este inciso haremos referencia de cómo están compuestas las carreteras a partir de los años 70's y como se han desarrollado para el intercambio comercial a nivel regional y la importancia que tienen a nivel internacional.

Las cifras oficiales hablan de aumentos prodigiosos en el número de kilómetros construidos (70,244 en 1970 y 185,000 en 1975)⁵ pero esto se debe en buena medida a la inclusión en la red nacional de decenas de caminos rurales que antes no se contaban como parte de ella. De un modo u otro, numerosas localidades rurales de todo el país se hicieron más accesibles.

El gobierno orientó su atención hacia los caminos vecinales, argumentando que su desarrollo estaba muy atrasado en relación con el que habían tenido las carreteras troncales.

Impulsadas por el Programa de Caminos de Mano de Obra desde 1971 las obras mantuvieron un buen ritmo y atrajeron el trabajo masivo de los campesinos. La época era propicia, porque el desarrollo de las carreteras y la difusión de los vehículos utilitarios ya habían marcado profundamente el medio rural. La comercialización de los productos del campo dependía cada día más de esos factores. Las líneas de autobuses penetraban prácticamente a todos los sitios por donde había un camino, hacía que aún los campesinos mas aislados usaran las carreteras o se interesaran en ellas. Casi todas las comunidades rurales consideraron como asunto de interés colectivo el propiciar su desarrollo.

Los esfuerzos de la S.O.P. por esos años estuvieron orientados hacia un nuevo frente. El creciente tránsito de carreteras creaba ya problemas de congestión, especialmente cerca de las ciudades. Estas sufrían inconvenientes debido al paso por sus calles de vehículos cada vez más numerosos y pesados, por lo que se procedió a construir libramientos que permitieran rodear las áreas pobladas, no solo en beneficio de grandes

⁵ Bernardo García. Op. Cit. p. 42

ciudades sino también de pequeñas poblaciones. Si bien no se había cambiado la red carretera en lo esencial, los largos recorridos siguieron desde entonces nuevas direcciones, abandonando ciertos cruces, doblando en otros puntos y ahorrando tiempo.

También se procedió a ensanchar carreteras de mucho tránsito, haciendo sumamente amplios los dos carriles de circulación. Fuera de la posibilidad de circular con un poco más de velocidad y de facilitar las maniobras de los vehículos pesados, esas mejoras resultaron ser solo paliativos para los problemas que afrontaba el tránsito carretero e introdujeron factores de seguridad muy discutibles.

Obviamente la infraestructura existente estaba entrando en un proceso de obsolescencia. La sobre explotación de ciertas rutas era evidente. El fenómeno era atribuible al crecimiento económico y demográfico y también al mayor número de vehículos en circulación, capaces de transportar cargas más pesadas y de desplazarse con toda autonomía sobre distancias más largas y a mayores velocidades.

Para comprender mejor la situación de las carreteras en los sesentas debemos observar el relativo abandono en que se dejó a los ferrocarriles que impidió que estos contribuyeran en forma creciente a satisfacer las necesidades de las comunicaciones en el país.

Las limitaciones de los ferrocarriles motivaron que el tránsito se volcara desproporcionadamente sobre las carreteras. A esto se debe la presencia en las carreteras mexicanas de camiones con remolques dobles o excesivamente largos y pesados, uno de los pocos rasgos negativos.

Un fenómeno importante de esa época fue la casi total extinción del turismo extranjero por carretera motivada por varios factores entre los que cabe contar los viajes en paquete por vía aérea, la concentración de turistas en sitios de playa y el REZAGO DE LA RED CARRETERA; se añadían también algunos problemas de seguridad.

El turismo interno no dejaba de ser una de las motivaciones más importantes en la construcción de la red caminera, pero había perdido el lugar preeminente que había tenido.

La Secretaría de Turismo había establecido en 1960 sobre las principales carreteras, un servicio de auxilio de emergencia muy eficiente y apreciado, conocido como los “Ángeles Verdes”⁶ por el color de sus patrullas que subsiste a la fecha. Pero en realidad nunca se explotaron todas las posibilidades que podía brindar el turismo por carretera, ni se promovieron las rutas más escénicas, de las que México tiene centenares, por su valor intrínseco.

Para 1982 hubo una nueva reorganización administrativa. La S.O.P. se orientó hacia cuestiones de desarrollo urbano y lo relativo a la construcción y mantenimiento de las carreteras se trasladó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes S.C.T., lo que en el fondo significó la restauración de la antigua S.O.P. Desmembrada en 1959.

Sin embargo los beneficios que esta medida debió aportar no se hicieron ver sino hasta algún tiempo después, pues la crisis económica que azotó por entonces al país obligó a suspender un buen número de las obras planeadas. Otras dificultades eran el rezago tecnológico y el desequilibrio ecológico a que se había llevado la explotación del medio físico, especialmente en áreas que se deforestaban para dar lugar a la colonización y la ganadería.

El desarrollo de la red carretera ha cobrado renovado ímpetu desde los años 80’S. Las Juntas Locales de Caminos y los gobiernos de los estados han aplicado o reforzado diversos sistemas de cooperación con la población local, de modo que se han extendido notablemente los caminos vecinales.

La modernización de la red carretera se inició con plena conciencia de que se estaba viviendo un rezago que se traducía en la creciente ineficiencia del transporte por carretera.

La S.C.T. procedió a adaptar carretera y puentes para un tránsito más rápido e intenso, para ya no ensancharlas sino duplicarlas. A lo largo de muchas rutas se puede apreciar como se construyó o se está construyendo una nueva carretera paralela a la existente, separada por una cuneta de modo que la circulación se hace por los dos carriles. Pueden apreciarse estas obras en tramos de carreteras muy transitadas como entre Querétaro y San Luis de la Paz, Monterrey y Saltillo, Chihuahua y Ciudad Cuauhtémoc, Nogales y Ciudad Obregón, Cárdenas y Villahermosa, etc. Y en los caminos de cuota

⁶ Ibidem. p. 53

de México a Pachuca, Querétaro a Irapuato, y Puebla a Acatzingo, que con ello han podido elevarse a rango de autopistas.

En otras rutas se ha preferido construir carreteras totalmente nuevas, con diseño e ingeniería de gran sofisticación. Así México cuenta con flamantes carreteras de primer orden. Sus trazos son sorprendentemente rectos y tendidos, aún en zonas de topografía accidentada. Pueden señalarse entre ellas las de México a Lerma, Puebla a Atlixco, Guadalajara a Manzanillo, Culiacán a Guamúchil y Monterrey a Nuevo Laredo.

A los desarrollos en materia de carretera hay que añadir los puentes más grandes y modernos: Coatzacoalcos II (segundo sobre el río del mismo nombre), Tampico sobre el Pánuco y la Unidad (entre Isla del Carmen y tierra firme).

Uno de los aspectos más llamativos de casi todas estas grandes obras es la de su financiamiento. Como los recursos públicos no eran suficientes para realizar las obras, el gobierno procedió a elaborar un sistema de concesiones por el que las empresas particulares construyen las carreteras y las administran durante un tiempo determinado bajo el control de la S.C.T. El resultado se ha concretado en el Programa Nacional de Autopistas y Puentes de Cuota Concesionados, establecido en 1989.

Los recientes desarrollos permiten que México se encamine a establecer, a mediano plazo, una red o sistema nacional de autopistas, que permitirá el desplazamiento entre todos los puntos de mayor población e importancia. Esta red se integrará una vez que se enlacen adecuadamente las porciones de nuevo trazo que se están construyendo con otras ya existentes o que se han ampliado o mejorado, de modo que se verán combinados los resultados de las obras concesionadas con los de las ejecutadas directamente por el gobierno. Puede advertirse que los mejores tramos de la red actual están siendo absorbidos por esta nueva red emergente que cobra forma con celeridad.

Se advierte también que muchos proyectos se duplican, y se comprende que esto sea necesario para conectar adecuadamente a las localidades menores y enlazar los caminos vecinales. Al final ocurrirá seguramente que la red de carreteras se reestructurará en su totalidad.

No hay que olvidar, sin embargo, que los caminos son sólo parte del sistema de vías de comunicación del país. Sin los ferrocarriles, las carreteras tendrán sobre sí una carga inmensamente mayor y serían menos eficientes. Debe entenderse que el progreso de unos es el progreso de los otros.

La disposición de las carreteras mexicanas es congruente con la estructura del país. Los centros de población más antiguos, consistentes y concentrados, incluida desde luego la capital, están en la parte más fértil y poblada del altiplano: en el México Central descendiendo del altiplano por las sierras, hasta los litorales, se extienden sendas áreas que se pueden definir como vertientes y que tradicionalmente han mantenido una relación de complemento ecológico en el México Central. El Norte y lo que se conoce globalmente como Sureste se distinguen también por sus rasgos físicos particulares y por sus historias y sus poblaciones distintivas.

El Norte ha sido el área de expansión de México, y también se le puede definir como vertiente por haber recibido a tanta población que se ha volcado sobre él desde los tempranos años de la colonia hasta los días actuales de auge en la frontera. El Sureste es el vínculo con el Caribe y Centroamérica en razón de afinidades históricas y culturales.

En México, como en cualquier país, las carreteras son rutas de intercambio y líneas dominantes en la estructura del espacio, hay una estructura básica que las ordena y las jerarquiza como parte integrante de la geografía. A partir del México Central, en el que se distingue un eje principal que abarca de Puebla a Guadalajara y que tiene su centro indiscutible en la Ciudad de México, las carreteras forman una red radial que se extiende hacia todos los puntos cardinales ligando a ese México Central y en particular a la ciudad de México, con los otros grandes componentes de la nación. Por esas grandes rutas radiales se realizan los mayores volúmenes de intercambio a grandes distancias, y un buen porcentaje de quienes se desplazan por ellas lo hacen de extremo a extremo. El mexicano común identifica a las grandes carreteras por sus destinos: La de Nuevo Laredo, la de Ciudad Juárez, la de Nogales, etc. Sobreentendiéndose que en su otro extremo está la ciudad de México.

Pero hay otras carreteras que no se ajustan a ésta disposición básica. Destacan como rutas transversales que ligan entre sí a las grandes líneas radiales. Obviamente no apuntan hacia el México central, y mucho menos hacia la ciudad de México, sino que lo envuelven o lo rodean. Algunas son

muy conspicuas, otras parecen componerse sólo de sumas de fragmentos. No es mucho el tránsito que recorre éstas carreteras de extremo a extremo, ya que se trata, en el fondo, de rutas secundarias, que no son locales, pero tampoco las dominantes en la estructura de las principales rutas de intercambio del país.

Las carreteras transversales integran circuitos o segmentos de circuitos en su mayor parte concéntricos a la Ciudad de México. Estas pueden definirse como rutas de circunvalación o periféricas, como se verá si se viaja de San Juan del Río a Tulancingo, a Izúcar, a Ixtapan de la Sal y de vuelta a San Juan del Río, etc. Estos circuitos pueden contribuir a descentralizar gran parte de los intercambios que confluyen en los puntos mas poblados del México Central.

Otra percepción de la estructura de las carreteras mexicanas se refleja en la numeración oficial de las carreteras, que data de finales de la década de los cincuentas. Esta numeración supone un entrecruzamiento de rutas longitudinales y transversales (como en los Estados Unidos). En Términos muy generales, las carreteras longitudinales se identifican con números nones y las transversales con números pares, principiando en Tijuana, en donde parte de la uno hacia el Sur y la dos hacia el Este. La 200 y la 211 coinciden en Tapachula, y más al oriente, frente al Mar Caribe, corre la 307. Pero el sistema que norma esta numeración no es muy consistente y casi ninguna ruta mantiene un número a lo largo de un eje vertical y horizontal, mucho menos a través de la Ciudad de México, por eso la numeración de las carreteras es poco conocida.

1.4.1 El México Central

En un mapa de caminos es fácil distinguir al México Central porque es la parte mas entintada.

Resaltan inmediatamente las grandes rutas radiales que convergen en la Ciudad de México, y entre ellas la que es a un tiempo espina dorsal del México Central, la autopista de México a Querétaro con su extensión a Guadalajara y camino por excelencia hacia el norte del país. A lo largo de estas rutas prevalece un paisaje abierto, en el que dominan mas las colinas y las montañas, como en la mayor parte del México Central.

Otras regiones de éste México Central tienen un paisaje diferente y mas agreste, pero que no altera la estructura radial de las carreteras, basta seguir

otra de las líneas troncales que parten de la Ciudad de México, la de Puebla de la que se siguen entre otras, las rutas de Veracruz y el Sureste. En la época colonial fue una ruta de primer orden por depender de ella el contacto con Europa. Hoy, su importancia como ruta troncal está ligada al desarrollo del Sureste, del Caribe y de Centroamérica. Es una autopista bien trazada.

Para acercarse a los avances más recientes en materia de comunicaciones convendrá más seguir la autopista de México a Toluca, sobre otra de las grandes líneas radiales de la red carretera. Esta ruta más ancha y moderna, vence los obstáculos topográficos de manera más sofisticada, haciendo uso de viaductos y túneles. También ilustra otro fenómeno hasta hace poco desusado en México, el de la construcción y explotación de las carreteras mediante un sistema de concesión a la iniciativa privada.

Debe destacarse que, salvo por las montañas circundantes de la cuenta de México y por algunas barrancas, las carreteras del México Central no enfrentan mayores dificultades topográficas. Solo bajo ciertas circunstancias hay carreteras que suben a las montañas, ya sea para dar servicio a estaciones de microondas o a sitios de recreo como en el Nevado de Toluca, el Macizo del Popocatepetl –Iztaccíhuatl o el Pico de Orizaba. Por ellas es posible subir en automóvil a poco más de 4000 metros sobre el nivel del mar. Aunque con pocos tramos, México tiene un lugar en la lista de países poseedores de las carreteras más elevadas del mundo.

México Central tiene las mayores densidades de población del país, de esto se deriva otra característica más de su red carretera: la abundancia de caminos suburbanos, convertidos de hecho en avenidas marginales o periféricas de las grandes ciudades, así ha ocurrido con las carreteras de México a Texcoco y Chalco, de Puebla a Tlaxcala, de Toluca a Zinacantepec y otras.

1.4.2 La Vertiente del Golfo.

En contraste con el México Central, la nota dominante de las carreteras de la Vertiente del Golfo es su verticalidad.

Las carreteras que enlazan el altiplano con el puerto de Veracruz especialmente la ruta de Córdoba y Orizaba muestran al viajero otras tantas formas en que el ingenio humano ha logrado satisfacer sus necesidades de desplazamiento a pesar de las dificultades topográfica como la rapidez con

que se salva el enorme desnivel de las llamadas Cumbres de Maltrata gracias al excelente trazo que brinda además de panoramas espectaculares.

A diferencia de lo que ocurre en el México Central, los caminos rurales de la Vertiente del Golfo son enteramente modernos, salvo por algunos tramos de las rutas a Veracruz.

A pesar de todo la Vertiente del Golfo es una de las áreas mejor comunicadas de México, aún en las zonas montañosas.

Las carreteras principales de la vertiente desembocan en el litoral del Golfo. Ahí se comunican con una ruta que corre en dirección norte a sur desde Tampico hasta Alvarado (parte de la carretera costera) próxima al litoral en mas de la mitad de su trayecto y obviamente sin desniveles considerables. Sobre ella se levantan, cerca de las desembocaduras de los ríos, algunos de los puentes de Tampico, sobre el Río Pánuco y otros. Los signos dominantes de las vías de comunicación en la vertiente son los de subir y bajar, no los de atravesar.

1.4.3 La Vertiente del Pacífico.

Dentro de la estructura de la geografía de México, la Vertiente del Pacífico es compañera de la del Golfo, sin embargo, la topografía de la Vertiente del Pacífico es más complicada que la del Golfo. Estas carreteras tienen pocas ramificaciones.

La Vertiente del Pacífico tiene al norte regiones muy pobladas y bien integradas individualmente, provistas de excelentes vía de comunicación. La Vertiente del Pacífico se cierra con una excelente carretera costera, íntegra, continua que a diferencia de la del Golfo es notable por sus paisajes y no requiere de grandes puentes. El mayor río que cruza, el Balsas, lo libra por la cortina de una presa.

1.4.4 La Vertiente del Norte.

La descripción de las carreteras nortteñas principia por el Noreste, donde se tendió la primera gran carretera moderna de México, conocida en su tiempo como “carretera Panamericana”. Saliendo del México Central por la sierra hidalguense liga a Ciudad Valles, Ciudad Victoria, Monterrey y Nuevo Laredo aunque ya no tiene la importancia que tuvo en la primera mitad del siglo a

nivel nacional, se ha enriquecido con la construcción de rutas alternas y ramales que le han dado mayor significación regional.

Es sencillo describir la red carretera de la Mesa del Norte. Con excepción de las carreteras occidentales, las demás de la Mesa del Norte se distinguen, entre todas las carreteras mexicanas por sus larguísimas rectas o tangentes, donde es posible contar con 50 kilómetros, y aún mas, entre los caseríos mas próximos. La Mesa del Norte, tiene buenas comunicaciones en relación con su población. La explotación minera y el desarrollo de zonas de irrigación para la agricultura han sido dos de las actividades económicas mas destacadas en esta parte de México, y con ello ha surgido carreteras diseñadas a propósito para servir las.

Recorrer las carreteras de la Sierra tiene, en razón misma de la inmensidad del espacio y de lo precario de las comunicaciones y mucho de aventura.

1.4.5 La Cadena Caribeña.

La Cadena Caribeña arranca de los tuxtlas hacia el oriente, y con ella una de las líneas radiales de la red nacional de vías de comunicación. La carretera troncal es muy moderna y algunos tramos ya pueden catalogarse como autopistas. Los puentes son lo mas impactante de las carreteras de esta parte del país. Destacan los dos de Coatzacoalcos, puente mixto para ferrocarril y carretera, el de la Unidad de la Isla del Carmen y tierra firme etc.

1.4.6 La Cadena Centroamericana.

Casi por donde quiera que se intente, el acceso a Oaxaca y Chiapas ofrece considerables obstáculos topográficos. En Chiapas se han incorporado nuevos elementos hacia una modernización de esta ruta, estos caminos mas modernos pero no menos abruptos, completan las vías de acceso hacia las partes mas pobladas de Oaxaca y Chiapas. De ellas se han ido desprendiendo multitud de caminos locales y vecinales no muy bien enlazadas pero que permiten acceder sin dificultad hasta los poblados más pequeños.

Por lo tanto y de acuerdo a su evolución tenemos que los caminos se ligan entre sí de tal modo que pueden formar parte de una red o sistema donde participan otros medios de comunicación. Las carreteras adquieren una posición jerárquica, un orden o una importancia relativa dentro de una

determinada red. La transformación de las carreteras está ligada a la transformación del espacio en que se desarrollan y a la sociedad a la que sirven. Parte de esta transformación durante los últimos 50 años está fielmente representada en algunas rutas más frecuentadas entre la ciudad de México y la frontera con Estados Unidos.

Hacia 1950 la mayor parte de los intercambios entre México y Estados Unidos se realizaba por ferrocarril desde el centro de México hasta la frontera por San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey y por la carretera de México a Nuevo Laredo o Carretera Panamericana. Otras rutas para el intercambio con Estados Unidos eran en Matamoros, por San Luis y Saltillo y por Zacatecas, Torreón, Chihuahua y Ciudad Juárez.

También para 1950 apenas se había completado la comunicación ferroviaria entre Guadalajara y Nogales, y la carretera no estaba concluida. En el último cuarto de siglo XX varios factores han modificado tanto el escenario internacional como las condiciones del desarrollo de muchos países. Las rutas transpacíficas, influidas por el desarrollo económico de Japón y el Sudeste de Asia, han adquirido preponderancia a nivel mundial. En Estados Unidos ha ocurrido un notable desplazamiento de los polos de desarrollo hacia puntos hacia el oeste, y en particular hacia el sur de California, ciudades como Albuquerque, Phoenix y San Diego registran algunas de las más altas tasas de crecimiento en ese país. México no ha sido ajeno a ese desplazamiento especial. Factores internos y externos le ha hecho participar en él.

Las rutas más frecuentadas entre la Ciudad de México y la Frontera con Estados Unidos son por Tijuana, una ciudad nueva convertida en el eje del sistema de comunicaciones. Tijuana tiene un lugar definido en el espacio nacional percibido por la mayor parte de los mexicanos y su posición es simbólica. El dinamismo de Tijuana es tal que se está convirtiendo en un centro de primer orden, algo muy llamativo si se toma en cuenta que es el punto de la república más alejado de su centro tradicional. El mejor lugar para el intercambio con Estados Unidos es por Tijuana. También han ganado importancia otras rutas de comunicación entre el centro de México y la frontera del norte, así como otros puntos fronterizos.

También encontramos que los proyectos en el futuro de los caminos son tan compleja y depende de varios factores que pueden calificarse de impredecible. En este sentido las carreteras modernas y especialmente las autopistas y los grandes puentes son muy significativos, pues no pueden ser

construidos sin haberse cumplido previamente con infinidad de etapas preparatorias. Se tienen que tomar en cuenta sus repercusiones en los costos de transporte de diversos productos, en las ventas de vehículos, en la generación de empleos, en la reorganización del espacio, etc. Entran en juego otros procesos económicos indirectos. La sola existencia de un proyecto de camino, por ejemplo, puede inducir al alza en el valor de los bienes raíces.

Las carreteras de México se han construido con apoyo en diversos sistemas de financiamiento por instancias del gobierno e instituciones federales, estatales y locales, públicas y privadas, e incluso de la población misma con su trabajo en el caso de los caminos rurales.

La participación del gobierno federal en la construcción de carreteras, rutas troncales, autopistas y grandes puentes, se respaldó tradicionalmente con recursos fiscales, emisión de bonos y en contados casos, con crédito externo.⁷

A finales de la década de los sesenta los cuantiosos créditos externos no fueron orientados salvo marginalmente a ese renglón. Creció el número de proyectos abandonados, obras suspendidas y caminos inconclusos, especialmente en el conjunto de autopistas y las carreteras de cuatro o más carriles, por no mencionar la insuficiencia y el deterioro general de la red caminera.

Al enfrentarse a la necesidad de corregir este rezago, el gobierno nacional consideró que el sistema de financiamiento que se había venido usando imponía al estado una carga financiera muy grande. Los primeros productos de este nuevo enfoque fueron los fideicomisos privados que financiaron desde mediados de los ochenta las carreteras de Guadalajara a Colima, Puebla a Atlixco etc.

Con estos antecedentes se inició en 1989 el Programa Nacional de Autopistas y Puentes de Cuota concesionados, que constituye el proyecto más ambicioso que se ha emprendido en materia de carreteras en México.

Conforme a este programa se adjudica mediante licitación pública a una empresa privada. El gobierno adquiere los derechos de vía y supervisa todo el proceso. Las obras se respaldan con mecanismos de crédito bancario y bursátil, primero a corto y luego a largo plazo.

⁷ Ídem.

1.5. La Globalización a partir de la Segunda Revolución Industrial

En la actual etapa de globalización económica, es muy importante dar una nueva orientación a los esfuerzos de México por lograr una inserción exitosa en la nueva economía mundial del siglo XXI. México es un importante lugar de destino para la inversión extranjera directa, y las tendencias de su crecimiento influyen de manera determinante en la evolución de los mercados económicos y financieros internacionales. Sin duda, en años recientes se ha impulsado una profunda reforma económica en el país, se ha establecido una amplia red de acuerdos de libre comercio, de asociación económica, de cooperación y diálogo político, se debe traducir en nuevas opciones para consumidores y productores mexicanos. De ahí la importancia de mantener un sistema de información oportuna al resto del mundo sobre el desarrollo económico nacional y de lograr una mayor coordinación entre los diferentes actores nacionales, públicos y privados.

Por ello dentro de la Secretaría de Relaciones Exteriores está la Subsecretaría de Relaciones Económicas y Cooperación Internacional, que tiene como principal objetivo convertir a la política exterior en un instrumento central para lograr las metas del desarrollo económico y social de México. Esta subsecretaría tiene a su cargo áreas de promoción económica en todas las misiones diplomáticas y consulares, que deberán identificar y apoyar oportunidades de comercio, turismo, inversión, financiamiento y cooperación bilateral y multilateral, en respaldo a los esfuerzos internos de desarrollo económico y social y de diversificación de los mercados externos.

1.5.1 La Globalización en el México actual

Hablamos de revolución tecnológica cuando se da la introducción de nuevos equipos, instrumentos o procesos que afectan de manera generalizada a la estructura productiva e influyen en los aspectos económico, político, social y cultural del conjunto de sectores y países.

Dentro del contexto histórico la revolución tecnológica data desde el año de 1750 hasta la actualidad, se identifican tres momentos de la historia en los que se registran características claras de una revolución tecnológica progresiva.

El siguiente cuadro muestra algunos efectos que se derivaron de 1750 a 1880, estos son dos de los tres momentos que estamos mencionando. (ver cuadro 1)

Cuadro 1
Principales efectos de la revolución tecnológica

	1750	1880
Principales innovaciones Tecnológicas	Uso de la energía de vapor para mover máquinas	Electricidad, motor de explosión interna, ferrocarril, frigorífico, acero, petróleo
Procesos productivos	La fábrica sustituye a la artesanía	Línea de montaje en serie, producción en gran escala
Surgimiento de potencias hegemónicas	Inglaterra	Estados Unidos y Alemania
Localización poblacional	Migración rural-urbana	Fuerte concentración urbana
Expansión de la frontera agrícola	Expansión del colonialismo inglés a Egipto, India y Australia	En Estados Unidos exterminio de indígenas y conquista violenta de territorio mexicano.
En América Latina	Luchas de emancipación política con fundamento en el liberalismo económico	Incorporación de países como proveedores de insumos y consumidores de manufacturas.

Fuente: Isabel Sosa, Humberto Romero. Estructura Socioeconómica de México. Fascículo V, primera edición, Colegio de Bachilleres. México 1999. p. 1

La introducción de la Máquina de vapor en los procesos productivos industriales fue el hecho más importante en 1750. Dentro de los efectos significativos causados por esta Revolución Industrial, identificamos a algunos países, principalmente Inglaterra, que asumió la hegemonía en lo económico, político y militar de aquel entonces, sustituyendo la hegemonía de España y Portugal. Las naciones se concentran en la producción industrial; a los países que no habían podido acceder a esta transformación tecnológica se les asignó el rol de proveedores de materias primas y de productos naturales.

En los procesos productivos surgió una nueva organización, la fábrica. El crecimiento y expansión de estas generó el fenómeno de migración campo-ciudad, lo cual se entiende y se justifica por el requerimiento de mano de obra, pero provocó el crecimiento de concentraciones urbanas. Este proceso llevó, finalmente a la aparición del trabajo asalariado.

En América Latina, el efecto que produjo la nueva división internacional del trabajo fue de diferentes movimientos de emancipación para desligarse del yugo español. El segundo momento histórico a finales del siglo XIX, trajo consigo una nueva revolución tecnológica: la estructura productiva internacional se vio sacudida una vez más, ahora con la introducción del uso de la electricidad, el motor de explosión interna, nuevas producciones de acero, el ferrocarril y el petróleo. La hegemonía inglesa se resquebrajó. Los países como Alemania e Italia, lograron transformar sus estructuras productivas consolidándose así los Estados Nacionales (1880).

El término de la Guerra de Secesión en los Estados Unidos significó el triunfo del norte industrial sobre el sur agrícola. Con ello la economía estadounidense logra transformar su estructura productiva y de paso se inserta en las relaciones económica internacionales al lado de los grandes países.

Mientras tanto, en el resto de América los inventos y la inversión directa de capital, principalmente los provenientes de Inglaterra, determinaron su incorporación al modelo internacional de división del trabajo. En el Cono Sur se produjo gran abastecimiento de mano de obra barata hacia la metrópoli por medio del ferrocarril, y el frigorífico por vía marítima.

La disputa por la hegemonía iba en ascenso y se concretó en las dos guerras mundiales. Concluida la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos surgió como potencia hegemónica. La industria del siglo XX se caracteriza por la línea de montaje basada en la producción a gran escala, como mecanismo de reducción de costos.

Las características de las dos revoluciones tecnológicas esbozadas en el contexto histórico, nos lleva a la comprensión de que el mundo está cambiando nuevamente. Vivimos profundas innovaciones tecnológicas, las cuales nos indican que estamos de frente a un tercer momento histórico de las revoluciones tecnológicas. Los cuatro rasgos fundamentales son:

La robótica.- Se entiende como el conjunto de conocimientos y teorías sobre la difusión de los robots en la industria y en otras actividades productivas u organizativas. Íntimamente ligadas con la informática. A medida que se incrementa el uso de los robots se desplaza masivamente mano de obra, efecto difícil de evitar en política económica.

La microelectrónica.- Es una tecnología de punta con gran capacidad para transformar las características de la información, así como las características de sectores de administración y servicios (bancos, correos, etc). El correo electrónico creará nuevos empleos pero suprimirá otros más.

Ingeniería genética.- Este tipo de tecnología permite modificar el comportamiento de los seres vivos, por lo que resulta una participación diferente o adecuada en los procesos productivos.

Nuevos materiales.- Existencia de nuevas materias primas que sustituyen a las materias primas naturales en la aplicación o elaboración de diversos bienes de manufactura. La utilización de fructosa de maíz en lugar de azúcar de caña, causará un fuerte impacto en la producción, exportación y empleo en varios países; la amplia difusión de fibras ópticas traerá una fuerte disminución en la demanda del cobre; la fabricación de motores de acero será reemplazada por los de plástico y cerámica. Las consecuencias en los sectores productivo y laboral son incuestionablemente imprevisibles.

Las transformaciones tecnológicas experimentadas por los procesos productivos forman parte de una profunda revolución tecnológica. Ahora bien, el uso tecnológico recae en los procesos productivos, y este efecto llegará a las esferas organizativas; esto conlleva a una nueva configuración de la división internacional del trabajo, nuevas hegemonías de países y regiones, mejores condiciones de vida y de trabajo de la población mundial.

La implantación de la robótica, microprocesadores, modificaciones biogenéticas e introducción de nuevos materiales se lleva a cabo en los sectores agrícolas, en la producción de alimentos, calzado, textil, imprenta, industria automotriz y del vestido, así como en el sector servicios. Este fenómeno se manifiesta en el país y en todo el mundo.

En cuanto al empleo, dado que las nuevas inversiones se concentran en determinados sectores rentables y por el uso de tecnología que paulatinamente

se incorpora, cabe suponer que se agravará a nivel del conjunto de la economía.

Los ojos del mundo presencian una nueva disputa por la hegemonía tecnológica, económica y productiva entre un país que no la quiere dejar (Estados Unidos) y otro que se la está arrebatando (Japón).

Es dentro de este contexto como Estados Unidos muestra su preocupación y busca establecer una profunda reconversión en su estructura económica, ¿cómo?, elevando sus niveles de productividad promedio y sectorial. En primer lugar, siendo más competitivo y, en segundo, mejorando la calidad de sus productos en el sector de la industria manufacturera. Todo ello para lograr la recuperación económica.

En Estados Unidos los sectores más rezagados en cuanto a productividad (calzado, textil, vestido e industria alimentaria) son muy difundidos. Las nuevas industrias ya no se localizan en el norte tradicional sino en el llamado “cinturón del sol”, esto es, en una franja de 600 a 700 kilómetros al norte de la frontera con México. En estas industrias se incorporan robots, justamente donde existe mano de obra intensiva.

Todo esto repercute en la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, TLCAN. La idea a la larga es incorporar de manera creciente al resto de América Latina para dar vida a un gran mercado que se extienda desde el Ártico hasta la Patagonia, como lo señaló en su momento el ex presidente Ronald Reagan.

Estados Unidos está condenado a convertirse en una potencia regional. La regionalización refleja un mundo excesivamente complejo.

El libre comercio regional entre Estados Unidos, Canadá y México supone un liderazgo económico del primero, en cuanto al compromiso de apoyo financiero y de otro tipo a las transformaciones estructurales requeridas tanto fuera como dentro de sus fronteras.

La cadena mundial parece completarse en el “anillo” representado por las relaciones entre México, Estados Unidos y Canadá.

La integración económica ideal debe ser aquella que permita acelerar la transformación productiva. Esta integración es muy diferente a la integración

“hacia fuera” como se ha planteado por oposición a la empleada en la etapa sustitutiva de importaciones.

En resumen, la característica más importante del actual proceso de integración es su diversidad. En algunos casos su principal impulso es la semejanza en las condiciones macroeconómicas; en otros negociar en forma colectiva con Estados Unidos y Europa, y en otros más la renovación de compromisos de largo plazo. Respecto con los acuerdos de libre comercio con países industrializados (y aquí está el caso de México en el TLC) es más importante suprimir barreras no arancelarias para algunos productos y, en general, una mejor y más estable relación comercial y de inversiones. Como mínimo debería asegurarse que el actual proteccionismo no aumente, especialmente como reacción a éxitos exportadores de los países subdesarrollados.

1.5.1.1. Miguel de la Madrid Hurtado.

Tomó posesión en la peor crisis económica experimentada por México. Anunció en su discurso de toma de posesión el Programa Inmediato de Reordenación Económica (PIRE)⁸ El control de cambios se modificó para permitir a los mexicanos libertad para realizar transacciones en divisas como el dólar.

El ajuste del primer año de gobierno fue extremadamente difícil. Tres grandes retos aguardaban al gobierno. El primero fue la inflación que se había reprimido mediante el control de precios compensados por subsidios por parte del gobierno. El segundo era combatir el enorme déficit de las finanzas públicas. El gobierno se había financiado con deuda interna, deuda externa e impresión monetaria. Todas las opciones para financiarse provocaban enormes costos. El Impuesto al Valor Agregado, IVA se incrementó de 10 a 15 por ciento. El tercer reto era enfrentar la crisis de la deuda. La única forma de obtener dólares y otras monedas aceptadas a nivel internacional era que México exportara mucho más de lo que importaba.

Por otra parte, el gobierno inició un cambio en la estructura de la economía. En 1985 México ingresó al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés), lo que significaba un compromiso formal de abrir la economía a la competencia internacional. Como un

⁸ Enrique Cárdenas Estructura Socioeconómica de México, Op. Cit. p. 124.

antecedente importante de este propósito, durante 1985 se eliminaron muchos permisos a la importación para poder comprar un producto en el exterior.

Sin embargo un duro e imprevisto golpe para el ajuste económico fueron los temblores que afectaron a varias partes del país, sobre todo a la Ciudad de México el 19 y 20 de septiembre de 1985. A todo ello habría que agregarse el colapso de los precios del petróleo en los meses siguientes, el costo cayó de alrededor de 25 a menos de 10 dólares por barril. La economía mexicana recibió un duro golpe y todos los avances alcanzados en materia económica quedaban anulados.

El gobierno podía refugiarse en el colapso petrolero y abandonar el propósito de ingresar al GATT y aislar a México de la economía internacional. Sin embargo enfrentó la situación por la senda del ajuste. El Banco de México inició una fuerte devaluación del peso y así detener las importaciones y dar un empuje a las exportaciones y seguir las negociaciones con el GATT, esta se formalizó en julio de 1986. La entrada al GATT era un aviso, particularmente a los industriales, de que esa apertura no tendría retorno, y por lo tanto tendrían que prepararse para competir con el resto del mundo.

1.5.1.2. Carlos Salinas de Gortari.

En este apartado analizaremos el marco económico social en los años ochenta y principios de los noventa, durante los cuales las administraciones de Miguel de la Madrid Hurtado y Carlos Salinas de Gortari pretenden insertar una política de modernidad en la economía mexicana, acorde al proceso de apertura que se da en los mercados a nivel internacional.

Desde 1985 el gobierno inició un cambio en la estructura de la economía. México ingresó al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés), lo que significaba un compromiso formal de abrir la economía a la competencia internacional.

Con esto se inició un importante desmantelamiento al proteccionismo que había aislado a México de buena parte de las corrientes comerciales del mundo. La entrada de México al GATT mostró que la decisión del gobierno de abrir la economía era firme.

El paso siguiente era establecer relaciones comerciales con otras naciones o regiones. Al principio el gobierno mexicano buscó establecer un

mayor comercio con la Comunidad Económica Europea (CEE), que junto con Japón y Estados Unidos era una gran potencia económica. Sin embargo, pronto quedó claro que para los europeos México no podía ser un gran socio comercial debido a la separación geográfica.

En abril de 1990 el presidente Salinas envió una comisión a Estados Unidos encabezada por el secretario de Comercio, Jaime Serra Puche, para explorar la posibilidad de realizar un Tratado de Libre Comercio con dicha nación.⁹

El Capitalismo del mercado mundial contemporáneo exigía un cambio de rumbo para superar la crisis económica de principios de los años ochenta. Para ello desarrolló la modernización económica y el cambio o reconversión industrial en gran escala, innovando métodos de organización y exportación del trabajo social y adopción de nuevas tecnologías dentro de los procesos productivos.

Estos cambios de reconversión industrial se pusieron en práctica mediante la incorporación de las nuevas tecnologías llamadas de punta como la microelectrónica, nuevos materiales, biotecnología, etc.

La economía de los países latinoamericanos adopta estas políticas debido a los fuertes condicionamientos de carácter financiero, a las presiones internacionales del imperialismo de la ley del más fuerte y de la nueva división internacional del trabajo. México ha aceptado a través de su gobierno y de la burguesía estas presiones y condicionamientos promovidos por el Fondo Monetario Internacional y Estados Unidos, en la medida en que son capaces de beneficiarse de él. De igual forma, se da continuidad y similitud de proyectos económicos de gobierno desde 1982 en los que se busca crear una economía exportadora capaz de competir en el exterior.

Al asumir el poder en 1982, el grupo gobernante enfrentó una crisis, resultado de problemas de la estructura económica y política. Éstas generaron aumento del déficit público, deterioro del sector externo, incluyendo una gran fuga de divisas, inflación, caída del producto nacional y contradicciones en el proyecto de desarrollo del país; por otra parte, y debido principalmente a la falta de medidas ante los cambios bruscos en las condiciones económicas

⁹ Ibíd. p. 143.

internacionales, se dio una caída en las ventas de petróleo por la baja de los precios internacionales, factores que precipitaron una aguda crisis.

Para superar la crisis se tomaron una serie de medidas cuyo objetivo fue iniciar cambios de fondo en la estructura económica y en la participación social en el proceso de desarrollo.

Estos cambios tienen como idea principal un conjunto de transformaciones en la estructura industrial, dirigidas a aumentar la productividad, la competitividad y la rentabilidad de las producciones nacionales en donde el motor de crecimiento reside principalmente en las exportaciones.

Los grupos de interés cercanos a los grupos dirigentes y dominantes reconocieron que el Estado mexicano dio en su momento pasos firmes en dirección a la apertura externa. El ingreso de México al GATT, constituye la reforma más radical que hubo iniciado el país en su historia económica moderna.

En otro sentido, la otra etapa del desarrollismo estatal mexicano culmina con el Pronafice (Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior) 1990-1994 y con el Pronamice (Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior) lo cual representó la ruptura y la entrada de lleno dentro del terreno neoliberal o del liberalismo social. El contexto en que sitúan sus planteamientos es el de la globalidad. ¿Qué significa esto del modelo neoliberal y la globalidad?

El nuevo paradigma de la modernidad económica se caracteriza por la globalización de la economía y la mayor competencia internacional que han motivado a los países a especializarse en la producción de bienes en los que gozan de mayores ventajas comparativas. Además, ha dado lugar a una nueva concepción de las relaciones entre gobierno y sociedad. Hoy sabemos que el Estado no puede ni debe ser el único actor del crecimiento económico. Entendemos que la globalidad está en función de una tesis liberal que le confiere a los individuos aislados, en tanto, agentes particulares, un carácter protagónico en el desarrollo, han determinado el desarrollo capitalista en México a través de la lucha de grupos y clases.

El gobierno planteó una respuesta con el fin de erigir una estrategia para el cambio estructural, que se inició institucionalmente en 1983. Este cambio se sustentó en tres ejes principales.

- Ajuste de las finanzas públicas.
- Reestructuración industrial.
- Apertura económica en el plano de la competencia internacional.

Esta política económica constituye un importante antecedente en los cambios que se acelerarían con el Tratado de Libre Comercio en la economía del gobierno de Salinas de Gortari, definiendo así una estrategia global que grosso modo cimenta el cambio estructural en dos ejes fundamentales: la industria y el comercio internacional. Su objetivo: lograr que México fuera una potencia industrial intermedia a finales del siglo pasado.

El desarrollo es una prioridad. La estrategia de cambio estructural programada por los gobiernos de De la Madrid y Salinas de Gortari, se fundamenta en un nuevo modelo de industrialización manufacturera y de especialización del comercio exterior que permita la reinserción del mercado respecto del exterior. Este modelo de desarrollo debería permitir mayor integración entre las actividades industriales internacionales, y una mejor articulación o relación con otros sectores activos, con el fin de ser más competitivo con el exterior elevando la productividad, mejorando la organización del trabajo y la eficiencia, logrando capacidad tecnológica y la reducción de costos.

El Tratado de Libre Comercio es consecuencia de las políticas económicas puestas en práctica por el gobierno de Miguel de la Madrid y su suscripción al GATT, ya que ante la crisis que sufría el país a partir de 1981 se experimentó un agotamiento del esquema de patrón de acumulación capitalista, de ahí la necesidad de introducir mecanismos para abrir poco a poco el mercado interno, que en aquel entonces se manejaban bajo un paternalismo estatal.

El establecimiento de una zona de libre comercio en América del Norte, implica la eliminación paulatina y gradual de los impuestos o la importación de los países firmantes; la eliminación de las barreras no arancelarias que busca frenar el flujo comercial, como son las cuotas, normas, permisos, restricciones sanitarias entre otras, el establecimiento de mecanismos que permitan resolver en forma justa y ágil las controversias derivadas de las

transacciones comerciales separando las cuestiones políticas de las comerciales, otorgando a los agentes económicos un marco legal que garantice un trato justo en las relaciones comerciales entre los tres mercados. El Tratado de Libre Comercio supone la creación del bloque comercial más grande del mundo.

Teniendo en consideración la situación geográfica, experiencia histórica, relaciones comerciales, etc., entre México, Estados Unidos y Canadá, se dio inicio formal al proceso negociador el 12 de junio de 1991 en Canadá. En esa reunión se acordaron las seis grandes áreas de negociación que delimitaron claramente los temas a tratar: acceso a mercados, reglas de comercio, servicios, inversión, propiedad intelectual y solución de controversias.

La autorización de cualquier tratado internacional en México, incluidos aquellos de índole comercial, por parte del Poder Legislativo, es asignada únicamente al Senado. Dado que el partido del presidente Salinas - PRI – contaba con una amplia mayoría en el Senado, se consideraba que la aprobación del Tratado de Libre Comercio no ofrecería demasiadas dificultades. Sin embargo, era muy importante convencer a la población en general, y a los empresarios y trabajadores en particular, de la bondad de semejante acuerdo. Así mismo, se realizaron un sinnúmero de reuniones con diversos grupos en todo el país.

Las negociaciones se llevaron a cabo con las tres naciones Estados Unidos, Canadá y México en febrero de 1991, pero estas se arrancaron oficialmente en Junio. Cabe mencionar que Canadá decidió unirse a las negociaciones porque tenía firmado un tratado de libre comercio con Estados Unidos. Así, lo que iba a ser inicialmente un tratado bilateral se convirtió en uno trilateral: el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN, también conocido como NAFTA por sus siglas en inglés).

Por otro lado, el sector empresarial de los tres países tuvo una participación muy activa en las negociaciones. Se envió a los empresarios de cada sector para que opinaran sobre lo que los gobiernos negociaban, y así asegurar los mejores acuerdos para cada rama productiva. Con ese fin los grupos empresariales mexicanos formaron la Coordinadora de Organismos Empresariales de Comercio Exterior (COECE).

Las negociaciones tomaron mucho más tiempo del previsto y fueron necesarias varias reuniones entre Jaime Serra, como encargado de las negociaciones de México y Carla Hills de la oficina del Representante Comercial De Estados Unidos (USTR) y Michael Wilson, el ministro de Comercio de Canadá, para resolver aspectos específicos. El 12 de Agosto de 1992, después de 14 meses de negociaciones, se llegó a un acuerdo final que fue puesto a la consideración del Senado mexicano, El Congreso estadounidense y el Parlamento de Canadá. El 17 de diciembre fue firmado el acuerdo por los presidentes de México y Estados Unidos, Carlos Salinas y George Bush, respectivamente, así como por el primer ministro canadiense, Brian Mulroney.¹⁰

Para ese entonces ya se habían realizado las elecciones presidenciales en Estados Unidos. Y el demócrata Bill Clinton derrotó el intento de George Bush (republicano) por reelegirse. Clinton declaró que solo si se agregaban unos acuerdos paralelos al TLCAN, en materia laboral y del medio ambiente, lo apoyaría. Los nuevos acuerdos paralelos se negociaron durante 1993, y fueron firmados en septiembre. Después de una politizada y feroz batalla interna, el Congreso de Estados Unidos aprobó el Tratado por un margen relativamente estrecho. El Parlamento canadiense ya lo había hecho poco antes y el Senado de México hizo lo propio el 22 de noviembre. Todo estaba listo para que el TLCAN entrara en vigor el primer día de 1994.

1994 apuntaba que sería un año muy positivo para el país, después de los grandes cambios realizados por el gobierno del presidente Salinas. El primer día del año sería plenamente simbólico en ese aspecto, con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Esas expectativas positivas se resquebrajaron el primer día de ese año. La irrupción de un grupo guerrillero autodeterminado Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) hizo que en forma abrupta la atención se dirigiera hacia Chiapas.

El EZLN representaba a un grupo relativamente pequeño pero muy bien organizado, tanto desde un punto de vista militar como propagandístico. El gobierno estaba en un dilema para enfrentarlo. Una opción era enviar tropas del ejército mexicano en forma masiva para aplastar al EZLN. Además del levantamiento armado, el gobierno enfrentó una fuerte presión por parte de

¹⁰ Ibidem. p. 145.

varios grupos de opinión pública que era tratar de establecer un intercambio pacífico con el EZLN. Esta fue la estrategia que se siguió. Manuel Camacho Solís, fue nombrado en los primeros días de enero comisionado para la Paz y la Reconciliación en Chiapas.

El movimiento del EZLN fue una de las tantas expresiones de rechazo al proyecto económico y político que se había desarrollado desde 1988, que en parte había evolucionado como respuesta a la crisis económica de 1982. Algunos grupos se oponían a la privatización de empresas estatales, y estaban en contra de la apertura comercial y del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por considerar que se ponía en grave peligro la planta productiva nacional y el empleo de los mexicanos. El surgimiento del EZLN fue sin duda la manifestación más clara y contundente de dicho rechazo, ya que anteriormente casi no se habían escuchado, aunque las reformas llevaban tiempo de haberse implantado.

Esta división de opiniones no era privativa de México, sino de muchos países, en donde las críticas al neoliberalismo se hacían cada vez más frecuentes. La crítica central era que dejar todo a las fuerzas del mercado acabaría con miles de empresas y lastimaría a grandes grupos de la población que no pudieran enfrentar los nuevos retos.

Es necesario destacar que la mayor parte de la recuperación económica de 1996 se debió a la fuerza que ha adquirido el sector exportador en los últimos años. De ser un país casi cerrado al comercio internacional, ahora México se convirtió en el primer país exportador de América Latina y es el tercer socio comercial más importante de Estados Unidos, después de Canadá y Japón, y las exportaciones de México a Estados Unidos son más elevadas que las del resto de América Latina tomadas en conjunto.¹¹

En suma, el Tratado de Libre Comercio permitió la posibilidad de exportar productos mexicanos y mantener las operaciones del aparato productivo y por consiguiente el empleo.

1.5.2. Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006

Las comunicaciones y los transportes son el punto de contacto con las regiones y con el mundo y un elemento fundamental para apoyar la

¹¹ Ibidem. p. 180

competitividad de la economía. Por ello, el Plan Nacional de Desarrollo 2001 - 2006 establece el compromiso de vincular a los mexicanos entre sí y con el resto del orbe, contribuyendo de esta manera al desarrollo y fortalecimiento del país, para que en México en el 2025 exista una nación en la que cada mexicano esté comunicado por diferentes vías y medios con el país y con el mundo, y pueda acceder a las oportunidades de desarrollo económico y social, al conocimiento, a la salud, y a la actividad económica y al bienestar en general, independientemente, de su condición y de su ubicación dentro del territorio nacional.

Durante los últimos años la competitividad de la economía mexicana se ha fortalecido considerablemente. La extensa, rápida y profunda apertura a los flujos del comercio y del capital y diversas reformas al marco institucional, y regulatorio han ejercido un efecto amplificados de las ventajas inherentes con las que ya contaba nuestra economía, tales como la disponibilidad de una fuerza de trabajo con experiencia y una posición geoeconómica privilegiada.

La geografía ha hecho de la relación entre Estados Unidos y México, la más importante para México y una de las más importantes, si no la más significativa, para Estados Unidos. La interacción entre los dos países puede ser o bien un juego de sumas negativo o positivo.¹² Conforme un país crece económicamente, arrastra al otro en esa dirección. Si uno se contrae, el otro también declina. La relación ideal, por lo tanto, es aquella de la mutua prosperidad, con el crecimiento económico de uno apoyando el del otro.

La dependencia de Estados Unidos de México, aunque desigual, es significativa. Mario Ojeda, un politólogo mexicano citó tres vulnerabilidades que tiene México con respecto a Estados Unidos y fueron:

- la dependencia geográfica que no puede ser alterada;
- la asimetría del poder que continuará en el futuro previsible y,
- la dependencia económica y tecnológica que se pretende disminuir.¹³

En la nueva economía global México ha realizado esfuerzos importantes para insertarse competitivamente. La adopción de acuerdos comerciales, como

¹²Sydney Weintraub. “Matrimonio por conveniencia” p. 18

¹³ Ibidem, p. 33

los tratados de libre comercio con América del Norte y con la Unión Europea, han constituido una poderosa herramienta para promover el comercio, la inversión y el empleo. La apertura ha ido a la par con el incremento de la competitividad de las empresas orientadas a la producción de bienes comerciados.

A fin de enfrentar el creciente volumen de actividad industrial y comercial que se desarrolla en nuestro país, y aprovechar plenamente las oportunidades de inversión y creación de empleo que ello implica, se requiere de una inversión considerable en infraestructura. Seguir postergando la inversión en este campo deriva en elevados costos en términos del desarrollo, al inhibir la inversión y las oportunidades de los emprendedores. México ocupó en el año 2000, la posición número 38 en cuanto a infraestructura básica mundial, por lo que se requerirán altos niveles de inversión para mejorar este factor de competitividad.

Entre los factores que deben subsanarse se encuentran los rezagos que presenta la red carretera, sobre todo en los 14 corredores que constituyen la columna vertebral del sistema carretero nacional. En particular, resaltan problemas de conexión entre las principales ciudades y los puertos marítimos y fronterizos, que reducen la eficiencia del transporte, aumentan sus costos y penalizan la competitividad de la economía en su conjunto.

También subsisten rezagos en el mantenimiento de la red federal de carreteras. El hecho de que más de la mitad de su longitud se halle en condiciones malas o regulares provoca un incremento en los costos de mantenimiento de los vehículos que circulan por ella.

Es fundamental la competitividad para permitir una participación exitosa de México en la economía global. Los esfuerzos deben orientarse a eliminar las dificultades que inhiben la competitividad y la integración de cadenas de valor, y a establecer una intensa competencia de mercado en sectores aún no totalmente inmersos en ella.

Se buscará el fortalecimiento de cadenas de valor. Se promoverá la integración de aquellas empresas que se mantienen rezagadas, en el desarrollo de tecnología y en la integración, con las empresas nacionales de vanguardia, insertadas exitosamente tanto en el comercio interior como en el exterior. El desarrollo de cadenas proveedoras y distribuidoras con esquemas eficaces de comercialización ofrece oportunidades que no deben desaprovecharse.

Una oferta competitiva de servicios de comunicaciones y transportes es un elemento imprescindible para apoyar la competitividad general de nuestra economía. En el mundo moderno, servicios ágiles de comunicación y un buen sistema de transporte permiten la integración de los mercados y las cadenas de valor, son determinantes de los costos de producción y distribución y se traducen en valiosas economías de escala. Por estas razones, es fundamental asegurar la modernización y expansión de la infraestructura, así como la calidad en la prestación de los servicios de comunicaciones y transportes. En esta tarea, y ante la restricción presupuestaria que enfrenta el gobierno, será fundamental buscar en los próximos años esquemas alternativos de financiamiento que permitan allegarse los recursos necesarios para estos fines.

Para mejorar la infraestructura de transporte carretero, ferroviario, marítimo y aéreo se pretende integrar un sistema intermodal que facilite su interconexión. Se construirán las instalaciones requeridas en la región Sur-Sureste para intercambiar con facilidad tipos de transportación de manera que no se afecten mayormente los tiempos de entrega de mercancías cuando se presenten fenómenos climáticos adversos.

Se promoverá en el sector privado la construcción de una red de carreteras con alta capacidad para accesos a corredores industriales y de abasto, así como la implantación de un buen servicio de mantenimiento a la infraestructura.

Promover una inserción ventajosa del país en el entorno internacional y en la nueva economía. La internacionalización de los servicios de transporte deberán ser tratados de manera especial, ya que éstos en cualquiera de sus modalidades desempeñan un papel preponderante en la actividad comercial.

1.5.2.1. Primer Informe de Gobierno

Con el propósito de apoyar la competitividad de la economía nacional y elevar los niveles de bienestar de la población, el Gobierno Federal se ha propuesto dotar al país de una mayor y mejor red de infraestructura de transporte, que permita una interconexión eficaz, segura y respetuosa del medio ambiente en los ámbitos nacional, regional y local, y que además facilite la inserción del país en el escenario de la globalidad.

La competitividad de la economía mexicana se ha fortalecido durante los últimos años, sin embargo, en México todavía existen grandes rezagos en infraestructura física que perjudican su capacidad para competir en los mercados nacionales e internacionales. Para superar estos rezagos, es necesario aumentar la inversión pública y privada destinada a la infraestructura, así como la capacitación y el desarrollo tecnológico, a fin de contribuir a elevar los niveles de bienestar de la población en el menor tiempo posible.

Entre las acciones emprendidas se atendieron los rezagos de la red federal de carreteras, sobre todo en los 14 corredores que son la columna vertebral de la red nacional de caminos; se mejoraron las condiciones de esa red, ya que más de la mitad de su longitud se encontraba en condiciones regulares o malas y por lo tanto genera sobrecostos de operación para los vehículos; se incrementó la cobertura de los caminos rurales para consolidar el mercado interno, garantiza el abasto oportuno de bienes y servicios y crea una infraestructura apropiada para cada región que facilite la actividad económica del país.

Construcción y/o Modernización

Dentro de la construcción y modernización de los 14 corredores carreteros con una longitud de más de 19,200 kilómetros, casi el 61 por ciento está modernizado y cuenta con características de altas especificaciones. La prioridad consiste en completar la modernización de la red federal de carreteras, específicamente de estos corredores carreteros, así como continuar con obras de impacto regional para facilitar la integración del país.

Con los trabajos realizados en la construcción, se ha puesto en operación los tramos Km. 34 al 50 de la carretera Agua Dulce- Cárdenas en Tabasco, y Km. 181 al 209 de la carretera Gutiérrez Zamora – Tihuatlán en Veracruz, así como el tramo concesionado Asunción – Tejocotal de 18.5 kilómetros de la autopista México –Tuxpan.

Se avanzó en la construcción de los tramos Tuxtla Gutiérrez – San Cristóbal de las Casas en Chiapas, Nueva Italia- Lázaro Cárdenas en Michoacán, Oaxaca, Estación Manuel- González en Tamaulipas, y los Chiapas - Ocozocoautla en Veracruz y Chiapas. También se avanzó en los puentes San Cristobal y Chiapas en Chiapas y en el libramiento de Ciudad Victoria en Tamaulipas.

Referente a los trabajos de ampliación, se lograron avances en los tramos Rincón de Romos-Límite de estados Aguascalientes/Zacatecas en Aguascaliente, Ciudad del Carmen – Champotón en Campeche, Chetumál – Desviación a Majahual en Quintana Roo, Villahermosa – Limite de estados Tabasco/Campeche en Tabasco, y Rancho Grande-Límite de estados Zacatecas/Durango en Zacatecas. De igual forma, se avanzó en la modernización del tramo Nuevo Laredo-Colombia en Nuevo León y en el entronque El Canelo, ubicado en la zona urbana de Nuevo Laredo, Tamaulipas.

Conservación y mantenimiento

El objetivo del programa de conservación de carreteras es preservar la infraestructura carretera federal libre de peaje, con el fin de disminuir costos de operación y elevar los niveles de seguridad del usuario. Para ello, de enero a agosto de reconstruyó el 37.1 por ciento de los tramos y se rehabilitó el 52 por ciento de los puentes respecto a lo programado para ese año. Se tiene un avance del 52.8 por ciento de la meta originalmente planteada en materia de conservación periódica y de 69.9 por ciento en lo que concierne a la conservación rutinaria.¹⁴

Se firmó un crédito externo por 218 millones de dólares con el Banco Mundial que se utilizan para la conservación de la red carretera.¹⁵

Autopistas de cuota.

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) continúa administrando y operando su propia red conformada por 13 autopistas con una longitud de 1 226 kilómetros y 30 puentes, de los cuales 13 son internacionales. En paralelo, por contrato opera 3,488 kilómetros de autopistas y diez puentes, entre los que se incluyen 3 085 kilómetros de la Red del Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) y cuatro puentes. Actualmente, CAPUFE tiene presencia institucional con 81 por ciento de la red nacional de autopistas de altas especificaciones ya que opera 49 autopistas, cuatro libramientos y 40 puentes.¹⁶

¹⁴ <http://primer.informe.presidencia.gob.mx/index.php?idseccion=67&ruta1>

¹⁵ Ídem.

¹⁶ Ídem.

Del 1 de Diciembre al 31 de Agosto del 2001, en la red de CAPUFE circularon 126.3 millones de vehículos y 15.2 millones de peatones en los puentes fronterizos; en la red contratada circularon 39.6 millones de vehículos y 95.6 millones en la red FARAC.

Por lo que respecta a la planeación de la red de carreteras, se definieron 14 corredores carreteros con una longitud total de más de 19 200 kilómetros con el objetivo de identificar y priorizar las inversiones en carreteras. Además, se han desarrollado las bases para poner en marcha un nuevo esquema de concesiones para llevar a cabo obras con inversión privada.

Bajo la coordinación de la Oficina de Planeación Estratégica y Desarrollo Regional de la Presidencia de la República, se integraron los planes de desarrollo regional en materia de infraestructura carretera, en colaboración con los gobiernos estatales de las cinco mesoregiones.¹⁷

Caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Los caminos rurales y las carreteras alimentadoras permiten la comunicación permanente entre los centros de población y los polos de desarrollo, de donde se deriva la importancia de atenderlos para favorecer el acceso de amplios grupos poblacionales a los servicios básicos de salud y educación.

En el periodo de este informe, se generaron empleos temporales, con los cuales se dio atención a la conservación y la reconstrucción de caminos rurales que representan micro regiones de mayor marginación en el país.

Por lo que respecta al programa de Obras a Contrato, se atendieron obras prioritarias identificadas a través de los gobiernos estatales y municipales. En el periodo que abarca este Informe se realizaron trabajos de construcción, ampliación y pavimentación con lo que se ha contribuido a la integración geográfica y a la vinculación regional y se ha favorecido el intercambio comercial y la prestación de servicios básicos. La construcción de 7 500 comités pro-caminos permitió hacer más eficiente la asignación de los recursos del programa hacia las zonas marginadas.

¹⁷ <http://primer informe.Op. Cit=124&ruta=1>

1.5.2.2 Segundo Informe de Gobierno.

Con la finalidad de integrar al país y modernizar la infraestructura carretera que lo comunica, durante el periodo Septiembre de 2001 a Agosto de 2002, se invirtieron recursos públicos federales por 10 975.9 millones de pesos que se destinaron a la modernización de los corredores carreteros prioritarios y carreteras de impacto regional, al mantenimiento de la red libre de peaje y a la atención de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras del país.

Se ejercieron adicionalmente 754 millones de pesos de inversión privada para la construcción y ampliación de 31 kilómetros de autopistas concesionadas.¹⁸

Construcción y modernización.

La modernización de las carreteras federales incluye obras de construcción y/o ampliación de los tramos estratégicos que forman parte de los 14 corredores prioritarios, así como proyectos de importancia regional que inciden de manera directa en el desarrollo de las diversas regiones del país.

De septiembre de 2001 a agosto de 2002 se canalizaron recursos públicos y privados para la modernización de 541.8 kilómetros.¹⁹

El Fideicomiso para el Desarrollo Estratégico del Sureste (FIDES) aportó principalmente para los corredores carreteros y lo restante para las carreteras regionales. El Fondo de Inversión en Infraestructura (FINFRA) y el sector privado también aportaron para este rubro.

Se construyeron los tramos del kilómetro 8 al 10 de la carretera Oaxaca-Mitla y la pavimentación del kilómetro 88 Zacatepec, Mixes en Oaxaca, del kilómetro 54 al 60 de la carretera Estación Manuel-Zaragoza y del kilómetro 210 al 225.8 del Libramiento de Ciudad Victoria en Tamaulipas;²⁰ las estructuras del libramiento San José del Cabo en Baja California Sur y el Entronque Ojo Caliente del Libramiento de Saltillo en Coahuila.

¹⁸ Ídem.

¹⁹ Ídem.

²⁰ Ídem.

De igual forma se continuó trabajando en los tramos de Durango, Oaxaca, en Sinaloa, Veracruz y Zacatecas. Con recursos provenientes del FIDES se construyeron 30.4 kilómetros destacando obras en Tabasco, Chiapas y Veracruz. Además se avanzó en el Puente Chiapas, límite con Veracruz. Con aportaciones de FINFRA se construyeron 28.1 kilómetros de carretera en Michoacán.²¹

De la inversión pública se destinaron a la ampliación de 216.4 kilómetros en las carreteras de los estados de Aguascalientes y Zacatecas en Campeche, en la carretera en el estado de Nuevo León y en las carreteras límite de los estados de Zacatecas y Durango.

Asimismo se avanza en las obras en Campeche, Tlaxcala y Texcoco en el Estado de México. Estos dos últimos tramos se modernizan con la participación de los gobiernos de los estados de Tlaxcala y México, en el marco del Programa Regional de Gran visión.

Conservación y mantenimiento

En materia de conservación se ha dado mantenimiento a la red carretera federal libre de peaje, por la cual se mueve el mayor volumen de tránsito vehicular. Se reconstruyeron 215.8 kilómetros entre los que destacan los tramos de Tepic-Mazatlán con 20.2 kilómetros; libramiento de Apizaco con cinco kilómetros; Cuautla-Límite de estados de Morelos y Puebla con 11.7 kilómetros entre otros.

Se reconstruyeron 107 puentes en las 31 entidades federativas entre los que destacan los puentes Ciénega de Flores en el tramo Monterrey-Sabinas Hidalgo, Río Guadalupe en el tramo Zacatecas-Durango y Barra Vieja en el tramo El Cayaco-Las Horquetas.

Con estas acciones el estado físico bueno de la red carretera federal es ya de 66.6 por ciento estimándose que a mediano plazo se logre alcanzar el 50 por ciento en buen estado y el resto en condiciones regulares, aumentándose la tendencia en las inversiones destinadas al mantenimiento de esta red carretera.

²¹ Ídem.

Autopistas de cuota.

Es necesario superar los rezagos que existen en infraestructura carretera, incrementando la inversión pública y privada en el menor tiempo posible. Para esto se han identificado cuatro esquemas para desarrollar proyectos de autopistas con financiamiento mixto, en donde participen los tres órdenes de gobierno, la iniciativa privada y la banca nacional y extranjera.

- El concesionamiento a la iniciativa privada consiste en otorgar concesiones al sector privado para operar, explotar y mantener autopistas de peaje hasta por 30 años a través de licitaciones públicas, con la posible participación de recursos públicos.
- Emisión de bonos a largo plazo para financiar la construcción de infraestructura.
- Cesión o bursatilización de activos de cuota en operación: los ingresos del activo cedido se usan como fuente de pago de financiamiento para obras que pueden o no tener relación operativa con el activo cedido.
- Obra pública financiada, los peajes se utilizan como fuente de pago de créditos otorgados para financiar obras de ampliación y mejoramiento de esa misma autopista.

Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras

Con recursos privados y públicos se amplió y modernizó la infraestructura complementaria del autotransporte. A través de Programa de Construcción de Centros Fijos de Peaje y con recursos del sector privado, se pusieron en marcha los centros de Nuevo Laredo, Tamaulipas y de Calamanda, Querétaro, y se inició la construcción de otro en Mexicali, Baja California.

Se autorizaron 21 nuevos Centros de Capacitación para Conductor, con lo cual actualmente suman 106 los centros y 884 los instructores que tienen reconocimiento oficial de la S.C.T. A efecto de garantizar elevados estándares de calidad y un cabal cumplimiento de sus objetivos, se realizaron 25 visitas de evaluación y se están revisando y actualizando los Programas Mínimos de

Capacitación en las modalidades de pasaje, turismo, carga general y residuos peligrosos.²²

Autotransporte Federal

Durante el periodo septiembre de 2001 a agosto de 2002 se reforzaron las acciones para abatir el autotransporte irregular, renovar la flota vehicular, actualizar el marco normativo, avanzar en la modernización administrativa y promover la internacionalización del autotransporte para hacer efectivas las ventajas del Tratado de Libre Comercio.

Se ha dado continuidad a los trabajos de actualización de diversas normas oficiales mexicanas destacando las relativas a los límites máximos de velocidad para los vehículos de carga, pasaje y turismo, y sobre peso y dimensiones máximos con que pueden transitar los vehículos.

Para promover la modernización del parque vehicular, en coordinación con Nacional Financiera, se puso en marcha el Programa de Financiamiento al Pequeño Transportista, que tiene como propósito facilitar el acceso al financiamiento para la renovación vehicular entre los pequeños autotransportistas de carga y pasajeros.

A mediados de 2001, se instaló en la ciudad de México el primer Centro Integral de Servicios (CIS), que ha permitido mejoras sustantivas en la aplicación del exámen psicofísico y en el proceso de emisión de licencias, lo que ha derivado en beneficios para los transportistas. En la segunda parte de 2002, se instalaron dos nuevos centros CIS, uno en Guadalajara y otro en Puebla.

En relación con la apertura fronteriza para el autotransporte de pasaje y carga, en coordinación con las Secretarías de Economía y de Relaciones Exteriores, se han continuado las negociaciones con el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América. Al respecto, el Gobierno Federal ha reiterado su apoyo a los autotransportistas mexicanos y exigido el cumplimiento de lo pactado en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y en el fallo favorable del panel de Controversias, que establece el acceso del autotransporte mexicano a los Estados Unidos de América en condiciones de equidad.

²² Ídem.

1.5.2.3. Tercer Informe de Gobierno.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001 – 2006 estableció cuatro objetivos rectores de sus políticas para vincular a los mexicanos entre sí y con el resto del mundo y apoyar el desarrollo y fortalecimiento de la competitividad del país: 1) lograr una red de infraestructura de transporte eficaz, segura y respetuosa del medio ambiente; 2) integrar un sistema eficiente de redes de transporte multimodal; 3) contar con un sistema de comunicaciones de cobertura universal; y 4) desarrollar el sistema e - México como un sistema tecnológico y de contenido social.

En este año se avanzó en la ampliación, modernización y conservación de la infraestructura existente, así como en la expansión de la cobertura y oferta de sus servicios. En particular, en el marco de los compromisos contraídos en el Programa para impulsar el desarrollo con base en el fortalecimiento del mercado interno, dado a conocer por el Ejecutivo Federal el pasado primero de mayo del 2003, donde se imprimió un gran impulso al sector a través de diversos megaproyectos que se llevarían a cabo en materia de infraestructura en transportación, obras para la ampliación de tramos de infraestructura carretera, y la instalación de estaciones terrenas para la conectividad de la banda ancha a través de la red e-México.

Construcción y modernización.

Dentro de la infraestructura carretera la S.C.T. avanzó en la ampliación y modernización con el propósito de dotar al país de una red moderna y eficiente, que agilice el movimiento de personas y mercancías.

Para la modernización de corredores carreteros (construcción y ampliación) y de la red básica fuera de los corredores, durante el periodo de enero-agosto de 2003 se atendieron 256,4 kilómetros.

En los 14 corredores carreteros se realizaron obras de construcción en 13 estados, mismos que comprendieron 73.4 kilómetros en 16 carreteras, cuatro libramientos y un puente. Asimismo, se ampliaron 106.7 kilómetros para 18 carreteras y un entronque localizados en 15 estados de la república.

Con estos trabajos, se encuentran modernizados 12,914 kilómetros con lo cual al concluir ese año se hubo alcanzado el 70 por ciento de la longitud total de los corredores carreteros. Las obras de modernización realizadas en la

red básica fuera de estos corredores, consistieron en la construcción de 10.6 kilómetros para seis carreteras, tres libramientos, dos entronques y dos puentes en 10 estados del país; asimismo, las obras de ampliación comprendieron 65,7 kilómetros en 10 estados, en 14 carreteras y entronques.

Conservación y mantenimiento.

A través del programa de mantenimiento preventivo y correctivo, la S.C.T. realiza diversas obras para mejorar las condiciones de tránsito y de seguridad a los usuarios, que a su vez contribuyan a un mayor flujo vehicular y a abatir costos y tiempos en el transporte de personas y bienes.

La inversión ejercida se destinó a la reconstrucción de 56.6 kilómetros de carreteras y 33 puentes; a la conservación periódica de 6 125.5 kilómetros y 2 886 puentes; y a la atención de 30 puntos de tránsito conflictivos con alta incidencia de accidentes; y se dio mantenimiento rutinario a 3 557.7 y 20 527.8 kilómetros.

Además de los esfuerzos realizados con recursos presupuestarios, la S.C.T. trabajó en el diseño e instrumentación de nuevos mecanismos para ampliar el monto de los recursos destinados a la inversión en carreteras. El nuevo esquema se instrumentó para la realización de obras carreteras bajo el régimen de concesión.

Con varios miles de millones de pesos se creó el Fondo Carretero como un instrumento novedoso para apoyar el desarrollo de autopistas de cuota y carreteras en corredores troncales con recursos públicos y privados. Sus recursos se aplicarán, entre otras obras a la construcción del Arco Norte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, la autopista Entronque San Blas – Escuinapa en Nayarit y Sinaloa; la autopista Morelia – Salamanca en Michoacán y Guanajuato; la carretera Santa Ana – Altar, en Sonora; el Libramiento de Mexicali en Baja California y el Entronque Lomas Verdes en el Estado de México.

Para hacer más eficiente la programación y el ejercicio de los recursos de inversión destinados a construcción y modernización de carreteras junto con representantes de los gobiernos de los estados, se trabajó en la formulación de programas de inversión, previa confirmación de la disponibilidad de estudios y proyectos, derechos de vía, permisos ambientales y demás requisitos para la ejecución de obra pública.

En coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público SHCP y con la oficina de Políticas Públicas de la Presidencia de la República, se desarrolla el concepto de proyectos para la prestación de servicios como una nueva modalidad para financiar obras carreteras. Durante 2003 se iniciaron, en un primer grupo de obras, los trabajos para instrumentar el esquema para la licitación de la ampliación de dos tramos piloto: Pénjamo – La Piedad y Celaya – Límite de Estados Guanajuato/ Querétaro, y adicionalmente se prepara su aplicación en otros seis tramos.

Autopistas de cuota.

En el marco de las líneas estratégicas definidas, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), continuó realizando acciones para proporcionar un servicio más eficiente, seguro y de mejor calidad, que responda a las necesidades de los usuarios.

Con lo recabado, se destinó a la creación de infraestructura, para construcción y modernización y trabajos de mantenimiento y a través del Programa de Obra Pública se llevaron a cabo obras para el reforzamiento de puentes, y la reconstrucción de pavimento en diversas autopistas.

Caminos rurales y carreteras alimentadoras

La consolidación de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras del país representa una alta prioridad para el Gobierno Federal, ya que favorecen la integración de los centros de población con los polos regionales del desarrollo y con los centros de producción y de consumo en el medio rural, así como el acceso de la población campesina a mayores oportunidades de empleo y a servicios básicos como educación y salud. De Enero a Agosto de 2003 se han reconstruido y conservado los caminos rurales lo que generó empleos temporales a través del Programa de Empleo Temporal.

Autotransporte Federal

Para impulsar la competitividad y calidad de los servicios del autotransporte federal, se reforzaron las acciones para abatir la incidencia de empresas y vehículos irregulares; renovar el parque vehicular, actualizar el marco normativo, avanzar en la modernización administrativa y promover su internacionalización.

Para fomentar la renovación del parque vehicular, se continuó con las operaciones del Programa de Financiamiento para el pequeño transportista en coordinación con Nacional Financiera (NAFIN) y los fabricantes de los vehículos pesados de México. De mayo del 2002 (mes en que se puso en marcha este programa) y hasta agosto de 2003 se han entregado 1 700 unidades y mil millones de pesos en créditos²³

Mediante el programa de reemplacamiento 2003, en el segundo semestre del año se emplacaron de cerca de 500 mil vehículos del Servicio Público Federal, lo que contribuye al reordenamiento y regularización del autotransporte y aumentar la seguridad y confianza de la población en la operación de los servicios.

Con relación a la modernización del autotransporte federal, están en operación los Centros Integrales de Servicios (CIS) de Puebla, Guadalajara, Distrito Federal, Tuxtla Gutiérrez, Pachuca y San Luis Potosí, en los que se tramita la licencia federal de conductor y se aplican los exámenes psicofísicos a los conductores.

Acorde con los objetivos del sector, con la participación de la inversión privada y el apoyo de recursos públicos, se promovieron acciones para ampliar y modernizar la infraestructura complementaria del autotransporte.

- Se incrementaron las Terminales de Autotransporte Federal de Pasajeros
- Se concluyó el Centro de Pesos y Dimensiones de Mexicali, Baja California, para salvaguardar la integridad de la red carretera y reforzar la seguridad en el sistema de transporte federal.
- Se autorizó la instalación de 44 centros de capacitación para conductores, hay que destacar que por primera vez se están instalando centros en Oaxaca, Tlaxcala, Sinaloa y Guerrero y se actualizaron los programas de capacitación en las diversas modalidades.
- En el mes de marzo de 2003 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la convocatoria para instalar unidades de verificación de condiciones físico mecánicas de vehículos que

²³ <http://tercer.informe.presidencia.gob.mx/index.php?idseccion=239&ruta=1>

estarán a cargo del sector privado y permitirán garantizar la seguridad en la red carretera.

Como parte de la internacionalización de los servicios, en coordinación con la Secretarías de Economía y de Relaciones Exteriores, se realizan negociaciones con el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América para establecer las bases de la apertura transfronteriza de los servicios de autotransporte de pasaje y carga, con estricto apego a los principios de equidad establecidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

1.5.2.4. Cuarto Informe de Gobierno.

Para 2004 los componentes de la demanda interna que contribuyeron en mayor medida al crecimiento económico fueron el consumo y la inversión privados.

En este mismo año el gasto de inversión privada mostró un repunte significativo, destacando la mayor compra de maquinaria y equipo importado y equipo de transporte nacional.

Al cierre del año las inversiones públicas y privadas en los sectores energético, hidráulico y de comunicaciones y transportes ascendieron en comparación al 2003. Así como los recursos de inversión públicos y privados destinados a la conservación y creación de infraestructura de las comunicaciones y los transportes.

Construcción y Modernización

En 2004 se avanzó de manera importante en la modernización de los 14 corredores carreteros, en la conservación y el mejoramiento del estado físico de las carreteras y de los caminos rurales, mediante la apertura de nuevos esquemas de financiamiento y la promoción de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura.

Conservación y Mantenimiento

En la conservación de la red federal de carreteras libres de peaje, durante 2004 se atendieron 49,703.8 kilómetros. Con las acciones de construcción y conservación realizadas, el estado físico de la red carretera

libre de peaje al cierre de 2004 fue de 75 por ciento en condiciones buenas y aceptables.²⁴

Autopistas de Cuota

Al cierre de 2004 en construcción y modernización de autopistas, se generaron inversiones en ellas y en carreteras federales libres de peaje.

En la red nacional de autopistas y puentes de cuota, a cargo de CAPUFE, en 2004 se reconstruyeron un poco más de 1000 kilómetros en 13 autopistas y dos libramientos. Reparaciones en los puentes Coatzacoalcos, Tlacotalpan y Alvarado; y la reconstrucción y/o conservación de 100 kilómetros de carreteras en ocho autopistas, dos caminos directos y un libramiento.

Caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Se atendieron en 2004 más de 3000 kilómetros de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras del país. Adicionalmente a través del Programa de Empleo Temporal en ese mismo año se atendieron en la reconstrucción y conservación 35 000 kilómetros de caminos rurales y carreteras alimentadores.

Autotransporte Federal

Durante 2004 se concluyó el Centro de Control de Peso y Dimensiones en Sonora., y se continuó con el Programa de Modernización del Auto transporte en coordinación con NAFIN, SE, SHCP y la industria productora de vehículos pesados de México, con el propósito de abatir la antigüedad del parque vehicular. La cobertura del programa se amplió gracias al Programa de Chatarrización, que consiste en la eliminación de unidades con seis años de antigüedad o más y en el otorgamiento de un estímulo fiscal para adquirir vehículos nuevos o seminuevos.

Durante 2004 se asignaron créditos para el financiamiento de unidades vehiculares. Asimismo, el Programa de Reemplacamiento permite contar con registros actualizados y confiables, combatir la irregularidad e impulsar el desarrollo del auto transporte.

²⁴ <http://quinto.informe.Presidencia.gob.mx/index.php?idsección=65&ruta=1>

1.5.2.5. Quinto Informe de Gobierno.

De acuerdo al crecimiento de la economía nacional el ritmo actual de este no ha sido suficiente para satisfacer adecuadamente las necesidades de la población, de acuerdo con las líneas de acción establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo (PRONAFIDE), la política económica para 2005 consideró los siguientes objetivos primordiales: Fortalecer las fuentes de crecimiento internas y reactivar el crecimiento elevado y sostenido de la productividad.

Durante la primera mitad de 2005 la actividad económica interna se mantuvo en la parte alta del ciclo económico. Este comportamiento estuvo vinculado con la trayectoria de crecimiento internacional prevista en los criterios generales de Política Económica.

En paralelo, la inversión pública también registró un avance en su evolución. En el primer trimestre de 2005 la inversión en infraestructura pública se aceleró de manera significativa. El avance de la actividad productiva durante el primer semestre de 2005 registró un panorama diferenciado y el sector servicios fue el de mayor dinamismo.

Los servicios de transporte, almacenaje y comunicaciones se vieron favorecidos por la puesta en marcha de proyectos de telefonía tradicional, celular y satelital.

El mayor crédito a la vivienda, así como el desarrollo de proyectos de infraestructura en el transporte, fueron elementos cruciales para impulsar la actividad en la construcción.

Construcción y Modernización.

La creación de infraestructura energética, hidráulica y de comunicaciones y transportes es imprescindible para favorecer la competitividad de las actividades económicas y brindar los servicios que requiere la población en general; a lo largo de esta administración se ha impulsado el crecimiento de la inversión en infraestructura para el desarrollo económico.

En el primer semestre de 2005 el transporte y almacenaje registró un incremento como resultado del movimiento de mercancías importadas y exportadas, los servicios conexos al transporte y los de refrigeración y almacenaje.

En 2005 se avanzó de manera importante en la modernización de los 14 corredores carreteros, en la conservación y el mejoramiento del estado físico de las carreteras y de los caminos rurales, mediante la apertura de nuevos esquemas de financiamiento y la promoción de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura.

En los corredores carreteros, en lo que va de esta administración se han modernizado y contratado 3,221 kilómetros de carreteras troncales que constituyen la columna vertebral del sistema carretero nacional. Con lo que a la fecha el país cuenta con 14,967 kilómetros de carreteras de altas especificaciones.²⁵

En los 14 corredores carreteros de enero a julio de este año, se construyeron 39.8 kilómetros en nueve carreteras, tres troncales y tres libramientos en 11 estados de la república. Destacan entre estas obras: libramiento de Aguascalientes, en Aguascalientes; Arriaga-Ocozocoautla en Chiapas; Lagos de Moreno San Luis Potosí en Jalisco y San Luis Potosí etc.

Conservación y Mantenimiento.

En la conservación de la red federal de carreteras libres de peaje, para el 2005 se espera sean buenas y aceptables y se estima que este indicador se ubique en 79 por ciento en comparación con el 75 por ciento del 2004. Con este avance, el 88 por ciento de los usuarios circulan en este tipo de carreteras.²⁶

Autopistas de cuota.

En construcción y modernización de autopistas, al cierre de 2004 se generaron inversiones en autopistas y a carreteras federales libres de peaje.

Las reparaciones en la red nacional de autopistas y puentes de cuota, a cargo de CAPUFE, se realizaron en los puentes Coatzacoalcos, Tlacotalpan y

²⁵ *Ídem.*

²⁶ *Ibidem=66&ruta=1*

Alvarado; y la reconstrucción y/o conservación de carreteras en ocho autopistas, dos caminos directos y un libramiento.

En la Red nacional de autopistas del FARAC, se rehabilitaron 944.3 kilómetros-cuerpo y se proporcionó mantenimiento rutinario a 8516 kilómetros-cuerpo; asimismo, se concluyó la rectificación del trazo y la construcción del tunel carretero en la autopista Puerto México-La Carbonera.

Caminos rurales y carreteras alimentadoras.

En 2005 se atendieron 2,324.9 kilómetros de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras del país.

En el primer maratón carretero del 11 al 20 de mayo se dio el banderazo de inicio de 23 obras, y se inauguraron otras 52 ya terminadas en 26 entidades federativas, que van desde grandes autopistas, puentes, túneles y distribuidores viales, hasta caminos rurales y carreteras alimentadoras, así como trabajos de conservación y mantenimiento.

Se estima que estas obras benefician a alrededor de 34 millones de personas; los tiempos de traslado se reducen entre un 20 y un 50 por ciento con la consecuente disminución en costo y el incremento en seguridad. Así mismo los accidentes originados por las condiciones de los caminos se han venido reduciendo a menos de la mitad en los cinco años de esta administración.²⁷

Autotransporte Federal

Con el propósito de garantizar la prestación del servicio de autotransporte de alta calidad, seguridad y eficiencia, se promovió la participación del sector público y privado en la ampliación y renovación de la infraestructura complementaria, la modernización del autotransporte, el abatimiento de la ilegalidad e irregularidad, y el reforzamiento en las condiciones de seguridad operacional.

Durante 2005 se continuó con el Programa de Modernización del Autotransporte en coordinación con NAFIN, SE, SHCP y la industria productora de vehículos pesados de México, con el propósito de abatir la

²⁷ [Ibídem=67&ruta=1](#)

antigüedad del parque vehicular. La cobertura del programa se amplió gracias al Programa de Chatarrización, consistente en la eliminación de unidades con seis años de antigüedad o más y en el otorgamiento de un estímulo fiscal para adquirir vehículos nuevos o seminuevos.

En este sentido, durante 2005 se asignaron créditos para el financiamiento y se estima adquirir dos mil unidades. Asimismo, el Programa de Reemplacamiento permite contar con registros actualizados y confiables, combatir la irregularidad e impulsar el desarrollo del autotransporte. En abril de 2005 concluyó la primera etapa en la que se emplacaron 34 mil vehículos, de los cuales el 86.8 por ciento corresponde a carga.

El movimiento de carga observado entre enero y julio de 2005, fue superior en 3 por ciento, con relación a igual periodo de 2004 al movilizar 256 millones de toneladas, comportamiento que refleja el crecimiento económico del país. Cabe mencionar que el número de accidentes carreteros entre enero y julio de 2005, bajó en 3.8 por ciento con respecto al mismo periodo del año pasado, como resultado de los esfuerzos realizados en el mejoramiento de la infraestructura, la mejor señalización, la renovación vehicular y las medidas de prevención para garantizar el buen estado físico de conductores y vehículos.²⁸

²⁸ Ídem.

2. Leyes y Organismos que intervienen en el autotransporte de carga en México.

México es un país eminentemente carretero. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) dio a conocer que el grueso de los movimientos de mercancías en el país se hace por autotransporte.

Sin embargo, de los 340 mil kilómetros que componen la red carretera, solo 30% está pavimentado y menos del 2% corresponde a autopistas de 4 carriles. Del total, cerca del 40% está en mal estado físico, de acuerdo a datos que reconoce la misma SCT, dependencia a cargo de su mantenimiento.

Lo anterior se traduce en que la baja calidad de la infraestructura carretera en el país, incrementa los costos logísticos y resta competitividad a las empresas que ofrecen el servicio de transporte terrestre.

Esta situación se deja sentir en los costos de operación del transportista, ya que una carretera que no ofrece las mejores condiciones hace que el camión demore más en su recorrido y la unidad se perjudique en sus componentes.

De acuerdo a cálculos de los mismos transportistas, una empresa destina hasta 20% para el mantenimiento de los camiones, sin embargo, entre el 3 y 8% de ese gasto es a causa de los malos caminos. Aunado a ello, en México se tienen las autopistas más caras del mundo. El transportista mexicano paga un alto costo por kilómetro por concepto de peaje, alto costo en su conjunto si se compara con Estados Unidos, nuestro principal socio comercial, donde prácticamente no se paga por el uso de autopistas.

Un ejemplo práctico es lo que se vive en Manzanillo, uno de los puertos más importantes en México, donde el movimiento de contenedores de 40 pies al interior del país se tiene que hacer en camiones doblemente articulados para ser competitivos.

La salida del puerto tiene dos alternativas: la carretera libre y la autopista de cuota. El tiempo de recorrido es ligeramente mayor por la libre, con la diferencia de que por autopista el costo es de 5.53 pesos por kilómetro, esto es más de \$400.00 pesos por un recorrido de 47 kilómetros. Este tramo es obligado porque el camión doblemente articulado no puede circular por la

libre, porque es una vía tipo “C” y no se permite la circulación de ese tipo de vehículos.

Agrupaciones de transportistas han tratado de manejar un precio que permita reducir costos, pero el concesionario argumentó que la autopista se encuentra bursatilizada. El Estado, al tipificar la carretera libre no proporciona otra opción para transitar. La pregunta que se hizo Refugio Muñoz, director general de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga fue ¿Donde está la opción para ser competitivos?

Esta y muchas preguntas nos haremos a lo largo este trabajo.

2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el Título Tercero capítulo I habla sobre la división de Poderes y menciona que el Supremo Poder de la Federación se divide, para su ejercicio en Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Y en el Capítulo II del Poder Legislativo hace referencia que dicho poder se deposita en un Congreso General, que se dividirá en dos Cámara, una de Diputados y otra de Senadores.

En la sección II de la iniciativa y formación de las Leyes menciona que el derecho de iniciar leyes o decretos compete: Al Presidente de la República; a los diputados y senadores al Congreso de la Unión; y a las Legislaturas de los Estados. Sin embargo en el Artículo 76 nos dice cuales son las facultades exclusivas del Senado y que son las de analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal, con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del despacho correspondiente rindan al Congreso; además aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión. Razón por la cual en el capítulo anterior se trataron los cinco informes de Gobierno haciendo referencia a los servicios donde se toca el tema del autotransporte expuesto en este trabajo, así como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en el apartado de los servicios que incluye el autotransporte transfronterizo de carga.

Dentro de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en el artículo 28 nos dice que corresponde a la Secretaría de Relaciones Exteriores el despacho de los siguientes asuntos: promover, propiciar y asegurar la coordinación de las acciones en el exterior de las dependencias y entidades de

la Administración Pública Federal; conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte.²⁹

Así mismo, dirigir el servicio exterior en sus aspectos diplomático y consular en los términos de la Ley del Servicio Exterior Mexicano y, por conducto de los agentes de mismo servicio, velar en el extranjero por el buen nombre de México.

Coadyuvar a la promoción comercial del país a través de sus embajadas y consulados y capacitar a los miembros del Servicio Exterior Mexicano en el área comercial y turística, para que cumplan con las responsabilidades derivadas de lo dispuesto en la fracción anterior. E intervenir en las cuestiones relacionadas con los límites territoriales del país y aguas internacionales.

2.2. Ley de Vías Generales de Comunicación.

En este rubro analizaremos la Ley de Vías Generales de Comunicación en lo que compete al transporte carretero y nos habla en su capítulo II sobre la Jurisdicción, que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales y ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) Asimismo se analizarán las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de todas las controversias del orden civil, así como los delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías.

En el Capítulo III hace referencia a las concesiones, permisos y contratos y que para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a estas, será necesario la concesión o permiso del Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones.

²⁹ [http://200.23.245.225/Alleyde transparencia/Contraloría/artículo%2037htm](http://200.23.245.225/Alleyde%20transparencia/Contraloría/artículo%2037htm).

En el Título Segundo nos habla de los Caminos y en el Capítulo I Artículos 146 a 151 de los caminos en general. Nos dice que las concesiones para construir y explotar caminos se otorgarán por el plazo que señale la Secretaría de Comunicaciones y que no podrá exceder de veinte años.

Los gobiernos de los Estados y municipios podrán construir, reconstruir y mejorar los caminos con autorización de la Secretaría de Comunicaciones. Igualmente podrá autorizar a los gobiernos locales para que ejerzan funciones de policía de tránsito en dichos caminos.

Asimismo la Secretaría de Comunicaciones podrá ordenar la reapertura o ensanche de cualesquiera de los caminos que hubieren estado o estén en uso público.

El Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones, se hará cargo de la construcción, reparación, conservación, ampliación y mejoramiento de los caminos comprendidos dentro de perímetros urbanizados, así como de la reglamentación del tránsito y de la policía de los mismos.

El Capítulo II del artículo 152 al artículo 165 nos habla sobre la explotación de los caminos. Y nos dice: que para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal en la explotación de servicios públicos de autotransporte, será necesario obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y solo se les podrá otorgar a mexicanos por nacimiento y a sociedades constituidas por éstos conforme a las Leyes del país. Y se otorgará para el transporte de carga Express y servicio mixto. (De personas y de carga).

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas estará facultada, en todo tiempo, para modificar las clases de servicios y el número de vehículos que operen en una ruta o tramo, así como su capacidad, peso y demás especificaciones. Para auxiliar en sus labores a la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación estas crearán un cuerpo técnico.

En el Título tercero habla sobre los puentes en su Capítulo único y dice que el otorgamiento de concesiones para la construcción, reconstrucción y explotación de puentes se regirá por lo dispuesto en este libro para los caminos en todo lo que sea aplicable.

2.3. Tratado de Libre Comercio de América del Norte.(TLCAN)

El Tratado de Libre Comercio es un acuerdo mediante el cual dos o más países acuerdan las reglas o normas para realizar un intercambio de productos, servicios e inversiones, sin restricciones y bajo condiciones de transparencia.

El Tratado de Libre Comercio o North American Free Trade Agreement (NAFTA), es un conjunto de reglas que los tres países acuerdan para vender y comprar productos y servicios en América del Norte.

Es importante pues se constituye en un medio eficaz para garantizar el acceso de nuestros productos a los mercados externos, de una forma más fácil y sin barreras. Además, permite que aumente la comercialización de productos nacionales, se genera más empleo, se modernice el aparato productivo, mejore el bienestar de la población y se promueva la creación de nuevas empresas por parte de inversionistas nacionales y extranjeros.

Dicho acuerdo beneficia a la Nación, a los empresarios y a los habitantes del país que lo realiza, porque permite abrir las fronteras comerciales, obtener una nueva fuente de recursos y abaratar los costos de los productos y servicios.

En cualquier negociación se corren riesgos, pero para ello cada país cuenta con un grupo de negociadores bien preparados que intercambian propuestas y discuten teniendo en cuenta el bienestar de sus empresarios, de su población y del país en general.

Los países comercian por varias razones, entre ellas, porque ninguno puede producir todo lo que necesita. La dinámica económica del mundo ha llevado a realizar alianzas, acuerdos y comercios que permitan comprar a menor precio y vender en mejores condiciones. Los acuerdos son una herramienta importante de crecimiento y desarrollo, y no realizar acuerdos de libre comercio es cerrar las puertas para que los productos no se puedan vender fácilmente en otros países.

Igualmente, se dificulta la inversión nacional y extranjera. Por eso en la actualidad, la mayoría de países del mundo están celebrando tratados de libre comercio, lo que significa que están abriendo sus puertas al mercado mundial.

La palabra libre implica que con normas claras se acuerda que los productos y servicios de los países negociadores pueden entrar y salir sin ningún tipo de impuesto o arancel.

Se llama zona de libre comercio, porque las reglas que se disponen definen cómo y cuándo se eliminarán las barreras arancelarias para conseguir el libre paso de los productos y servicios entre las tres naciones participantes; esto es, cómo y cuando se eliminarán los permisos, las cuotas y las licencias, y particularmente las tarifas y los aranceles, siendo éste uno de los principales objetivos del Tratado. Además el TLC propugna la existencia de condiciones de justa competencia entre las naciones participantes y ofrece no sólo proteger sino también velar por el cumplimiento de los derechos de propiedad intelectual.³⁰

El TLC se basa en los principios fundamentales de transparencia, tratamiento nacional y de tratamiento como nación más favorecida, todo ello representa un compromiso firme para la facilidad del movimiento de los bienes y servicios a través de las fronteras.

México está cambiando a una velocidad sin precedentes. Los mexicanos hemos reconocido que no es posible rezagarnos al respecto a lo que ocurre en el resto del mundo y, por ello, estamos tratando de transformar nuestra economía, buscando resolver los problemas ancestrales del país y alcanzar el desarrollo. El cambio que México ha venido realizando en el último lustro se ha dado porque se han eliminado toda clase de barreras al comercio, a la inversión y a las importaciones. En cierto sentido, el TLC no es más que un paso adicional en la misma dirección y con el propósito de garantizar el acceso de productos mexicanos al mercado estadounidense y el canadiense. Pero sus implicaciones son más importantes que eso. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte elimina barreras al comercio de bienes, servicios y capitales.³¹

La integración entre México y Estados Unidos comenzó a materializarse en 1965 cuando se establece el programa de las maquiladoras en el norte de México, que logra promover una integración muy importante entre esos dos países. Pero no es sino hasta 1990 que los Presidentes de México y de Estados Unidos deciden iniciar la negociación de un acuerdo comprensivo de libre

³⁰ <http://www.monografias.com/trabajos5/librecom/librecom.shtml>

³¹ Ídem.

comercio, y en septiembre de ese año, el Presidente de Canadá comunica su interés de participar en las discusiones para celebrar el tratado.³²

El 11 de Junio de 1990, Carlos Salinas de Gortari, Presidente de México, y George Bush, Presidente de Estados Unidos, acordaron las negociaciones sobre un acuerdo de libre comercio entre los dos países. Más tarde, Canadá se incorporó a las negociaciones, iniciándose de esta forma los trabajos trilaterales con el objetivo de crear una zona de libre comercio en América del Norte. En el año 1991 los presidentes de los tres países anuncian su decisión de negociar el NAFTA y en junio de ese año se da la primera reunión ministerial de negociaciones.

Las negociaciones concluyeron el 11 de Agosto de 1992 por los Jefes de Gobierno de los tres países. Los textos fueron revisados por parte de los Ministros de comercio, Jaime Serra Puche, Michael Wilson y por la embajadora Carla Hills. El momento de la firma marca el inicio de un complejo proceso que va desde la autorización del Ejecutivo estadounidense para firmar el Tratado, hasta el sometimiento a la aprobación del Senado Mexicano, del Congreso de Estados Unidos y de la Cámara de los comunes de Canadá.

El TLCAN fue firmado por los tres países el 17 de Diciembre de 1992.³³ El TLCAN entró en vigor el 1 de Enero de 1994.

Dentro de los objetivos del TLCAN se encuentran:

- Promover las condiciones para una competencia justa.
- Incrementar las oportunidades de inversión.
- Establecer procedimientos eficaces para la aplicación del TLCAN y para la solución de controversias.
- Fomentar la cooperación trilateral, regional y multilateral, entre otros.
- Eliminar barreras al comercio entre Canadá, México y Estados Unidos, estimulando el desarrollo económico y dando a cada país signatario igual acceso a sus respectivos mercados.

Reglas de Origen.-El TLCAN prevé la eliminación de todas las tasas arancelarias sobre los bienes que sean originarios de México, Canadá y

³² Ídem.

³³ Ídem.

Estados Unidos, en el transcurso de un período de transición. Para determinar cuáles bienes son susceptibles de recibir trato arancelario preferencial son necesarias reglas de origen. Y estas están diseñadas para asegurar que las ventajas del TLCAN se otorguen sólo a bienes producidos en la región de América del Norte y no a bienes que se elaboren total o en su mayor parte en otros países.

Barreras arancelarias y no arancelarias.- Una de las partes centrales de este marco regulador del comercio de bienes es el programa de desgravación arancelaria, mediante el cual se plantea la eliminación progresiva de los aranceles sobre bienes originarios, de acuerdo con unas listas de desgravación.

Beneficios esperados del TLCAN.- Se amplía el comercio y se promueve la eficiencia, y el ingreso real de la población aumenta. Si esto es dinámico, el beneficio se dará a través de mayores tasas de crecimiento económico que reducirán la pobreza absoluta generando un ingreso per cápita ascendente.

Las motivaciones para negociar este acuerdo en el caso de México, se convierte en un instrumento importante para consolidar las reformas económicas anunciadas a mediados de los años 80, fundamentalmente para consolidar las reformas económicas anunciadas a mediados de los años 80 sobre la apertura económica. México requiere tener un mercado seguro para su acceso a Estados Unidos ya que un 70 por ciento de las exportaciones mexicanas van a ese mercado. NAFTA se convierte en un incentivo muy importante para la atracción de capital extranjero a México.

El TLCAN fue designado con el fin de brindar a los tres países miembros derechos comerciales casi idénticos para cada uno. Este es el primer acuerdo que integra economías de países desarrollados y en vías de desarrollo; es el primer tratado de libre comercio de una cobertura tan amplia que incluye no sólo el comercio de bienes, sino también el de servicios, y temas como inversión, propiedad intelectual y las compras del sector público.

2.4 Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.)

De acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 36 corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el despacho de los siguientes asuntos:

Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país, así mismo otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de auto transportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas y establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de servicios públicos de transporte terrestre y conceder las licencias y autorizaciones respectivas. Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de auto transporte federal.³⁴

Dirección General de Autotransporte Federal.

Como hemos dicho anteriormente las comunicaciones y los transportes son el punto de contacto con las regiones y con el mundo.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) debe convertirse en un agente de cambio en el país, mediante la promoción y generación de mas y mejores servicios e infraestructura, que sean accesibles a todos los mexicanos y coadyuven al mejoramiento de la calidad de vida y a la construcción de una sociedad mas justa e igualitaria, trabajando con los mas altos estándares de calidad y ética profesional, generando sinergias entre los distintos niveles de gobierno y con la sociedad.

La actual administración ha convocado a los diferentes actores del sector a trabajar juntos, para dotar al país con modos de transporte y de comunicaciones que, por diversos medios hagan posible la unión de todos lo mexicanos y los integren al resto del mundo, aprovechando la innovación tecnológica, promoviendo la creación de valor agregado y el desarrollo económico y social, de manera equilibrada y sostenida, con pleno respeto a las particularidades culturales y al ambiente.

Los objetivos que el gobierno y la sociedad se han fijado, supone que cada uno, en sus respectivos ámbitos y competencias, trabajen compartiendo responsabilidades, oportunidades y riesgos; y que su interacción positiva reduzca progresivamente la dependencia de los recursos fiscales en la generación de infraestructura, haciendo de la coinversión pública o privada un motor de desarrollo del país.

³⁴ <http://200.23.245.225/> Op. Cit.

Con el propósito de apoyar la competitividad de la economía nacional y elevar los niveles de bienestar de la población, el Gobierno Federal se ha propuesto dotar al país de una mayor y mejor red de infraestructura de transporte, que permita una interconexión eficaz, segura y respetuosa del medio ambiente en los ámbitos nacional, regional y local, y que además facilite la inserción del país en el escenario de la globalidad.

Con todos estos antecedentes haremos una remembranza sobre como y desde cuando se formó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con toda esta información daremos con uno de los objetivos de este trabajo, el cual es analizar la parte que hace referencia al transporte de Carga y que está bajo el mando de la Dirección General de Autotransporte Federal.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene su origen funcional en la Secretaría de Estado y Derecho de Relaciones Exteriores e Interiores establecida el 8 de noviembre de 1821.

En 1857 se funda la Administración General de Caminos y Peajes como un primer intento por centralizar las funciones encaminadas a satisfacer las necesidades de comunicación en el ámbito nacional, el cual se ve consolidado el 13 de mayo de 1891, fecha en que se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, misma que centralizó en forma definitiva tales funciones.

En 1925, se creó la Comisión Nacional de Caminos, el primero de enero de 1928, la Oficina de Tránsito en los Caminos Federales, así como todo lo relacionado con el Autotransporte Federal para su legal explotación. Dicha oficina pasó a depender del Departamento de Caminos y Puentes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En Febrero de 1931, se creó la Policía Federal de Caminos por acuerdo presidencial, con el objeto de vigilar el tránsito de vehículos en los caminos federales, como lo señala la ley en la materia.

La regulación jurídica aplicable lo fue la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada el 19 de febrero de 1940, y su Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, igualmente publicado el 24 de agosto de 1949.

El 11 de Enero de 1951, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se organizó en dos Subsecretarías denominadas: de Obras Públicas y de Comunicaciones y Transportes respectivamente.

En 1959, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se dividió, creándose la hoy llamada Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En 1962, se creó la Dirección General de Tránsito Federal,

En 1971, cambió su denominación por el de la Dirección General de Autotransporte Federal. Para 1976 ésta contaba con tres Subdirecciones Generales de la Operación, la de Carga y la de Pasaje; en el mismo año se reestructuró en cuatro Subdirecciones Generales: la Técnica, de Concesiones y Permisos, la de Operación y la Administrativa.

En 1977, se integraron los Comités de Autotransporte Federal con las funciones de ser órganos consultores asesores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, controlados por el Departamento de Comités de dicha Dirección. El 22 de Octubre de 1979, el C. Presidente de la República entregó la concesión para el funcionamiento de la empresa Mexicana de Transporte Multimodal, que agrupa los diversos modos de transporte de mercancías para facilitar el comercio exterior, recayendo la presidencia en el Subsector Autotransporte. Son accionistas las siguientes empresas: Navieros Nacionales, las empresas aéreas mexicanas, la mayoría de las portuarias, los Ferrocarriles Nacionales de México y las Centrales de Servicios de Carga de Autotransporte Federal.

En 1980, la Dirección General de Autotransporte Federal, se reestructuró, y se crearon la Comisión de Capacitación y Adiestramiento para el Autotransporte Federal, la Subdirección de Registro y Concesionamiento, la Subdirección de Análisis y Sistemas, la Subdirección de Terminales y la Subdirección de Presupuesto.

Como producto de las medidas de racionalidad y disciplina presupuestal dispuestas por el Gobierno Federal, en 1988. La Secretaría realiza la fusión de la Dirección General de Ferrocarriles con la de Autotransporte Federal, por lo que el 28 de noviembre de 1988, cambiando ésta última su nombre a Dirección General de Transporte Terrestre.

En 1994, se desincorpora de la Dirección General de Transporte Terrestre lo relativo al transporte ferroviario y retoma el nombre de Dirección General de Autotransporte Federal.

El objetivo de la Dirección General de Autotransporte Federal es garantizar que la operación de los servicios del sistema de transporte carretero se realice en condiciones de calidad y eficiencia de conformidad con las disposiciones legales establecidas y contribuir a la modernización y establecimiento de un sistema integral de transporte.

Entre las funciones están:

- Formular las propuestas de las políticas y programas de desarrollo para beneficio de los usuarios y de la población en general del transporte carretero y ejercer la autoridad en el ámbito de su competencia.
- Regular, normar, vigilar y sancionar la operación y prestación de los servicios del autotransporte público y privado en los caminos de jurisdicción federal y diseñar los sistemas de operación del servicio.
- Otorgar los permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de carga en sus diversas modalidades y los relativos al autotransporte privado.
- Realizar los análisis económicos y financieros de las distintas variables relacionadas con las empresas prestadoras del servicio de autotransporte federal de carga.
- Proponer, fijar y aprobar, en su caso, las especificaciones de las unidades destinadas al transporte terrestre y determinar su peso y dimensiones.
- Proponer las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación de vehículos automotores y expedirlas

- Participar en la formalización de tratados y convenios internacionales relacionados con el transporte carretero, para promover su internacionalización e implementación.
- Elaborar en forma coordinada con las áreas competentes, los proyectos de reglamentos, normas oficiales mexicanas, acuerdos, decretos, circulares y demás disposiciones normativas del autotransporte federal.
- Autorizar, supervisar y vigilar que los programas de capacitación del personal encargado de la operación del autotransporte federal de carga, pasaje y turismo en sus diferentes modalidades, se realicen conforme a los objetivos y plazos establecidos.
- Mantener estrecha coordinación con la Dirección General de Evaluación y los centros S.C.T, para evaluar la operación de los servicios de autotransporte federal por entidad federativa.
- Participar en la formalización de tratados y convenios internacionales relacionados con el transporte carretero, para promover su internacionalización e implementación.
- Elaborar en forma coordinada con las áreas competentes, los proyectos de reglamentos, normas oficiales mexicanas, acuerdos, decretos, circulares y demás disposiciones normativas del autotransporte federal.
- Atender las consultas planteadas por los permisionarios, sobre la aplicación e interpretación de la normatividad relativa a los servicios de autotransporte, así como coordinar las consultas normativas que en la materia formulen otras unidades administrativas de la Secretaría.

2.5. Asociación Nacional de Transportistas Privados (ANTP)

La Asociación Nacional de Transportistas Privados (ANTP) representa y defiende los intereses de las empresas que, como actividad complementaria a su propio giro principal, operan el transporte multimodal para el traslado de

insumos y productos terminados con flotilla propia. Asimismo, agrupa a los grandes usuarios y proveedores afines al transporte en México.

Desde que se constituyó la ANTP tuvo como objetivo principal defender los intereses comunes de las empresas con flota propia a fin de buscar una mejora continua, no obstante hoy este organismo extiende sus servicios a usuarios del transporte de carga.

La ANTP hizo una revaloración interna, siempre buscando los mecanismos para llevar a su destino los productos o materias primas a tiempo, en forma y al menor precio, importante meta considerando que los costos de transportación en muchos de los casos llegan a ser similares a los costos de producción. Entonces, los socios que integran la ANTP actualmente aumentarán al buscar la preferencia de otros usuarios del transporte, por lo que tienen estrategias para incorporar un mayor número de socios, aunque no posean una flota propia, ya que todas las empresas tienen necesidad de mover insumos o productos terminados, por lo que continúan trabajando para obtener una desregulación efectiva, a fin de que las empresas sean más productivas y reciban valores agregados, tanto por la representatividad de la asociación, como de información técnica, jurídica y económica que les permita tomar las mejores decisiones.

El volumen de carga terrestre transportado en los últimos dos años se distribuye entre el autotransporte con 84% y ferrocarril con 16%. El ritmo de crecimiento de las empresas o personas morales entre 1995 y 2002 rebasa el 50% en tanto el de personas físicas o del hombre-camión asciende a 19 puntos porcentuales de 1997 al 2002, fecha cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) se dio a la tarea de llevar una contabilidad.³⁵

“Muchos camiones y poca carga”, menciona René Espinosa y Torres Estrada, experto consultor en transporte. Esta situación ha provocado que se agudice la informalidad entre los autotransportistas.

Según varios analistas, existe una sobreoferta de camiones estimada en 30%, situación que propicia una feroz competencia, que repercute en la disminución de tarifas para captar la carga que se genera en el país.

³⁵<http://www.monografias.com> Op. Cit.

Los bajos precios que se cobran por el servicio, provoca un efecto en cascada que ha sido difícil de revertir, El trabajar al día no permite crecimiento de las empresas, ya que las cuentas no alcanzan para la renovación de camiones, se sacrifican los mantenimientos y mucho menos se tiene para incorporar nueva tecnología a las empresas y camiones. Tampoco hay capacitación y se dejan de pagar impuesto, que al final afectan el presupuesto para el desarrollo del país.

Hay industrias que se aprovechan de esta situación. Existe una depredación de tarifas y ni la S.C.T. ni la Confederación Federal de Competencia regulan este aspecto. En Canadá, Estados Unidos y otros países la misma Ley de Competencia protege al auto transporte para que no se den prácticas dumping.

En México, la estructura de costos de una empresa de auto transporte, el precio de combustible y los costos financieros superan el 6 por ciento del costo de operación, 50 por ciento mas que en Estados Unidos, mientras que la utilidad andará entre el 5 y 7 por ciento.

Sin embargo, para el usuario, el transportista debe mejorar al interior para reducir sus costos de operación, y parte importante en ello radica en la incorporación de vehículos nuevos y tecnología de punta.

El director general de la Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP) Leonardo Gómez comenta que como usuarios “demandamos un servicio de acuerdo a las necesidades del cliente y a bajo precio.”

Para el directivo el usuario está “apalancando” a muchos de sus transportistas que le brindan servicio, con la participación en la renovación del parque vehicular del transportista, capacitación a sus operadores.

Aunque reconoce que internamente el empresario debe trabajar en mejorar los tiempos de carga y descargas, así como en la inversión en almacenamiento. “Lo que menos quisiéramos es abusar del transportista, porque sabemos que el día de mañana puedes acabar con un servicio que va a salir mas costoso desarrollar”, agrega.

La elevada estructura de costos en el sector hace muy difícil reducir la edad de los camiones mexicanos, que en promedio asciende a 16 años. Aún cuando se dio la opción para cambiar los camiones viejos por modelos

recientes a través del Programa de “Chatarrización” impulsado por el gobierno federal y las armadoras de camiones, no ha tenido los resultados esperados por que no hay el ingreso suficiente para pagar el crédito por adquirir un camión, y sobretodo, porque no hay manera legal de comprobar los ingresos de la empresa, ya que muchos transportistas están pasando al bando de la informalidad.

De acuerdo a una noticia en el periódico Reforma publicada en Febrero del 2004, Nacional Financiera, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Economía, Canacar y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses Camiones y Tractocamiones, (ANPACT) informaron que el apoyo crediticio para adquirir unidades nuevas de acuerdo al programa de Modernización del Autotransporte que fue anunciado el 26 de noviembre del 2003 será para empresarios que tengan hasta 30 unidades.³⁶

Los créditos oscilarán entre 3 y 10 millones de pesos y se otorgarán sólo a quienes demuestren que trabajan en la legalidad, que tengan antecedentes favorables en el Buró de Crédito, cuanta bancaria, permisos, concesiones vigentes, flujo de operación positivo y 3 años de experiencia. A quienes se le apruebe el préstamo deberán dejar su unidad para destruirla y a cambio el Gobierno entregará 140 mil pesos, según el estado físico del vehículo. Con el Programa de Deschatarrización que anunció el gobierno, se pretende incentivar fiscalmente a los transportistas que compren un vehículo nuevo o semi-nuevo para reducir costos.³⁷

De acuerdo a lo anterior no todas los transportistas tienen acceso a estos créditos porque saben que no has suficientes clientes para los programas de financiamiento, pues existe una sobreoferta de transporte que provoca una competencia desleal, ya que son pocos los que pueden pagar impuestos y cumplir con el puntual pago de un crédito, según estimaciones oficiales, el parque vehicular está conformado en 50 por ciento por pequeños transportistas que poseen unidades con mas de 16 años

La flota vehicular vieja duplica los costos de mantenimiento, disminuye el rendimiento de los combustibles y eleva las primas de seguros contra robos y accidentes, advierten los operadores. Vehículos viejos, inseguros y contaminantes, seguirán formando parte del paisaje de las carreteras

³⁶ Reforma/Redacción “Transporte de Carga Inseguro e Ineficiente” Reforma, p. 8 A.

³⁷ Ídem.

mexicanas, sin embargo, para los usuarios implicará que el servicio seguirá siendo caro, prevalecerá la inseguridad en las carreteras y continuará el robo de autopartes.

Si a esto se añade la competencia desleal que comenzó hace más de 10 años con la llegada de camiones ilegales de Estados Unidos, el panorama se agrava aún más. “Para la economía del País y de nuestros clientes no nos da para comprar camiones nuevos. El camión moderno trae muchas ventajas: es ahorrador, tiene tecnología avanzada, pero su mantenimiento es caro.” Considera Guillermo Berriochoa, presidente del Grupo Transportes Inter-Mex.

El director general de la ANTP menciona qué es bueno que haya un programa de renovación, pero se tiene que generar la carga para ese transporte, de que sirve que haya crédito si al final no hay como pagar ese crédito.

Como estrategia de sobrevivencia, un número importante de transportistas se ha ido por el camino fácil; la compra de camiones y cajas que ingresan ilegales al país, los cuales cuestan hasta 60% menos a los que se venden en el país.

Hay un problema en la estructura del autotransporte mexicano que está haciendo que las empresas formales estén quebrando. La gran diferencia entre el formal e informal es la estructura de gastos generales, ya que el irregular prescinde del pago del seguro social, peaje e impuestos, algo que les permite reducir la tarifa por debajo de los costos de operación.

De acuerdo con un informe de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT) se calcula existen unos 90 mil camiones ilegales en el país, mismos que también han afectado a las plantas armadoras por pérdida en la producción y generación de empleos y al gobierno por la evasión del pago de impuestos, pero lo más grave es que muchas industrias formales están dando trabajo a compañías que tienen estos camiones mejor conocidos como “chocolate”

El gobierno debe regular los permisos para la prestación del servicio y generar incentivos para acabar con la informalidad. Debe haber sanciones, que lleguen incluso a la suspensión del permiso, a las personas que depreden el mercado, y eso es fácil hacerlo ya que todos tienen gastos fijos en la ruta

donde se puede saber quien trabaja por debajo de los costos de operación. Agrego René Espinosa.

Él mismo menciona que el costo de operación de una empresa con camiones entre 4 y 5 años de antigüedad, estará entre los 8.60 y 9.30 pesos por kilómetro sobre la base de 10 mil kilómetros de recorrido. Aunque depende mucho de la cantidad de activos y la eficiencia.

Sin embargo, un estudio de la ANTP revela que el promedio de rodamiento óptimo de un camión de carga en México debería de ser de 30 mil kilómetros de recorrido al mes, no obstante, los índices máximos que reportan empresas dedicadas al autotransporte federal están entre los 8 mil y los 10 mil kilómetros, mientras los transportistas privados ha alcanzado los 21 kilómetros.

En la medida que el autotransportista sea más rentable, el usuario, será más competitivo en su negocio al reducir costos por concepto de logística y transporte, afirma Leonardo Gómez, director general de la ANTP. El mayor problema de los costos es el desbalance que se tiene en las cargas, el costo del flete incluye la parte proporcional de los regresos en vacío aunque por la demanda de carga muchas veces no se considera este aspecto, situación que causa grandes huecos en el bolsillo del transportista. Equilibrar las cargas depende de la densidad industrial y volúmenes de producción, situación bastante difícil porque México no se distingue por ser un país productor.

Para el año 2004, se iniciaron ajustes al sector autotransporte de carga y pasaje por parte de las autoridades a fin de no echarse encima a los transportistas del país. El decreto de diciembre de 2001 hace referencia que los transportistas que cuentan aún con unidades anteriores a 1985, tendrían que salir de circulación en un lapso menor a los dos años.

Por otro lado el Ing. Leonardo Gómez, Director General de ANTP hace referencia que los modos de transporte están apuntando hacia el intermodalismo y para cumplir con tal efecto, deben ser más eficientes y competitivos, lo que permitirá llevar productos en oportunidad al mercado nacional y extranjero. Atendiendo esto, en la ANTP reconocen que las decisiones tomadas en el Congreso de la Unión determinarán su desarrollo y en concreto, lo relacionado con la nueva Hacienda Pública.

El Ing. Gómez, señaló en relación al interminable problema de la apertura de la frontera norte en materia de autotransporte, con el falso argumento de que las unidades mexicanas no son seguras; pero se ha demostrado que tanto empresas del transporte privado como del servicio público federal, pueden competir en aquel país, ya que están preparados para dar una competencia sana, sin embargo están a la espera de una reglamentación que no sea discrecional y donde se vislumbra una dificultad en la revisión, porque se sabe que será más rápida para una unidad estadounidense que una mexicana.

Asimismo, la tecnología con la que se fabrican y comercializan los tractocamiones en México, es la misma de E.U., por lo que este asunto está vinculado directamente a presiones de los “team-sters”, y ante las amenazas de cerrar la frontera, señaló el Ing. Gómez que “no se puede seguir el proteccionismo cerrando nuestra frontera”, a pesar de considerar que tanto el costo de diesel y carreteras continúan siendo mayores, situaciones que debe atender las autoridades.

De los 350 mil vehículos existentes en México, de acuerdo a datos proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sólo 180 empresas transportistas han solicitado el ingreso a territorio estadounidense, las cuales saben que cumplen con los requisitos, porque de lo contrario no se arriesgarían a enviar sus unidades para ser multadas, gastos que representarían pérdidas cuantiosas.

Otras de las medidas que afectan considerablemente al sector, es el concederle al gobierno federal la facultad para incrementar 50 centavos el litro de diesel, ya que en la actualidad es 22 por ciento más caro en México que en Estados Unidos y Canadá, por lo que es una desventaja mayor para las operaciones.

En la ANTP están por un trato igualitario a los diferentes tipos de transporte y les sean otorgados los mismos beneficios. Se ha escuchado que el transporte marítimo le han dado un trato especial en el consumo del diesel para que tenga un precio preferencial, eso también debe dársele al autotransporte dijo el Ing. Gómez.

Refugio Muñoz, director general de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar) menciona que el “autotransporte se debe ver en el conjunto de la cadena de valor”. Explica que es un eslabón en el cual

se debe considerar la competitividad de un producto en función de su precio y en la calidad del servicio, este último aspecto incumbe en gran medida al cliente, pero cuando lleva el precio, que depende de un bien o de un servicio, este se da en relación a los costos, en cuyo caso en México hay insumos que impiden la competitividad, como es el caso del diesel, peaje o tasas de interés.

En comparación con Estados Unidos, el precio de los insumos del autotransportista están por encima de los precios internacionales, tal es el caso del galón de diesel que en México, tenía un equivalente a 1.66 dólares mientras en el vecino país del norte estaba en 1.44 dólares por galón. El alto costo del diesel en México representa hasta 30% de los costos de operación de las empresas.

En Estados Unidos, por si fuera poco, un porcentaje importante del combustible se destina al mantenimiento y desarrollo de su red carretera, mientras en México el diesel es de menor calidad, se paga 58% por concepto de impuestos al gobierno, y cada mes aumenta dos centavos el litro de combustible además hay que pagar peajes.

Las tasas de interés en financiamiento también tienen una notable diferencia. En México son de 13% contra 4% que se cobra en la Unión Americana. En el precio del camión la diferencia se da en el pago de impuestos, el cual incrementa el costo de un vehículo unos 12 mil dólares para los mexicanos.

Ejemplo de lo que sucede en la depreciación que sufren las tarifas y la diferencia en el cobro del flete con Estados Unidos se tiene al comparar un viaje de la Ciudad de México a Guadalajara, Jalisco, una distancia de 400 millas, se cobra en promedio 570 dólares, con carga de 30 toneladas. Mientras que en un recorrido similar en Estados Unidos, se cobran mil 250 dólares y con carga máxima de 20 toneladas, una diferencia de 680 dólares mas caro que las tarifas mexicanas.

Transportación Marítima Mexicana (TMM)

Grupo TMM es la compañía de transporte y logística más grande de Latinoamérica y el proveedor dominante en servicios de outsourcing, transporte terrestre, transporte marítimo especializado, administración portuaria y transporte ferroviario en México.

La habilidad de integrar varias modalidades de transportación multimodal, aunada a diversos procesos logísticos, nos permiten proveer soluciones integrales para el manejo y administración de la cadena de abastecimiento con un alto grado de puntualidad y eficiencia.

Grupo TMM proporciona una combinación dinámica de servicios de transporte marítimo y terrestre uniendo la infraestructura de logística, ofrece servicios de transporte por camión como un componente de servicio con valor agregado en el movimiento de los productos desde y hacia las grandes ciudades, puertos y centros ferroviarios. La división de logística ofrece servicios de transporte por camión a importantes compañías manufactureras.

Grupo TMM introdujo en mayo del 2001 la tecnología Road Railer, que es el primer servicio doméstico intermodal en México. Son semi-trailers que están equipados con llantas para carretera y bogies con ruedas. En Octubre del 2002, TMM Logistics y Hub Group, la compañía más grande de marketing intermodal en los Estados Unidos, crearon conjuntamente una red de transporte a través de la cual se transportan fletes entre Canadá, Estados Unidos y México. TMM Logistics provee toda la fuerza de ventas y la ejecución de operaciones en México.

A través de esta alianza, ofrece servicios multimodales “puerta a puerta” en los principales cruces fronterizos. Coordina todos los aspectos del embarque al cruzar la frontera: Agentes aduanales, documentación, proveedores de servicios, sistemas informáticos, facturación separada, seguros, seguridad y equipo utilizando una infraestructura tecnológica de vanguardia, permitiendo un cruce de frontera fácil y eficiente.

2.6. Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga es una Institución de interés público con personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto de sus miembros que representa los intereses generales de la industria.

La Misión es defender los intereses de la industria del autotransporte de carga, promoviendo su integración y desarrollo.

La Visión, reafirmar el carácter de CANACAR como único órgano de consulta del estado, en todo lo relacionado con el autotransporte de carga.

- ❖ Tiene representación a nivel nacional
- ❖ Cuenta con una oficina matriz, 43 delegaciones y 7 subdelegaciones.
- ❖ Hay más de 7000 empresas afiliadas.
- ❖ Más de 32000 personas físicas afiliadas.
- ❖ Más de 200 mil unidades agrupadas.

Los objetivos de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga son:

- ✓ Representar y defender los intereses generales de los auto transportistas.
- ✓ Ser órgano de consulta y colaboración del Estado.
- ✓ Promover las actividades de las empresas afiliadas.

2.7 Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos. (CONATRAM)

La Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos nace por la inquietud de miles de compañeros que han estado abandonados y requieren de una verdadera organización, que vele por los intereses del transporte nacional. Que sea un verdadero gestor ante las autoridades, bancos e industria automotriz. Que enlace al hombre camión en empresa, para que pueda subsistir el grave problema económico que vive el país.

Objetivos de la CONATRAM:

- ✚ Representar los intereses de carácter general.
- ✚ Agrupar todo tipo de organizaciones.
- ✚ Establecer Delegaciones de la Confederación en todos los Estados de la República Mexicana.
- ✚ Luchar por no perder la soberanía nacional en materia de transporte con la invasión del transporte extranjero y prorrogar el T.L.C.
- ✚ Luchar por que las autopistas estén al alcance del transporte con cuotas bajas de peaje que permitan ser utilizadas

3. La visión mexicana y estadounidense y el rezago en el autotransporte de carga

México enfrenta graves problemas por el incumplimiento de los Estados Unidos a compromisos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de transporte transfronterizo de carga por carretera. Camiones de carga de ambos países debieran circular hasta 200 kilómetros al interior de ambas fronteras desde 1995. Intereses económicos y políticos son los que están en juego.

El intercambio comercial entre México y Estados Unidos se debe en gran parte a la actividad que desempeña el autotransporte, mediante el cual se traslada el 82% de la carga vía terrestre con destino al vecino país del norte, lo que representa tan solo poco más de 109 mil 859 millones de dólares³⁸

México, sin embargo ha tenido que buscar alternativas para sostener este flujo comercial con la Unión Americana, luego de que el gobierno de ese país incumpliera los acuerdos establecidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en esta materia e impusiera, en su lugar, medidas discriminatorias y discrecionales a los camiones nacionales para entrar a su territorio.

Esto además de que nuestro transporte sigue siendo objeto de revisiones excesivas por parte de las autoridades federales, estatales y municipales de esa región, causando una fuerte afectación patrimonial a las empresas mexicanas derivada de la imposición de multas e infracciones.

Este fue uno de los temas tratados en la reunión binacional que se desarrolló en Laredo Texas, en el 2004, donde la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga³⁹ propuso una serie de iniciativas para dar fin a esta problemática, entre las que destacó integrar un banco de datos compartido entre el Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT, por sus siglas en inglés) y la SCT., con el propósito de identificar plenamente los vehículos y operadores que realizan cruces fronterizos a la zona comercial.

Se señaló también la necesidad de promover una regulación que establezca un tratamiento diferencial a los transportistas que operan dentro de

³⁸ CANACAR. "Transfers, servicio que fortalece el intercambio comercial con Estados Unidos" CANACAR Comunica, No. 20. Abril 2005. p. 20.

³⁹ Ídem.

la zona de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria de la frontera con Estados Unidos.

Se sugirió establecer puntos de prevalidación o preinspección, para corregir posibles irregularidades de las unidades antes de su llegada a la frontera. Estas propuestas siguen siendo analizadas para encontrar un esquema simplificado que permita que el traslado de mercancías en la región norte se desarrolle con mejor fluidez, y con ello lograr un mayor incremento en la actividad económica con esa nación estadounidense.

Ante esta situación, el servicio de transfers, que es una modalidad del transporte de carga terrestre para el cruce fronterizo, que facilita el intercambio y arrastre de remolques y semirremolques con mercancías de importación y exportación se han convertido en los principales responsables de que este intercambio comercial se haya fortalecido, el cual se ha triplicado en los últimos diez años.

La eficacia en los cruces fronterizos se debe en gran medida a la capacidad de respuesta de los transfers, tractocamiones que trasladan los remolques de un país a otro y operan exclusivamente en la franja fronteriza.

Los transfers contribuyen a que el intercambio de productos sea mas expedito y se realice con un alto grado de eficacia, ya que evita al máximo retrasos y demoras que no repercuten en los costos de lo fletes en caso de darse éstos. De ahí la gran importancia de este tipo de servicio que sirve de facilitador del transporte en los cruces fronterizos.

El servicio de transfer se ha convertido en pieza fundamental para mantener un intercambio comercial activo con Estados Unidos a pesar de las medidas aplicadas a los camiones mexicanos para impedir su entrada al vecino país del norte en condiciones de igualdad. Por ello mientras no se respeten los acuerdos pactados en el TLCAN, no puede existir un acceso efectivo del transporte mexicano a la región estadounidense.

El lic. José Refugio Muñoz López Director General de CANACAR mencionó que, mientras el servicio transfronterizo siga siendo eficiente y coadyuve al fortalecimiento del comercio exterior, no es necesaria la apertura de fronteras al transporte de carga hasta en tanto no se den las condiciones

necesarias para una competencia igualitaria entre los tres países integrantes del TLCAN.⁴⁰

Los transfers operan únicamente en la zona comercial de México y Estados Unidos, la cual abarca una franja de 20 kilómetros de la frontera con esa nación.

Derivado de este servicio, cifras de la Administración General de Aduanas reportaron hasta septiembre de 2004 un promedio de 520 mil cruces mensuales, representando un incremento del 30 por ciento respecto de 2003.⁴¹

3.1. Normatividad de Estados Unidos en el transporte de carga.

La diferencia del rango jurídico del Tratado en México y Estados Unidos es que en México dicho rango brinda a los Tratados Internacionales un nivel superior a las Leyes Federales y solo por debajo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por lo que México siempre ha respetado el cumplimiento de sus tratados internacionales firmados por el gobierno y lo hace respetar por su rango jurídico, que tiene carácter obligatorio tanto para el Gobierno Federal como para los Gobiernos Estatales.

Con esto podemos observar que México cumple con el Tratado de Libre Comercio en materia de auto transporte de carga, sin embargo y en el caso de los Estados Unidos de América el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, tiene el rango meramente de un acuerdo comercial firmado por el Ejecutivo, por lo que su cumplimiento depende básicamente de la administración pública la que cuenta con facultades amplias para su modificación.

Una de las razones por las cuales los norteamericanos no celebraron un tratado y, en cambio celebraron un acuerdo comercial son:

⁴⁰ CANACAR. “Coadyuva al autotransporte mexicano a eficientar el intercambio comercial” CANACAR Comunica, No. 19. Marzo 2005. p. 11

⁴¹ CANACAR. “Transfers, servicio que fortalece el intercambio comercial con Estados Unidos” CANACAR Comunica, Abril 2005. Op. cit p. 20.

- ✓ Que existen menos exigencias jurídicas para la celebración de un acuerdo comercial, que para la celebración de un tratado.
- ✓ La posibilidad de que se apruebe un acuerdo es mayor a la de un Tratado.
- ✓ Frente a los jueces norteamericanos, el Tratado tiene mayor fuerza frente a la legislación interna; en cambio, cuando existe un acuerdo comercial, éste se encuentra por debajo de las mandatory rules.

Considerando que los norteamericanos solo celebraron un acuerdo comercial que en base a su legislación, se encuentran por debajo de las Mandatory rules o sea que están debajo de su constitución, por lo que con esto ellos previeron evitarse exigencias jurídicas ya que su cumplimiento depende como mencionados de la administración pública la cual tiene facultades para modificarlas, de acuerdo a sus necesidades, cabe comentar cual fue la necesidad de que el gobierno mexicano firmara un tratado internacional que lo obliga a cumplirlo cabalmente de acuerdo a nuestra legislación en vez de hacer un acuerdo para estar al mismo nivel que los norteamericanos y evitar mayores exigencias.

El momento histórico por el que estaba pasando México le exigía abrir su economía, pero era necesario hacerlo con este tratado, se analizaron todos los pros y contras para firmarlo.

3.2. Problemática que plantea el gobierno de Estados Unidos para no aceptar el transporte transfronterizo de carga mexicano en su territorio.

Uno de los impedimentos que Estados Unidos plantea para que el transporte transfronterizo de carga mexicano entre a su territorio es el que este carece de infraestructura adecuada y que su normatividad, dista mucho de brindar un marco de seguridad para ellos.

El Director General Comercial de Cervecería Cuauhtémoc reclamó a las autoridades los altos costos en los insumos, la mala calidad en la infraestructura, la falta de seguridad y corrupción, así como el retraso tecnológico en torno al transporte que son las principales quejas de las empresas del país y que le restan competitividad.

En cuatro puntos el empresario enumeró estas deficiencias que deben modificar las autoridades:

- 1.- La reducción de la inseguridad como punto de mayor importancia.
- 2.- Mayor inversión en infraestructura en los diferentes modos de transporte.
- 3.- Vigilancia en la libre competencia de las empresas.
- 4.- Reforma energética como ventaja competitiva.⁴²

Aceptó que México ha presentado avances importantes en materia de desarrollo de infraestructura y simplificación de trámites en los últimos diez años pero debemos comparar al país no con su pasado sino con los estándares globales que exige la economía.

México no se ha mantenido al margen en cuanto a infraestructura por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes anunció licitaciones por veintiún millones de pesos para la construcción y ampliación de carreteras, libramientos así como la reconstrucción de puentes y conservación periódica de diversos tramos que se realizan en Aguascalientes, Hidalgo, Campeche, Oaxaca, San Luís Potosí, Tabasco, Coahuila y Yucatán.⁴³

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) anunció en Lima, Perú en marzo del 2004 inversiones por nueve mil novecientos millones de dólares para desarrollar la infraestructura carretera, portuaria, ferroviaria y aeroportuaria, estos fondos serán desembolsados en el periodo 2004-2006.⁴⁴

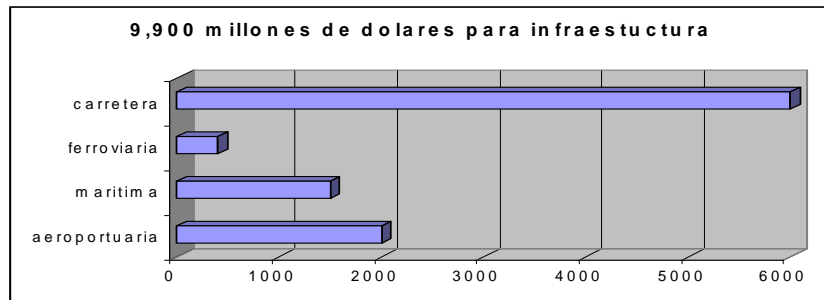
El director general adjunto de Planeación y Evaluación de Proyectos de la S.C.T. José Juan Martín Romero que participó en la asamblea Anual del BID (Banco Interamericano de Desarrollo) detalló que la mayor inversión será canalizada en el mejoramiento de la Red Carretera donde ya se han invertido dos mil millones de dólares, a la que se sumarán otros cuatro mil millones de dólares, para mejorar los aeropuertos se canalizarán 2 mil millones , 400 millones para la red ferroviaria y mil 500 millones de dólares para los puertos. México va a fortalecer toda su infraestructura con el fin de mantener su nivel competitivo comercial con los países del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. (Ver cuadro 2).

⁴² Myrian García. "Reclaman deficiencias en transporte" Reforma. 28 de junio del 2004. p. 7 A

⁴³ Reforma/Redacción. "Arrancan licitaciones carreteras" Reforma. 11 de Febrero del 2004. p. 2 A.

⁴⁴ Reforma/Redacción Anuncian inversiones para infraestructura" Reforma. 29 de marzo del 2004. p. 2 A.

Cuadro 2
Planeación y Evaluación de Proyectos, SCT



La gran mayoría de los 28 mil tracto-camiones de carga mexicanos que si pueden competir con Estados Unidos con lo estipulado en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte están en manos de 150 empresas, la mayoría de las cuales no da servicio público. Las 112 mil restantes son camiones de carga que tienen más de 6 años de servicio y no cuentan con la tecnología ambiental que exige Estados Unidos.⁴⁵

En México tiene las unidades de transporte mas modernas Grupo Bimbo, las fábricas de cerveza Modelo y Cuauhtémoc Moctezuma, Cementos Mexicanos, 3 M, Bodegas Liverpool, Cementos Apasco, entre otro centenar y medio agrupadas a la Asociación Nacional de Transportistas Privados (ANTP) detalló su director general Leonardo Gómez. La mayoría de estas empresas forman parte de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga.

En el país hay 83 mil personas físicas o pequeños empresarios conocidos como Hombre Camión cuya flota tiene una edad promedio de 16 años de edad, de ellos 75 mil quinientos se ubican en el segmento de carga. Por su parte CANACAR establece que 98 por ciento de los transportistas en México son pequeñas y medianas, y que difícilmente pueden competir en Estados Unidos.⁴⁶

Otro estudio -Análisis de la Competitividad de México: Evaluación y Determinación de oportunidades de mejora- revela que el costo promedio del transporte carretero en el país es 80 centavos de dólar por kilómetro, una cifra

⁴⁵ Raúl Martiarena "Concentran pocas firmas autotransporte moderno" Reforma. 13 de mayo del 2002. p.1 A.

⁴⁶ Ídem.

20 por ciento superior a la de Estados Unidos y casi 13 por ciento superior a la de Brasil.⁴⁷

El transporte carretero en México representa el 80% del transporte total utilizado lo que contrasta con el 35% de los Estados Unidos donde el transporte ferroviario representa el 49.9 por ciento frente al 9.9 por ciento en México.⁴⁸

Cabe mencionar que las inversiones en infraestructura carretera para realizar trabajos de construcción, modernización y mantenimiento son apoyadas en el 55.1 por ciento por la iniciativa privada, esto al cierre del 2005. La mayoría de los recursos que se esperan invertir se destinarán a la construcción y modernización de las carreteras y autopistas, después a caminos rurales y alimentadores y por último a la conservación de estas.⁴⁹

Por otro lado tenemos que mas de 100 mil vehículos de autotransporte que circulan por las carreteras del país, que con más de 20 años encarecen el servicio de transporte por ineficiente e inseguro, una flota vehicular vieja duplica los costos de mantenimiento, disminuye el rendimiento y accidentes y todos estos sobre costos tienden a repercutir tarde o temprano en el usuario.⁵⁰

Según estimaciones oficiales el 50 por ciento está conformado por pequeños transportistas u hombre camión que poseen unidades con 17 años. Otro problema grave es la competencia desleal que comenzó hace 10 años con la llegada de camiones ilegales de Estados Unidos.

Aunque el gobierno informó que habrá créditos para adquirir unidades nuevas, la economía del país y del cliente no da para comprar camiones nuevos que aunque trae muchas ventajas como ahorrador, tecnología avanzada, su mantenimiento es caro considera Guillermo Berriochoa, presidente del Grupo Transportes Inter-Mex.⁵¹

El gobierno federal estableció diversos programas que ayudarán a modernizar el transporte de carga. Fue anunciado el 24 de noviembre del 2003 y pretende que los 17 años promedio que tiene el parque vehicular bajen de 6.5 años en el 2013. Este programa es una ampliación del que iniciara en abril

⁴⁷ Reforma/Redacción. “Merma competitividad costo del transporte” Reforma. 23 de abril del 2004 p. 1 A.

⁴⁸ Ídem.

⁴⁹ Lilián Cruz.1 “Sube IP inversión en las carreteras” Reforma. 2 de septiembre 2005. p. 5 A.

⁵⁰ Reforma/Redacción. “Inseguro e Ineficiente” Reforma. 16 de febrero de 2004. p. 8 A.

⁵¹ Ídem.

de 2002 que denominaron Programa de Financiamiento para el pequeño transportista con el cual se lograron cambiar mil 800 unidades al cierre del 2003.⁵²

El gobierno anunció que invertirá en infraestructura carretera y realizará programa de reemplacamiento para depurar el padrón de carga nacional, localizar a los autos de contrabando y obligar a los transportistas que trabajan en la ilegalidad a comprar unidades nuevas.

Sin embargo Nacional Financiera, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Hacienda, Economía, CANACAR y ANPACT informaron que el crédito será para empresas que tengan hasta 30 unidades y oscilan entre 3 y 10 millones de pesos y se otorgarán a quienes demuestren que trabajan en la legalidad, antecedentes favorables en el buró de crédito, cuenta bancaria, permisos, concesiones vigentes, flujo de operación positivo y 3 años de experiencia.⁵³

Para esto, se puso en operación el programa de deschatarrización el cual ayudará a destruir los camiones de autotransporte de carga con más de 15 años de antigüedad. La primera deschatarrizadora está localizada en Ecatepec, la cual comenzó actividades con la destrucción de 40 unidades de transporte a mediados de abril del 2004. Este programa fue publicado el 30 de octubre del 2003 y ya hay una lista de espera que supera las 200 unidades.⁵⁴

El subsecretario de la S.C.T. Aaron Dychter anunció que el programa de reemplacamiento comenzó en mayo del 2004 con el fin de conformar un padrón confiable de choferes y unidades de transporte.

El presidente de la CANACAR destacó que no se permita emplacar a ningún vehículo chueco o contrabandeado ya que no pagan impuestos y genera una competencia desleal.

Sin embargo y durante las negociaciones Estados Unidos estuvo conciente que el marco normativo mexicano es muy diferente al de ellos, por lo que, actualmente argumenta que las diferencias normativas actúan como justificantes para prohibir que el autotransporte mexicano entre a su territorio.

⁵² Ídem.

⁵³ Ídem.

⁵⁴ Lilián Cruz. "Dan inicio al programa de deschatarrización" Reforma. 27de abril 2004. p. 5 A

La Cámara de Representantes de ese país aprobó una enmienda que obliga al Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT) a dar cumplimiento a una disposición normativa expedida desde 2002, en la que se obliga a que cualquier vehículo de transporte que pretenda operar en ese país cuente previamente con una certificación o etiquetado que acredite que la unidad fue fabricada con los estándares de seguridad americanos. Este obstáculo es evidente ya que de las casi 420 mil unidades del Servicio Público Federal que circulan en México⁵⁵ ninguna cumple con la mencionada certificación porque en México no existe una norma oficial de fabricación que contemple dichos estándares. Esta medida refleja el grado de rechazo que se tiene contra los transportistas mexicanos, dado que se les exige respetar una norma de fabricación que le corresponde acatar únicamente a los productores o fabricantes de equipo pesado.

Esta regulación discriminatoria fue cuestionada desde el 2002 año en que se pretendía implantarla tanto por las plantas armadoras de tractocamiones y camiones establecidas en México, quienes señalaron que no cuentan con la capacidad, y la normatividad para realizar dicha certificación, por lo que de aprobarse, existiría una competencia desleal e injusta, como por las propias armadoras estadounidenses.

Dentro del mercado nacional no se exige dicha certificación porque no es un requisito para su venta, por lo que es evidente que esta medida busca favorecer la comercialización de camiones manufacturados en esa nación a través de un mensaje muy claro, si pretenden operar en Estados Unidos, tienen que comprar camiones fabricados en nuestro país, aclaró el lic. León A. Flores.⁵⁶

Por otro lado Estados Unidos impone reglas emitidas en el rubro del medio ambiente que imposibilita a la industria nacional a ingresar a territorio de ese país y debe cumplir con la norma ambiental Environmental Protection Agency.

Según datos de la S.C.T., existen 9 mil 250 empresas de transporte en el país de las cuales 7 mil son de carga; 900 de transporte de pasaje y mil 200 de turismo.

⁵⁵ CANACAR. “Más obstáculos para ingresar a Estados Unidos” CANACAR Comunica. No. 15 Noviembre 2004, p. 1.

⁵⁶ Ídem.

Las características del Tractocamión de acuerdo al gobierno de Estados Unidos son:

- 1 Cumplir con la norma ambiental de la Environmental Protection Agency (EPA), por sus siglas en inglés de E.U.A.
- 2 Motor electrónico de 425 a 450 caballos de fuerza.
- 3 Suspensión neumática de hasta 46 mil libras.
- 4 Frenos ABS. (ver fig. 1)



Fig. 1 Tractocamión de acuerdo a las exigencias de Estados Unidos.

Y para manejar un camión en Estados Unidos los operadores mexicanos deben:

- Poder hablar y leer inglés suficientemente para conversar con el público en general, entender señales de tráfico en carreteras y signos en inglés.
- Llevar una bitácora de horas de servicio.
- Cubrir el programa de exámenes de drogas y alcohol.
- Contar con póliza de seguro, que debe ser adquirida en Estados Unidos.

- Sujetarse a una revisión exhaustiva y obligarse a remitir una respuesta por escrito, demostrando las acciones correctivas que le hayan sido exigidas.⁵⁷

El gobierno mexicano rechazó desde el año 2002 las reglas de acceso impuestas unilateralmente por el gobierno estadounidense, entre cuyas disposiciones se encontraba la regulación que ahora se pretende imponer sin ningún acuerdo con el gobierno mexicano, como lo ordena el propio TLCAN con motivo de la resolución final del panel de controversias y por el cual se deben alcanzar acuerdos que sean mutuamente satisfactorios.

Por lo que, con esto, impone una moratoria indefinida a la cláusula de liberación del transporte fronterizo de carga mexicana pero esto se debe principalmente a que los transportistas norteamericanos han presionado duramente a su gobierno para que no pasen nuestros conacionales a trabajar a su país ya que esto les traerá consecuencias económicas, sociales y políticas principalmente.

3.3. Opinión de México ante la Posición de Estados Unidos.

Uno de los rubros importantes que se deben evitar es que la inversión extranjera invada al autotransporte nacional. La Secretaría de Economía (S.E.) tiene en sus manos la facultad de cancelar o revocar las inversiones que se han autorizado en nuestro país relacionado con el autotransporte de carga.

Este realiza alrededor de 18 millones de viajes anuales, de los cuales 4 millones corresponden a carga nacional. Y poco más de 14 a carga internacional. En caso de entrar capital foráneo se perdería aproximadamente el 78 por ciento de los viajes, es decir, casi el total de la carga internacional.⁵⁸

El Lic. León A. Flores González presidente de CANACAR, pidió al gobierno federal negar cualquier trámite de registro o autorización de inversión extranjera en el autotransporte de carga. Ha solicitado en diversos escritos al Lic. Fernando Canales Clariond, Secretario de Economía que anule todas las autorizaciones a inversionistas extranjeros que hayan concedido o se encuentren en trámite dentro del sector auto transportista. Declaró, asimismo que las inversiones extranjeras que se tengan en el sector violan no solo las

⁵⁷ Raúl Martiarena, “ Autotransporte Apertura Fronteriza” Reforma. 13 de mayo del 2002. p. 9A

⁵⁸ CANACAR. “Más obstáculos para ingresar a Estados Unidos” CANACAR Comunica. No. 15 Noviembre 2004, Op. Cit. p. 1

normas de la Organización Mundial de Comercio (OMC) sino la propia Constitución Mexicana.

Así mismo comentó que es lamentable darnos cuenta que las autoridades gubernamentales mexicanas obedezcan al pie de la letra el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de transporte, a pesar de que Estados Unidos se niega a cumplirlo, lo que provoca incertidumbre entre los transportistas mexicanos y falta de equidad y reciprocidad del país del Norte.

Desde 1995 Estados Unidos ha impedido a los transportistas mexicanos dar servicio y hacer inversiones en su territorio y un Panel Internacional en Febrero del 2001 determinó que ese país incumplía el TLCAN. El gobierno mexicano solo restringió la prestación del transporte transfronterizo, pero ha permitido que continúen las inversiones extranjeras en empresas mexicanas.

A partir del 1 de enero del 2004, de acuerdo con el TLCAN se permitiría la inversión extranjera al cien por ciento en empresas que realicen transporte internacional, sin embargo, solo existe esta modalidad cuando el servicio tiene origen en un país y destino en otro, por tanto ni en México ni en Estados Unidos existe dicho transporte, por lo que todas las empresas extranjeras que traten de invertir en el autotransporte mexicano están realizando una práctica ilegal.

El TLCAN menciona que los transportistas de México y de Estados Unidos pueden ingresar a ambos países, sin embargo el autotransporte mexicano no dispone de las condiciones básicas para entrar al país vecino del norte, por lo mismo se incumple con las bases del acuerdo comercial que firmaron además de que la participación de capital extranjero en el autotransporte de carga nacional es violatorio a lo pactado en el tratado arriba citado.

El autotransporte de carga nacional vive una situación difícil motivada por la amenaza de la entrada de inversión extranjera por lo que esperan por parte del Senado de la República su intervención para apoyarlo. La CANACAR ha solicitado a los legisladores que intercedan ante la Secretaría de Economía a fin de que aplique, tanto en servicios como en inversión, la suspensión de beneficios de efecto equivalente en materia del TLCAN dado que esta dependencia únicamente ha impedido el acceso de camiones americanos a México, pero no ha frenado la posibilidad de que empresas

extranjeras inyecten capital en el sector. Es necesario que se promueva una iniciativa de reforma al artículo sexto transitorio de la Ley de Inversión Extranjera porque en el caso del transporte terrestre internacional de carga solo debe permitirse esta inversión, ya sea directa o neutra, si se otorga al autotransporte mexicano un tratamiento integral, indisoluble y recíproco.

El artículo sexto transitorio de la Ley de Inversión Extranjera menciona que están reservadas 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 del territorio de México y el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares.⁵⁹

En el Título Quinto, Capítulo I Artículo 18 menciona que la inversión neutra es aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados y no se computará para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas.⁶⁰

Los representantes de CANACAR expresaron la necesidad de que los legisladores intervengan para que los gobiernos fronterizos de Estados Unidos faciliten el cruce de servicios de Transfers a su zona comercial, pues los camiones mexicanos reciben un trato discriminatorio por parte de las autoridades norteamericanas.⁶¹

El Presidente Nacional de CANACAR el Lic. León A. Flores González recurrió al Tribunal Fiscal y de Justicia Administrativa para que determine que la inversión extranjera no debe permitirse en el autotransporte de carga. Lo anterior ante la negativa de la Secretaría de Economía de apoyar esta solicitud bajo el argumento de que la Cámara carece de interés jurídico para formular tal requerimiento, por lo que la institución gremial espera que el Poder Judicial sea quien determine si el capital foráneo debe permitirse o no dentro del sector.

CANACAR presentó una demanda de nulidad para proteger al autotransporte de carga en contra de la invasión extranjera ante el Tribunal Fiscal y de Justicia Administrativa para que resuelva la controversia entre

⁵⁹ CANACAR. “Transitorios”. Ley Aduanera. Edit. Sista. p. 215.

⁶⁰ Ley Aduanera. “Título Quinto, de la inversión neutra”. Ley Aduanera. Op. cit. p. 207

⁶¹ CANACAR. “Actuar con la Ley en la mano” CANACAR Comunica. No. 17, enero 2005, p. 10.

dicha institución gremial y la Secretaría de Economía quien se ha negado a cancelar la entrada de capital foráneo al sector.⁶²

La institución pretende que se hagan prevalecer los derechos de la industria mexicana del autotransporte para que, ante la contradicción del TLCAN, La Ley de Inversión Extranjera, Resolución final del Panel de Controversias y de la Constitución Mexicana, se determine que no puede haber inversión extranjera en el sector y, en consecuencia, se consideren nulas todas las autorizaciones que se hayan expedido en este sentido.

Toda entrada de capital foráneo en esta industria viola el calendario de apertura del TLCAN y la propia Ley de Inversión Extranjera, sin embargo la Secretaría de Economía encabezada por el Lic. Fernando Canales Clariond mencionó que dicha dependencia carece de facultades legales para restringir este tipo de inversión.

Estos argumentos son injustificados; además la resolución de dicho organismo permite que se siga generando inversión extranjera en el sector, cuando no se ha implantado la modalidad de transporte internacional de carga.

La empresa Transmex Inc. cuyo capital fue adquirido al 100% por la compañía norteamericana Swift transportation en enero de 2004, es una situación ilegal al no existir entre México y Estados Unidos el servicio de transporte internacional, por lo que las inversiones de empresas extranjeras en ambos países en materia del TLCAN no deben permitirse.

El secretario de economía desde el 30 de junio de 2003, determinó impedir la presentación de servicios a las empresas transportistas estadounidenses en México sin embargo con la empresa mencionada Swift no se cumplió.⁶³

Esta situación va en contra de la propia determinación del gobierno mexicano, quien resolvió adoptar medidas de efecto equivalente en esta materia ante los incumplimientos de Estados Unidos, aunque restringió el acceso de los camiones americanos a nuestro país, la amenaza de la inversión extranjera sigue estando presente, toda vez que la Secretaría de Economía no ha dado una resolución satisfactoria en este sentido.

⁶² CANACAR. “Presenta la Cámara Juicio de Nulidad contra Inversión Extranjera”. CANACAR Comunica. No. 18, febrero 2005. p. 7.

⁶³ Ídem.

Las acciones legales necesarias para impedir que el capital extranjero entre en empresas mexicanas deben continuar. La comisión de la CANACAR espera próximamente el fallo del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa sobre el juicio de nulidad interpuesto contra la Secretaría de Economía, a fin de que esta dependencia niegue cualquier trámite de registro o autorización a este tipo de inversión, ya sea directa o neutra, así como que revoque las que en este sentido se hayan otorgado. Respecto al juicio de nulidad en contra de la administración, los ministros de México, Estados Unidos y Canadá en Ottawa, fue la de reforzar la seguridad en la frontera de los tres países, dando como resultado alrededor de 300 acciones que se emprenderán en los años 2006 y 2007.⁶⁴

Entre los acuerdos tomados se encuentra la implantación de medidas en la frontera norte de México, para el rápido tránsito de mercancías. En el transporte de carga se acordó que habrá líneas más amplias de comercio libre y seguro en un mayor número de cruces.

Las tres naciones establecerán principios comunes para definir los cargamentos de alto riesgo y compartirán bases de datos para prevenir actos terroristas. La CANACAR destacó que envió sus propuestas a la Subsecretaría de Negociaciones de la Secretaría de Economía, entre las que destaca la conveniencia de establecer una estrategia de agilización fronteriza que aumente la capacidad instalada y mejore el flujo de productos.

En el momento que ingresen inversores extranjeros al sector, los transportistas mexicanos irán desapareciendo y se comenzará una lucha fratricida entre los mismos.

Dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte existe la indefinición para el autotransporte de carga y hace referencia a la enmienda que aprobó la Cámara Baja de Estados Unidos que obliga a los camiones mexicanos a cumplir con una certificación de origen norteamericana, que nuestra flota no la tiene porque no son adquiridos allá, lo que demuestra que los estadounidenses no quieren que México entre a su territorio de ninguna forma.

⁶⁴ CANACAR. "Se instaló la Comisión de Asuntos Internacionales" CANACAR Comunica. año 2, No. 24, agosto 2005. p. 8.

Se ha solicitado al Congreso de la Unión se especifique claramente en la Nueva Ley del Autotransporte Federal los conceptos de Transporte Nacional e Internacional y el Secretario de Comunicaciones y Transportes señaló que las autoridades federales tienen la obligación de defender los intereses nacionales.

Recordemos que los objetivos fundamentales del TLCAN son los de eliminar obstáculos al comercio entre México y Estados Unidos, así como facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios, y promover condiciones de sana competencia para el sector, particularmente hacia la zona comercial de la Unión Americana.

La flota vehicular de Estados Unidos asciende a poco más de 12 millones de camiones, con una edad promedio de cinco años, mientras que en México los vehículos dedicados a este servicio apenas suman 420 mil, con una antigüedad de 17 años. Y los costos de operación son más baratos en aquel país, el costo del diesel es de 1.4 dólares por galón aproximado, mientras que aquí su precio es de 1.6.⁶⁵

Las tasas de financiamiento son del cuatro por ciento mientras que aquí es del trece por ciento y el precio de una unidad nacional es de noventa y dos mil dólares, en tanto que una norteamericana cuesta apenas setenta mil.

Por dichas razones para una apertura de fronteras es necesario establecer las reglas de competencia justa e igualitaria, ya que en su momento Estados Unidos violó los acuerdos establecidos en el TLCAN en materia de autotransporte de carga.

Un panel de controversias determinó desde 2001 que Estados Unidos debería cumplir los acuerdos del tratado estos publicaron una propuesta de regulación meramente discriminatoria hacia los transportistas mexicanos, como se ha mencionado anteriormente.

Por lo que el intercambio comercial con el vecino país actualmente se realiza por medio de transfer, que es una modalidad para el cruce fronterizo que opera exclusivamente en la franja de 20 kilómetros y es en gran parte el responsable de que el sector realice dicho comercio entre las dos naciones.

⁶⁵ CANACAR. "prioritario mejorar el comercio entre México y EU". CANACAR Comunica. año 2, No. 19, marzo 2005. p. 11.

Sin embargo, las empresas nacionales que prestan este servicio son objeto de excesivas revisiones por parte de las autoridades americanas, además de que pagan una gran cantidad de dinero en multas. Por lo que se deben buscar alternativas que faciliten la prestación de este servicio.

Como se ha señalado anteriormente, Estados Unidos plantea que el transporte transfronterizo de carga mexicano no cuenta con la infraestructura adecuada para brindar un marco de seguridad para ese país sin embargo el gobierno de México señala que ese argumento no es comercial sino político, ya que las grandes agrupaciones y sindicatos de transportistas de Estados Unidos (Teamsters Union, Internacional Brotherhood of Teamsters miembros de The American Federation of Labor-Congress of Industrial Organizations (AFL-CIO)), ⁶⁶ han presionado duramente a su gobierno para que no entre el transporte mexicano, por lo que ellos están defendiendo sus intereses y harán todo lo posible para que no circulen camiones de carga mexicanos que afecten a sus agrupaciones y con ello las consecuencias sociales que se derivan de la entrada de camiones de otros países.

Por este motivo, para que las mercancías puedan ser introducidas a Estados Unidos, México tiene que transportar los bienes en un trailer o camión de largo alcance hasta llegar cerca de la frontera; luego, un camión de largo alcance o acarreo continúa el traslado hasta la frontera y los cruza a Estados Unidos; posteriormente, un camión de largo alcance norteamericano se encarga de la transportación final por su país. Estos movimientos no son rápidos y obviamente generan tiempos perdidos que se traducen en costos mas elevados así como impactos negativos al ambiente y a la salud humana.

El Lic. León A. Flores comentó que es urgente que el gobierno federal, con el apoyo del Congreso de la Unión emprenda acciones firmes en defensa del autotransporte mexicano. No es comprensible que ante la vasta lista de incumplimientos de nuestro socio comercial en materia de autotransporte de carga, México permita que la inversión extranjera entre en esta industria sin ninguna reciprocidad por parte de los Estados Unidos, y las empresas mexicanas se vean desplazadas del mercado nacional por la injusta competencia que realizan compañías estadounidenses en nuestro país. Como la empresa Transmex filial de Swift transportation, la segunda empresa de

⁶⁶ <http://7www.rmalc.org.mex/transporte/comercial.htm>

carga más grande de la Unión Americana, declaró el presidente de CANACAR.⁶⁷

Por lo anterior México opina que Estados Unidos debe terminar su moratoria contra el transporte mexicano y autorizar al mismo, a circular por territorio norteamericano cuando su destino de mercado sean los propios Estados Unidos y por otro lado que el transporte mexicano pueda circular por Estados Unidos cuando su destino comercial sea Canadá. Asimismo debe permitir la inversión mexicana en compañías estadounidenses dedicadas a los servicios internacionales de carga.

Otro punto importante que debemos mencionar es el rechazo a las iniciativas para legalizar vehículos chocolate, por lo que CANACAR a través de su Presidente Nacional Lic. León A. Flores G. rechazó las iniciativas presentadas por los Diputados Alfonso Nava Díaz y Nora Elena Yu Hernández ambos del Partido Revolucionario Institucional (PRI) y Margarito Fierros T. del Partido de la Revolución Democrática (PRD) de legalizar vehículos de procedencia extranjera, introducidos ilícitamente al país ya que no resuelven los problemas de fondo y por el contrario, si propician la internación masiva en forma ilegal de vehículos chatarra de procedencia extranjera.⁶⁸

El Presidente de la República Lic. Vicente Fox Quesada, tras adoptar el Programa de Modernización instrumentado por CANACAR, giró instrucciones precisas para asegurar que el emplazamiento de vehículos procediera únicamente en unidades que se encuentren legalmente en territorio nacional por lo que dichas iniciativas son un retroceso a los esfuerzos que el gobierno federal y el empresario mexicano realizan para promover la competitividad de nuestro país, al pretender que México se convierta en el depósito de desecho de los vehículos estadounidenses.

Por primera vez en la historia de México todas las organizaciones relacionadas con el traslado de bienes y personas se unieron para manifestar de manera categórica su oposición a las iniciativas que pretenden legalizar las unidades chocolate. Sus argumentos se basan en que los mismos fueron introducidos de contrabando y carecen de documentos que acrediten su legal

⁶⁷ CANACAR. “Más obstáculos para ingresar a Estados Unidos”. CANACAR Comunica, año 2, Número 13 Noviembre 2004, pág. 1 y 4.

⁶⁸ CANACAR. “Rechaza CANACAR iniciativas para legalizar vehículos chuecos”. CANACAR Comunica, año 2 No. 14, octubre 2004, p. 12.

estancia. Cabe destacar que algunos fueron robados y otros utilizados para cometer delitos. Además ponen en desventaja a los transportistas que los adquirieron de manera lícita pagando todos los impuestos y derechos correspondientes.⁶⁹

Esto genera competencia desleal y la devaluación de camiones legales, que puede llegar hasta el cincuenta por ciento de su precio y al no pagar contribuciones se deja de percibir recursos los cuales se necesitan para otros rubros. Además hay que considerar que en su mayoría son de desecho y no ofrecen garantía alguna ya que son inseguros y contaminan el medio ambiente.

Si siguen ingresando a nuestro territorio nos convertiremos en el traspatio de los norteamericanos, donde recibimos todo lo que no les sirve. Por cada vehículo chueco que entre hay uno que se deja de vender y la industria pierde miles de empleos y la fuga de divisas que representa.

Los representantes de las organizaciones enviaron a la presidencia de la república a las Secretarías de Hacienda, de Comunicaciones y transportes, Economía y Medio Ambiente, y al Congreso de la Unión un comunicado expresando su absoluto rechazo a estas iniciativas.

Las iniciativas que existen en el Congreso de la Unión para regularizar vehículos extranjeros de procedencia ilícita, de aceptarse, atentaría gravemente contra la industria del autotransporte nacional. Durante varios años estas iniciativas se han gestionado para que se rechacen, y aunque no han sido aprobadas siguen latentes en el Congreso. Estos procesos de Ley son un retroceso a los esfuerzos que el gobierno Federal y el empresario nacional realizan para promover la competitividad de nuestro país, al pretender que México se convierta en el depósito de vehículos estadounidenses.

El Titular del Ejecutivo se sumó a la opinión de organizaciones como CANACAR y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses Camiones y Tractocamiones (ANPACT) en el sentido de rechazar la regulación de los vehículos chocolate.

El Lic. Andrés Ocejo Gómez Presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Autobuses (AMDA) mencionó que el Programa de Renovación del parque vehicular propuesto al Ejecutivo Federal y al Congreso

⁶⁹ CANACAR. “Campaña contra la legalización de vehículos chocolate”. CANACAR Comunica, año 3 No. 25, septiembre 2005, p. 6

de la Unión coadyuvará a eliminar el problema de la regularización de los vehículos extranjeros ilegales.⁷⁰

Por otro lado el Ing. Juan José Guerra Abud presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANDPACT)⁷¹ mencionó que con el Tratado de Libre Comercio México corre el peligro de llenarse de miles de camiones chatarra tanto de carga como de pasaje, toda vez que para el 2009 se permitirá el ingreso al país de este tipo de vehículos cuya antigüedad superará los diez años.

Por tal motivo solicitó a las autoridades que se difiera el plazo de apertura del TLCAN hasta que se verifiquen que reúnen los requisitos ambientales y de seguridad necesaria, además, este problema motivaría la depredación de precios del mercado secundario de unidades usadas, ya que se estima que su valor podría estar apenas entre mil y mil quinientos dólares.

La Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) es la encargada de expedir las autorizaciones para transitar por las carreteras federales de Estados Unidos a los vehículos que aprueben seis niveles de inspección físico mecánicas y cuando no pasan estas pruebas, se les prohíbe circular en ese país y el riesgo que corre México, es que sean esas las que vengan a nuestro país.

El directivo de la ANDPACT arriba mencionado adelantó que solicitarán a las autoridades gubernamentales establecer un organismo similar a la CVSA, donde participen las cámaras y organizaciones del sector, a fin de llevar a cabo las inspecciones necesarias en materia de seguridad y contaminación para las unidades que ingresen al país.

Explicó que dicha instancia tendría que estar operada por personal calificado y honesto para evitar actos de corrupción. Advirtió asimismo, que esto significa un foco rojo para transportistas, usuarios, armadoras y para el país en general.

Es importante que no se postergue por más tiempo los trámites de alta y reemplacamiento porque de esta manera se facilitará a los prestadores del

⁷⁰ CANACAR. “Rotundo rechazo a la importación ilegal de vehículos: Vicente Fox”. CANACAR Comunica. año 2 No. 20, abril 2005, p. 12.

⁷¹ CANACAR. “Podrían entrar miles de unidades chatarra a México en 2009: ANPACT”. CANACAR Comunica. año 2 No. 24 Agosto de 2005. p. 16.

servicio de carga que cuenten con unidades legítimamente adquiridas o legalmente introducidas al país para que puedan seguir trabajando.

Los sistemas electrónicos de validación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) ocasionan un cuello de botella porque deben verificar que la documentación del transportista no sea apócrifa, por lo que la S.C.T. y la S.H.C.P. deben definir los métodos para hacer más expedito los trámites que se encuentran paralizados sobre todo la acreditación de las unidades extranjeras legalmente importadas ante esta última dependencia.

El Subsecretario de transporte de la S.C.T Dr. Aarón Dychter Poltolarek reconoció que es necesario destrabar la documentación de alta y reemplacamiento que se encuentra detenida ya que esta situación está ocasionando un grave perjuicio a los afectados. Se estima que estas medidas son de urgente resolución para que no obstaculice el canje de placas del autotransporte de carga federal.⁷²

En el caso de remolques, explica el Ing. Carlos González Narváez Director General de Autotransporte Federal (DGAF) se revisaron con el sistema de Administración Tributaria (SAT), las opciones que se tienen para agilizar el trámite y se identificó una que podría fin a los retrasos, la cual se encuentra en proceso de análisis por el grupo de trabajo del Convenio de Coordinación Intersecretarial.⁷³

Otro rubro importante que debemos mencionar es el transporte de voluminosos (Peso y Dimensiones), por lo que el Comité de Voluminosos de CANACAR solicita que se establezcan otros esquemas para regular el servicio de transporte de objetos indivisibles de gran peso para la determinación de tarifas de acuerdo con sus gastos y costos de operación, a fin de eliminar prácticas desleales y depredación de precios entre las empresas que forman parte de esta especialidad.

Hay empresas, que con el fin de abarcar un mercado más amplio ofrecen este servicio reduciendo hasta un cincuenta por ciento las tarifas promedio. Con la finalidad de hacer un frente común en beneficio de esta especialidad se llevan a cabo reuniones en diferentes ciudades. En Monterrey se planeó la situación, problemática y oportunidades que ofrecen para el

⁷² CANACAR. “Rechazo absoluto a la legalización de vehículos chuecos exige la Cámara”. CANACAR Comunica, año 2, No. 19, marzo 2005, p. 6

⁷³ CANACAR, año 2 No. 17, enero de 2006, Op. Cit. p. 6.

traslado de objetos voluminosos y de gran peso. Se informó acerca del proyecto de oficio para permitir que los lowboys (cama baja) circulen de vacío sin permiso previo.⁷⁴

Se comentó acerca de la necesidad de realizar compras en común para facilitar la adquisición de equipo adecuado para desarrollar esta modalidad y la creación de un padrón vehicular de transporte especializado en objetos indivisibles específicamente para los que movilizan más de noventa toneladas, con el fin de que se otorgue este dictamen únicamente a los transportistas que figuren dentro de dicho padrón, para que el usuario tenga la certeza que el servicio que contrata es confiable y seguro explicó el Ing. Tellería, Delegado de CANACAR en Hidalgo y presidente del Comité de Voluminosos de CANACAR.⁷⁵

La nueva norma de peso y dimensiones no debe seguir aplazándose porque solo genera incertidumbre en el autotransporte de carga ya que algunos están incumpliendo la normatividad actual al no tener certeza respecto al peso y dimensiones permitidos, por lo que es primordial que se respete el peso y dimensiones vigentes establecidos en la norma 012 y que se vigile su estricta aplicación, a fin de brindar certeza y seguridad jurídica a transportistas y usuarios manifestó el Lic. León A. Flores G. presidente Nacional de CANACAR⁷⁶

Puntualizó que de no mantenerse el peso y dimensiones vigentes esto pondría en riesgo la seguridad de los usuarios y de los autotransportistas de carga, además de que dañaría la infraestructura de las carreteras y se aceleraría el deterioro de los vehículos.

Cabe mencionar que la S.C.T. presentó el anteproyecto de norma de peso y dimensiones de mejora regulatoria (COFEMER) para sustituir a la que actualmente está en vigor, el que consideró insuficiente, por lo que solicitó a la S.C.T. sustentara los elementos técnicos establecidos en el mismo.

La CANACAR plantea que se reconozca al Instituto Mexicano del Transporte (I.M.T) como organismo en su calidad de centro de investigación y especialista en temas relacionados con infraestructura carretera, mecánica de

⁷⁴ CANACAR. “Trabaja la Delegación de Córdoba-Orizaba para eliminar problemas del sector en la región. CANACAR Comunica. enero de 2005, Op. Cit. p. 10.

⁷⁵ Ídem.

⁷⁶ CANACAR. “Seguir aplazando la publicación de la nueva norma de peso y dimensiones genera incertidumbre”. CANACAR Comunica. año 2 No. 14, octubre del 2004. p. 1 y 4.

suelos y dinámica vehicular ya que dicho instituto goza de un alto prestigio a nivel internacional.

Mientras tanto no se resuelva la procedencia o no, de un estudio por parte de un experto para la elaboración de una nueva Manifestación de Impacto Regulatorio (M.I.R) los pesos y dimensiones en vigor son los que se publicaron desde el 7 de enero de 1997, mismos que deben respetarse ya que la ley no es negociable y se debe hacer cumplir.⁷⁷

Como vemos, la competitividad del autotransporte de carga ha sido afectada durante años por no dar solución a los problemas diversos entre otros la indefinición de peso y dimensiones, el problema no es de las organizaciones que quieran operar sus unidades cargando un determinado peso, sino de la infraestructura carretera, la cual es insuficiente para las necesidades de la actividad.

El Lic. Muñoz López urgió a unificar criterios con el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) a fin de construir una propuesta sólida para aumentar la eficiencia de México. Este organismo dice el Lic. Reconoce que una industria clave para elevar nuestro nivel de productividad es la del autotransporte, no solo para la movilización de productos, sino para el sistema logístico en su conjunto.⁷⁸

Expresó asimismo la importancia de dejar de lado diferencias inoperantes que no llevan a ningún lado entre las diversas modalidades y construir un sistema integral que le dé la posibilidad a México de competir con otros países.

⁷⁷ Ídem.

⁷⁸ CANACAR. “Prioritario definir el Peso y Dimensiones de los vehículos de carga”. CANACAR Comunica. agosto 2005. Op. Cit. p. 14.

4. México ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte es un Convenio regido por el Derecho Internacional firmado por los Estados Unidos de América, Canadá y México y que tiene como objetivos principales:

- 1) Eliminar los obstáculos al comercio y, facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los países.
- 2) Promover las condiciones de competencia leal.
- 3) Aumentar las oportunidades de inversión

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte se firmó el 17 de diciembre de 1992 y entró en vigor el 1 de Enero de 1994.

México, Canadá y Estados Unidos convinieron en la apertura en materia de servicios, tratándose de transporte transfronterizo e inversión, únicamente en el transporte de carga internacional. Cabe mencionar que un servicio transfronterizo significa la prestación de un servicio del territorio de un país al territorio de otro país.

“El gobierno mexicano se reservó para sus nacionales el transporte de carga doméstico, únicamente para los mexicanos de la siguiente manera:

Anexo I reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización, último párrafo.

“Los inversionistas de otra parte o sus inversiones, no podrán, directa o indirectamente, participar en empresas que proporcionen servicio de transporte de carga doméstica”

Una reserva en un Tratado Internacional es la declaración que realiza un país con objeto de excluir alguna parte del contenido de un Tratado.

Asimismo en la cláusula de exclusión de extranjeros se establece que no se admitirá a socios o accionistas extranjeros.”⁷⁹

⁷⁹ Oscar D. Moreno Martínez, “facilitación y Operación fronteriza” X Sesión Plenaria del Subcomité de normas de Transporte Terrestre, CANACAR junio 2004. Anexo 1

Los plazos que se convinieron en el Tratado de Libre Comercio en materia de servicios en el autotransporte de carga fueron:

- tres años después de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte es decir desde el 18 de Diciembre de 1995, México permitiría los servicios transfronterizos de y hacia los estados de la frontera norte (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas).
- Por su parte, Estados Unidos permitiría los servicios transfronterizos de y hacia los estados de su frontera sur (California, Arizona, Nuevo México y Texas).
- Seis años después de la entrada en vigor, es decir el 1° de Enero del año 2000, se permitirán los servicios transfronterizos de y hacia la totalidad del territorio de México.
- Estados Unidos autorizaría a las personas de México los servicios transfronterizos de y hacia todo su territorio.⁸⁰

Cabe mencionar los plazos que se convinieron en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de inversión en México y que son:

Los inversionistas extranjeros que participen en empresas mexicanas que presten servicios de transporte de carga internacional entre puntos en el territorio de México, podrán tener directa o indirectamente la siguiente participación:

- Tres años a partir de la firma de este tratado, es decir desde el 18 de diciembre de 1995, hasta un 49% de inversión.
- Siete años después de la fecha de entrada en vigor del TLCAN es decir desde el 1 de enero del 2001, solo hasta un 51 por ciento de inversión.
- Diez años después de la fecha de entrada en vigor del TLCAN, es decir a partir del 1 de enero del 2004 hasta un 100 por ciento de participación.
- La inversión extranjera no podrá directa o indirectamente participar en empresas que proporcionen servicio de carga doméstica.⁸¹

⁸⁰ Ídem.

⁸¹ Ídem.

En Estados Unidos 3 años después de la firma, es decir, a partir del 18 de Diciembre de 1995, las personas de México podrían invertir hasta el 100 por ciento en empresas estadounidenses dedicadas al transporte de carga internacional.

Por lo anterior y analizando los objetivos principales del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, podemos observar que a la fecha no se han eliminado los obstáculos al comercio, entre otros porque no se ha permitido la circulación transfronteriza entre Estados Unidos y México, y solo se realiza esta por medio de los Transfers hasta 20 km. de ambas fronteras.

Asimismo, no se ha promovido condiciones de competencia leal ya que Estados Unidos ha impuesto una moratoria al autotransporte de carga mexicano para que este no entre a su territorio.

Desde el 18 de diciembre de 1995 los Estados Unidos de América de manera unilateral, impuso una moratoria tanto en materia de servicios e inversión a los transportistas mexicanos bajo los siguientes argumentos:

- Falta de seguridad de los vehículos mexicanos.
- La afectación a los salarios y al empleo a los operadores.
- Falta de homologación de la normatividad de ambos países.

Ante el incumplimiento de los Estados Unidos, CANACAR desde 1995 de manera reiterada, denunció a las autoridades mexicanas el incumplimiento y el trato discriminatorio por parte de ese gobierno, al no permitir la inversión ni procesar las solicitudes de transportistas mexicanos para servicios transfronterizos.

Señaló que contrariamente a un principio fundamental de reciprocidad, la autoridad mexicana si ha autorizado la entrada del capital extranjero a la actividad del autotransporte y se permite la prestación de servicios transfronterizos al territorio nacional. Éste sin embargo, no ha permitido la inversión en el transporte transfronterizo internacional en su territorio y, sin embargo ha invertido en nuestro transporte de carga doméstico violando lo pactado en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

4.1. Posición de México ante la moratoria en materia de transporte transfronterizo de carga de Estados Unidos.

México considera que Estados Unidos ha violado el Tratado de Libre Comercio de América del Norte al no iniciar la reducción calendarizada de las restricciones estadounidenses en los servicios de transporte transfronterizo y en inversiones mexicanas en la industria de transporte terrestre estadounidense, como se establece en los compromisos de Estados Unidos en el Anexo I, a pesar de que otorga trato nacional a Canadá.

Dicha omisión en una violación de las disposiciones de trato nacional más favorecida contenidas en los artículos 1202 y 1203 (servicios transfronterizos) y en los artículos 1102 y 1103 (inversiones)⁸²

México se opone a la interpretación de Estados Unidos a los artículos 1202 y 1203, sin sostener que el marco normativo mexicano sea equivalente al de Estados Unidos y Canadá. Según México, sus empresas de autotransporte tienen los mismos derechos que los transportistas estadounidenses conforme las leyes de ese país. Durante las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, ambos gobiernos comprendían que las empresas de autotransporte tendrían que cumplir cabalmente con los estándares del país en el que estuvieran prestando el servicio.

México afirma que la inactividad de Estados Unidos está motivada no por cuestiones de seguridad, sino por consideraciones políticas relacionadas con la oposición por parte de organizaciones laborales estadounidenses, de que se pongan en práctica las obligaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de transporte transfronterizo.

Cabe señalar que a pesar de que México y Estados Unidos estuvieron, durante las negociaciones, de acuerdo en que el marco normativo mexicano es muy diferente al estadounidense, éstos continúan argumentando que dichas diferencias normativas, justifican la prohibición de la entrada al autotransporte mexicano.

México hasta septiembre de 1998 solicita formalmente la integración de un Panel Arbitral para solucionar la controversia, el cual en su resolución final resuelve a favor de México hasta el 5 de febrero del 2001

⁸² <http://www.rmalc.org.mx/transporte/panel.htm>

Aún con todos estos acuerdos, Estados Unidos continúa con una moratoria indefinida para el transporte fronterizo de carga mexicano. Sin embargo el 29 de noviembre del 2000 el Panel, en su Primer Informe, falla a favor de México.

El Panel que se establece para examinar, cuales son las motivaciones de Estados Unidos de continuar la moratoria en servicios e inversión en transporte transfronterizo contra México, en términos del Capítulo XX del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, publicó el 5 de febrero del 2001 su Informe final en el asunto de Transporte Transfronterizo (Expediente del Secretariado Núm. EUZ-MEX-98-2008-01).⁸³

Los resultados son favorables para México, desde el punto de vista comercial; el Panel considera que debe aplicarse el calendario de reducción de las reservas en relación al transporte transfronterizo e inversión y que no se debe condicionar a ningún otro elemento, entre otras cosas porque los mismos Estados Unidos tenían conciencia durante las negociaciones del tratado de las diferencias de normatividad entre los tres países. De tal manera, el Panel determina que:

Estados Unidos debe terminar su moratoria contra el transporte mexicano y autorizar a que circule por territorio norteamericano.

Han transcurrido mas de diez años de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte sin que exista una resolución definitiva tanto en materia de servicios como de inversión, por lo que se ha expuesto al Presidente de la República la preocupación que impera en el gremio auto transportista y solicita formalmente que el gobierno mexicano aplique la moratoria en materia de inversión a los Estados Unidos pues de esto depende el futuro de los que se dedican a esta actividad.

Desde 1995 la Unión Americana ha incumplido unilateralmente los acuerdos establecidos en este tratado, a pesar de que en 2001 un panel internacional resolvió a favor de México, ante ello, en 2003 el gobierno mexicano restringió la entrada de camiones estadounidenses a territorio nacional, lo cual no ha sido suficiente, pues desde el 2004 se abrió la

⁸³ Ídem.

posibilidad de que extranjeros inviertan hasta el cien por ciento en esta industria.

En el 2001 durante la Asamblea General de CANACAR el presidente Vicente Fox Quesada mencionó que si se incumple la resolución del panel de controversias y no se da un trato igualitario con los transportistas, nuestro gobierno está dispuesto, en legítimo uso de derecho, bajo el marco del Tratado de Libre Comercio, a suspender los beneficios equivalentes a los transportistas de ese país.⁸⁴

En la resolución final el panel de controversias señaló que la negativa de Estados Unidos a procesar las solicitudes de mexicanos es un incumplimiento del TLCAN.

Las insuficiencias del marco legal mexicano no justifican la moratoria. El gobierno de Estados Unidos incumplió con el TLCAN, al no permitir que nacionales mexicanos invirtieran en empresas de su país.

Cada país puede establecer el nivel de protección que considere adecuado para la seguridad, en la prestación de los servicios.

Las recomendaciones que emitió el panel de controversias es que Estados Unidos lleve a cabo las acciones necesarias para que cumpla, tanto en materia de inversión como en servicios con el TLCAN.

Que puede no tratar las solicitudes de mexicanos exactamente de la misma forma que trata las solicitudes de los canadienses y de Estados Unidos.

Cada país es responsable de la operación segura en su territorio. Y puede ser razonable que un país, para que un prestador de servicios garantice el cumplimiento de sus normas, aplique a éste procedimientos distintos.

Si el gobierno de Estados Unidos decide aplicar a los mexicanos requisitos distintos que a los canadienses y estadounidenses, debe ser de buena fe, con una motivación legítima de seguridad e implementando el cumplimiento total del TLCAN.

⁸⁴ CANACAR. “los Transportistas Unidos contra la inversión extranjera”. CANACAR Comunica. septiembre 2005 Op. Cit. p. 1 y 5.

La resolución final del panel se debió cumplir conforme al TLCAN, los Estados Unidos contaban con un plazo hasta de 30 días posteriores a la resolución final del panel, para dar cumplimiento a las recomendaciones emitidas.

Si la resolución final se emitió el 6 de febrero del 2001, el gobierno de Estados Unidos tenía un plazo hasta el 6 de marzo para dar cumplimiento a la resolución final. Pese a lo anterior, hasta el mes de Marzo del 2001, se publica en el Federal Register de los Estados Unidos una propuesta de regulación para el acceso de los camiones mexicanos que pretenden se considere como una medida en cumplimiento del TLCAN. La resolución no adopta ninguna medida para que Estados Unidos cumpla con el TLCAN en materia de inversión.

Las reglas impuestas por los Estados Unidos son una regulación discriminatoria pues, ricamente los transportistas mexicanos están sujetos a un proceso de revisiones exhaustivas cada 90 días, durante 18 meses en que su autorización se considera provisional. Los transportistas de EU y de Canadá, no están sujetos a esta regulación y sus autorizaciones se consideran definitivas.

Respecto a las reglas propuestas CANACAR presentó algunos comentarios en los Estados Unidos y consisten en que las reglas se analizaron bajo el cumplimiento de los principios internacionales del TLCAN de “trato nacional”, “nación más favorecida” y “transparencia”, el contenido de la resolución del panel, la legislación actual de los EU y Canadá y se señaló que las reglas:

Imponen requisitos más restrictivos a los transportistas mexicanos que a los que se exigen a los transportistas de Canadá y Estados Unidos.

Aplican un trato discriminatorio sobre los transportistas y la autoridad mexicana y pretenden su aplicación extraterritorial en nuestro país.

Impone procedimientos excesivos de inspección y monitoreo, desconociendo totalmente los acuerdos previamente suscritos entre EU y México en materia de autotransporte de carga.

4.2. Causas y consecuencias que ocasiona esta moratoria.

El presidente Vicente Fox en la Asamblea Nacional de CANACAR que tuvo lugar el 11 de junio de 2001, refrendó su compromiso de defender la industria nacional de autotransporte e impedir el acceso a los camiones de EU de continuar esta falta de reciprocidad.

Ante las gestiones de CANACAR la Comisión Permanente del Senado de la República emitió un Acuerdo por el que exhorta al Ejecutivo Federal a agotar las acciones necesarias para lograr el acceso de los camiones mexicanos o de lo contrario aplicar la suspensión de beneficios.

Otro tema importante fue la legalización de los vehículos chocolate y es que el último decreto expedido por el gobierno en este sentido, mediante el cual se autoriza la importación definitiva de automóviles usados de hasta 15 pasajeros y de camiones con capacidad de carga de hasta cuatro y media toneladas, desconcertó a toda la ciudadanía.

La iniciativas de legalizar vehículos de procedencia extranjera, introducidos ilícitamente al país, que de prosperar éstas aumentará la antigüedad de las unidades que circulan en el territorio nacional, dado que se inscribirán vehículos de modelos antiguos, además desalentará cualquier acción gubernamental, ya sea federal o estatal, para modernizar el parque vehicular, así como la aplicación de estímulos fiscales para la compra de unidades adquiridas en México en forma legal, esto afecta gravemente la generación de empleos así como la recaudación de impuestos.

De aceptarse éstas iniciativas se tendrán consecuencias negativas sobre el patrimonio de aquéllos que han adquirido legalmente sus vehículos. Estas iniciativas representan un grave riesgo para todo el autotransporte de carga, pues a pesar de que solo incluyen vehículos con capacidad menor a los cuatro mil quinientos kilogramos nada impide que en un acto legislativo subsecuente se amplíe el peso bruto vehicular de los mismos.

Por ello, todas las organizaciones que participan en la campaña contra este tipo de unidades solicitaron al Presidente de la República que convoque a la creación de un grupo de trabajo para encontrar en conjunto una solución y de esta forma brindar certeza a las inversiones, garantizar el patrimonio de los

transportista y destruir la red de complicidad y corrupción que entraña el contrabando de vehículos.

Las organizaciones de transportistas mexicanos no deben permitir que se legalicen los vehículos chocolate porque esto conlleva a que se empiece por los de cuatro y media toneladas y poco a poco se autoricen vehículos con mayor peso, lo que provocaría que nuestro parque vehicular sea de vehículos de desecho, además de la quiebra de la Industria nacional y con ella mayor desempleo, la no recaudación de impuestos que con esto permite se paran las obras de mantenimiento, ampliaciones de las carreteras, etc. y otras necesidades del mismo medio y los problemas sociales que esto acarrea.

El fortalecimiento del autotransporte de carga solo se puede promover mediante esquemas atractivos de inversión para que alienten la compra de equipos fabricados o importados legalmente en México y evitar conductas que lesionan la economía de los transportistas mexicanos.

El canje de placas es otro aspecto que puede beneficiar el servicio ya que ayudará a eliminar el problema de los 80 mil vehículos ilegales que actualmente operan en el país comentó el Ing. William D. Knight, subdirector del centro S.C.T. de Veracruz.⁸⁵ Los trámites son lentos pues existen algunos candados en los sistemas electrónicos en los que intervienen diversas dependencias federales, a fin de verificar que los documentos que se presentan no sean apócrifos o que no se pretenda emplacar una unidad irregular.

El Ing. William declaró que el problema de los vehículos ilegales se traduce directamente en una depredación de precios derivada de la sobreoferta de servicios y de la desregulación de las tarifas, por lo que una vez que termine el canje de placas cabría la posibilidad de que los transportistas establezcan las bases para competir en condiciones de equidad.

En México se debe elevar el nivel de competitividad del sector autotransporte ya que hay armadoras y empresas que están haciendo bien su trabajo, el hecho de que se importen unidades no sólo ilícitas, sino de menor calidad y algunas de segunda mano, vuelve poco competitivo al sector, por lo que se debe actuar enérgicamente contra esos vehículos.

⁸⁵ CANACAR. “Trabaja la Delegación de Córdoba-Orizaba para eliminar problemas del sector en la región”. *CANACAR Comunica*. Enero 2005 Op. Cit. p. 6.

La competencia de los camiones ilegales con los que se encuentren dentro de la Ley, desmotiva al sector, por lo que se tiene que transformar esa visión hacia un mecanismo que verdaderamente incentive el desarrollo de las empresas transportistas.

La introducción de unidades extranjeras de origen ilícito afecta gravemente la generación de empleos, así como la recaudación hacendaria percibida por el equipo adquirido legalmente en territorio nacional.

Cifras de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y tractocamiones (ANPACT) a través de la industria del autotransporte, tanto de carga como de pasaje, se generan poco más de diez mil empleos directos y cincuenta mil indirectos que están en riesgo de desaparecer.

Organizaciones como CANACAR, y ANPACT entre otras han formado un frente común en contra del contrabando de este tipo de vehículos, asimismo reportan que dichos camiones son obsoletos, contaminantes e inseguros, dado que fueron diseñados para circular por las carreteras de Estados Unidos por lo que carecen de robustez necesaria para transitar por los caminos de México.⁸⁶

Por estos motivos, en diversos escritos dirigidos al Congreso de la Unión, la Cámara ha expresado que las unidades de transporte que entraron de manera ilegal ya sea por corrupción o engaño no justifican su regularización y de ser aceptados estos proyectos de Ley el promedio de edad de la flota vehicular mexicana lejos de reducirse, se incrementará sustancialmente.

Con estas iniciativas quedaría sin efecto ni justificación el programa de Financiamiento para la Modernización y Competitividad del Autotransporte de Carga pues desalentaría cualquier esfuerzo para la renovación del parque vehicular, así como la aplicación de estímulos fiscales para la compra de equipo adquirido en México, dado que ofrecerían condiciones que harían mas atractiva la internación de vehículos extranjeros que su adquisición en territorio nacional.

Estos proyectos de Ley van en contra de los compromisos adquiridos por el gobierno para combatir la ilegalidad y fomentar el desarrollo de la

⁸⁶ Ídem.

industria, pues las autoridades responsables están llevando a cabo acciones serias para el combate al contrabando, entre ellas, verificar, antes de iniciar cualquier trámite, que los vehículos cuenten con antecedentes de registro, ya sea ante la S.C.T. o ante los gobiernos de los estados.

El primer mandatario reconoció la labor de los industriales del país quienes generan más de trece millones de empleos permanentes y han contribuido a dinamizar el comercio exterior.

Por su parte, el presidente de Concamin pidió trabajar en diversos temas que obstaculizan al sector, entre ellos el de la economía ilegal, como el contrabando y la piratería que mas daño han causado al sector productivo nacional ya que propicia la formación de redes criminales, debilitando el estado de derecho y, sobre todo, quitando empleos para los mexicanos.

4.3. Perspectivas a corto y mediano plazo.

El presidente de la Confederación de Cámaras industriales (CONCAMIN), León Halkin aseguró que el país requiere que disminuya la tramitología que solamente ahuyenta a la inversión.⁸⁷

Comentó que la exigencia sigue siendo el bajar las cantidades de reglas y afirmó que una mejora regulatoria permite a todos una mejor organización en sus planes de negocios y el cumplimiento de sus deberes en materia fiscal. La autoridad debe mejorar la calidad del empresario y darles capacidad de competitividad por lo que el presidente Fox decretó una moratoria de trámites en todas las dependencias del Gobierno Federal con el fin de generar confianza entre los empresarios y reactivar la inversión.

Este decreto anunciado por el Primer Mandatario de México es un buen paso, pero insuficiente para las necesidades que tiene el país en materia de competitividad aceptó el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP). Existen 240 trámites identificados por el gobierno y el sector privado como los de mayor incidencia sobre la actividad productiva. Sin embargo para la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) la moratoria declarada por el Presidente Fox, es un primer paso, suficiente o insuficiente, es un paso necesario. Esperamos decisiones más firmes, que hubiera un trabajo concreto en materia de desregulación, pero

⁸⁷ Arturo Rivero. “Ven moratoria insuficiente” Reforma. 27 abril 2004. p. 3A

también entendemos que es difícil aseguró Alberto Ekuihua director de análisis de Coparmex.

El director general de Tubacero León Gutierrez Vela destaca como el endeble Estado de derecho hace rehuír a inversionistas extranjeros y dice que hay dos tipos de elementos que afectan la competitividad: a) la microcompetitividad que hace referencia al costo-empresa que consiste en entrenamiento del personal, mayor producción, cumplimientos con normas, servicios al cliente, tecnología del producto, y la b) macrocompetitividad que es el costo-país que está fuera de nuestro control que son responsables el gobierno federal y sus tres poderes.⁸⁸

Algunas variables que afectan la competitividad son el costo de los energéticos, el sistema financiero, la inflación, tasas de interés y la paridad peso/dólar. Pagamos el doble por gasolina que lo que se paga en Estados Unidos, tenemos las carreteras más caras del mundo, pagamos las llamadas más caras por teléfono.⁸⁹

Para impulsar la competitividad, el gobierno tiene que promover energía competitiva que a pesar de tener los recursos , tenemos la energía mas cara, debemos mejorar la eficiencia del sistema financiero, y atacar el desempleo.

En el estudio titulado “la competitividad sistémica: conceptos y condiciones en México”, de René Villareal dice que México esta reprobado en competitividad sistémica por lo que no puede aprovechar las ventajas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.⁹⁰

Este resultado se debe a que la empresa mexicana además de enfrentar sus propios desafíos internos de competitividad tiene que enfrentar un entorno macroeconómico, gubernamental y político-social negativo para la competitividad empresarial.

En comparación con Estados Unidos, Corea y Chile, México está muy rezagado con ciertas desventajas de competitividad sistémica como en capital logístico por la falta de infraestructura, crimen organizado y rezago en capital gubernamental.

⁸⁸ José Ángel Vela. “Exigen mayor eficiencia” Reforma. 29 de marzo del 2004. p. 7A

⁸⁹ Ídem.

⁹⁰ Mario López. “ Reprueban a México” Reforma. 24 febrero del 2004. p. 10 A.

Ubica AT Kearney a México en el lugar 45 entre las 62 naciones que generan el 96 por ciento de la riqueza mundial, pese a ser uno de los países con mas tratados comerciales, es uno de los menos globalizados en 2004.⁹¹

El indicador mide mediante catorce variables la integración de cada país a la economía global, el nivel de sus herramientas tecnológicas para conectarse con el resto del mundo, en contacto personal con el exterior a través del turismo o comunicaciones telefónicas, y la integración política mediante la firma de acuerdos internacionales.

Por otro lado, la logística en el autotransporte de carga, que para ser competitivos a nivel internacional, se requiere un sistema multimodal para atraer mayores flujos comerciales.

El análisis del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios (CMHN) propone en transporte carretero, facilitar a flotas privadas, dar servicio de carga a terceros y liberalizar los flujos de carga fronterizos.

Es muy fuerte el impacto de los mayores costos del transporte carretero en México pues este medio representa el 80 por ciento del transporte utilizado, lo que contrasta con el 35 por ciento de los Estados Unidos donde el transporte ferroviario representa el 49.9 por ciento frente al 9.9 por ciento en México.⁹²

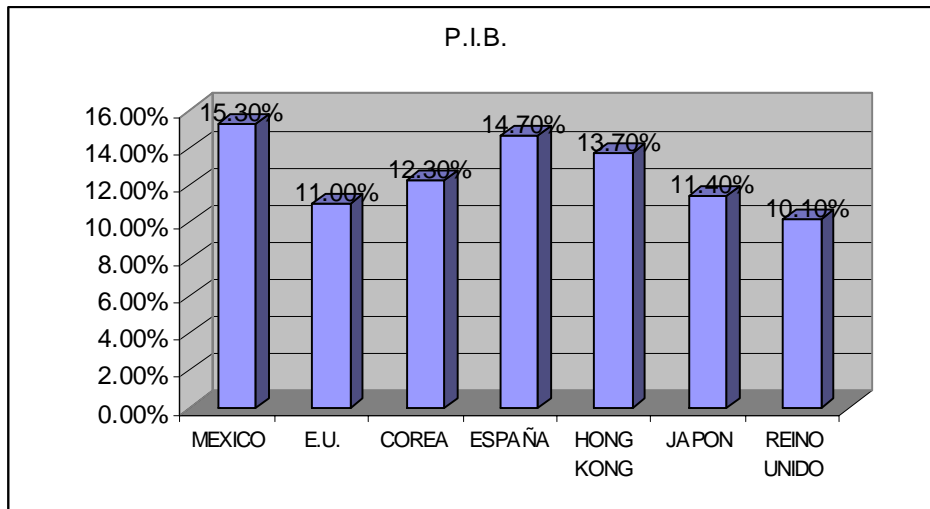
El documento señala que los altos costos que presenta el transporte carretero, ferroviario y portuario, la baja calidad de la infraestructura y un marco regulatorio inadecuado han impedido aprovechar las oportunidades de mejora en este medio.

Sin embargo los costos de la logística y el transporte, que incluyen manejo de inventarios, almacenaje y administración alcanzan el 15.3% del PIB de México, una cifra cercana a 100 mil millones de dólares al año. En contraste con Estados Unidos equivalen al 11 por ciento o en Corea al 12.3 por ciento. (Ver cuadro 3)

⁹¹ Juan Carlos Orozco “Ven rezago en Globalización” Reforma. 25 de Febrero 2004. p. 1 A.

⁹² Reforma/Redacción “Merma competitividad costo del transporte” Reforma. 23 de abril 2004. p. 1 A.

Cuadro 3
Merma competitividad costos del transporte



Fuente: Reforma/Redacción "Merma competitividad costo del transporte" Reforma, 23 de abril 2004. p. 1 A.

José Luís Ortiz, vicepresidente de Contract logistics adjudicó esa falta de competitividad al costo del dinero en México y a las condiciones crediticias. No somos competitivos, el costo es superior en la venta de metro cuadrado de bodega, hora hombre, productividad, trailer por kilómetro.

La falta de créditos y al alto costo que se debe pagar por ellos, incrementa el precio al cliente y, por lo tanto al consumidor final, agregó.

Edwin Bazán, analista de distribución y almacenaje Argo, resaltó que el precio de la logística también se eleva por el alto precio de la gasolina, los vehículos, los peajes de las carreteras y las condiciones de las mismas.⁹³

Hacer de México una verdadera plataforma logística permitirá que el comercio interno y externo del país sea más eficiente, este esquema permitirá al transporte de carga ofrecer un valor agregado. Esto no solo como instrumento para satisfacer las necesidades de producción y consumo internos del país sino para atraer flujos comerciales con origen y destino más allá de nuestras fronteras y contribuir de forma mas dinámica a la creación de mejores fuentes de empleo. En la Expo-logística 2005, que se llevó a cabo en la

⁹³ CANACAR. "Se aprueba el proyecto de Canacar para participar en tránsitos internacionales" CANACAR Comunica, Agosto 2005. Op. Cit. p. 1 y 6.

Ciudad de México, el Ing. Tirso Martínez Angheben, Presidente Nacional de CANACAR, comentó que en el país se requiere construir un sistema multimodal con el transporte aéreo, marítimo, ferroviario y carretero, atendiendo cada uno el segmento que le corresponda de forma armónica.⁹⁴

Impartió la conferencia “Status y tendencias de la logística del transporte en México” por lo que expuso que están involucradas todas las operaciones que intervienen en el movimiento de mercancías, como localización de unidades de producción y almacenes, aprovisionamiento, flujos físicos en el proceso de fabricación, embalajes, almacenamiento y control de inventarios, manejo de la carga, preparación de lotes de clientes y diseño de la distribución física de los productos. Agregó que la logística se inserta en el sector mediante la gestión para reducir al mínimo sus costos, empleando técnicas de selección de equipo, combinación de los distintos modos, diseño de rutas, consolidación de envíos y administración de la flota vehicular.

Indicó que sin duda, el proceso de cambio de las nuevas exigencias impuestas por la globalización y la regionalización de mercados han provocado cambios profundos en el transporte de carga por lo que se exige puntualidad, eficiencia y calidad.

La nueva generación de empresas no se debe limitar a la simple tracción o arrastre de la carga, el transportista actual debe ser un operador con la capacidad de formar una cadena que agrupe actividades conexas como descarga, almacenamiento embalaje y formación de embarques consolidados, entre otras, y que se integre simultáneamente en varios eslabones logísticos de forma que genere economías de escala, competencia, especialización y permanencia, la cual requiere de equipo organización e infraestructura que generan grandes inversiones.

Además de la absorción de costos adicionales derivados de los tiempos perdidos en el suministro de carga, les impide hacer más eficiente su operación del servicio. Se consideran cuellos de botella, los tiempos de espera para acceder a la carga en el puerto o Terminal, así como para la liberación de los contenedores o caja vacíos ya que se deben absorber las pérdidas por la inmovilización prolongada de los vehículos de carga.

⁹⁴ Ídem.

El transporte según lo califica el Instituto Mexicano para la Competitividad es una de las industrias motores de la economía de México, que podría permitirle ser la plataforma logística por excelencia debido a la privilegiada posición geográfica, la cual lo ubica junto a la primera potencia mundial y al mercado consumidor más grande del mundo.

CANACAR solicitó a la Secretaría de Economía que se incluya al auto transporte de carga dentro del rubro de sectores prioritarios y, en consecuencia se definan estrategias que incrementen su eficiencia, dado que esta industria tiene un efecto sustantivo en la competitividad de los productos nacionales, tanto en México como en el extranjero; en respuesta al documento enviado por esa dependencia denominado “Acciones para fortalecer el desarrollo económico”⁹⁵

Uno de los temas principales a considerar es el alto costo del peaje en la infraestructura carretera del país dado que impacta en el precio final de los fletes y hace que las autopistas mexicanas se consideren de las más caras del mundo.

El autotransporte se ve obligado a utilizar las carreteras libres al ser incoasteable el uso de las autopistas de cuota sin embargo éstas se encuentran en pésimas condiciones, además de que representan recorridos mayores entre el origen y destino y su clasificación impide el uso de combinaciones vehiculares de mayor peso y dimensiones.

Otro problema es el que se refiere al Diesel ya que su precio es superior al de Canadá y Estados Unidos e impacta en el costo de operación del 20 al 25 por ciento.⁹⁶

La interrelación del autotransporte de carga con más de 70 ramas de la actividad económica lo convierte en una pieza clave en la cadena de suministro, toda vez que los impactos en el costo de los insumos inciden en los precios de distribución de los productos fabricados en México.

Al mejorar la competitividad del autotransporte de carga nacional, se favorece el margen de comercialización final de dichos bienes.

⁹⁵ CANACAR. “El Autotransporte de Carga debe considerarse un sector prioritario: Canacar”. CANACAR Comunica. Febrero 2005. Op. cit. p. 17.

⁹⁶ Ídem.

Es necesario que todos los actores involucrados en el comercio exterior e interno de México se sumen al desarrollo de plataformas logísticas, aprovechando todos los nichos de mercado que las necesidades de los usuarios reclaman en los nuevos tiempos de globalización.

Para adquirir un mayor nivel de competitividad tomar ventaja de la posición geográfica de México, del Tratado de Libre Comercio y de las condiciones económicas, no se puede pensar en el desarrollo individual de cada medio de transporte, sino en la integración lógica de una cadena intermodal, en la que cada uno participe en donde sea más eficiente, obtenga los mejores rendimientos y ofrezca un servicio más rápido y económico.

En junio del 2004 se firmó el “Acuerdo nacional de transporte multimodal” el cual busca el desarrollo logístico. Con la entrega de las dos nuevas concesiones para la construcción de terminales intermodales (una en Torreón y otra en Salinas Victoria), suman 50, las cuales están distribuidas en ocho corredores.⁹⁷

El compromiso de la S.C.T es tener modernizados cuando menos el 90 por ciento de los ejes carreteros y que una gran mayoría de los vehículos que utilizan la red federal lo haga por carreteras que estén en buen estado.

De acuerdo al informe del Titular de la S.C.T. se encuentran concluidas 17 autopistas y carreteras nuevas y ocho modernizaciones a cuatro carriles. Adicionalmente, se construyeron 196 puentes, 96 distribuidores y entronques, así como 189 pasos inferiores, vehiculares y ferroviarios.⁹⁸

La competencia empresarial a nivel mundial exige no tan solo ofrecer un buen producto, sino que ahora el cliente también demanda valores como precio, cobertura territorial, puntualidad, servicio y control de calidad, por ello hoy en día no es posible competir con un determinado modelo de negocio y la tradicional cadena de valor.

La logística, la competitividad y la infraestructura deben estar integradas para el fortalecimiento del transporte dentro de la cadena de suministro, la cual incluye también a los proveedores y centros de consumo.

⁹⁷ CANACAR. “Reporta SCT crecimiento de los diversos modos de transporte”. CANACAR Comunica. Marzo 2005. Op. Cit. p. 20.

⁹⁸ Ídem.

La importancia de la logística en la economía nacional y la competencia empresarial a nivel mundial demanda no solo un buen producto sino valores como precio, cobertura territorial, puntualidad, servicio y control de calidad.

El proceso de mover físicamente las mercancías de un punto a otro se ha convertido en la piedra angular de la actividad económica, por lo que la logística juega un papel fundamental, toda vez que su correcto desarrollo permite mejorar la rentabilidad de los procesos de producción, distribución y consumo.

Pedro Aspe ex secretario de Hacienda ve un círculo vicioso en la economía mexicana, el también director de Protega Consultoría, calificó de preocupante la caída de la productividad mexicana durante la última década, al pasar de 8.17 a 3.2 por ciento, cuando Estados Unidos lo ha duplicado.⁹⁹

Hay que salir a convencer, a escuchar y a lograr propuesta, porque política es hacer posible lo necesario, y lo necesario es elevar la competitividad del país. Aspe sugirió a los empresarios dejar de ser sumisos con el Ejecutivo y exigirles condiciones competitivas en energía, infraestructura y en los sistemas de contabilidad.

La presión política del Congreso es un reclamo no de grupos, sino mucho más nacional, puntualizó. Al perder competitividad, al empresario le va mal, pero con el, le va mal al obrero y al empleado. Preocupa que la brecha de productividad entre México y Estados Unidos diverge a un ritmo cada vez mayor afirmó el ex secretario de Hacienda.

La reducción en los costos de la logística ha sido uno de los puntos clave del gobierno mexicano desde el 2004, para incrementar la competitividad de las empresas pero para lograrlo transportistas del sector privado piden reducir en un 70 u 80 por ciento la cuota de las casetas de peaje.

Las autopistas son muy caras y por eso no se usan para el traslado de mercancías. Esto tiene un doble efecto, si es mas caro se usan más las carreteras federales, estas sufren deterioro por el uso continuo y alargan los procesos de entrega, comentó Edgar Chain, vicepresidente de la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP)¹⁰⁰

⁹⁹ Reforma/Redacción. 23 de abril 2004. Op. Cit. p. 1 A.

¹⁰⁰ Lilián Cruz "Demandan reducir las cuotas de peaje" Reforma, 28 de abril del 2004, p. 10 A.

El empresario comentó que se debe mejorar el estado físico de los caminos, tenemos en México 113 mil kilómetros de carreteras, cuando en Canadá son más de 250 mil y en Estados Unidos 3.56 millones de kilómetros, por lo que se necesita mayor infraestructura.

Para elevar la competitividad también se contempla la reducción en los costos del combustible, pues la gasolina cuesta 21.88 por ciento más en México que en Estados Unidos y el diesel es más caro 7.93 por ciento.¹⁰¹

El gabinete económico del Gobierno federal, destaca tres líneas de acción que están enfocadas a bajar los costos de la logística en México, el desarrollo de la infraestructura, la expansión de las comunicaciones y la mejora en las aduanas.

En infraestructura, de acuerdo al documento Agenda de Competitividad 2004 – 2006, además de mejorar el estado de las carreteras se establecerán tarifas en vías de cuota con base en la disminución en el costo del transporte y en el uso masivo de éstas autopistas.

León Flores, presidente de la CANACAR, y León Halkin, presidente de CONCAMIN, dieron que la seguridad también es fundamental para elevar competitividad y el Distrito Federal ha encabezado la lista de entidades mas asaltadas.

Otra gran oportunidad es la que representan los tránsitos internacionales para el auto transporte de carga, pues se aprovecha un nicho de mercado importante para este sector. Como el corredor multimodal que tenga como origen el puerto de Ensenada y desemboquen en las aduanas de Tijuana, Tecate o Mexicali.

El director ejecutivo de la CANACAR Lic. Oscar Moreno dijo que, desde la implantación del corredor Lázaro Cárdenas-Nuevo Laredo, este organismo ha buscado que el auto transporte participe en los corredores multimodales, sin embargo, aseguró que este tránsito ha sido monopolizado por el ferrocarril, que actualmente goza de la transportación exclusiva con movimientos internos de bienes de consumo final.

¹⁰¹ Ídem.

Recordó que la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC) urgió la necesidad de que un modo de transporte desahogue las cargas que sean depositadas en el puerto de Ensenada a las aduanas mencionadas y al no existir las condiciones necesarias de infraestructura para que el ferrocarril realice esta labor, se abre una gran posibilidad de participación para el auto transporte.

Reiteró finalmente que el corredor de Ensenada hacia las aduanas de Tijuana, Tecate o Mexicali representa una gran ventaja para el transporte carretero, dado que tan solo en la región existen poco más de mil cien plantas maquiladoras, (35 por ciento aproximadamente del total), las cuales han generado alrededor de 253 mil empleos (23 por ciento a nivel nacional).¹⁰²

Este corredor permitirá que el autotransporte de carga sea el principal medio por el que se trasladarían las mercancías que arriban a ese puerto con destino a Estados Unidos bajo el régimen de tránsito internacional. En este corredor donde participarán el transporte carretero y el marítimo representará ahorros en costos de transbordos, cruces fronterizos, servicios aduanales, flete terrestre, y almacenamiento. Con ello la logística generará una metodología operativa y organizacional orientada al aumento de volumen de carga por el puerto, cuyo traslado a Estados Unidos, y viceversa se realizará por tierra. Esta zona es una buena opción para incrementar el comercio internacional. Diversos análisis han demostrado que se puede tener un impacto mayor en el movimiento de carga de comercio exterior en el mercado norteamericano. Existe también la opción de transportar carga especializada hacia el oriente ampliando su acceso a los lugares de consumo más grandes del mundo.

En términos de competitividad, el corredor multimodal integrará los elementos necesarios para tener una oferta sólida de servicios variados, observando los costos, tiempos de tránsito, oportunidad e integridad de las mercancías como factores primordiales para tener un servicio de calidad internacional.

La apertura de este corredor favorecerá la llegada de más líneas navieras significando un puerto que a largo plazo propiciará la creación de empresas de logística impactado directamente en un incremento de la oferta de empleo y diversificación de productos y servicios de carga.

¹⁰² CANACAR. "Participación del autotransporte en los corredores multimodales". CANACAR Comunica. Enero 2005. Op. Cit. p. 13.

Expertos en Comercio Exterior aseguran que la desconfianza de las aduanas ha provocado que la autoridad imponga mas reglas que terminan por afectar a la actividad exportadora. Se estima que más del 50 por ciento de las exportaciones mexicanas dependen de insumos importados.

Los corredores multimodales mexicanos deben determinar la creación de caminos que faciliten el traspaso de las mercancías de un modo de transporte a otro. El objetivo de éstos es desarrollar al máximo las capacidades de los modos terrestres y marítimos y compartir la labor de transportar las mercancías a través de todo el País de la manera más rápida y eficiente dijo Oscar Corso, Director General de Tarifas Transportación Ferroviaria y multimodal, de la S.C.T.¹⁰³

Richard Millar, Director Regional del Burlington Nortem Santa Fé, agregó que el multimodalismo terminará con la lucha que existe entre el Ferrocarril y el transporte carretero dijo que esto cesar en aras de incrementar la calidad en el servicio y los procesos del comercio exterior, sobretodo el que se realiza con Estados Unidos.¹⁰⁴

Así mismo Leonardo Gómez Director General de la ANTP aseguró que el transporte multimodal es la tendencia mundial que México deberá conseguir en los próximos años y que la asociación tiende a la igualdad de los modos de transporte sin olvidar la profesionalización del sector.

El temor creciente de las aduanas por el abuso de los programas de importación temporal que terminan en contrabando está haciendo mas estrecho el campo para la actividad exportadora.

Fernando Barbosa, director de la confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales dijo que México es uno de los países que tienen más controles en el mundo y, paradójicamente se tienen altos índices de contrabando.

Rogelio Cruz Vernet, un abogado especialista en comercio exterior, refirió que la Ley de Aduanas exige la utilización de un agente para que haga el trámite de importación y exportación. Otra piedra en el camino es la prevalidación del Pedimento de Importación un derecho de \$140.00 pesos

¹⁰³ Myrian García. "Establecen junta de multimodales". Reforma. 11 de Febrero del 2004 p. 2 A.

¹⁰⁴ Ídem.

vigente desde 2002 y cuya gestión lo hace electrónicamente el agente o el apoderado.

Los empresarios señalan que las medidas para combatir el contrabando encarecen sus operaciones legales de comercio exterior. Y entre las principales diferencias con Estados Unidos están:

Uso de agente Aduanal o apoderado:

- a) En México, obligatorio para todas las importaciones y exportaciones.
- b) Estados Unidos solo necesario en las importaciones temporales.

Prevalidación de Pedimento:

- 1) Es obligatorio en México desde 2002 con un costo de \$ 140.00 X pedimento.
- 2) Estados Unidos no se hace.¹⁰⁵

El Lic. José Guzmán Montalvo, titular de la Administración General de Aduanas, manifestó que sólo falta la prueba de campo al proyecto presentado por CANACAR para que el autotransporte de carga participe en los tránsitos internacionales en el corredor multimodal mencionado, con la finalidad de garantizar la seguridad de este tipo de recorridos, el organismo a través de la Central de Servicios de Carga (CSC) del Noroeste propone que el personal responsable coloca un trasmisor-receptor en dichos contenedores conjuntamente con el sello de seguridad (candado C-TPAT) y efectuando su registro electrónico a fin de iniciar el monitoreo durante su tránsito por la ruta fiscal, se puede consultar la ubicación de la unidad vía Internet en tiempo real e histórico.¹⁰⁶

Así cuando se salga de su ruta, mandará una alerta a la base central y a las autoridades o usuarios que se hayan indicado.

Una vez aprobada la propuesta, se trabajará conjuntamente con la Administración General de Aduanas para la expedición de las reglas generales de comercio exterior correspondientes y se flexibilizarán los requisitos que

¹⁰⁵ Luís Soto y Silvia Olvera. "Frena la burocracia al Comercio Exterior" Reforma. 30 de abril 2004. p.22 A

¹⁰⁶ CANACAR. "Se aprueba el proyecto de CANACAR para participar en tránsitos internacionales". CANACAR Comunica. Agosto del 2005. Op. Cit. pág. 1 y 6.

actualmente existen para la inscripción en el padrón de transportistas de mercancías en tránsito.

El presidente de CANACAR Lic. León A. Flores González explicó que el comercio exterior de México con Estados Unidos ha tenido un desempeño dinámico con respecto al autotransporte de carga y participa con más de 82 por ciento de la mercancías que se trasladan entre ambas naciones por vía terrestre.

Señaló finalmente que como referencia de nuestro crecimiento y participación en la economía mexicana, podemos decir que el movimiento de mercancías en las aduanas de la frontera norte realizadas en 2003 fue de 5 millones 847 mil cruces; para 2004 se reportaron un total de 6 millones 327 mil y para el 2005 los 7 millones de cruces.¹⁰⁷

Sin embargo, las ventajas de México como socio estratégico de Estados Unidos se están agotando ante la falta de reformas estructurales y ante la integración de China en la economía mundial aseguraron investigadores del Fondo Monetario Internacional. (F.M.I.)

En una primera etapa el TLCAN permitió a México triplicar sus exportaciones a Estados Unidos y Canadá entre 1993 y 2002, así como aumentar los flujos de inversión extranjera directa que pasaron de 12 mil millones de dólares entre 1991 y 1993 a 54 mil millones de dólares para el periodo 2000-2002.¹⁰⁸

Por ello, mantenerse competitivo México debe impulsar reformas críticas, necesita superar las barreras tradicionales para actuar en estas áreas y mantener el ritmo de otros países en desarrollo que están avanzando, particularmente en Asia.

Un documento firmado por Ayhan Kise, Guy Meredith y Christopher Towe, advierte que China es apenas una parte de la competencia, ya que la consolidación del Área del Libre Comercio de las Américas (ALCA), y la firma del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos y América Central, presionarán a México aún más.¹⁰⁹

¹⁰⁷ CANACAR. "Crece actividad del autotransporte de carga en 2004". CANACAR Comunica. Febrero del 2005, pág. 8

¹⁰⁸ Lilia Carrillo. "Pierde México Ventajas derivadas del TLCAN" Reforma. 27 abril de 2004 p. 1 A.

¹⁰⁹ Ídem.

México a través del Secretario de Relaciones Exteriores propuso a Estados Unidos y Canadá redefinir el TLC y aplicar políticas comunes para elevar la competitividad y los estándares de vida y estableció 4 rubros:

- 1.- Competitividad
- 2.- Seguridad Regional
- 3.- infraestructura y
- 4.- Mercado de Trabajo.

La alianza entre México, Estados Unidos y Canadá necesita redefinirse ante la creciente presencia asiática. De acuerdo con la Secretaría de Relaciones Exteriores la participación de México en el mercado mundial pasó de 1.4 al 2.2 por ciento durante los diez años del Tratado;¹¹⁰ pero al mismo tiempo países como China, Corea y la India incrementaron notablemente su participación.

Estas naciones asiáticas ya trabajan en una unión monetaria que permitirá reforzar el crecimiento que experimentan por lo que los integrantes del TLC deben buscar una alianza para redefinirse un eje de competitividad.

El sector empresarial ha presentado 4 paquetes de desregulación de trámites para mejorar la competitividad entre las que destacan:

- 1) un sistema de apertura rápida de empresas.
- 2) combate a la ilegalidad.
- 3) mayor eficiencia del gasto público y
- 4) tarifas energéticas a precios competitivos.

El documento intitulado Propuestas para elevar la competitividad, presentado en Febrero del 2003 y que no requieran la intervención del Poder legislativo en seis áreas estratégicas fueron: Blindaje agroalimentario, control aduanero y economía ilegal, normatividad y desregulación, financiamiento, infraestructura y plataforma logística, así como energía mismas que los dirigentes empresariales afirmaban que el Gobierno y sus dependencias públicas no habían cumplido con los tiempos y compromisos propuestos.¹¹¹

¹¹⁰ Jorge Velazco. "Plantea Derbez redefinir el TLC". Reforma. 29 Junio 2004. p 1 A.

¹¹¹ Ídem.

CONCLUSIONES:

Con este trabajo se ha pretendido analizar el rezago del autotransporte transfronterizo de carga en México ante el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

La propuesta ha sido analizada desde el final del período Colonial, con el inicio de la Guerra de Independencia que trajo consigo la esperanza de una mejora económica y, conforme pasaron los años, con la restauración de la república se terminó el primer ferrocarril que unió a la Ciudad de México con el Puerto de Veracruz.

Se mejoraron las relaciones diplomáticas con Europa, principalmente con Francia, se renegoció la Deuda Externa y se iniciaron los esfuerzos para atraer capital extranjero. Todo esto marcó una nueva etapa de crecimiento económico y social en el país.

Con el ascenso de Porfirio Díaz a la presidencia en 1877 la minería se recuperó y aumentó su productividad. Los recursos económicos provenientes de la exportación de minerales se aprovecharon para la construcción de nuevas líneas de ferrocarril. Durante el porfiriato se construyeron lo que constituye prácticamente la red actual de ferrocarriles. Este facilitó el transporte de personas y de mercancías por diversas partes del país, estimulando el crecimiento económico. Los ferrocarriles, sin embargo, no satisfacían las necesidades directas como lo hace actualmente el autotransporte de carga.

El gobierno de Porfirio Díaz resolvió crear la Secretaría de Comunicaciones y Obras Pública, S.C.O.P. Se empezaba a aplicar la construcciones de caminos con tecnología de vanguardia.

Después de la Primera Guerra Mundial se hicieron sentir los efectos de la producción masiva de automóviles, y la difusión de vehículos utilitarios como camiones y autobuses. Por lo que México fincó en las carreteras una red nacional de vías de comunicación.

Terminada la Segunda Guerra Mundial los vehículos comerciales se hicieron mas comunes, de mayor tamaño y capaces de cubrir largas distancias y, con ello auguraba nuevas perspectivas tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros.

Podemos decir que a partir de los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán Valdés la red carretera creció con una rapidez nunca antes vista hasta entonces. El dominio de las carreteras sobre los ferrocarriles se había abierto con la construcción de autopistas. Con esto el transporte por carretera a grandes distancias empezaba a resultar más rápido y eficiente que por ferrocarril, los ferrocarriles entraron entonces en un periodo de rezago.

El Programa Nacional de Autopistas se puso en marcha en 1989 y se hizo frente a la reconstrucción y modernización de la Red Carretera. Las nuevas autopistas con modernos ejes permite al país integrar plenamente sus zonas productoras con las áreas de desarrollo industrial, las ciudades capitales y medias, las franjas fronterizas y los principales puertos. Los servicios de autotransporte fortalecen sin duda, la posición de México en un mundo en creciente competencia e independencia.

Por ello se considera que las Administraciones de Miguel de la Madrid Hurtado y Carlos Salinas de Gortari pretendieron insertar una política de modernidad en la economía mexicana acorde al proceso de apertura que se dio en los mercados a nivel internacional. El ingreso de México al GATT, constituye la forma más radical que hubo iniciado el país en su historia económica moderna. El gobierno planteó una respuesta con el fin de erigir una estrategia para el cambio estructural que se sustentó en tres ejes principales:

- Ajuste de las finanzas públicas,
- Reestructuración industrial
- Apertura económica en el plano de la competencia internacional.

Esta política-económica constituyó un importante antecedente en los cambios que se aceleraron con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), economía del gobierno de Salinas de Gortari.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte es consecuencia de las políticas-económicas puestas en práctica por el gobierno de Miguel de la Madrid y su suscripción al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

Los mexicanos hemos reconocido que no es posible rezagarnos al respecto a lo que ocurre en el resto del mundo y, por ello, estamos tratando de transformar nuestra economía, buscando resolver los problemas ancestrales del país y alcanzar, de una vez por todas, el desarrollo. El cambio que México

ha venido realizando en el último lustro se ha dado por que se han eliminado toda clase de barreras al comercio, a la inversión y a las importaciones. El Senado de la República tiene la facultad de analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario de Despacho rindan al Congreso; además de aprobar los Tratados Internacionales que celebre el Ejecutivo de la Unión.

En cierto sentido, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (T.L.C.A.N.) no es más que un paso adicional en la misma dirección y con el propósito de garantizar el acceso de productos mexicanos al mercado estadounidense y al canadiense. Pero sus implicaciones son más importantes que eso.

La experiencia de México con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte muestra como las reformas estructurales son necesarias para mantener los beneficios de los acuerdos comerciales.

En una primera etapa, el TLCAN permitió a México triplicar sus exportaciones hacia Canadá y Estados Unidos, así como aumentar los flujos de Inversión Extranjera Directa, pero luego esta bonanza comenzó a ser más lenta y se reflejó en un menor crecimiento del País.

Los objetivos principales del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es eliminar barreras al comercio, facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre países; promover condiciones de competencia leal y aumentar oportunidades de inversión.

El gobierno de Estados Unidos argumenta que las diferencias normativas son justificantes para que el autotransporte mexicano entre a su territorio, sin embargo y durante las negociaciones Estados Unidos estuvo conciente de que el marco normativo mexicano es muy diferente al de ellos.

Asimismo, Estados Unidos debe eliminar los obstáculos al autotransporte mexicano, pues exige determinadas características para que este circule en su país, entre otras están la de cumplir con la norma ambiental de la Environmental Protection Agency de Estados Unidos; debe tener un motor eléctrico de 425 a 450 caballos de fuerza; la suspensión neumática debe ser de hasta 46 mil libras y debe tener frenos Anti-Block-System (ABS)

Y para que los operadores mexicanos circulen en Estados Unidos éstos deben:

- Hablar y leer inglés para conversar con el público en general, y entender señales de tráfico en carretera y signos en inglés.
- Llevar una bitácora de horas de servicio.
- Cubrir con el programa de exámenes de drogas y alcohol
- Contar con póliza de seguro, que debe ser adquirida en Estados Unidos.
- Sujetarse a una revisión exhaustiva y obligarse a remitir una respuesta por escrito, demostrando acciones correctivas que le hayan sido exigidas.

Todas estas son regulaciones discriminatorias a nuestro transporte pero esto se debe principalmente a que los sindicatos del autotransporte en Estados Unidos están presionando fuertemente a su gobierno para que este no permita que nuestro transporte circule en su país.

Motivo por el cual no se ha dado el transporte internacional de carga por lo que, para que las mercancías puedan ser introducidas a Estados Unidos, México tiene que utilizar el servicio de transfers, para el cruce fronterizo que opera exclusivamente en la franja de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria de los Estados Unidos. Con las excesivas revisiones y largos tiempos de espera para el cruce fronterizo.

La participación del capital extranjero en el autotransporte en México de acuerdo a lo pactado en el TLCAN está permitido para el transporte internacional y este debe darse recíprocamente eliminando la moratoria impuesta por Estados Unidos a nuestro transporte, sin embargo si ha invertido en nuestro transporte de carga doméstico.

La SE ha impedido el acceso de los camiones americanos a México y debe frenar toda posibilidad de que empresas extranjeras inyecten capital en el sector y, se debe permitir esta situación si se otorga un trato recíproco.

Para mantenerse competitivo, México debe impulsar reformas críticas en varios sectores como el energético, las telecomunicaciones, los transportes, infraestructura carretera y, necesita superar las barreras tradicionales para actuar en éstas áreas y mantener el ritmo de otros países en desarrollo que están avanzando rápidamente.

Uno de los primeros sectores a que haremos referencia es:

La reducción en los costos de la logística es uno de los puntos clave del gobierno mexicano para incrementar la competitividad de las empresas y para lograrlo los transportistas del sector privado piden reducir en un 70% la cuota de las casetas de peaje ya que para el traslado de mercancías se usan las carreteras federales, pero esto tiene un doble efecto ya que las mismas sufren deterioro por el uso continuo y alargan los procesos de entrega.

La indefinición de peso y dimensiones es otro problema que afecta la competitividad del autotransporte. El problema no es de las organizaciones que quieran operar sus unidades cargando un determinado peso, sino de la infraestructura carretera, la cual es insuficiente para las necesidades de la actividad.

La reducción de los costos de combustible también se contempla para elevar la competitividad tanto en la gasolina como en el diesel.

Los controles en las aduanas complican la actividad exportadora ya que la desconfianza de las aduanas ha provocado que la autoridad imponga más reglas que afectan a los exportadores. En Estados Unidos no se exige un apoderado aduanal para realizar los trámites ni existe la prevalidación de un Pedimento de Importación.

La seguridad es también fundamental para elevar la competitividad, que aunque los asaltos en carreteras han disminuido, han aumentado en las ciudades.

Con un Marco Regulatorio adecuado por parte del gobierno mexicano se podrá aprovechar las ventajas que nos puede brindar este Tratado. El Senado de la República debe velar por los intereses de México y exigir un trato igualitario entre naciones. Tiene en sus manos el poder para impedir que las dependencias del Gobierno autoricen la inversión extranjera cuando no se ha implementado la modalidad de transporte internacional de carga.

La competitividad mundial se encuentra en un nivel muy fuerte principalmente por la entrada de los países asiáticos a nuestro continente, por lo que México tiene que superar sus barreras y brindar derechos comerciales idénticos para cada uno de los países miembros del Tratado de Libre

Comercio de América del Norte.

El gobierno de Estados Unidos cesará de argumentar obstáculo alguno al comercio internacional, y de esta forma se cumplirán los objetivos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

BIBLIOGRAFIA

- Aldo Ferrer. Historia de la Globalización II. La Revolución Industrial y el Segundo Orden Mundial. Argentina, Editorial. Fondo de Cultura Económica, 2000. 398 p.
- Alicia Izaguirre. Síntesis de Historia Moderna y Contemporánea de México. México, Impresos didácticos de México MMIII. Segunda Edición. 187 P.
- Antonio Tena, Rodolfo Rivas. Manual de Investigación Documental. Elaboración de Tesinas. México, Editorial Plaza y Valdés, 1995. 101 p.
- Ario Garza. Manual de Técnicas de Investigación. México, El Colegio de México, Marzo 2000. 410 p.
- Bernardo García. Las Carreteras de México (1891-1991) México, S.C.T. Edit. A todo color S.A. de C.V. 1992. 197 p.
- Cesar Ramírez. Modelo Integral para llevar a cabo una Tesis en las Ciencias Sociales. México, Limusa Noriega Editores 2001. 80 p.
- Enrique Cárdenas. Estructura Socioeconómica de México. México, Conalep ,SEP Limusa Noriega Editores, 2003. 195p.
- Genaro de Jesús Portales. Transportación Internacional. México, Editorial Trillas, Enero 2001. 157 p.
- Guillermina Baena, Sergio Montero. Tesis en 30 días Lineamientos prácticos y Científicos. México, Editores Mexicanos Unidos, S.A. 2003. 102 p.
- Graciela Herrera. Historia de México. México, Conalep. S.E.P.Limusa Noriega Editores, 1998. 237 p.
- Isabel Sosa, Humberto Romero. Estructura Socioeconómica de México. Fascículo V: primera edición, Colegio de Bachilleres. México 1994. 43 p.
- Malpica de la Madrid, Luis. ¿Qué es el GATT? México, Editorial Grijalbo, 1979. 351 p.
- María Eugenia Padua. México en el umbral del siglo XXI, los efectos de la globalización. México, Editorial. Fontamara, Universidad Autónoma de Guerrero, 1999. 220 p.
- Mark Lambert. Historia del Transporte, Enciclopedia Temática Valle. España. Editorial. Valle de México. 64 p.
- Octavio Ianni. La Era del Globalismo. México, Editorial. Siglo XXI. 1999. 215 p.
- Santiago Zorrilla, Miguel Torres. Guía para elaborar la tesis. México, Mc. Graw-Hill. 1992 111 p.
- Steve Globerman y Walter Michel. Tratado de Libre Comercio, un enfoque trinacional México, Editorial. Fondo de Cultura Económica, 1994. 322 p.
- Sydney Weintraub. Matrimonio por Conveniencia. TLC: ¿integración o divorcio de economías? México, Editorial. Diana, 1994. 383 p.

HEMEROGRAFIA

REVISTAS:

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, año 2 No. 14, octubre 2004.

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, año 2, Número 5 Noviembre 2004

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, Año 2 No.6 Diciembre 2004.

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, año 2 No. 17, enero 2005.

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, año 2 No. 18, febrero 2005

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, Año 2, No. 19, Marzo 2005

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, año 2 Número 20, Abril 2005

CANACAR, Órgano oficial de información la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, año 2, No. 24, agosto 2005.

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, año 3 No. 25, septiembre 2005.

CANACAR, Órgano oficial de información de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, año 2 No. 17, enero de 2006

HOMBRE CAMIÓN. Revista de circulación nacional. No. 107, septiembre 2005.

HOMBRE CAMIÓN. Revista de circulación nacional. No. 108, octubre 2005.

HOMBRE CAMIÓN. Revista de circulación nacional. No. 109, noviembre 2005.

HOMBRE CAMIÓN. Revista de circulación nacional. No. 110, diciembre 2005.

HOMBRE CAMIÓN. Revista de circulación nacional. No. 111, enero 2006.

HOMBRE CAMIÓN. Revista de circulación nacional. No. 112, febrero 2006.

HOMBRE CAMIÓN. Revista de circulación nacional. No. 113, marzo 2006.

MESOGRAFIA

PERIÓDICOS:

- Arturo Rivero. "Ven moratoria insuficiente" Reforma, 27 de Abril de 2004, Negocios. p. 3 A.
- Darío Celis. "Toma Cofeco plazo adicional para evaluar a Ferromex-Ferrosur y consultan a tres grandes" Reforma, 31 de Enero de 2006, Negocios. p. 4 A.
- Juan Carlos Orozco. "Ven rezago en Globalización" Reforma, 25 de Febrero de 2004, Negocios. p. 1 A.
- José Ángel Vela. "Exigen mayor eficiencia" Reforma, 29 de marzo de 2004, Negocios. p. 7 A.
- Jorge Velazco. "Plantea Derbez redefinir el TLC" Reforma, 29 de Junio de 2004, Negocios. p. 1 A.
- Lilia Carrillo. "Pierde México ventajas derivadas del TLCAN" Reforma, 27 de Abril de 2004, Negocios. p.1 A.
- Lilian Cruz. "Dan inicio al programa de deschatarrización" Reforma, 27 de Abril de 2004, Negocios. p. 5 A.
- Lilián Cruz. "Demandan reducir las cuotas de peaje" Reforma, 28 de Abril de 2004, Negocios. p. 10 A.
- Lilian Cruz. "Sube IP inversión en las carreteras" Reforma, 2 de Septiembre de 2005, Negocios. p. 5 A.
- Luís Soto y Silvia Olvera. "Frena la burocracia al comercio exterior" Reforma, 30 de abril de 2004, Negocios. p. 22 A.
- María Osterroth. "Baja velocidad de exportación" Reforma, 6 de Julio de 2004, Negocios. p.8 A.
- Maribel González. "Critica Zedillo subsidios al agro" Reforma, 20 de Febrero de 2004, Negocios. pp. 1 y 7 A.
- Mario López. "Reprueban a México" Reforma, 24 de Febrero de 2004, Negocios. p. 10 A.
- Miriam García. "Reclaman deficiencias en transporte" Reforma, 28 de Junio de 2004, Negocios. p. 7 A.
- Miriam García. "temen Aduaneros sobrerregulación" Reforma, 5 de Abril de 2004, Negocios. p. 1 A.
- Mariel Zúñiga. "Dan impulso al transporte" Reforma, 14 de Junio de 2004, Negocios. p.5 A.
- Raúl Martiarena "Apertura Fronteriza" Reforma, 13 de Mayo de 2002, Negocios. p. 5 A.
- Raúl Martiarena. "Concentran pocas firmas autotransporte moderno" Reforma 13 de Mayo de 2002, Negocios. p. 1 A.
- Reforma/Redacción. "Anuncian inversiones para infraestructura" Reforma, 29 de Marzo de 2004, Negocios. p. 1 y 2 A.
- Reforma/Redacción. "Arrancan licitaciones carreteras" Reforma, 11 de Febrero de 2004, Negocios. p. 2 A.
- Reforma/Redacción. "Merma competitividad costo del transporte" Reforma 23 de Abril de 2004, Negocios. p. 1 A.
- Reforma/Redacción "Transporte de Carga inseguro e Ineficiente" Reforma, 16 de Febrero de 2004, Negocios. p. 8 A.

<http://www.latinamerika-sudien.at/content/wirtschaft/ipoesp-1438.html> (Pág. Consultada el 24 de Mayo 2005). Referente a Teorías Económicas.

<http://www.latinamerika-sudien.at/content/wirtschaft/ipoesp-752.html> (Pág. Consultada el 24 de Mayo 2005). Referente a Economistas clásicos.

<http://www.latinamerika-sudien.at/content/wirtschaft/ipoesp-723.html> (Pág. Consultada el 24 de Mayo 2005). Referente a Adam Smith.

<http://www.latinamerika-sudien.at/content/wirtschaft/ipoesp-1887.html> (Pág. Consultada el 24 de Mayo 2005). Referente a David Ricardo.

<http://www.latinamerika-sudien.at/content/wirtschaft/ipoesp-1445.html> (Pág. Consultada el 24 de Mayo 2005). Referente a Base estructural del capitalismo.

<http://www.latinamerika-sudien.at/content/wirtschaft/ipoesp-2708.html> (Pág. Consultada el 24 de Mayo 2005). Referente al Imperialismo.

<http://primer.informe.presidencia.gob.mx/index.php?idseccion=67&ruta=1> (Pág. Consultada el 6 de Septiembre 2005).

<http://primer.informe.presidencia.gob.mx/index.php?idseccion=124&ruta=1> (Pág. Consultada el 8 Septiembre 2005).

<http://tercer.informe.presidencia.gob.mx/index.php?idseccion=239&ruta=1> (Pág. Consultada el 10 de Octubre 2005).

<http://www.rmalc.org.mx/transporte/comercial.htm> (Pág. Consultada el 16 de Octubre 2005).

<http://www.rmalc.org.mx/transporte/panel.htm> (Pág. consultada el 16 de Octubre de 2005).

<http://quinto.informe.presidencia.gob.mx/index.php?idsección=65&ruta=1> (Pág. Consultada el 8 de Noviembre 2005).

[http://200.23.245.225/Alleyde transparencia/Contraloría/artículo%2037.htm](http://200.23.245.225/Alleyde%20transparencia/Contraloría/artículo%2037.htm). (Pág. Consultada el 9 de Noviembre 2005).

<http://www.monografías.com/trabajos5/librecom/librecom.shtml> (Pág. consultada el 11 de Noviembre 2005).

OTROS DOCUMENTOS

Ley Aduanera y su Reglamento, Editorial SISTA, México, 1995. 193 p.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, 2005.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

APÉNDICES:

ANEXO 1.-X SESION PLENARIA DEL SUBCOMITE DE NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE. “FACILITACIÓN Y OPERACION FRONTERIZA”. Documento Proporcionado por el Lic. Oscar D. Moreno Martínez, Director Ejecutivo de la Camara Nacional del Autotransporte de Carga. (CANACAR). Junio 3, 2004.

ANEXO 2.-QUINTO CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGAS. “SITUACION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE TLCAN/NAFTA”. Ponencia presentada por el Lic. Oscar D. Moreno Martínez, el Director Ejecutivo de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) en Buenos Aires, Argentina el 21 de Abril del 2005,

ANEXO 3.- . SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Dirección General de Autotransporte Federal “¿Qué ha sucedido con el TLCAN en materia de autotransporte?” Documento proporcionado por el Lic. Salvador Monroy Andrade Subdirector de Asuntos Internacionales. México, Abril 2005.

ANEXO 4.- Dirección General de Autotransporte Federal “¿Qué se ha hecho para lograr la apertura fronteriza en el autotransporte?” Documento proporcionado por el Lic. Salvador Monroy Andrade Subdirector de Asuntos Internacionales. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Abril 2005.

ANEXO 5.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, SEDENA “Políticas y Estrategias de Transporte” Abril de 2005. Documento proporcionado por el Lic. Salvador Monroy Andrade Subdirector de Asuntos Internacionales. Abril 2005.

TESTIMONIOS:

ENTREVISTA 1.-Hombre-Camión. José Francisco Ángel Marrón.

ENTREVISTA 2.-Autotransportista de Seattle, Washington. Mack Payne.

ENTREVISTA 3.-Autotransportista de Seattle, Waxhington. Ed Robinson.

Anexo I

X SESION PLENARIA DEL SUBCOMITE DE NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE.

“FACILITACION Y OPERACIÓN FRONTERIZA.

Documento proporcionado por el Lic Oscar
D. Moreno Martínez Director Ejecutivo de la
Cámara Nacional del Autotransporte de
Carga (CANACAR)

Junio de 2004.

Cámara Nacional del Autotransporte de Carga

CANACAR

X Sesión Plenaria del Subcomité de normas de Transporte Terrestre

Grupo Trilateral de Asesoría de Transporte

“FACILITACIÓN Y OPERACIÓN FRONTERIZA”

Problemática en las inspecciones, en el servicio de “Transfer” con motivo de los cruces fronterizos.

Junio 3, 2004

LA IMPORTANCIA DEL SERVICIO DE “TRANSFERS”

Antecedentes.

Los Estados Unidos de América es el primer socio comercial de México. El intercambio comercial a octubre de 2003 es del orden de los 209,000 millones de dólares.

Por la frontera norte de nuestro país, circulan a través del autotransporte de carga, mercancías con un valor por 166,699 millones de dólares.

El autotransporte de carga moviliza el 81% (\$135,026 millones).

El ferrocarril transporta el 16% (\$26,671 millones).

Otros 3% (\$5,000 millones).

EL SERVICIO DE “TRANSFER”

Razón de ser.

Excesivas revisiones y largos tiempos de espera para el cruce fronterizo.

No se ha implementado el transporte internacional de carga acordado en el TLCAN.

Es una modalidad del servicio de autotransporte federal para el cruce fronterizo que opera, exclusivamente, en la franja de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria de los Estados Unidos.

Facilita el intercambio y arrastre de remolques y semirremolques con mercancías de importación y exportación.

Requisitos para el servicio de “Transfer”:

Permisos de la SCT, placas, engomado y tarjeta de circulación.

+Registro Federal de Ausantes RFC.

+Acta constitutiva.

+Domicilio en la zona fronteriza de 20 kilómetros

+Acreditar propiedad del vehículo.

+Póliza de seguro de responsabilidad civil.

+Daños al medio ambiente (materiales peligrosos)

+Pago de impuestos (tenencia

+Certificación baja emisión de contaminantes.

+Verificación físico-mecánica y de seguridadl. NOM-068-SCT, compatible con la CVSA.

DINAMISMO DEL CRUCE FRONTERIZO

La frontera norte de nuestro país, tiene un fuerte dinamismo en cruces tanto de importación como de exportación.

Según datos de la Administración General de Aduanas, por las aduanas fronterizas de nuestro país, se realizaron:

En el 2002, 4 millones 115 mil cruces, es decir, un promedio de 343 mil cruces mensuales.

En el 2003, se realizaron 4 millones 775 mil cruces, lo que representa un promedio mensual de 398 mil cruces.

De esta cifra, el 67% corresponde a exportaciones y el 33% a importaciones.

Los puntos de cruce más dinámicos para el servicio de “transfer” son en el 2003:

No.	Aduana	Cruces anuales	Cruces mensuales
1	Nuevo Laredo	1,552,001	129,333
2	Tijuana	606,494	50,541
3	Cd. Juárez	572,380	47,698
4	Colombia	439,397	39,116
5	Mexicali	387,063	32,255
6	Nogales	321,329	26,777
7	Matamoros	309,825	25,818
8	Reynosa	169,140	14,095

Información Proporcionada por la Administración General de Aduanas.

Por Nuevo Laredo se realizan diariamente en promedio en exportación 2,888 cruces y de importación 1,422 cruces.

CONSIDERACIONES PREVIAS.

- I. México es el segundo socio comercial de los Estados Unidos.
- II. La competencia mundial es entre bloques comerciales, no entre países de la misma región.
- III. México, Estados Unidos y Canadá, deben ser aliados.
- IV. La región de América del Norte, compite contra los bloques comerciales de Europa y Asia en un agresivo proceso de integración económica.
- V. Eliminar obstáculos al comercio, facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios y promover condiciones de competencia leal, son los objetivos fundamentales del TLCAN.
- VI. La seguridad, no debe ser obstáculo para el desarrollo comercial de los países.

PROBLEMÁTICA DEL SERVICIO DE “TRANSFER” EN EL CRUCE FRONTERIZO

Antecedente: Reunión binacional Laredo, Texas.

Temática de la reunión:

1. Exceso y discrecionalidad en las revisiones a transportistas mexicanos.
2. Multiplicidad de revisiones por autoridades federales, estatales y municipales de los Estados Unidos.
3. Afectación patrimonial por imposición de multas a los transportistas.

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA.

1.-Exceso y discrecionalidad en las revisiones a transportistas mexicanos.

-Integrar un banco de datos compartido entre el DOT y la SCT, para identificar a los vehículos y operadores que realizan cruces fronterizos, en forma frecuente, a la zona comercial.

-Promover una regulación que establezca un tratamiento diferencial a los transportistas que operan dentro de esta zona y que no realizan servicios hacia el interior de los Estados Unidos.

-Establecer puntos de pre-validación o pre-inspección, antes de la llegada a la frontera para corregir irregularidades y evitar “condiciones fuera de servicio” de las unidades.

-Habilitar más inspectores de la SCT, acreditados ante la CVSA. Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales. NOM-068-SCT.

-Designar observadores en los puntos de pre-inspección.

2.-Multiplicidad de revisiones por autoridades federales, estatales y municipales de los Estados Unidos.

-Establecer una estrecha coordinación entre el DOT, los DOT's estatales y el Departamento de Seguridad Pública DPS, para evitar la duplicidad de revisiones.

-Otorgar al engomado o sticker de la CVSA que apliquen inspectores mexicanos acreditados, reconocimiento pleno ante el DOT, los DOT's estatales y el Departamento de Seguridad Pública DPS.

-Se aplique a vehículos con engomado de la CVSA un nivel de inspección inferior que , sin perjuicio de la seguridad, facilite su circulación.

3.- Afectación patrimonial por imposición de multas a los transportistas.

-Vehículos que hayan sido pre-validados en los puntos de pre-inspección, no sean sujetos de multa a su llegada a la frontera y en su caso, puedan efectuar las reparaciones necesarias en los lugares que se determine.

-Establecer carriles de retorno para que los vehículos que sean puestos "fuera de servicio", puedan regresar a territorio nacional a realizar las reparaciones necesarias y obtener nuevamente el engomado o sticker de la CVSA.

-Establecer un sistema de informática que evite la duplicidad de multas por parte del DOT federal, estatal y municipal o en su caso, un procedimiento ágil de cancelación por multas que se impongan por el mismo concepto.

SUGERENCIAS AL GRUPO TRILATERAL DE ASESORÍA.

1.-Dar seguimiento a los acuerdos de la Reunión Binacional celebrada en Laredo, Texas, el 7 de mayo, a través del Sr. Jerry Cooper de la FMCSA y el Sr. Gerardo Michel de la SCT.

2.- Generar información estadística objetiva de la siniestralidad y comportamiento de los transportistas mexicanos que realizan el servicio de "transfer" hacia la zona comercial de los Estados Unidos.

3.- Apoyar la capacitación y acreditamiento de inspectores mexicanos ante la CVSA. Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales.

4.- Promover el establecimiento de puntos de prevalidación o pre-inspección.

5.-Apoyar la participación de observadores en los puntos de revisión.

Anexo 2

QUINTO CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGAS.

“SITUACIÓN DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE TLCAN/NAFTA”

**Ponencia presentada por el Lic. Oscar
D. Moreno Martínez. Director
Ejecutivo de la Cámara Nacional del
Autotransporte de Carga
(CANACAR).**

**Buenos Aires, Argentina el 21 de Abril
del 2005.**

Cámara Nacional del Autotransporte de Carga

CANACAR

Situación de Tratado de Libre Comercio de América del Norte TLCAN/NAFTA.

Buenos Aires, 21 de Abril del 2005.

IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

Participación en el movimiento de carga internacional terrestre	<u>81%</u>
Participación en el movimiento de carga doméstica terrestre	<u>84%</u>
Participación en el movimiento de carga doméstica total	<u>55%</u>
Toneladas de carga doméstica transportada:	<u>411</u> Millones
Toneladas de carga internacional transportada:	<u>343</u> Millones
Cruces frontera norte en 2003:	<u>4'755,000</u>
Cruces fronterizos promedio mensual:	<u>396,250</u>
Empleos directos que genera:	<u>1'300,000</u>
Empleos indirectos que genera:	<u>2'600,000</u>
Participación en el P.I.B. (2002):	<u>3.8%</u>

Fuente: D.G..A.F.; U.S. Department of transportation; S.H.C.P. e INEGI.

**ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL
AUTOTRANSPORTE DE CARGA**

Número de empresas:		9,810	
Número de Personas Físicas:		88,296	
Total de autotransportistas:			
Clasificación Empresarial Empresa grande	}	Hombre camión 1 a 5 Unidades	90%
		Empresa Pequeña 6 a 30 Unidades	7.5%
		Empresa Mediana 31 a 100 Unidades	2%
		+ de 100 Unidades	0.5%

Fuente: Estadística Básica D.G.A.F.

PARQUE VEHICULAR

Flota vehicular de las empresas:		185,634
Flota vehicular de personas físicas:		230,313
Flota vehicular total:		415,847
- Unidades motrices:		250,246
- Unidades de arrastre:		165,601
Edad promedio de la flota vehicular:		17 años
Hombre – Camión	230,313 Unidades	55.4%
Empresa Pequeña	80,948 Unidades	19.5%
Empresa Mediana	58,830 Unidades	14.1%
Empresa Grande	45,756 Unidades	11.0%

Fuente: Estadística Básica D.G.A.F.

**COMERCIO EXTERIOR TOTAL DE
MÉXICO: EU/RESTO DEL MUNDO**

Estados Unidos	252,489
Resto del mundo	83,825
Total en millones de dólares	336,313

Fuente: Secretaría de Economía

**COMERCIO EXTERIOR CON
ESTADOS UNIDOS (2003)**

Vía terrestre	200.457
Otras vías	52.031
Total en millones de dólares	252,489

Fuente: Secretaría de Economía

**COMERCIO TERRESTRE
MEXICO – ESTADOS UNIDOS
(2003)**

EXPORTACIONES	57%
IMPORTACIONES	43%
TOTAL EN MILLONES DE DOLARES	200,457

Fuente: Oficina de Estadísticas del transporte. Departamento de Transporte

**FLUJO COMERCIAL TERRESTRE
MÉXICO – ESTADOS UNIDOS (2003)**

Autotransporte	82%
Ferrocarril	15%
Otros	3%

Fuente: Oficina de Estadísticas del Transporte. Departamento de transporte.

**MOVIMIENTO TOTAL DE
CARGA NACIONAL**

Autotransporte	55%
Marítimo	34%
Ferroviano	11%
Aéreo	0%
Total	100%

CRUCES FRONTERIZOS

En el 2003 se realizaron 4 millones 775 mil cruces, es decir, un promedio de 398 mil cruces mensuales. Los puntos de cruce mas dinámicos son:

No.	Aduana	Cruces Anuales	Cruces Mensuales
1	Nuevo Laredo	1'552,001	129,333
2	Tijuana	606,494	50,541
3	Cd. Juárez	572,380	47,698
4	Colombia	439,397	39,116
5	Mexicali	387,063	32,255
6	Nogales	321,329	26,777
7	Matamoros	309,825	25,818
8	Reynosa	169,140	14,095

Información proporcionada por la Administración General de Aduanas.

Por Nuevo Laredo se realizan diariamente en promedio en exportación 2,888 cruces y de importación 1,422 cruces.

Las principales Asimetrías que impiden una competencia leal con nuestro principal socio comercial en cuanto a flota vehicular son las siguientes:

Principales Asimetrías en flota Vehicular	México	Estados Unidos
Tractocamiones	147,052	1'790,000
Remolques	165,601	5'370,000
Camiones	102,973	5'293,300
Total de la flota vehicular	415,626	12'453,300
Edad promedio	17 años	5 años

Por lo que respecta a los costos de operación, existen también notables diferencias, sin embargo, el transporte en México es mas barato que en Estados Unidos, como se aprecia a continuación:

<i>Principales Asimetrías en costos de operación</i>	<i>México</i>	<i>Estados Unidos</i>
Diesel (dólar por galón)	1.662	1.448
Autopista (pesos por kilómetro)	5.53	0
Sueldos (promedio por hora/pesos)	80	230
Carreteras (Kms./1,000 habs.)	3.3	22.6
Tasas de financiamiento	13%	4%
Precio de unidad en dólares	92,000	70,000

<i>Los precios del flete en EU son mas caros que en México</i>					
ORIGEN	DESTINO	DISTANCIA	FLETE POR	TONELAJE	FLETE POR
		MILLAS	MILLA EN DLLS		TON. EN DLLS
MÉXICO, D.F.	GUADALAJARA	400	1,43	30	19,00
CALEXICO, CA	FRESNO, CA.	454	2,75	20	62,00
			DIF. 1,32		DIF. 43,00
MEXICO, D.F.	CULIACAN	875	1,30	30	38,00
CALEXICO, CA	SACRAMENTO	620	2,75	20	77,00
			DIF. 1,45		DIF. 39,00
MÉXICO, D.F.	TIJUANA	1812	1,18	30	64,00
LOS ANGELES, CA	LAREDO, TX	1520	1,38	20	105,00
			DIF. 0,20		DIF. 41,00
TIJUANA	MEXICO, D.F.	1812	0,97	30	58,00
LOS ANGELES, CA	MÉXICO, D.F.	2259	1,43	20	161,00
	(VIA LAREDO)		DIF. 0,46		DIF. 103,00
TIJUANA	MEXICO, D.F.	1812	0,97	30	58,00
LOS ANGELES, CA	MEXICO, D.F.	1952	1,22	20	118,00
	(VIA TIJUANA)		DIF. 0,25		DIF. 60,00

Situación Actual del Autotransporte de Carga Mexicano ante el Tratado de Libre Comercio de América del norte TLCAN

¿Cuál es la diferencia del rango jurídico del Tratado en México y Estados Unidos.

En México, el marco jurídico brinda a los Tratados Internacionales un rango superior a las Leyes Federales y solo por debajo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por su rango jurídico, tiene carácter obligatorio tanto para el gobierno Federal como para los Gobiernos Estatales.

En el caso de los Estados Unidos de América el TLCAN, tiene el rango meramente de un acuerdo comercial firmado por el Ejecutivo, por lo que su cumplimiento depende básicamente de la administración pública la que cuenta con facultades amplias para su modificación.

Antecedentes:

¿Cuáles fueron los objetivos del TLCAN?

El tratado de Libre Comercio de América del norte TLCAN es un Convenio regido por el Derecho Internacional, firmado por los Estados Unidos de América, Canadá y México que tiene como objetivos principales:

- a) Eliminar obstáculos al comercio, facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los países.
- b) Promover condiciones de competencia leal.
- c) Aumentar oportunidades de inversión.

¿Cuándo se firmó el TLCAN?

El TLCAN se firmó el 17 de diciembre de 1992.

¿Cuándo entró en vigor el TLCAN?

El TLCAN entró en vigor el 1º de enero de 1994.

¿Qué se negoció en materia de autotransporte de carga?

México, Estados Unidos y Canadá convinieron en la apertura en materia de servicios, tratándose de transporte transfronterizo e inversión, únicamente en el transporte de carga internacional.

¿Qué es un servicio transfronterizo?

Significa la prestación de un servicio del territorio de un país al territorio de otro país.

¿Qué es una reserva?

Una reserva en un Tratado Internacional es la declaración que realiza un país con el objeto de excluir alguna parte del contenido de un Tratado.

¿Qué se reservó México en materia de autotransporte de carga?

El gobierno mexicano se reservó para sus nacionales el transporte de carga doméstico, únicamente para mexicanos, de la siguiente manera:

Anexo 1 re4servas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización, último párrafo.

“Los inversionistas de otra parte o sus inversiones, no podrán, directa o indirectamente, participar en empresas que proporcionen servicio de transporte de carga doméstica”

¿Qué es la cláusula de exclusión de extranjeros?

Es la cláusula en la que se establece que no se admitirá a socios o accionistas extranjeros.

¿Qué plazos se convinieron en materia de servicios en el autotransporte de carga?

En el TLCAN se convino que:

Tres años después de la firma del TLCAN es decir desde el 18 de Diciembre de 1995, México permitiría los servicios transfronterizos de y hacia los estados de la frontera norte (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas.)

Por su parte, Estados Unidos permitiría los servicios transfronterizos de y hacia los estados de su frontera sur (California, Arizona, Nuevo México y Texas).

¿Qué plazos se convinieron en materia de servicios en el autotransporte de carga?

Seis años después de la entrada en vigor, es decir el 1° de Enero del año 2000, se permitirán los servicios transfronterizos de y hacia la totalidad del territorio de México.

Estados Unidos autorizaría a las personas de México los servicios transfronterizos de y hacia todo su territorio.

¿Qué plazos se convinieron en materia de inversión?

En México:

En el TLCAN se convino: Los inversionistas extranjeros que participen en empresas mexicanas que presten servicios de transporte de carga internacional entre puntos en el territorio de México, podrán tener directa o indirectamente la siguiente participación:

- * Tres años a partir de la firma de este tratado, es decir desde el 18 de diciembre de 1995, hasta un 49% de inversión.
- * Siete años después de la fecha de entrada en vigor del TLCAN es decir desde el 1° de enero del 2001, sólo hasta un 51% de inversión.

¿Qué plazos se convinieron en materia de inversión?

+Diez años después de la fecha de entrada en vigor del TLCAN, es decir a partir del 1° de enero del 2004 hasta un 100% de participación.

+La inversión extranjera no podrá directa o indirectamente, participar en empresas que proporcionen servicio de carga doméstica.

En Estados Unidos 3 años después de la firma, es decir, a partir del 18 de Diciembre de 1995, las personas de México podrían invertir hasta el 100% en empresas estadounidenses dedicadas al transporte de carga internacional.

¿Qué es la carga internacional?

El TLCAN define como carga internacional, los bienes que tienen su origen o destino fuera del territorio de una parte (país).

¿Qué es la carga doméstica?

No existe en el TLCAN una definición expresa, pero se entiende son los bienes que tienen su origen o destino dentro del territorio de una parte (país).

¿Qué sucedió con el cumplimiento de los plazos en el TLCAN?

Desde el 18 de Diciembre de 1995 los Estados Unidos de América de manera unilateral, impuso una moratoria tanto en materia de servicios e inversión a los transportistas mexicanos bajo los siguientes argumentos:

- A) La falta de seguridad de los vehículos mexicanos.
- B) La afectación a los salarios y al empleo a los operadores.
- C) Falta de homologación de la normatividad de ambos países.

¿Qué pasó ante el incumplimiento de los Estados Unidos?

CANACAR desde 1995 de manera reiterada, denunció a las autoridades mexicanas el incumplimiento y el trato discriminatorio de los Estados Unidos, al no permitir la inversión ni procesar las solicitudes de transportistas mexicanos para servicios transfronterizos.

CANACAR desde 1995 señaló que contrariamente a un principio fundamental de reciprocidad, la autoridad mexicana si ha autorizado la entrada de capital extranjero a la actividad del autotransporte y se permite la prestación de servicios transfronterizos al territorio nacional.

México hasta septiembre de 1998 solicita formalmente la integración de un Panel Arbitral para solucionar la controversia.

El Panel Arbitral en su resolución final resuelve a favor de México hasta el 5 de febrero del 2001

¿Qué señaló en su resolución final el panel de controversias?

La negativa de EU a procesar las solicitudes de mexicanos es un incumplimiento del TLCAN.

Las insuficiencias del marco legal mexicano no justifican la moratoria.

EU incumplió con el TLCAN al no permitir que nacionales mexicanos invirtieran en empresas en EU.

Cada país puede establecer el nivel de protección que considere adecuado para la seguridad, en la prestación de los servicios.

¿Qué recomendaciones emitió el panel de controversias?

Que EU lleve a cabo las acciones necesarias para que cumpla, tanto en materia de inversión como en servicios con el TLCAN.

Que EU puede no tratar las solicitudes de mexicanos exactamente de la misma forma que trata las solicitudes de los canadienses y de EU.

Que cada país es responsable de la operación segura en su territorio.

Que puede ser razonable que un país, para que un prestador de servicios garantice el cumplimiento de sus normas, aplique a éste procedimientos distintos.

Si EU decide aplicar a los mexicanos requisitos distintos que a los canadienses y estadounidenses, debe ser de buena fe, con una motivación legítima de seguridad e implementando el cumplimiento total del TLCAN.

¿Cuándo se debió cumplir con la resolución final del panel?

Conforme al TLCAN los Estados Unidos contaban con un plazo hasta de 30 días posteriores a la resolución final del panel, para dar cumplimiento a las recomendaciones emitidas.

Si la resolución final se emitió el 6 de Febrero del 2001, el Gobierno de Estados Unidos tenía un plazo hasta el 6 de Marzo para dar cumplimiento a la resolución final.

Pese a lo anterior, hasta el mes de Marzo del 2001, se publica en el Federal Register de los Estados Unidos, una propuesta de regulación para el acceso de los camiones mexicanos que pretende se considere como una medida en cumplimiento del TLCAN.

La resolución no adopta ninguna medida para que EU cumpla con el TLCAN en materia de inversión.

¿En que consisten las reglas impuestas por los EU?

+Regulación discriminatoria: únicamente los transportistas mexicanos están sujetos a un proceso de revisiones exhaustivas cada 90 días, durante 18 meses en que su autorización se considera como provisional. Los transportistas estadounidenses y de Canadá, no están sujetos a esta regulación y sus autorizaciones se consideran definitivas.

+La revisión de seguridad, incluye sustancias controladas de alcohol, horas de servicio, responsabilidad financiera, historial de seguridad, evaluación de las instalaciones, validez de licencias de operadores, entre otros puntos.

+Las empresas mexicanas domiciliadas en México, serán sujetas de inspecciones “in situ” en sus instalaciones por parte de autoridades estadounidenses en territorio mexicano.

+ se obliga a que los transportistas tengan una oficina de representación en cada uno de los estados de la Unión Americana por donde circulen y den cumplimiento a su regulación.

+ Para prestar servicios en los Estados Unidos, se deben contratar póliza de seguros que sean expedidas únicamente por compañías de seguros estadounidenses. Actualmente, no existe una compañía de seguros americana que asegure regularmente a transportistas mexicanos ni en carga general ni en materiales peligrosos.

+Los vehículos mexicanos que ingresen a Estados Unidos, deberán cumplir con las normas de fabricación de los vehículos de Estados Unidos. Los vehículos que se encuentran en México, fueron fabricados sin esta especificación por lo que, tendrán que ser sujetos de una certificación previa o en su caso, el transportista mexicano tendrá que comprar camiones fabricados en Estados Unidos.

+Los operadores mexicanos deberán tener dominio del idioma inglés para elaborar reportes o poderse comunicar con los oficiales de policía.

+Se solicitan antecedentes de los operadores por tres años previos.

+Se prohíbe a los transportistas mexicanos el transporte de materiales peligrosos hacia el interior de los Estados Unidos, hasta que exista un acuerdo entre gobiernos.

+Los transportistas mexicanos, deberán cruzar únicamente por los cruces fronterizos en los horarios en que se cuente con personal para practicar inspecciones.

¿Qué comentarios presentó CANACAR en los Estados Unidos respecto de las reglas propuestas?

Las reglas se analizaron bajo el cumplimiento de los principios internacionales del TLCAN de “trato nacional”, “nación más favorecida” y “transparencia”, el contenido de la resolución del panel, la legislación actual de los EU y Canadá y se señaló que las reglas:

+ Imponen requisitos más restrictivos a los transportistas mexicanos que a los que se exigen actualmente a los transportistas de Canadá y EU.

+ Aplican un trato discriminatorio sobre los transportistas y la autoridad mexicanas y pretenden su aplicación extraterritorial en nuestro país.

+ Impone procedimientos excesivos de inspección y monitoreo, desconociendo totalmente los acuerdos previamente suscritos entre EU y México en materia de autotransporte de carga.

¿Qué reacción ha tenido el Gobierno Mexicano ante el incumplimiento de los Estados Unidos en el TLCAN?

El presidente Vicente Fox en la Asamblea nacional de CANACAR que tuvo lugar el 11 de Junio de 2001, refrendó su compromiso de defender la industria nacional de autotransporte e impedir el acceso a los camiones de EU de continuar esta falta de reciprocidad.

Ante las gestiones de CANACAR la Comisión Permanente del Senado de la República con fecha 2 de agosto del 2001, emitió un Acuerdo por el que exhorta al Ejecutivo Federal a agotar las acciones necesarias para lograr el acceso de los camiones mexicanos o de lo contrario aplicar la suspensión de beneficios.

En el mismo sentido se pronunció las Comisiones de Comercio y Fomento Industrial y de Comunicaciones y Transportes del Senado.

¿Porqué CANACAR solitita la suspensión de beneficios de efecto equivalente?

El artículo 2019 del TLCAN dice “Si...La parte demandada no ha llegado (dentro de los 30 días siguientes a la resolución final) a una solución mutuamente satisfactoria, es parte reclamante podrá suspender a la aplicación de beneficios de efecto equivalente, hasta el momento en que se alcance un acuerdo sobre la resolución de la controversia.”

De esta manera la suspensión de beneficios es una medida legítima de la parte reclamante que le faculta a no dar cumplimiento a la obligación recíproca de su contraparte hasta en tanto se llegue a una solución satisfactoria.

Según el TLC la suspensión de beneficios deberá aplicarse primero dentro del mismo sector afectado, es decir, el autotransporte de carga.

¿Qué resultados ha obtenido CANACAR?

Ante el Poder Ejecutivo Federal

La Secretaría de Economía desde junio del 2003 restringió al transporte estadounidense su acceso a territorio mexicano en materia de prestación de servicios; pero no de inversión.

Ante el Poder Legislativo Federal

Senadores de la República presentaron el 4 de febrero de 2004 a la Comisión Permanente del Congreso de la Unión un Punto de Acuerdo Legislativo para:

Restringir la inversión extranjera en el autotransporte de carga, en razón de que no existe el transporte internacional previsto en el TLCAN y evitar que el capital extranjero puede tener hasta el 100% en empresas mexicanas.

RESOLUCIÓN DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LOS ESTADOS UNIDOS

El día 7 de junio la Suprema Corte de Justicia, emitió una resolución por la que se determinó que no es necesaria la realización de un estudio de impacto ambiental para la posible entrada de los camiones mexicanos a su territorio.

Precisiones

La resolución que dictó la Suprema Corte de Justicia Estadounidense, resuelve únicamente un conflicto de carácter interno entre el Departamento de Transporte d los EU y organizaciones ecologistas de ese país.

La resolución de la Corte, no modifica de ninguna forma la regulación que los Estados Unidos impuso en forma unilateral desde el año del 2001, para condicionar la entrada de los transportistas mexicanos a su país.

La regulación fue rechazada por el autotransporte de carga nacional y por el Gobierno Mexicano al señalar que:

-Contiene elementos discriminatorios y discrecionales, en tanto no aplican a los autotransportistas de Estados Unidos y Canadá.

-Impone obstáculos en materia de seguros, impuestos estatales y normas de seguridad y en las normas de fabricación de vehículos.

-Concluye que una apertura bajo tales condiciones, sería inequitativa para los autotransportistas mexicanos.

-Por lo anterior, continúa cerrada la frontera, tanto para el ingreso de los transportistas estadounidenses a México como de nuestros nacionales a los Estados Unidos.

Enmienda de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos.

El 23 de Septiembre la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, emitió una enmienda por reforma por la cual, se condiciona la entrega de fondos al DOT para el ejercicio del 2005 a efecto de que aplique una disposición normativa del 2002 por la que se obliga a que:

-Cualquier vehículos que opere en los Estados Unidos, cuente con una certificación o “etiqueta” que acredite que la unidad fue fabricada bajo sus estándares de seguridad.

-Ninguna de las casi 420 mil unidades que3 circulan en México cuentan con una “etiqueta” ó certificación.

-La disposición busca favorecer la v enta de camiones fabricados precisamente en los Estados Unidos.

-Oposición generalizada tanto en México como en la Unión Americana.

Figuras que atentan contra el cabotaje ó la reserva del transporte doméstico para los nacionales de cada país.

Simulaciones:

-Inversión neutra.

La Ley de Inversión Extranjera introduce una ficción legal por la cual, el capital extranjero no computa para efectos del porcentaje en el capital social de sociedades mexicanas, por lo cual ha otorgado algunas autorizaciones que han sido utilizadas indebidamente para realizar transporte doméstico.

-Paquetería y mensajería

La Ley de Inversión Extranjera, introduce una ficción legal por la cual , el capital extranjero no computa para efectos del porcentaje en el capital social de sociedades mexicanas, por lo cual ha otorgado algunas autorizaciones que han sidco utilizadas indebidamente para realizar transporte doméstico.

-Paquetería y mensajería

La Ley de Inversión Extranjera, permite hasta el 100% de capital foráneo en esa actividad, sin embargo, el TLCAN reservó el transporte de bienes entre puntos del territorio de cada país para sus nacionales o empresas mexicanas con la cláusula de exclusión de extranjeros.

Las empresas de paquetería, buscan transportar todo tipo de bienes en vehículos de gran capacidad.

-Arrendamiento

Esta actividad permite hasta el 100% del capital extranjero y pese a que tiene una prohibición expresa del prestar servicio de autotransporte, es frecuente que empresas estadounidenses de transporte, estén formando en México empresas de arrendamiento que trabajan en forma exclusiva con algunos transportistas que fungen como prestanombres

-Servicios de Logística

Estos servicios no están regulados por la ley de Autotransporte, sin embargo, pueden tener hasta un 100% de inversión extranjera en su capital social.

Frecuentemente Las empresas de logística no contribuyen con un valor agregado a los servicios y suelen convertirse en intermediarios en la contratación de fletes.

En forma indebida se triangulan con empresas de arrendamiento para la prestación de servicios de autotransporte en forma indirecta.

Acciones para combatir los actos de simulación.

Una nueva Ley de Transporte deberá contemplar los siguiente:

+ Que la inversión neutra se considera inversión extranjera y refleje realmente su participación en el capital social, evitando que se preste para intervenir en actividades reservadas a nacionales.

+ Que la paquetería y mensajería, tenga el tratamiento de una carga Express sujeta al cumplimiento de la reserva del cabotaje dentro del TLCAN y se delimite con precisión el tamaño de los “paquetes” y los vehículos en que podrán ser transportados.

+ Que las arrendadoras se conviertan efectivamente en instrumentos auxiliares del autotransporte, evitando que cuenten con placas que les permitan prestar el servicio; que mantengan en no mas de 5 años su flota vehicular.

+ Que se definan el concepto de carga nacional o internacional de acuerdo al origen y destino de los servicios.

CONCLUSIONES

1.- Los objetivos del TLCAN no se han cumplido: existe competencia desleal, persisten obstáculos al comercio y desaliento a la inversión, por lo que los acuerdos bilaterales no parecen ser la solución al fenómeno de la integración.

2.- La preeminencia de un socio comercial sobre otro, frecuentemente genera incumplimientos a los principios básicos de derecho internacional. Es preferible la generación de acuerdos con economías similares, particularmente latinoamericanas.

3.- Es necesario agotar las instancias que prevé el propio TLCAN para la solución de controversias y acudir a la Legislación de cada país en defensa de sus nacionales.

4.- Es conveniente, más allá del texto de los Tratados, estrechar vínculos de alianza con otras organizaciones: ATA, CTA FECATRANS Y Alianzas estratégicas entre empresas de autotransporte.

¿QUÈ ES CANACAR?

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga es una Institución de interés público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto de sus miembros que representa los intereses generales de la industria.

ALCANCE E INFRAESTRUCTURA

Representación a nivel nacional
Una oficina matriz, 43 delegaciones y 7 subdelegaciones.
Más de 7000 empresas afiliadas.
Más de 32,000 personas físicas afiliadas.
Más de 200 mil unidades agrupadas.

Objetivo de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga

- + REPRESENTAR Y DEFENDER LOS INTERESES GENERALES DE LOS AUTOTRANSPORTISTAS.
- + SER ÓRGANO DE CONSULTA Y COLABORACIÓN DEL ESTADO.
- + PROMOVER LAS ACTIVIDADES DE LAS EMPRESAS AFILIADAS.

MISIÓN

DEFENDER LOS INTERESES DE LA INDUSTIA DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA,
PROMOVIENDO SU INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

VISION

REAFIRMAR EL CÁRACTER COMO ÚNICO ÓRGANO DE CONSULTA DEL ESTADO, EN TODO LO
RELACIONADO CON EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

ANEXO 3

Dirección General de Autotransporte
Federal de la S.C.T.

“¿Qué ha sucedido con el TLCAN en
materia de autotransporte?”

Documento proporcionado por el Lic.
Salvador Monroy Andrado. Subdirector
de Asuntos Internacionales de la
Secretaría de Comunicaciones y
Transportes.

Abril del 2005.

**SECRETARÍA PARTICULAR ADJUNTA DE LA
OFICINA DEL C. SECRETARIO**

FORMATO 01

TARJETA INFORMATIVA PARA GLOSA DEL 4 INFORME

Área

Dirección general de Autotransporte Federal

Áreas

Involucradas

TEMA:

**¿Qué ha sucedido con el TLCAN EN MATERIA DE
AUTOTRANSPORTE?**

Derivado de la Suspensión unilateral de los calendarios de apertura del TLCAN por parte de los EUA, en 2001 en Panel de Solución de Controversias recomendó a ese país, el cumplimiento de sus compromisos en materia de inversión y servicios transfronterizos del autotransporte.

En mayo del 2001 el Departamento de Transporte (DOT) emitió un primer paquete de reglas para la apertura y en junio de ese mismo año EUA levantó la moratoria en inversión.

En diciembre de 2001 el Congreso de EUA fijó condiciones adicionales para la apertura, lo cual provocó que en marzo de 2002, el DOT publicara un segundo paquete de reglas para la operación de transportistas mexicanos inaceptable, por contener elementos discriminatorios y discrecionales.

Sin embargo, en noviembre de 2002 EUA modificó unilateralmente la moratoria impuesta al autotransporte de México.

La apertura no se concretó: grupos de ambientalistas y autotransportista Demandaron al DOT. El litigio se prolongó por año y medio. En contra de la decisión de la Corte de Apelaciones del Noveno Circuito (San Francisco), en Junio de 2004, la Suprema Corte de EUA dio su fallo a favor del DOT, aunque para México esto no resuelve las diferencias entre gobiernos con respecto a las reglas.

ANEXO 4

Dirección General de Autotransporte
Federal de la S.C.T.

¿Qué se ha hecho para lograr la apertura
fronteriza en el autotransporte?

Documento proporcionado por el Lic.
Salvador Monroy Andrado. Subdirector
de Asuntos Internacionales de la
Secretaría de Comunicaciones y
Transportes.

Abril del 2005.

**SECRETARIA PARTICULAR ADJUNTA DE LA
OFICINA DEL C. SECRETARIO**

FORMATO 02

TARJETA INFORMATIVA PARA GLOSA DEL 4 INFORME

AREA

DIRECCION GENERAL DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL

**AREAS
INVOLUCRADAS**

TEMA:

**¿QUÉ SE HA HECHO PARA LOGRAR LA APERTURA FRONTERIZA
EN EL AUTOTRANSPORTE?**

<p>La apertura de la frontera norte a los servicios del Auto transporte se encuentra en negociación con la finalidad de pactarla entre los dos países, logrando cumplir con principios de equidad.</p>	<p>En 2002, EUA modificó la moratoria del auto transporte mexicano, Organizaciones de EUA antepusieron una apelación. La Suprema Corte de EUA dio su fallo a favor del DOT en junio de 2004, el fallo no resuelve las diferencias entre gobiernos con respecto a las reglas.</p>	<p>La SCT y la SE han mantenido pláticas con EUA para establecer reglas de apertura no discriminatorias y un esquema de apertura convenido mutuamente, dado que no es posible una apertura fronteriza efectiva en las condiciones actuales y con todas las regulaciones vigentes.</p>	<p>El intercambio comercial por autotransporte se ha resuelto mediante el servicio de transfers, que toma unidades de arrastre de un lado de la frontera y los cruza.</p>
--	--	---	---

México requiere:

- Reglas de apertura no discriminatorias.
- Un esquema de apertura efectiva, convenido entre las partes.

Anexo 5

SEDENA “Políticas y estrategias de
Transporte”.

Documento proporcionado por el Lic.
Salvador Monroy Andrade.

Subdirector de Asuntos Internacionales.
Secretaría de Comunicaciones y
Transportes.

Abril 2005.

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES, SCT

POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS DE TRANSPORTE

ABRIL DE 2005

AUTOTRANSPORTE

OBJETIVOS :

AUTOTRANSPORTE FEDERAL

- Contar con servicios de autotransporte seguros, sustentables, eficientes y competitivos.
- Ampliar la cobertura total del autotransporte.
- Elevar la competitividad del autotransporte.
- Contar con un marco jurídico armónico.
- fortalecer la seguridad.

INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA

- Ampliar la cobertura y la accesibilidad de la infraestructura complementaria.
- Conservar y mejorar el estado de la infraestructura complementaria.
- Elevar la calidad de los servicios.

INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA DEL AUTOTRANSPORTE									
(CIFRAS ACUMULADAS)									
						Variación %			
		Años					con relación a		
Concepto	2000	2001	2002	2003	2004/2	2000	2003	Propiedad	
Terminales centrales									
(pasajeros)	135	138	163	177	185	37.0	4.5	Privada	
Terminales individuales									
(pasajeros)	464	492	549	583	598	28.9	2.6	Privada	
Centros de Verificación									
De emisión de contami-									
nantes .	250	250	232	215	215	-14.0	0.0	Privada	
Centros de Capacitación	61	106	124	156	163	167.2	4.5	Privada	
Depósito de vehículos	377	377	383	383	421	11.7	9.9	Privada	
Centro de pesaje/3			2	3	4		33.3	Pública	
1/ A partir de 1998 se suspendió el otorgamiento de nuevas autorizaciones para centros de verificación. La disminución se explica por bajas o cancelaciones.									
2/ Cifras preliminares.									
3/ Al cierre 2004, se tuvo un avance del 85% en la construcción del centro de pesaje en Tlaxcala (dos módulos) y, con respecto a Sonora, se concluyó la construcción del centro de pesaje de mínima inversión en San Luis, Río Colorado.									

AUTOTRANSPORTE

-Programas de Modernización de la Flota, vía financiamiento NAFIN y Programa de Chatarrización.

-Reforzamiento de la Seguridad:

Centros de Capacitación de Conductores
Mejor infraestructura Carretera
Terminales más Modernas y Funcionales
Regulaciones de Pesos/Dimensiones

-Modernización administrativa de S.C.T.:

Centros integrales de servicios-CIS
E-Licencias (en proceso)
Cartas Compromisos al Ciudadano
Certificación ISO 9001:2000
Reingeniería de Infracciones

-Combate a Irregularidad/Ilegalidad:

Reemplacamiento
Programa de Reordenamiento y
Regularización

PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE

Antigüedad promedio de la flota de Autotransporte Federal
(Años de Edad-promedio)

En 2000	16.5
En 2004	14.5
En 2006	13.2

Movimiento de carga vía terrestre Tráfico de Carga en Autotransporte (miles de toneladas)

En 2000	413,193
En 2001	409,210
En 2002	411,100
En 2003	416,200
En 2004	426,000
En 2005	436,700

Los Retos del Autotransporte

Lograr el cumplimiento general de la normatividad del autotransporte público

Lograr niveles de competitividad internacional en el autotransporte

Incrementar sustancialmente el número de conductores capacitados

Alcanzar índices de accidentalidad al nivel de países desarrollados

Elevar la calidad de los centros de capacitación de conductores

Reducir la edad promedio de la flota a nivel competitivo

Red de centros de centros de pesos y dimensiones

Plena depuración del padrón vehicular

TESTIMONIOS

ENTREVISTA 1.- Hombre-Camión. José Francisco Ángel Marrón.

1.- ¿A que se le llama hombre-camión?

A los empresarios en pequeño como yo que soy dueño de dos camiones.

2.- ¿Como considera las condiciones de las autopistas y carreteras en general?

Las autopistas son buenas pero son caras.

3.- ¿Se respeta el peso y dimensiones para circular en las carreteras?

No del todo porque si enganchamos dos cajas hacemos un solo viaje transportando el doble y obtenemos mayor ganancia pero solo circulamos por las carreteras federales no por las autopistas.

4.- ¿Ha pensado en renovar su flota vehicular?

Si pero un camión adquirido en México sale muy caro y los intereses son muy elevados por lo que se opta por un vehículo chocolate.

5.- ¿A que se le llama vehículo chocolate?

Es un camión usado que adquirimos de Estados Unidos en buenas condiciones.

6.- ¿Está reglamentada la compra de este tipo de vehículos?

No, pero se trabaja mientras no lo detecten como ilegal porque es muy económico.

7.- ¿Circulan nuestros camiones en Estados Unidos?

No que yo sepa, llegamos a la frontera y ahí se engancha nuestra mercancía a un camión americano.

8.- ¿Considera que se está violando los principios en que se basó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte?

Pues en parte si porque no hay intercambio comercial y ellos si circulan en nuestras autopistas, además en la frontera nos tardamos mucho porque hacen una revisión muy exhaustiva de nuestra mercancía.

Gracias por su colaboración.

ENTREVISTA 2.- Autotransportista de Seattle, Washington. Mack Payne.

1. What is your opinion of the measurements the United States government request from the Mexican Freight people (truckers) when they enter in the United States territory?
I think they are right. Mexican freight entering to our country should be measured under the same rules.
2. Do you think United States is violating the FTA (Free Trade Agreement)?
No at all. Unites States is protecting its people and its business.
3. Do you think the participation of Mexico in the Highway Freight Services, part of the FTA (NAFTA), is effective?

I believe it is. I do not have much experience on this since I have not traveled to Mexico yet. However, I had heard Mexican roads are very good.
4. Who do you think is the opposition for the Mexican Freight Service to get into the United States?
All of us of course. If the Mexican freight is not ruled under the same measures we are they have an advantage here. If we travel to Mexico are we going to have an advantage as well?
5. Do you think Mexico has an acceptable Highway infrastructure?
I heard is excellent.
6. What do you think are the acceptable ambient measures the Highway Freight Services need to comply with?
Emissions, weight, equipment in good status, and drivers compliances as well (sleeping hours, awareness, no alcohol or drugs, etc.).
7. What is your opinion of the Mexican investment on the International Highway Freight in United States and Canada?
To be honest I did not know Mexico had invested on it.
8. Do you think both Freight carrier people need to learn the language of the country where traveling (Americans learning Spanish and Mexicans learning English)?
Yes, that should be the rule.
9. Do you think at the border United States – Mexico, the Mexican Freight men are receiving a harsh treatment?
Yes, those are the comments from some of my coworkers.
10. Are you willing to pay the tolls Mexico has on its highways?
Yes as far as they keep them in good condition.
11. Are you aware of the limits on weight and dimensions of the freight across Mexican highways?
No.
12. Since the FTA was signed has your business been affected positively or negatively?
I have checked with my boss and he believes it has been negatively since we lost some of the business at the border. We use to transport more goods from the border to all continental USA than we do now.

ENTREVISTA 3.- Autotransportista en Seattle, Washington. Ed Robinson.

1. What is your opinion of the measurements the United States government request from the Mexican Freight people (truckers) when they enter in the United States territory?

Answer: When entering another country you must abide by their laws. In this case their weight limits and measurements because of the structure of the highways and bridges. (Example) If you enter into California, your trailer tires must be set in the seventh hole because of the spacing of the bridges. If not this will weaken the bridges with the weight of the tractor being unbalanced.

2. Do you think United States is violating the FTA (Free Trade Agreement)?

Answer: Yes (Opinion) This country has never been fair in anything. Not to its people and defiantly to its neighbors.

3. Do you think the participation of Mexico in the Highway Freight Services, part of the FTA (NAFTA), is effective?

Answer: Yes

4. Who do you think is the opposition for the Mexican Freight Service to get into the United States?

Answer: Trade agreement laws

5. Do you think Mexico has an acceptable Highway infrastructure?

Answer: Yes

6. What do you think are the acceptable ambient measures the Highway Freight Services need to comply with?

Answer: I think SAFTY is the key here.

7. What is your opinion of the Mexican investment on the International Highway Freight in United States and Canada?

Answer: Mexico don't have enough goods going into the U. S. and Canada. I am a firm believer in trade if you want your country to prosper.

8. Do you think both Freight carrier people need to learn the language of the country where traveling (Americans learning Spanish and Mexicans learning English)?

Answer: Yes You don't have to be fluent in the language but know enough to conduct your business.

9. Do you think at the border United States – Mexico, the Mexican Freight men are receiving a harsh treatment?

Answer: Yes Look who runs this country (A RED NECK TEXAN)

10. Are you willing to pay the tolls Mexico has on its highways?

Answer: Yes

11. Are you aware of the limits on weight and dimensions of the freight across Mexican highways?

Answer: No - but if in another mans house us must abide buy his rules or get the hell out.

12. Since the FTA was signed has your business been affected positively or negatively?

Answer: I don't know how it has affected the company I work for.