



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

---

---

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN

ALCANCES Y LÍMITES DEL AUTOTRANSPORTE DE  
CARGA INTERFRONTERIZO MÉXICO-ESTADOS  
UNIDOS (1994-2012)

**T E S I N A**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

**P R E S E N T A:**

DOLORES MARIBEL HORTIALES GÓMEZ

ASESOR:

MTRO. LUIS MANUEL LÓPEZ ROJAS



**FES Aragón**

México 2012



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.

## **Dedicatoria**

A mi padre Enrique Hortiales Ogarrio.

Culminación a su gran anhelo,  
por la perseverancia, constancia y  
valor mostrado para salir adelante  
los cuales me ha infundado siempre,

A mi madre Ma. Catalina Gómez Camacho.

Gracias por quererme tanto, creer en mí y  
porque siempre me apoyaste.  
Mamá gracias por tu esfuerzo  
y por ser el pilar fundamental en todo lo que soy.

A mis hermanos Liliana y Carlos

Gracias por su apoyo y comprensión.

A Miguel Bahena por su amor y apoyo incondicional.

Gracias por tu paciencia y soporte  
para ayudarme a lograr mis objetivos.

## **A Dios**

Por haberme permitido llegar hasta este punto  
llenándome de bendiciones y fortaleza para  
poder concluir esta etapa de mi vida.

## Índice

1. Situación del autotransporte de carga en México ante las perspectivas del TLCAN
  - 1.1 Descripción del proceso de intercambio comercial de mercancías usando el autotransporte a través de la frontera México-EE.UU.
  - 1.2 Antecedentes de Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)
    - 1.2.1 Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)
    - 1.2.2 Compromisos adquiridos en el TLCAN en materia de autotransporte de carga interfronterizo.
    - 1.2.3 Procedimientos de revisión de acuerdos.
2. Controversia comercial por la negativa de EE.UU. al ingreso del autotransporte de carga interfronterizo.
  - 2.1 Postura de México ante la problemática desarrollada por el incumplimiento de EE.UU. a las disposiciones del TLCAN.
  - 2.2 Postura estadounidense respecto a la negativa sobre la apertura de la frontera.
  - 2.3 Solución de la controversia
    - 2.3.1 Disposiciones del TLCAN
      - 2.3.1.1 Comisión de Libre Comercio
      - 2.3.1.2 Panel Arbitral
3. Perspectivas del autotransporte de carga interfronterizo entre México y Estados Unidos.
  - 3.1 Acciones llevadas a cabo en la administración de Felipe Calderón sobre el cruce fronterizo.
    - 3.1.1 Antecedentes y Resultados del Programa Demostrativo
  - 3.2 El autotransporte de carga interfronterizo a 18 años de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
  - 3.3 Alcances y límites del autotransporte de carga interfronterizo.

Consideraciones finales

Anexos

Fuentes

## **Introducción**

En el presente trabajo se presenta un análisis de la situación de la industria del autotransporte de carga, con el propósito de conocer cuáles son los alcances y límites del autotransporte a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN). Se desarrollará como fue el proceso de apertura en la frontera para lograr consolidar el servicio puerta a puerta.

Para tales fines, este trabajo se divide en tres capítulos mediante los cuales se explicará lo antes expuesto.

En el primer capítulo se da un panorama general de cómo se encontraba el autotransporte antes de la firma del TLCAN, así como también se explica el proceso de negociación y cuáles fueron las disposiciones establecidas en cuanto al transporte; en general se explicará cuales son los capítulos dentro del tratado que hablan acerca del autotransporte y de las condiciones bajo las cuales se dará la apertura.

Posteriormente en el segundo capítulo se hablará acerca de la controversia que se generó debido a la violación por partes de Estados Unidos hacia los artículos del TLCAN y a lo establecido en ellos. De igual manera se presentan las herramientas que se establecieron para dar solución a esta controversia, mismas que vienen contenidas en el mismo tratado.

Finalmente en el capítulo tercero se puede resumir como es la situación actual después de 18 años de que se estableció la apertura de la frontera para la entrada y salida de vehículos mexicanos y estadounidenses.

Para llevar a cabo este trabajo se establecieron una serie de objetivos bajo los cuáles se llevó a cabo este trabajo, siguiendo siempre estos para no desviarnos de los propósitos iniciales.

También se recurrió al estudio de una teoría de las relaciones internacionales para poder ligarla al tema y comprender los motivos por los cuales no se ha podido llevar a cabo una apertura gradual de la frontera. La teoría que se utilizó fue el neorrealismo de Kenneth Waltz la cual nos habla sobre la distribución de poder y las relaciones de interdependencia de los países, las cuales varían dependiendo de las capacidades de cada Estados.

Waltz, indica que la lógica del sistema internacional tiende hacia un equilibrio, ya que todos los Estados deben tener la misma pretensión de seguridad, y cualquiera que sobrepase ese objetivo, pretendiendo una superioridad sobre los demás, generará inevitablemente una coalición de sus rivales contra sí mismo. Conscientes de esa inevitable reacción, las grandes potencias –en opinión de Waltz– tienden a preservar el *statu quo*, aceptando restricciones en el equilibrio de poder y actuando defensivamente para mantenerlo.<sup>1</sup>

El imperativo de la supervivencia, argumenta, es incompatible con cualquier tipo de equilibrio entre Estados, ya que la única garantía segura de supervivencia, en un orden anárquico, es la primacía, esto es, no el equilibrio con otras potencias, sino el dominio sobre ellas. Una gran potencia que cuente con una notable ventaja de poder sobre sus rivales es probable que se comporte más agresivamente, porque tiene la capacidad así como incentivo para hacerlo.

En base a lo anterior podría ser justificable la reacción que toma Estados Unidos al rehusarse a establecer una frontera sin restricciones de acceso a las unidades mexicanas que desean ofrecer el servicio de transporte en territorio norteamericano. Estados Unidos al ser una potencia y poseer una ventaja competitiva ante debería mantener cierto margen de ventaja sobre sus vecino (México) ya que nadie le asegura que este hecho pueda tener a largo plazo

---

<sup>1</sup> Waltz, K. Theory of International Politics. Nueva York: Random House, 1979.

consecuencias positivas en la economía y desarrollo de su vecino y que a su vez esto implique un aumento en la capacidad de México a largo plazo.

Está claro que para la solución de este conflicto es imprescindible la participación de un internacionalista quien sería el encargado de coordinar algún proyecto en el que se integren distintas personas expertas en ámbitos como el Derecho, la Economía, finanzas, pero que sin la ayuda de un buen Diplomático no se podría llevar a cabo las negociaciones pertinentes para poder llegar al establecimiento de alguna enmienda al tratado que pueda establecer nuevas responsabilidades a los firmantes.

### **1. La situación del autotransporte de carga en México ante las perspectivas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).**

La industria del autotransporte juega un papel muy importante en la economía mexicana al ser un eslabón fundamental para que se pueda realizar con éxito la actividad del comercio. A través de este es que se moviliza una importante cantidad de productos dentro del territorio como fuera de él.

Debido a esto, en 1989 se llevaron a cabo una serie de medidas que desregularizaron el transporte, con la finalidad de aumentar la competitividad del sector. Antes de esta fecha, la industria estaba controlada por el gobierno federal y se operaba bajo un marco regulador bastante rígido que consistía principalmente en: a) concesiones por las cuales se establecían las rutas, los vehículos permitidos y el tipo de carga que se podía transportar, b) los controles a la entrada creaban prácticas corruptas e ineficiencia, c) el número de empresas era limitado, y la competencia entre ellas era mínima, las empresas no podían competir con el mejor servicio o los precios más bajos, así que el servicio era malo y los precios elevados, d) El establecimiento de tarifas que definían el cobro del transporte.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Rico Galeano, Oscar Armando, Impactos estructurales de la apertura económica en la industria del autotransporte de carga, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1995.

Llevada a cabo la desregulación, se adoptó el tránsito libre por todas las carreteras del país, así como la posibilidad de cargar todo tipo de mercancías excepto las tóxicas y explosivas. De esta manera, nos damos cuenta de que la evolución del transporte se ha llevado hacia una organización oligopólica en donde la competencia radicaba principalmente en el sector informal, el cual estaba en muchas ocasiones bajo una regulación inadecuada.<sup>3</sup>

Sin embargo, ésta problemática se podía resolver con la implantación de medidas reguladoras no arbitrarias que restringieran el acceso al mercado.<sup>4</sup> Y así fue, se implementaron estas medidas y se alcanzaron los objetivos que perseguía la desregulación:

- Se integraron nuevos prestadores de servicios al mercado.
- La competencia aumentó en las rutas más rentables
- Se ajustaron las tarifas y en su mayoría fueron a la baja.<sup>5</sup>

A partir de este proceso de desregulación de la industria del autotransporte de carga, aún permanecían vigentes las restricciones de nacionalidad que impedían la entrada de empresas extranjeras para que pudieran operar en nuestro país, situación que era recíproca para Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.). Esta situación provocó que los intercambios de mercancías entre estos dos países enfrentaran dificultades y problemas más complejos, lo cual representaba una restricción al tránsito de mercancías y a la operación de plantas productivas integradas dentro del bloque.<sup>6</sup> De manera más específica, en cuanto al

---

<sup>3</sup> **Íbid**

<sup>4</sup> **Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales** / La política de competencia y el proceso de regulación en México 1993–1999/Ramírez Hernández, Fernando/ fecha de consulta 14 de abril de 2010. <http://www.eumed.net/libros/2007b/281/69.htm>.

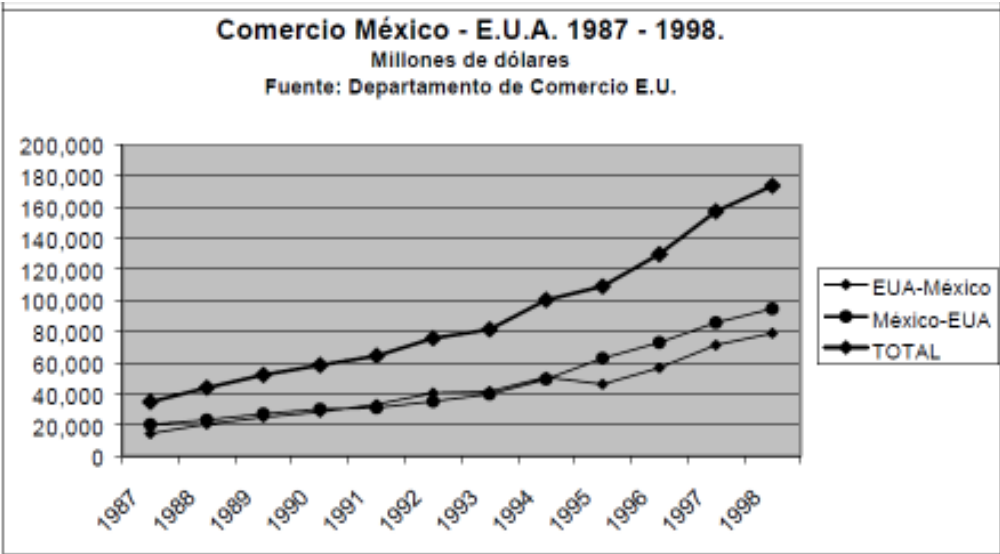
<sup>5</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, Impactos estructurales de la apertura económica en la industria del autotransporte de carga en México, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1995. Pág. 17

<sup>6</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2001.



autotransporte de carga, los objetivos que se perseguían a partir de la desregulación eran: definir tarifas reales y competitivas, aumentar la eficacia y productividad de las empresas de autotransporte y fomentar la aparición de nuevos e innovadores servicios logísticos.

Cabe mencionar que aún cuando no se alcanzaba lograr estos objetivos, estudios realizados mostraban que el autotransporte de carga movía para la década de los 90's el 86% de los 425 millones de toneladas que se transportaban a lo largo del territorio nacional; se consideraba que esta mercancía era la que ingresaba de EE.UU. y la que se producía dentro del mismo territorio.<sup>7</sup>



Fuente: Instituto Mexicano del Transporte

Esta movilización de carga representaba una actividad con tendencia a incrementarse debido a que los lazos económicos entre México y Estados Unidos iban en aumento por esta razón, el constante aumento del tráfico entre estos dos países se debe a la relación comercial directa que tiene México con el vecino del

<sup>7</sup> Rico Galeana, Oscar Armando, Impactos estructurales de la apertura económica en la industria del autotransporte de carga, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaria de Comunicaciones y Transporte, México, 1995, pág. 17.

norte así como al importante aumento de las importaciones y en menor medida de las exportaciones.<sup>8</sup>

Es así, que la trascendencia de la liberalización del transporte de carga para la economía mexicana se evidenció en dos aspectos: primero, las exportaciones terrestres donde el desarrollo de esa clase de transporte ayudaría a dinamizar el envío de mercancías al eliminar uno de los mayores obstáculos que ha dificultado el desarrollo de las exportaciones y segundo la necesidad de fortalecer el intercambio comercial, lo que traería un gran número de beneficios para transportistas y empresas de servicios.

### **1.1 Descripción del proceso de intercambio comercial de mercancías, usando autotransporte, a través de la frontera entre México y los Estados Unidos**

#### **De México a los Estados Unidos**

El proceso inicia con la decisión del cargador mexicano de hacer algún envío con destino a los EE.UU., esto puede ser una decisión comercial propia, o como respuesta a una solicitud de algún cliente, o socio estadounidense. En el caso de las maquiladoras, la decisión puede formar parte de un programa establecido de producción. Para organizar la cadena de exportación se cuenta con varias alternativas, la más sencilla para el cargador es la de recurrir a un agente logístico especializado en comercio exterior, quien se encargará de la gestión de todo el proceso. Sin embargo, otras opciones también son utilizadas, como la de contactar directamente a un agente aduanal o a un transportista especializado en los servicios hacia la frontera norte. En ambos casos existen acuerdos previos entre agentes aduanales y transportistas, tanto mexicanos como estadounidenses,

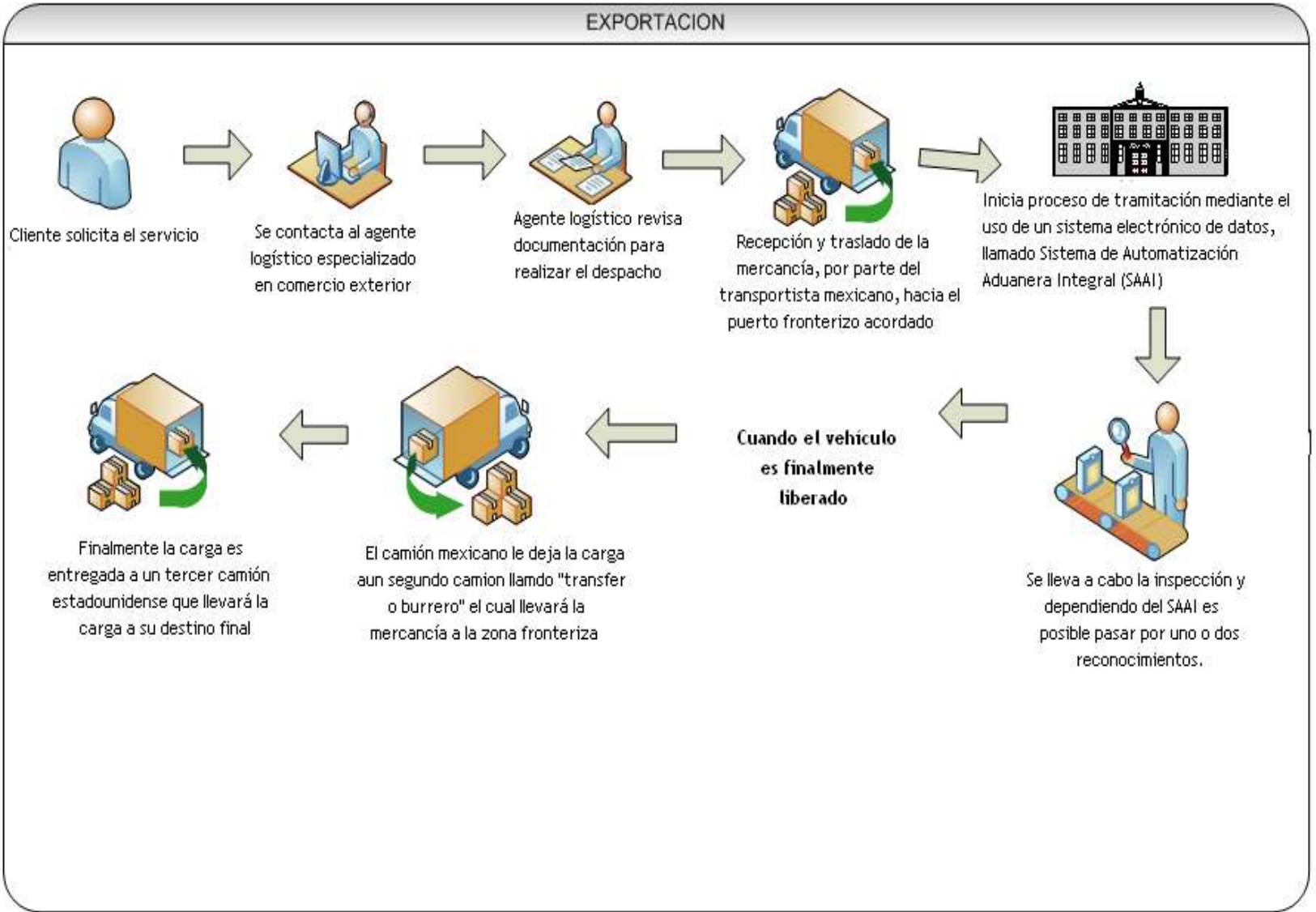
---

<sup>8</sup> **Cortez, Claude**, Competitividad de las empresas de autotransporte de carga público federal ante las perspectivas del TLC, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1992. Pág. 26.

para procesar los envíos por los canales ya establecidos. El siguiente paso consiste en la recepción y traslado de la mercancía, por parte del transportista mexicano, hacia el puerto fronterizo acordado. En ese punto, la carga es presentada y entregada en el patio del agente aduanal mexicano que se encargará de realizar los trámites de exportación y los cobros correspondientes.

El siguiente cuadro presenta un resumen de los pasos en secuencia que se siguen en la exportación de mercancías desde los Estados Unidos hacia México.

Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas de la SE.



## **De Estados Unidos a México**

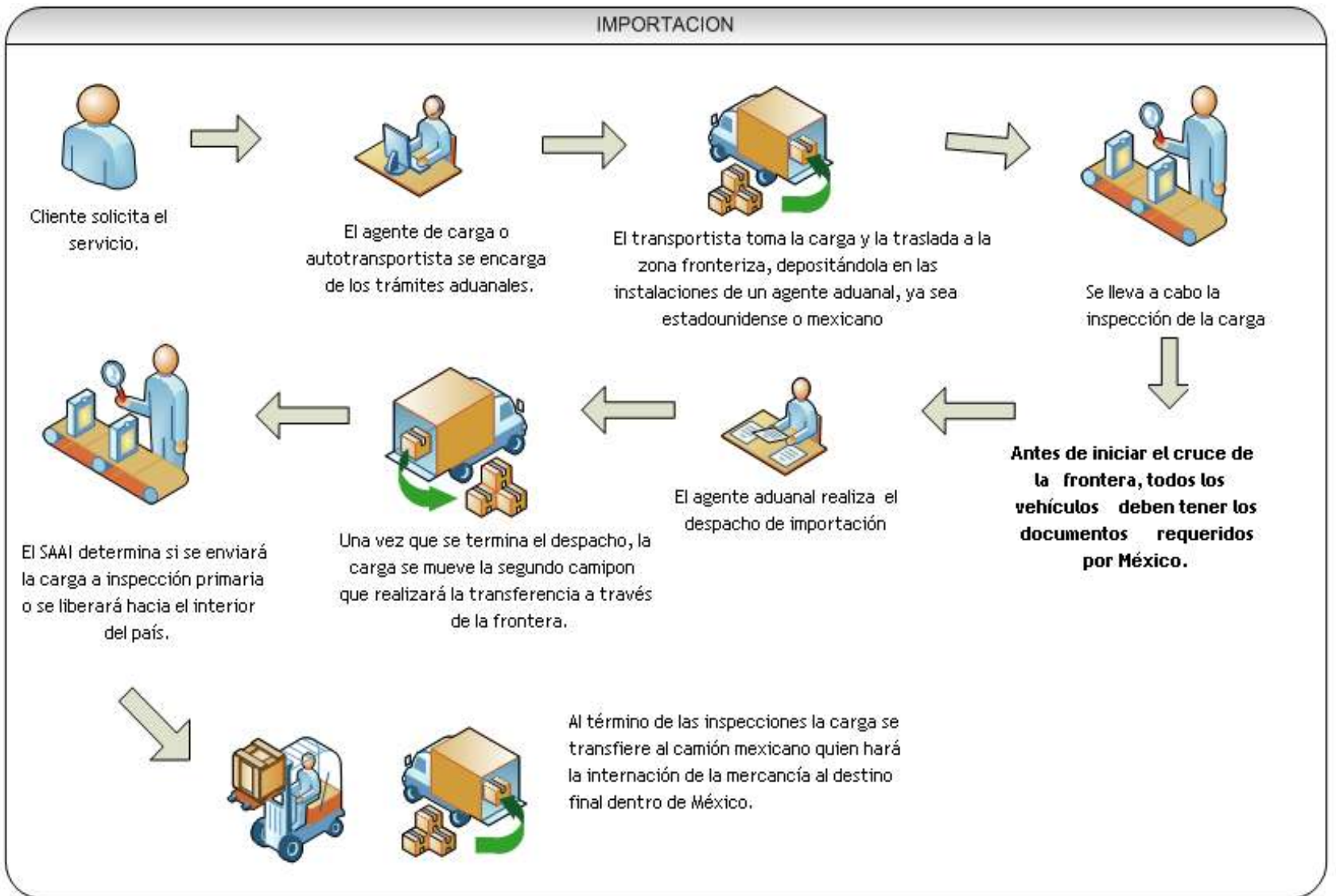
Todos los Estados de la Unión Americana tienen regulaciones en materias de peso y seguridad, y su cumplimiento es verificado en instalaciones permanentes para inspección y pesaje. Estas se ubican en las entradas de los Estados y a lo largo de corredores de autotransporte con tránsito intenso.

Antes de iniciar el cruce de la frontera, todos los vehículos deben tener los documentos requeridos por México. Cuando los papeles y trámites están listos, el remolque es enganchado por un transportista mexicano que únicamente se encargará de hacer la transferencia a través de la frontera y de las instalaciones de inspección aduanal. Por la tarea a la que están dedicados, normalmente los tractores utilizados para estas maniobras no tienen el mismo buen estado que aquellos que se utilizan para largos recorridos, sino uno similar a los que se utilizan para maniobras en patio. Estos servicios en la mayoría de los casos son prestados por empresas que se dedican a ello en exclusividad.

Al llegar a la aduana mexicana, después de haber pasado la frontera, el sistema de selección aleatoria determina si se enviará la carga a inspección primaria o se liberará hacia el interior del país inmediatamente. En caso de que no se libere deberá pasar por un segundo reconocimiento para ser liberado. Al término de las inspecciones aduanales el remolque es arrastrado por el tractor de transferencia hacia los patios de estacionamiento del agente aduanal mexicano que realizó los trámites de internación. De ese lugar es enganchado por el transportista mexicano que realizará el recorrido final hasta el punto en el interior del país a donde sea destinado el embarque.

El siguiente cuadro presenta un resumen de los pasos en secuencia que se siguen en la exportación de mercancías desde los Estados Unidos hacia México.

Fuente: Elaboración propia con base en base a estadísticas de la SE.



## 1.2 Antecedentes

Un rasgo característico de la política exterior de México ha sido la búsqueda del establecimiento de mecanismos que crean canales abiertos para propiciar el comercio y la inversión con Estados Unidos. Ejemplo de ellos son algunos acuerdos como el Marco suscrito en 1987, los compromisos alcanzados en la VII Reunión Binacional de agosto de 1989 y la reunión cumbre de octubre del mismo año. Esta reunión, se estableció con el propósito de conformar un Comité Conjunto para la Inversión y el Comercio, y específicamente un acuerdo que, por los temas que abarcaba, podría ser un Comité que sentaría las bases de lo que sería el TLCAN.<sup>9</sup>

La estrategia por parte de México de liberalizar las importaciones para hacer crecer la competencia provocó un importante saldo negativo en la balanza comercial por lo que se pensó que la solución sería la inversión extranjera para atraer divisas. Por esta razón, se buscó ampliar las relaciones bilaterales en materia de comercio e inversión, además de la creación de un ambiente confiable y de estabilidad en cuanto a las políticas económicas de ambos países así como también lograr un crecimiento sostenido de las economías nacionales, mediante la interacción de ambas estructuras productivas.

Estos objetivos planteados en el marco de las relaciones comerciales entre EE.UU. y México, serían alcanzados a través de un instrumento que regularía la normatividad bajo la cual se lograría lo previsto. Se concluyó que la mejor herramienta sería la implementación de un Tratado de Libre Comercio (TLC), acuerdo al que llegaron los presidentes de México y Washington en 1990.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Rico Galeana, Oscar Armando, La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2001. Pág. 7.

<sup>10</sup> Rico Galeana, Oscar Armando, La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2001. Pág. 7.

Aún cuando México, Estados Unidos y Canadá reforzarían sus lazos a partir de la firma de este Tratado, ellos ya mantenían relaciones antes de las negociaciones. México era para Estados Unidos el tercer socio comercial, en primero y segundo lugar se encontraban Canadá y Japón. Estados Unidos representaba para Canadá y para México el principal destino del comercio exterior, sin embargo, el TLCAN representaba la creación de un área de libre comercio y la posibilidad de alcanzar una integración económica.<sup>11</sup>

Las negociaciones del TLCAN iniciaron en septiembre de 1990. Por parte de nuestro país, el presidente de la República dio instrucciones de crear la Oficina de Negociaciones del TLC y de igual manera se creó la Comisión Intersecretarial de Negociaciones del TLCAN, presidida por la Secretaria de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) y conformada por la Secretaria de Hacienda y Crédito Público (SHCP), Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), el Banco de México y la Presidencia de la República. Por el lado estadounidense se solicitó la intervención del Comité de Finanzas del Senado y del Comité de Medios y Procedimientos de la Cámara de Representantes de ese país.

Las negociaciones formales del TLCAN se efectuaron entre el 12 de junio de 1991 y el 12 de agosto de 1992 a través de 6 reuniones ministeriales y once reuniones plenarias además de varias reuniones individuales de los grupos de trabajo específicos y de manera casi inesperada se anunció la adhesión de Canadá a las negociaciones del TLCAN, volviéndose este tratado en trilateral, abarcando finalmente toda la parte de Norteamérica.

La firma del documento final del TLCAN, se llevó a cabo el 7 de octubre de 1992 en la ciudad de San Antonio Texas, por parte de los representantes comerciales de los tres países, con la presencia también de los Jefes de Estado de los países

---

<sup>11</sup> **ibid.**



involucrados. Los gobiernos de estos países suscribieron el tratado el 17 de diciembre de 1992.

La fecha de este acontecimiento y la de la entrada en vigor del TLCAN sientan las bases para establecer la calendarización del proceso de apertura a la competencia del autotransporte de carga.<sup>12</sup>

Finalmente, el 8 de diciembre de 1993 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto Presidencial por el que se aprueba el TLCAN, y entró en vigor el 1º de enero de 1994.



---

<sup>12</sup> Rico Galeana, Oscar Armando, La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2001. Pág. 9.

## 1.1 El Tratado de Libre Comercio de América del Norte

El TLCAN representa la culminación del proceso de liberalización y apertura de la economía mexicana que inició en 1985 con el propósito de aliviar las limitaciones estructurales que se presentaban en la economía nacional.

La firma de este tratado significó para México un gran reto que representó la reestructuración política, económica y cultural de la nación. Constituyó una herramienta difícil de aplicar que trajo consigo la modernización interna, recurriendo fundamentalmente en la apertura total al exterior.

Para Estados Unidos resultaba estratégico, en este contexto internacional, la firma de este tratado porque de esta manera podía resistir la competencia de los países asiáticos a través de la conformación paulatina de una unión aduanera en América del Norte.<sup>13</sup>

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte es un conjunto de normas que se deben seguir de manera obligatoria y que rige las relaciones económicas entre los tres países de América del Norte y que integran el tratado, buscando establecer reglas claras y permanentes para fortalecer la transparencia y propiciar la estabilidad de la política económica y comercial de los tres países.<sup>14</sup> De esta manera es que el TLCAN, surge de la necesidad de parte de Estados Unidos y México de crear más que nada un área de libre inversión además de la zona de libre comercio.

El texto oficial del Tratado de Libre Comercio de América del Norte se divide por temas, que se incluyeron en la negociación, de la siguiente manera: Acceso a

---

<sup>13</sup> **Cortez, Claude**, Competitividad de las empresas de autotransporte de carga público federal ante las perspectivas del T.L.C., Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1992, pág. 5.

<sup>14</sup> **Ibid.**

Mercados, aranceles y barreras no arancelarias, reglas de origen, compras Gubernamentales, para que los tres países tuvieran acceso a las licitaciones públicas, agricultura, industria automotriz, reglas de comercio, salvaguardas, antidumping, normas, servicios, inversión, propiedad intelectual, solución de controversias.<sup>15</sup>

### **1.2.2 Compromisos adquiridos en el TLCAN en materia de autotransporte de carga.**

El TLCAN considera al autotransporte de carga como una actividad del comercio que puede desarrollarse de manera transfronteriza y que además puede recibir inversión extranjera. Por esta razón estos aspectos están regulados en la quinta parte titulada “Inversión, Servicios y Asuntos Relacionados” bajo el capítulo XII que se refiere a “Comercio Transfronterizo de Servicios” y el XI lo que respecta a “Inversión”<sup>16</sup>

Dentro del capítulo XII, se aplican los principios de “Trato Nacional” (artículo 1202) y “Trato de Nación más favorecida” (artículo 1203) extendiendo con estos principios el mismo trato y los mismos beneficios a los ciudadanos extranjeros, miembros del tratado, que el que tienen los nacionales en determinado país.<sup>17</sup>

En el anexo I se incluye una lista de los tres países en donde cada uno describe cuáles son las actividades comerciales que estarían sujetas a reservas, el tipo de reserva, los ordenamientos legales que causan la reserva y, en su caso, el calendario de reducción a que se sujetará la actividad.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005, pág. 23.

<sup>16</sup> **Gambrill, Mónica**, Diez años del TLCAN en México, UNAM, México, 2006, pág. 373.

<sup>17</sup> **Íbid.**

<sup>18</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005, pág. 14.

Por parte de México la reserva en materia de autotransporte aplica en base a los principios de trato nacional, trato de nación más favorecida y presencia local en lo que respecta al Comercio de Servicios Transfronterizos.

De acuerdo con los ordenamientos legales, México establece las siguientes disposiciones:

- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe emitir un permiso para prestar los servicios de autotransporte transfronterizo hacia o desde el territorio mexicano.
- Dichos servicios solo podrán ser proporcionados por mexicanos y empresas mexicanas bajo la cláusula de exclusión de extranjeros.
- No se podrá invertir por parte de extranjeros directa e indirectamente en empresas mexicanas establecidas o por establecerse en el país.<sup>19</sup>

Respecto al servicio de autotransporte de carga, que quedo reservado solo para empresas mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros, también se considera que las empresas mexicanas que utilicen equipo registrado en el país o que haya sido construido en México o importado de manera lícita y que cuenten con conductores que sean nacionales podrán prestar los servicios de transporte de bienes entre puntos dentro del territorio nacional.<sup>20</sup>

También se estableció un calendario de reducción en que los nacionales estadounidenses y canadienses podían prestar los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio mexicano pero solo a los estados fronterizos de Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas después de tres años de haber firmado el tratado, es decir, para el 17 de diciembre de 1995 y se les permitiría entrar y salir del territorio.

---

<sup>19</sup> **Secretaría de Economía**/Tratado de Libre Comercio de América del Norte/ SE/fecha de consulta 24 de abril de 2010/ <http://www.economia.gob.mx/work/sneci/negociaciones/tlcan/pdfs/tlcan1.pdf>

<sup>20</sup> **Gambrill, Mónica**, A diez años del TLCAN en México, México, UNAM, 2006

**Zona fronteriza en la que se iniciaría la apertura del transporte a partir de 1995**



Fuente: <http://www.laeconomia.com.mx/tag/zona-fronteriza/>

- Para el 1 de enero de 2000, es decir, seis años después de la entrada en vigor del tratado, se podían prestar los servicios de transporte de carga hacia el territorio mexicano o estadounidense.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Gambrill, Mónica, A diez años del TLCAN en México, México, UNAM, 2006

En lo que respecta a empresas establecidas o por establecerse en el país que proporcionen servicios de autotransporte de carga, el TLCAN establece que los extranjeros podrán invertir en ellas en los siguientes casos:

- Tres años después de la firma del tratado y solo con un porcentaje del 49 %.
- Para el primero de enero de 2001, se permitiría la inversión en un 51 %.
- Se plantea también el caso de que a diez años de la firma del tratado, 1º de enero de 2004, se permitiría la participación de la inversión extranjera hasta en un 100 %.<sup>22</sup>

Por parte de Estados Unidos, las reservas al autotransporte de carga estaban basadas en los principios de Trato Nacional y Trato de Nación más favorecida, y de acuerdo a los ordenamientos legales se estableció lo siguiente:

- Autorización por parte de la Interstate Commerce Commission (ICC), hoy conocida como Surface Transportation Board (STB) directamente integrada en el departamento de Transportes,<sup>23</sup>
- Las empresas mexicanas podían operar en territorio estadounidense pero solo en las zonas comerciales fronterizas cuando estas empresas no tuvieran la autorización de la ICC. En este caso era requerido un certificado de registro emitido por la ICC y operar a o desde las zonas comerciales fronterizas.
- Exclusivamente las empresas estadounidenses que utilizaran flotas hechas o registradas en ese territorio y que contaran con los derechos de aduana debidamente cubiertos y en regla, podían operar entre puntos establecidos dentro del territorio estadounidense.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> **Íbid**

<sup>23</sup> **US Department of Transportation/** Surface Transportation Board/ fecha de consulta 2 de mayo de 2010.  
<http://www.stb.dot.gov/stb/about/overview.html>.

<sup>24</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005, pág. 15.

También se estableció un calendario de reducción a las reservas que establecía que los nacionales mexicanos podrían obtener una autorización para brindar los siguientes servicios:

- Servicio de transporte transfronterizo de carga de y hacia el territorio estadounidense a los 3 años de haber firmado el tratado pero solo en los estados fronterizos de California, Arizona, Nuevo México y Texas, permitiéndoles entrar y salir del territorio desde cualquier punto de entrada.
- Seis años después de la entrada en vigor de este tratado, se podía ofrecer el servicio de transporte transfronterizo de carga a través de todo el territorio estadounidense.<sup>25</sup>

También, los mexicanos podrían establecerse en territorio estadounidense para proporcionar servicios como:

- El de transportación de carga internacional entre puntos dentro del territorio estadounidense después de 3 años de la firma del tratado, es decir el 17 de diciembre de 1995.
- Se aplicaría la moratoria a la mexicanos en el otorgamiento de autorizaciones para prestar el servicio de autotransporte de carga que no fuera internacional dentro del territorio estadounidense.<sup>26</sup>

Otro de los compromisos acordados en el Tratado de Libre Comercio se refiere a la creación de un Subcomité de Normas de Transporte Terrestre (SNTT) el cual queda estipulado en la tercera parte del TLCAN titulada “Barreras Técnicas al

---

<sup>25</sup> **Unidad de Comercio de la Organización de Estados Americanos/** Sistema de Información sobre Comercio Exterior/ Acuerdos/ Anexo I: Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización/ fecha de consulta 2 de mayo de 2010. [http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/Anexo1h.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/Anexo1h.asp)

<sup>26</sup> **Unidad de Comercio de la Organización de Estados Americanos/** Sistema de Información sobre Comercio Exterior/ Acuerdos/ Anexo I: Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización/ fecha de consulta 2 de mayo de 2010. [http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/Anexo1h.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/Anexo1h.asp)

Comercio”, en el capítulo IX “Medidas Relativas a Normalización”, y que estaría integrado por representantes de cada una de las partes.

Este Subcomité tendría como principal objetivo el de hacer compatible la normatividad de los tres países en materia de operatividad y cuestiones técnicas de los camiones destacando el tema de seguridad con el propósito de permitir su estandarización, para facilitar la segura y correcta operación de los vehículos de origen extranjero en los respectivos territorios.

El programa de trabajo de este Subcomité estableció las siguientes modalidades en lo que respecta a la entrada en vigor del tratado en materia de autotransporte:

Medidas relativas a la normalización, no médicas, referentes a los conductores como su edad e incluso el idioma que hablarán, en materia de salud de los conductores , medidas relativas a la normalización de vehículos incluso las que se refieren a pesos y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios, al aseguramiento de carga, mantenimiento y reparación, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental, medidas relativas a la normalización en cuanto al cumplimiento de las normas de seguridad para los vehículos de autotransporte de cada una de las partes, medidas relativas a la normalización de los señalamientos en carreteras, medidas relativas a la normalización del transporte de sustancias peligrosas para el bajo el fundamento de las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas en relación con el Transporte de Sustancias Peligrosas u otras normas que las Partes acuerden.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> **Red Mexicana de Acción Frente al Comercio**/Transporte transfronterizo y TLCAN, controversia comercial e impacto ambiental/ Marisa Jacott/ fecha de consulta 5 de mayo de 2010. <http://www.rmalc.org.mx/transporte/panel.htm>



### 1.2.3 Procedimientos de revisión de acuerdos

Dentro del anexo 1212 el cual aplica a sectores específicos, en este caso, “Transporte Terrestre” dentro del artículo XII relacionado al “Comercio Transfronterizo de Servicios” se estableció un programa de actividades destinado a llevar a cabo revisiones periódicas sobre lo dispuesto en el Anexo 1 del TLCAN que se refiere a “Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización”

Los objetivos del programa de revisión eran los siguientes:

- Determinar la efectividad de la liberalización del mercado.
- Detectar problemas específicos no previstos, que surjan derivados de la liberalización
- Posibles modificaciones a los periodos acordados.<sup>28</sup>

De acuerdo con lo anterior, la primera revisión sería hasta el quinto año, en 1999, a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado, y en lo subsecuente se realizaría cada dos años, es decir, en 2001, 2003 y 2005, hasta que haya concluido el programa indicado en las listas del Anexo I. Incluso se estableció que para el año 2001, se examinaría la posibilidad de sucesivos compromisos de liberalización.<sup>29</sup>

El procedimiento establece que la Comisión de Libre Comercio, la cual se encarga de administrar y vigilar la correcta implementación de las disposiciones del Tratado, elaboraría un informe de las partes que evalúe los avances referentes a

---

<sup>28</sup> Rico Galena, Oscar Armando, Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005, pág. 17.

<sup>29</sup> Ibid.

la liberalización y que incluya los tres aspectos mencionados previamente, procurando resolver todo asunto que se derive del examen del informe.<sup>30</sup>

## **2. Controversia comercial por la negativa de EE.UU. al ingreso del autotransporte de carga interfronterizo.**

La descripción del marco convenido en el TLCAN evidencia los derechos y obligaciones que los tres países acordaron al firmar el tratado con el propósito de acoplar el autotransporte de carga a las exigencias de un creciente intercambio de bienes a nivel zonal. Sin embargo, desde el inicio del TLCAN, Estado Unidos se abstuvo de establecer las medidas necesarias para permitir que empresas o ciudadanos mexicanos desarrollaran inversiones y servicios de autotransporte trasfronterizo en su territorio.<sup>31</sup>

Dentro del programa establecido en el TLCAN que estipula la apertura de la frontera, se estableció que el 17 de diciembre de 1995 los gobiernos de ambos Estados comenzarían a recibir las solicitudes de las empresas interesadas en prestar servicios transfronterizos de carga internacional.

De acuerdo a lo estipulado en el TLCAN, las empresas que cumplieran con las normas establecidas que se exigían aún a las empresas nacionales, podrían obtener el permiso para realizar actividades comerciales en las zonas colindantes con la frontera de ambos países.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> **TLCANHOY.ORG/** Acerca del TLCAN/ Comisión de Libre Comercio/ fecha de consulta 5 de mayo de 2010.  
[http://www.tlcanhoy.org/about/default\\_es.asp](http://www.tlcanhoy.org/about/default_es.asp)

<sup>31</sup> **Gambrill, Mónica,** Diez años del TLCAN en México, UNAM, México, 2006, pág. 374.

<sup>32</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando,** La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2001.

<sup>35</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta en línea 10 de mayo de 2010.  
<http://registry.nafta-sec-alena.org/cmddocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>

Pero al cumplirse la fecha que se determinó para la apertura de la frontera, Estados Unidos se negó a cumplir con lo dispuesto en las cláusulas. Esto sería el preludio de un conflicto, todavía hoy sin resolver, en el que se han involucrado diversas opiniones e intereses, tanto económicos, como políticos, en ambos países.

Dado lo anterior, para diciembre de 1995, la administración de Clinton anunció que pospondría la implementación del capítulo XII del TLCAN y hasta ese momento, a los camiones mexicanos sólo se les permitía trabajar en una zona restringida en dichos estados.

Así también, Estados Unidos anunció que aceptaría las solicitudes que presentaran las empresas mexicanas de autotransporte para obtener permisos para operar en los estados fronterizos de Estados Unidos pero no se les daría curso hasta no haber concluido las consultas con México en materia de seguridad en el autotransporte.<sup>33</sup>

Esto significó el incumplimiento de los principios de trato nacional y trato de nación más favorecida contenidos en los capítulos XI y XII. Esta negativa también incluyó a la inversión de mexicanos en empresas que realizaran servicios de transporte de carga al interior, no solo de los estados fronterizos antes señalados, sino de todo su territorio nacional.<sup>34</sup>

Estas supuestas razones de seguridad están contempladas en el artículo 2101 del TLCAN (excepciones generales) y se exigió a México que estableciera las medidas de control y de seguridad vigentes en Estados Unidos y Canadá para que, cumplida tal condición, permitiera el libre tránsito de los transportistas mexicanos. Por lo tanto, extender a México las regulaciones estatales y federales

---

<sup>34</sup> **Vega Cánovas, Gustavo**, México, Estados Unidos y Canadá: resolución de controversias, UNAM, México, 2005.

de sus transportistas, sin haberlas establecido expresamente en el Anexo 1 es una arbitrariedad e ilegalidad que México no ha aceptado formalmente desde 2001.<sup>35</sup>

Cabe mencionar, que estos incumplimientos por razones de seguridad sólo aplican a México, pues a Canadá le ha permitido el libre tránsito de sus autotransportistas. A nuestro país le ha impuesto reglas específicas, discriminatorias y arbitrarias, tales como inspecciones temporales trimestrales, seguro obligatorio estadounidense, representantes de las empresas en cada estado de cruce de camiones mexicanos, entre otras; reglas que no impone a sus transportistas (trato nacional) ni mucho menos a los canadienses (trato de nación más favorecida). México no ha aceptado tales reglas.<sup>36</sup>

Ante esta situación, el titular de la SCT manifestó, que el gobierno mexicano no respaldaba la decisión estadounidense y que seguiría adelante con los acuerdos comprometidos en el TLCAN, pero que actuaría en estricta reciprocidad y exigiría un trato no discriminatorio para los nacionales mexicanos.

Así también, la SCT descalificó los señalamientos estadounidenses sobre problemas en materia de seguridad vial, argumentando que desde hacía dos años se venían cumpliendo con éxito los trabajos del Subcomité de Normas para el Transporte Terrestre del TLCAN, así como las disposiciones del mismo Tratado en cuanto a los Centros de Información y los Manuales sobre los requisitos necesarios para realizar los cruces fronterizos.<sup>37</sup>

En ese momento el titular de la SECOFI (hoy Secretaría de Economía) declaró que de superar los 45 días el conflicto ya habría de nombrársele a estos actos una

---

<sup>35</sup> **Gambrill Mónica**, *Diez años del TLCAN en México*, México, UNAM, 2006.

<sup>36</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta en línea 10 de mayo de 2010. <http://registry.nafta-sec-alena.org/cmdocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>

<sup>37</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, *La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Mexicano del Transporte, México, 2001

violación al Tratado y que, por tal motivo, ya se habían solicitado por escrito consultas formales para defender los intereses de los exportadores mexicanos, utilizando para ese efecto los instrumentos del capítulo de solución de controversias del propio TLCAN, además declaró que México no descartaría la opción de recurrir al recurso del Panel Arbitral, en caso de que la posición estadounidense se mantuviera<sup>38</sup>

Ante esto, el gobierno norteamericano reiteró su posición aunque también dijo que se comprometía a honrar plenamente los compromisos adquiridos en el TLCAN, pero que antes debía garantizar la seguridad de sus conciudadanos.

## **2.1 Postura de México ante la problemática desarrollada por el incumplimiento de Estados Unidos a las disposiciones del TLCAN en materia de autotransporte de carga interfronterizo.**

El argumento principal que sostiene México ante esta controversia es que Estados Unidos ha violado el TLCAN 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.<sup>39</sup>

Otro punto al que hace referencia México es acerca de la interpretación de Estados Unidos a los artículos 1202 y 1203 ya que al hacer esta interpretación, el vecino del norte no sostiene que el marco normativo de México es equivalente al

---

<sup>38</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta en línea 10 de mayo de 2010. <http://registry.nafta-sec-alena.org/cmdocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>

<sup>39</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta en línea 10 de mayo de 2010. <http://registry.nafta-sec-alena.org/cmdocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>

de su país y al de Canadá. Haciendo referencia a lo anterior, las empresas de autotransporte de carga mexicanas tienen los mismos derechos que los transportistas estadounidenses conforme las leyes de ese país, los cuales son:

- A que sean considerados conforme a sus méritos individuales
- Y que poseen las mismas oportunidades de impugnar la negativa de autorización para operar.<sup>40</sup>

De acuerdo a este argumento del gobierno mexicano, es importante destacar que durante las negociaciones del tratado ambos gobiernos comprendían que las empresas de autotransporte tendrían que cumplir cabalmente con los estándares del país en el que estuvieran prestando el servicio.

Sin embargo, las obligaciones de las Partes no se condicionaron a completar un programa de trabajo de habilitación de normas o a la adopción de un marco normativo idéntico en México.

Así también, México argumentó que no debían existir motivos por los cuales se pudieran pasar por alto las disposiciones aplicables relevantes del TLCAN. México considera que la omisión del cumplimiento en lo dispuesto en el TLCAN no se justifica ya que cuando se negoció el TLCAN, EE.UU. estaba plenamente consciente de que el marco normativo de México era significativamente diferente de los que operaban en Estados Unidos y Canadá.<sup>41</sup>

México exigía que Estados Unidos actuara con total apego a lo dispuesto en los objetivos del TLCAN, entre los que se incluyen eliminar obstáculos al comercio en servicios y aumentar las oportunidades de inversión “de conformidad con las

---

<sup>40</sup> **Idem.**

<sup>41</sup> **BIBLIJURIDICA. ORG/** La Controversia del autotransporte de Carga en el TLCAN/ El marco convenido en el TLCAN/ fecha de consulta 10 de mayo de 2010/ <http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1667/18.pdf>

normas aplicables del derecho internacional, ya que en el artículo 102(2) del TLCAN se establece que “las Partes interpretarán y aplicarán las disposiciones de este a la luz de los objetivos establecidos...”<sup>42</sup>

Otro argumento muy importante que emitió México es el que se refiere a la intervención que tuvieron algunas organizaciones laborales estadounidenses en el tema, pues este hecho hizo notorio que EE.UU. estuvo motivado no por cuestiones de seguridad, sino por consideraciones políticas relacionadas con la oposición por parte de estas organizaciones que exigían una revisión exhaustiva con el objeto de que se pusiera en práctica las obligaciones del TLCAN en materia de transporte transfronterizo.<sup>43</sup>

En general, se puede concluir que de acuerdo con México, Estados Unidos hizo de la adopción de un marco normativo idéntico en materia de vehículos de autotransporte una condición para la aplicación del TLCAN, aunque dentro de este se haya contemplado que la armonización no sería una condición y que se adoptaría un programa de trabajo con el objetivo de hacer compatibles las medidas relacionadas a normalización.

Al respecto de esta situación, existen opiniones a favor y en contra de la apertura, hay grupos cuya opinión está definida en función de sus intereses económicos, más que en una posición ideológica. Por ejemplo, en la prensa y en los medios académicos en general, muchas personas y grupos políticos mantienen una opinión radical, opuesta a las políticas de apertura comercial. Las opiniones de

---

<sup>42</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta en línea 10 de mayo de 2010. <http://registry.nafta-sec-alena.org/cmdocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>

<sup>43</sup> **La Prensa de San Diego/** Crisis en el autotransporte mexicano/ Mariana Martínez / Internacional/noticia del 21 de marzo de 2003/ fecha de consulta 8 de mayo de 2010. <http://laprensa-sandiego.org/archieve/march21-03/crisis.htm>

estos grupos son interesantes ya que se tornan respecto a la actuación del Estado en la sociedad, el desarrollo económico y la justicia social.<sup>44</sup>

En México, el principal grupo de opinión es el que está conformado por los propios afectados, los grupos de transportistas, quienes han recurrido a diversas cámaras para dar a conocer sus puntos de vista. Principalmente está la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) y la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM).

La CANACAR es la organización que integra a las empresas más importantes, en términos de tamaño y organización empresarial, ejerciendo la interlocución ante en organismos públicos y privados nacionales e internacionales, participa activamente en la formulación y aplicación del marco jurídico, y proporcionando servicios de calidad para fortalecer la competitividad de la industria.<sup>45</sup>

Por otro lado, se encuentra la CONATRAM que es una organización que se crea en 1995 y representa principalmente a las empresas chicas y a los hombre-camiión, mismos que conforman la mayor parte de la industria en términos de cantidad, más no de influencia económica y que tiene como principal tarea brindar a sus agremiados la conexión ante las instancias federales, estatales y municipales, con el fin de mejorar la competitividad del sector.<sup>46</sup>

Si bien, ambas Cámaras han diferido en cuestiones políticas, en el tema que les atañe, han coincidido plenamente al manifestarse en contra de la liberalización de la competencia internacional, acordada en el TLCAN para el sector.

---

<sup>44</sup> **Moreno Mendoza, Laura**, Problemas en la Integración del Transporte del autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 2005.

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> **Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, CONATRAM/** Historia /fecha de consulta 16 de mayo de 2010/ <http://www.conatram.mx/php/ser/?tCodSeccion=01.01>.



Las empresas afiliadas a la CANACAR siempre han visto la liberalización de la competencia con las empresas estadounidenses con mucho temor, ellas nunca estuvieron de acuerdo con los plazos acordados en el programa de apertura, por considerarlos precipitados, e impedirles, según ellos, alcanzar plenamente condiciones de competitividad con las empresas extranjeras

De esta manera, cuando el 18 de diciembre de 2009 se conoció que el gobierno federal de los EE.UU. había decidido incumplir con los plazos de apertura al autotransporte, la CANACAR reaccionó con absoluto beneplácito.

El presidente de la CANACAR, no rechazó los argumentos de los Teamsters en el sentido de que los operadores mexicanos no cuentan con experiencia para el manejo de materiales peligrosos, ni con seguros contra daños a terceros: “la pericia de los choferes mexicanos, es reconocida; en nuestro país existen reglamentos estrictos en materia de seguridad en carreteras; y si no se cuenta con los seguros correspondientes, es porque las empresas aseguradoras en Estados Unidos no los quieren vender, ya que estos seguros son exigencias del gobierno mexicano para la apertura.”<sup>47</sup>

Por su parte la CONATRAM también se manifestó en contra de la apertura a la competencia con las empresas estadounidenses, por su parte el vicepresidente nacional de esa organización, desaprobó ciertas pretensiones estadounidenses para modificar los vehículos mexicanos (por ejemplo, el asunto de los frenos en el eje delantero de los tractores) en un plazo muy breve, y señaló que “lo más lógico ante esta situación sería una prórroga de año y medio a tres años, tomando en cuenta la situación económica del país, de la gente que labora en este sector y a quienes atiende, como los productores de aguacate, melón y sandía, principalmente”.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Idem

<sup>48</sup> Idem

Esta posición es perfectamente lógica desde el punto de vista de las empresas mexicanas, pues conocen la competitividad y agresividad comercial de las empresas estadounidenses y porque el marco normativo vigente en el año 2005 les garantizaba el segmento de la cadena de transporte en territorio nacional. Sin embargo, no muestra interés por penetrar comercialmente a los EE.UU., tal vez porque el segmento nacional les parecía lo suficientemente rico y dinámico, pero, tal vez porque pensaban que no tendrían posibilidades de competir con las empresas estadounidenses en su propio terreno.

En general, la Cámara ha insistido en que el esquema de solución actual, mediante alianzas entre las empresas de los dos países, es el más adecuado y equitativo para ambos países, esforzándose, en ese sentido, al fortalecer sus relaciones con los sectores organizados de la industria del autotransporte estadounidense y con las propias empresas que atienden este segmento comercial en aquel país. Incluso, se observa que la estrategia fundamental de las empresas mexicanas se está centrando en fortalecer su vinculación logística a los flujos de intercambio y los operadores estadounidenses, de tal manera que en el caso de que se llegue a producir finalmente la apertura a la competencia, las empresas extranjeras no se sientan muy tentadas comercialmente a expandir sus operaciones a nuestro territorio, sino que continúen integrando verticalmente a las empresas mexicanas.<sup>49</sup>

Evidentemente, el problema reside entonces en lograr los niveles de competitividad y calidad del servicio necesarios para operar plenamente con los estándares del mercado norteamericano, lo cual si bien es difícil, no pareciera inaccesible a un buen número de empresas de nuestro país, sobretodo porque las

---

<sup>49</sup> **BIBLIJURIDICA.ORG/** La Controversia del autotransporte de Carga en el TLCAN/ El marco convenido en el TLCAN/ fecha de consulta 16 de mayo de 2010/ <http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1667/18.pdf>

que atienden esos mercados, en general son las más grandes y mejor organizadas.

De igual manera existen grupos que en México contemplan positivamente la conclusión de las disposiciones del TLCAN. En general, al igual que en los EE.UU., los grupos con opinión a favor a la liberalización de los servicios interfonterizos de transporte de carga, son las industrias más ligadas a las actividades económicas bilaterales.

Algunos de los sectores industriales mexicanos más importantes con relación al intercambio económico con los EE.UU., son la industria automotriz, las empresas ensambladoras de equipo eléctrico y electrónico, la industria del vidrio, textil, cemento, etcétera.

Desde el inicio del conflicto, las Cámaras Industriales, representantes y voceras de los sectores mencionados, se han expresado con la intención de presionar al gobierno federal mexicano, en el sentido de exigir de EE.UU. el cumplimiento cabal del Tratado. En este sentido, se puede mencionar a la Confederación de Cámaras Industriales (Concamin) que declaró que era necesario que la SECOFI (actualmente Secretaría de Economía) actuara con toda la decisión ante las controversias surgidas entre Estados Unidos y México en el caso del transporte de carga y que se exigiera el respeto al acuerdo trilateral. Por su parte el presidente de la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), expresó que nuestro país poseía suficiente capacidad de negociación para evitar que se violara el TLC.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> **Moreno Mendoza, Laura**, Problemas en la Integración del Transporte del autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 2005.

Así también, otros organismos como la Coordinadora de Organismos Empresariales de Comercio Exterior (Coece) y el Consejo Coordinador Empresarial (CCE), opinaron que TLCAN estaba por encima de las leyes de los gobiernos que lo firmaron y por esa razón tenía la obligación de respetarse, de igual manera consideraban que el sector privado mexicano no estaba de acuerdo en que Estados Unidos adoptara medidas unilaterales en el TLC, demandaban el cabal cumplimiento de los compromisos, los acuerdos y los tratos pactados, y apoyaba la decisión oportuna del gobierno mexicano de pedir la celebración de consultas para solucionar estas diferencias.<sup>51</sup>

La iniciativa privada mexicana por su parte, tiene intereses que derivan de la potencialidad de los mejores servicios de transporte para fortalecer sus prácticas logísticas, tanto de integración con el sistema económico estadounidense, como en sus estrategias de comercialización de las exportaciones hacia aquel país.

En este sentido, no se puede evadir la enorme importancia económica de ese mercado para los productores nacionales y tampoco se puede dejar a un lado el hecho de que los industriales mexicanos se han venido quejando desde hace muchos años respecto a la calidad general de los servicios de transporte. Tan es así, que la propia desregulación interna del subsector, en gran medida fue motivada por el interés del gobierno mexicano en apoyar al sector productivo nacional ante la apertura comercial implementada por la administración del Presidente de la Madrid.<sup>52</sup>

Los grandes cargadores mexicanos están seguros que la competencia de las empresas extranjeras será un factor importante en el mejoramiento de los

---

<sup>51</sup> **Énfasis Logística/** Transporte Transfronterizo: Diversos Escenarios/ Olivia Ortiz Mejía/ Artículos/ fecha de consulta 16 de mayo de 2010/ <http://www.logistica.enfasis.com/notas/4122-transporte-transfronterizo-diversos-escenarios>

<sup>52</sup> **Moreno Mendoza, Laura,** Problemas en la Integración del Transporte del autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005.

servicios de autotransporte, lo cual permitirá el establecimiento de prácticas logísticas más desarrolladas y acordes con las utilizadas por sus contrapartes estadounidenses y canadienses y/o sus consumidores del otro lado de la frontera, acostumbrados a niveles de servicio al cliente más avanzados en comparación con los usuales en nuestro país.<sup>53</sup>

Por lo anterior, se puede decir que en México se dio una disputa de posiciones típica en este tipo de relaciones económicas. Mientras que los transportistas que atendían el mercado relacionado con el comercio internacional buscaban deseosamente mantener la posición sobre las otras, posición que les otorga la legislación vigente, los cargadores buscaban establecer, al menos, un mercado disputable, a partir de la entrada al negocio de las empresas extranjeras. Tan es así, que, incluso la situación actual de la entrada potencial de las empresas extranjeras ya promovía cierto nivel de competencia, puesto que la preocupación de las empresas mexicanas se refleja en una tendencia a la mejora de la calidad de los servicios y en sus niveles de atención a los requerimientos de las empresas estadounidenses, que se constituyen en sus principales clientes en la actualidad.<sup>54</sup>

## **2.2 Postura de Estados Unidos respecto a la negativa sobre la apertura de la frontera.**

En este sentido, dentro de los argumentos más destacables de parte del gobierno estadounidense, se presenta el que hace referencia al rigor del que carecen las normas mexicanas dentro de los marcos legales y con el que sí cuenta Estados Unidos y Canadá; la frase “en circunstancias similares” del artículo 1202 significa que los prestadores de servicio mexicanos pueden recibir trato diferenciado con el

---

<sup>53</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2001.

<sup>54</sup> **Moreno Mendoza, Laura**, Problemas en la Integración del Transporte del autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005.

fin de satisfacer un objetivo legítimo de normatividad. Además, en vista de que el marco normativo canadiense es “equivalente” al de EE.UU., no es una violación al trato de nación más favorecida conforme al artículo 1203, que Estados Unidos trate a las empresas canadienses de autotransporte de una manera más favorable que a las empresas transportistas mexicanas.<sup>55</sup>

De acuerdo con EE.UU., el término “en circunstancias similares” en los artículos 1202 y 1203 del TLCAN limita las obligaciones de trato nacional y de trato de nación más favorecida a circunstancias en relación con operaciones de autotransporte que sean similares, y eso porque “no se aplican todavía en México los procedimientos adecuados para garantizar la seguridad en las carreteras estadounidenses”.<sup>56</sup>

EE.UU. considera que su interpretación se confirma por el artículo 2101, el cual establece que: ninguna disposición en el Capítulo XII “Comercio transfronterizo de servicios” se interpretará para impedir la adopción o la aplicación por cualquiera de las Partes de medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de leyes o reglamentos que no sean incompatibles con las disposiciones del Tratado, que incluyen las relativas a la salud y la seguridad y la protección del consumidor.<sup>57</sup>

---

<sup>55</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta 16 de mayo de 2010. <http://registry.nafta-sec-alena.org/cmdocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>

<sup>61</sup> **Moreno Mendoza, Laura**, Problemas en la Integración del Transporte del autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005.

<sup>57</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta en línea 16 de mayo de 2010. <http://registry.nafta-sec-alena.org/cmdocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>

<sup>64</sup> ibid

EE.UU. también rechaza el argumento de México referente a que la falta de aplicación del Anexo I por parte de EE.UU. en cuanto a servicios e inversiones en materia de transporte transfronterizo tuvo una motivación política. En todo caso, EE.UU. afirma que la motivación política es “sólo de relevancia secundaria” en este caso en el sentido de que la seguridad en las carreteras ha generado controversia en Estados Unidos. La controversia, más bien, es “si México ha cumplido con su carga de probar alguna violación por parte de EE.UU. a sus obligaciones conforme al TLCAN.”<sup>58</sup>

De igual manera como sucedió en México, existen en Estados Unidos grupos que están inconformes con la apertura en la frontera así como también existen otros que apoyan la liberalización del comercio en este punto de los territorios.

Desde el inicio del problema, se pudo ver que quien sostuvo una postura negativa era el sindicato internacional de operadores de Estados Unidos (*The International Brotherhood of Teamsters*).

Los *teamsters* son una poderosa organización internacional que agrupa a cerca de millón y medio de afiliados.<sup>59</sup> Prueba de su poder, es lo que lograron en el año de 1995 al conseguir que el gobierno Federal estadounidense se negara a cumplir los compromisos en el sector autotransporte del TLCAN.

Los reclamos de los *teamsters* en contra de la liberalización de los servicios de carga transfronterizos se basaron prácticamente en aspectos de seguridad pública; como el aumento en el tráfico de drogas, traslado de alimentos descompuestos o portadores de enfermedades, tráfico de ilegales, etc. Estos argumentos carecen de fundamento, debido a que la liberalización de la competencia entre las empresas de autotransporte deja intactos los

---

<sup>59</sup> TEAMSTERS/ About us/ fecha de consulta 19 de mayo de 2010/ <http://www.teamster.org/>

procedimientos de revisión aduanal vigentes (mismos que se endurecieron a raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001) y ninguna disposición del TLCAN modifica tal situación.

Sin embargo, tras esta pantalla se puede decir que lo mayores temores de este grupo son:

- La posible competencia en el precio de los servicios de las empresas mexicanas frente a las estadounidenses, que al ganar mercado provocarían una disminución de las fuentes de trabajo de los *teamsters*, puesto que ellos difícilmente serían contratados por las empresas mexicanas, ante los salarios más altos que reciben.
- El efecto económico del promedio de los salarios de ese mercado laboral, ya que si bien es imposible que los salarios de los *teamsters* pudieran llegar a los niveles de los salarios mexicanos y viceversa, sí existiría una presión a la baja en el precio de la mano de obra estadounidense, situación que les preocupa intensamente.<sup>60</sup>

Remontándonos un poco a la historia y como muestra de lo anterior, es importante mencionar que cuando George Bush Jr. llegó al poder, el sindicato de camioneros vio debilitada su posición, ya que desde el inicio del problema en 1995, como Gobernador de Texas, Bush criticó abiertamente el cierre de fronteras al autotransporte.

Más adelante, cuando el Panel Arbitral dio el fallo a favor de México en su reporte final, el 7 de febrero de 2001 el presidente Bush anunció públicamente que instruiría al Departamento de Transporte para levantar la moratoria impuesta al autotransporte mexicano desde 1982.

---

<sup>60</sup> **TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE/** PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE/Servicios de Transporte Transfronterizo/ fecha de consulta en línea 19 de mayo de 2010. <http://registry.nafta-sec-alena.org/cmdocuments/061a6d65-c6c7-438b-9a29-3775387583d5.pdf>



Eventualmente los teamsters reaccionaron pero al ver que su influencia sobre el ejecutivo se había debilitado, recurrieron al poder legislativo a través de las Cámaras y una amplia campaña publicitaria dirigida a la opinión pública, basándose en los argumentos ya mencionados sobre la falta de seguridad de los camiones Mexicanos.<sup>61</sup>

Pero sobre este punto, para restarle credibilidad a estos argumentos, cabe mencionar que México se ha incorporado como miembro de la “Alianza de Seguridad para los Vehículos Comerciales” (Commercial Vehicle Safety Alliance), una organización de funcionarios estatales, provinciales y federales, que trabaja para garantizar que la exigencia y el cumplimiento de los procedimientos de seguridad, especialmente de las inspecciones “a un lado del camino” sean consistentes entre sí, de jurisdicción a jurisdicción.<sup>62</sup>

### **2.3 Solución de la controversia ocasionada por la negativa del gobierno estadounidense a la apertura de la frontera entre México y Estados Unidos.**

Ante esta situación de conflicto, se previeron dentro del Tratado, medidas que pudieran dar soluciones a situaciones no previstas, como lo ha sido esta controversia que a 18 años, no se le ha encontrado una resolución.

Ante esto, tenemos primeramente al propio TLCAN, que tiene como mecanismo de solución de controversias el artículo XX titulado “Disposiciones Institucionales y

---

<sup>61</sup> Rico Galeana, Oscar Armando, La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 2001.

<sup>68</sup> Moreno Mendoza, Laura, Problemas en la Integración del Transporte del autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 2005.

Procedimientos para la Solución de Controversias” el cual se divide en 3 secciones; la sección A trata sobre las instituciones encargadas de la vigilancia y el cumplimiento de los dispuestos en el TLCAN, la sección B se ocupa del mecanismo de solución de controversias entre las partes firmantes del tratado y la sección C que se refiere a los procesos para la interpretación del TLCAN ante instancias judiciales y administrativas internas, haciendo referencia a los medios alternativos de solución de controversias en conflictos entre particulares.<sup>63</sup>

Este mecanismo se limita únicamente a los casos en que se considere que el TLCAN no está siendo aplicado de manera correcta o que las partes integrantes no están cumpliendo cabalmente sus disposiciones o lleve a cabo acciones que contravengan lo pactado o anulen o menoscaben lo establecido. En este caso, la regla es que las partes involucradas en el conflicto procuren de buena fe resolver sus diferencias a través de los buenos oficios, las consultas y la negociación y en caso de no ser así se recurrirá a la Comisión de Libre Comercio.<sup>64</sup>

El procedimiento establecido en el TLCAN para la solución de controversias consta de cuatro etapas:

- 1) La realización de consultas (pláticas) informales.
- 2) El establecimiento de consultas formales.
- 3) Reunión de la Comisión de Libre Comercio (Secretarios de Estado)
- 4) El establecimiento de un Panel Arbitral.<sup>65</sup>

La primera reunión formal de consultas inició el 19 de enero de 1996 en la ciudad de Washington, con una duración de dos días. Los delegados mexicanos instaron

---

<sup>63</sup> **Unidad de Comercio de la Organización de Estados Americanos/** Sistema de Información sobre Comercio Exterior/ Acuerdos/ Tratado de Libre Comercio/ Capítulo XX: Disposiciones Institucionales y Procedimientos para la Solución de Controversias/ fecha de consulta 19 de mayo de 2010.

[http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/Anexo1h.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/Anexo1h.asp)

<sup>64</sup> **Cruz Miramontes Rodolfo**, “Diez años del capítulo XX; solución de controversias entre las partes del Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, fecha de consulta 19 de mayo de 2010,

<http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1667/10.pdf>

<sup>65</sup> **ibid.**

a los estadounidenses a procesar inmediatamente las 29 solicitudes que habían recibido de parte de empresas mexicanas interesadas en ofrecer servicios transfronterizos; de nuevo, el principal argumento fue que cada solicitud debería ser analizada de forma individual y resuelta exclusivamente sobre la base del cumplimiento con los estándares establecidos en la ley estadounidense. La posición de los EE.UU. no se modificó en lo más mínimo, sin embargo, sus delegados insistieron en que el cierre de fronteras sería temporal y con el propósito de observar cómo evolucionaban las condiciones de seguridad del autotransporte mexicano.<sup>66</sup>

Por tal motivo, las autoridades mexicanas declararon que la negativa era injustificada y se constituía en una violación a lo acordado en el TLCAN así que, se continuaría con el procedimiento de solución de controversias.

A partir del fracaso de esta primera reunión de consultas, la situación sobre el problema comenzó a estancarse. Se tienen referencias, poco detalladas, de que en los dos y medio años siguientes se realizaron varias reuniones bilaterales, evidentemente, también infructuosas. Sin embargo, en general, las declaraciones de los funcionarios de SECOFI en este periodo, coincidían en la opinión de que muy pronto se resolverían las diferencias, lo cual indica que la posición mexicana era de una relativa confianza en encontrar una solución al conflicto.<sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> **Íbid.**

<sup>67</sup> **Rico Galeana, Oscar Armando**, La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 2001.

### 2.3.1 Comisión de Libre Comercio

El 24 de julio de 1998, dos años y medio después de las primeras consultas formales, México solicitó la reunión de la Comisión de Libre Comercio para tratar el problema, entrando formalmente, con ello, a la tercera fase del procedimiento de solución de controversias del TLCAN. La reunión se llevó a cabo el 19 de agosto siguiente, sin que fuera posible dirimir las diferencias.<sup>68</sup>

La Comisión de Libre Comercio se integra por representantes de cada una de las partes a nivel de Secretaría de Estado, y tiene como facultades dentro del Tratado:

- Supervisar la correcta puesta en práctica del tratado.
- Vigilar su futuro desarrollo.
- Resolver las controversias que pudieran resultara de la interpretación del tratado.
- Supervisar el trabajo de todos los grupos y comités que se formen a raíz del tratado.
- Conocer sobre cualquier otro motivo que pudiera afectar el funcionamiento del tratado.

Cualquiera de las partes puede solicitar consultas a esta Comisión mediante un escrito dirigido a las otras partes y al Secretariado del TLCAN. Mediante estas consultas, las partes en conflicto deberán llegar a un acuerdo mutuamente satisfactorio, otorgando la información necesaria para poder realizar un examen sobre las medidas o procedimientos que pudieran afectar el funcionamiento del tratado.<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> **Moreno Mendoza, Laura**, Problemas en la Integración del Transporte del autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 2005.

<sup>69</sup> **Cruz Miramontes Rodolfo**, “Diez años del capítulo XX; solución de controversias entre las partes del Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, fecha de consulta 19 de mayo de 2010, <http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1667/10.pdf>

### 2.3.2 Panel Arbitral

Debido a que la Comisión no logro su objetivo en los 30 días siguientes a las reuniones, así como lo estipula el tratado, el 22 de septiembre de 1998 el gobierno mexicano, solicitó el establecimiento de una tribunal *ad hoc*, que se ha denominado Panel Arbitral.<sup>70</sup> Esto constituyó el inicio de la última fase para la solución de controversias dentro del TLCAN.

La labor del panel consiste en analizar el problema desde diferentes y múltiples puntos de vista y con base en ello emitir una serie de informes y recomendaciones, que en caso de no ser observadas, pueden llevar al establecimiento de penalizaciones para el país desfavorecido en el veredicto. Estas penalizaciones normalmente consisten en la suspensión o el retiro de un cierto número de beneficios equivalentes a los afectados, de entre los previamente otorgados en el sector objeto de la disputa, o incluso, en casos excepcionales, en otros sectores involucrados en el acuerdo de libre comercio.<sup>71</sup>

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

En los dos meses siguientes se recibieron los comentarios de las partes al informe inicial y finalmente, el 6 de febrero de 2001 se hizo público el informe final, en el

---

<sup>70</sup> Rico Galeana, Oscar Armando, La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 2001.

<sup>71</sup> **Sistema de Información sobre Comercio Exterior/** Acuerdos/Tratado de Libre Comercio/ Capítulo XX: Disposiciones Institucionales y Procedimientos para la Solución de Controversias/ fecha de consulta 19 de mayo de 2010. [http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/Anexo1h.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/Anexo1h.asp)

que se determina un veredicto favorable a México, otorgado por votación unánime de los cinco panelistas.

El argumento de México ante el panel consistió en la violación a los principios de “Trato Nacional” y de “Nación más Favorecida”, en servicios de autotransporte transfronterizos, al negarse, Estados Unidos, de manera generalizada, a considerar para aprobación cualquier solicitud que proviniera de transportistas mexicanos. El Panel determinó que ni las insuficiencias del marco normativo mexicano o las condiciones pactadas en el texto del TLCAN, constituyen una base legal suficiente para que Estados Unidos mantenga la moratoria a la consideración de las solicitudes mexicanas.<sup>72</sup>

### **3. Perspectivas del autotransporte de carga interfronterizo entre México y Estados Unidos.**

Dado cuenta de lo anterior, y después del trabajo de varias instancias sobre la resolución del conflicto acerca de la apertura de la frontera entre México y Estados Unidos, se llega al año 2006 en el que Felipe Calderón Hinojosa inicia su período presidencial y con él también se empiezan a gestar nuevas expectativas de lo que sucedería con este tema.

En la parte final de este trabajo de investigación, se da un panorama de lo que se trabajó en el periodo presidencial de Felipe Calderón en lo que respecta a la apertura de la frontera norte de México, con lo que se concluye la investigación y con lo cual se podrá hacer un análisis final sobre lo que le espera a esta industria tan importante para la economía de las dos naciones.

Nos damos cuenta de que mientras Estados Unidos seguía intentado cerrar las puertas al transporte de carga nacional, México planeaba la manera de solucionar la controversia con los transportistas estadounidenses, con el fin de lograr la tan

---

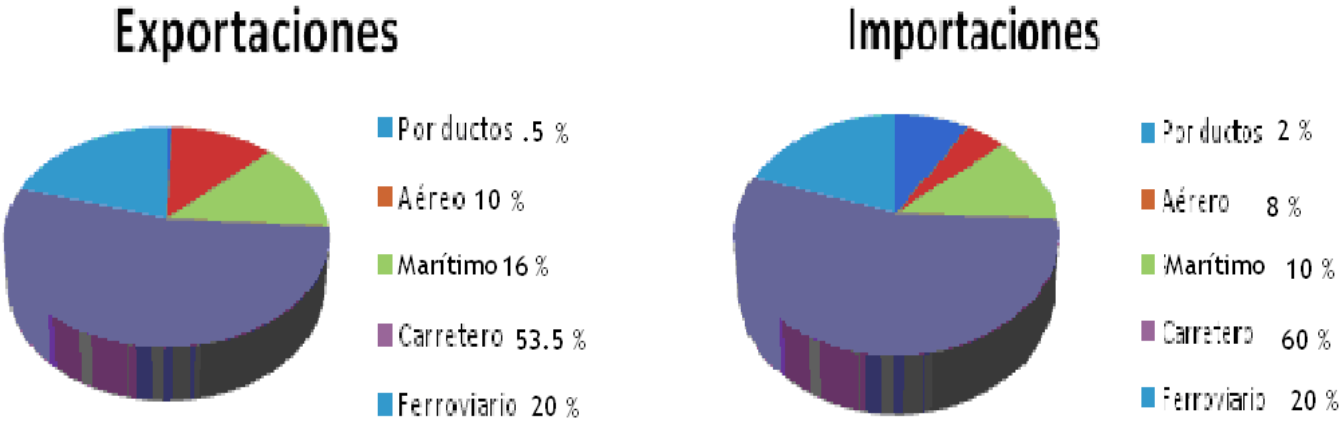
<sup>72</sup> **ibid**

ansiada apertura, aún con la oposición de grandes grupos de transportistas, que como ya se mencionó, no apoyaban estas acciones.

**3.1 Acciones llevadas a cabo en la administración de Felipe Calderón sobre el cruce fronterizo de mercancías.**

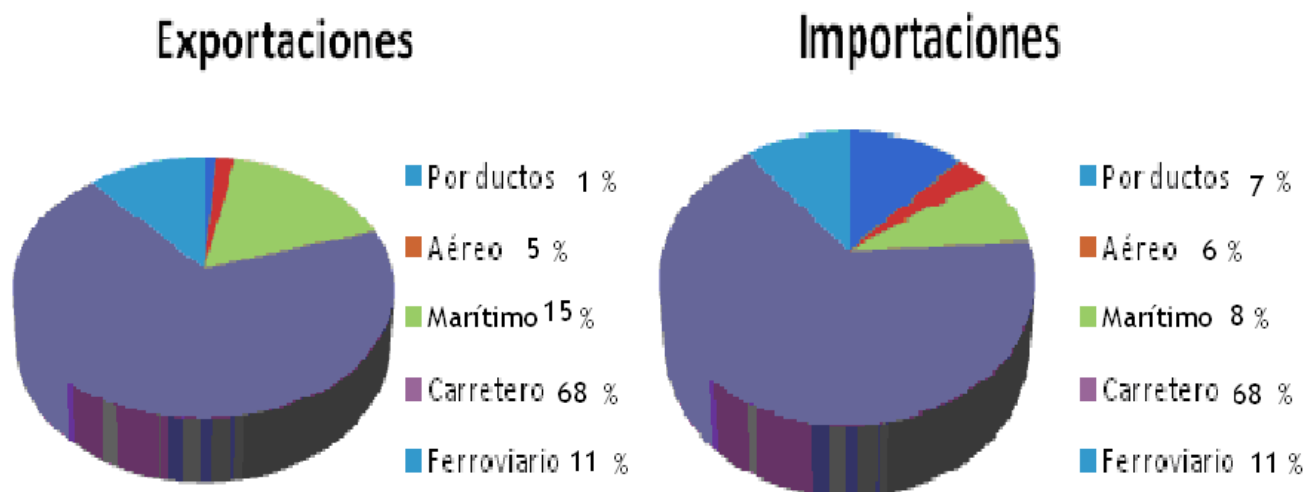
Las dos formas de transporte más importantes del comercio de México con Canadá y Estados Unidos son el carretero y el ferroviario. En el caso de Canadá, el transporte ferroviario es utilizado en el 20% de los embarques, mientras que en el caso de Estados Unidos, este tipo de transporte se utiliza en un 11%. Para ambos países el transporte marítimo y aéreo ocupan el tercer y cuarto lugares, respectivamente. Gráfica 8 y 9.

**GRÁFICA 8: COMERCIO EXTERIOR MÉXICO – CANADÁ  
SEGÚN MODO DE TRANSPORTES, 2008**



**Fuente:** Instituto Mexicano del Transporte

**GRÁFICA 9: COMERCIO EXTERIOR MÉXICO – ESTADOS UNIDOS  
SEGÚN MODO DE TRANSPORTES, 2008**



Fuente: Instituto Mexicano del Transporte

Como se puede apreciar en las gráficas anteriores, el 68% de las exportaciones mexicanas a Estados Unidos, y el 53.5% de las exportaciones mexicanas a Canadá utilizan transporte carretero. Por lo tanto fue de suma importancia considerar que eran áreas de oportunidad en esta modalidad de transporte.

De acuerdo a un estudio de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México (SCT), los costos de logística por carretera para comercio entre México y Estados Unidos son 55% más caros que entre Canadá-EUA. (SCT, “Programa Piloto para la Apertura del Autotransporte Transfronterizo” 2007).<sup>73</sup>

<sup>73</sup> **Carmona Ernesto**/ Retos y Oportunidades para el transporte transfronterizo México-Estados Unidos/ Revista Académica del CISAN-UNAM/ fecha de consulta en línea 20 de octubre de 2011 <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRead.jsp?lcue=197314465007/ISSn1870-3550l>



Son varias las causas de este diferencial pero la más importante es que no existe un libre tránsito entre México y EE.UU. para la transportación de carga y para llevar a cabo una exportación o importación se requiere de tres camiones y tres conductores, con lo cual se eleva el costo de cada embarque en al menos \$80 dólares, y lo más importante, se retrasan de manera considerable los tiempos de entrega.

### **3.1.1 Antecedentes y Resultados del Programa Demostrativo**

Debido a la gran desventaja que tenía México ante EE. UU. y Canadá y tras la violación al TLCAN por parte de EE.UU. se anunció por parte de ambos países el 23 de febrero de 2007 la creación de un programa piloto de transporte transfronterizo de carga. El llamado Proyecto Demostrativo de Autotransporte Fronterizo entró en vigor en septiembre de ese mismo año.

El Programa Piloto se dividió en 2 etapas para darle mejor seguimiento a su desarrollo y verificar sus resultados; estas etapas fueron:

- Primera etapa – Con duración de 6 meses. El gobierno estadounidense otorgaría permiso para brindar los servicios de autotransporte de carga en Estados Unidos, más allá de la zona comercial, a 100 empresas mexicanas de carga en Estados Unidos, (de puerta a puerta) siempre que cumplan con el procedimiento que marca su normativa.
- Segunda etapa – Con duración de 6 meses. El gobierno de México abriría la frontera al autotransporte de carga de EUA, otorgando un acceso equivalente en número de unidades al de la primera etapa.

Dentro de este programa también se previó la creación de un grupo Binacional de Monitoreo que daría seguimiento a las etapas del programa de apertura transfronteriza. El grupo estaría conformado por la Secretaría de Comunicaciones

y Transportes (SCT), la Secretaría de Economía (SE), por parte de México, así como por el Departamento de Transporte de EE.UU. (DOT) y el Representante Comercial (USTR) por parte de Estados Unidos.<sup>74</sup>

El permiso correspondiente sería emitido por la SCT de conformidad con el Acuerdo por el cual se creó la modalidad temporal de servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre México y EE.UU., publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de agosto de 2007. Y fue así como la empresa que recibió el primer permiso fue Stagecoach Cartage & Distribution, LP, con sede en El Paso, Texas, para dos de sus vehículos. En Estados Unidos la autorización equivalente se fundamentó en las reglas publicadas por el Departamento de Transporte (DOT) de aquel país.

La empresa mexicana que recibió el primer permiso fue Fernando Páez Treviño con sede en Monterrey, Nuevo León, también para dos vehículos.<sup>75</sup>

Gracias a los buenos resultados del Proyecto Demostrativo, el 4 de agosto de 2008, la SCT dio a conocer que las autoridades mexicanas y estadounidenses habían acordado extenderlo por dos años más. Sin embargo después de un año y medio de operaciones este programa fue eliminado de manera unilateral por las autoridades estadounidenses el 11 de marzo del año 2009, debido a que el Senado de Estados Unidos eliminó del presupuesto los fondos del programa para que los camiones mexicanos que cumplieran con todos los requisitos ecológicos y de seguridad, pudieran circular por su demarcación.<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> **Secretaría de Economía (SE)**/ Tratado de Libre Comercio/Negociaciones/ fecha de consulta 20 de mayo de 2010/ [http://www.economia.gob.mx/work/sneci/negociaciones/tlcan/pdfs/programa\\_piloto\\_rev1.pdf](http://www.economia.gob.mx/work/sneci/negociaciones/tlcan/pdfs/programa_piloto_rev1.pdf)

<sup>75</sup> **E-Comunicaciones**/ Documento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes/ Inició el programa piloto/ fecha de publicación 10 de septiembre de 2007/ fecha de consulta 25 de mayo de 2010/ [http://www.e-mexico.gob.mx/wb2/eMex/eMex\\_2605b\\_not585](http://www.e-mexico.gob.mx/wb2/eMex/eMex_2605b_not585)

<sup>76</sup> **Pontealdía**/ México y EE.UU. crearía un grupo para transporte transfronterizo/ EFE/ América Latina/ fecha de consulta 20 de mayo de 2010/ <http://www.pontealdia.com/america-latina/mexico-y-eeuu-crearian-grupo-para-transporte-transfronterizo.html>

En ese año, el Congreso de EE.UU. aprobó la Ley Ómnibus de Asignaciones para el año fiscal de 2009, este instrumento contiene una disposición que prohíbe al DOT la utilización de recursos federales en la operación del programa piloto.

El fuerte vínculo entre Obama y los Teamsters, que se gestó durante la campaña electoral y se ha visto reforzado a lo largo del tiempo, es uno de los principales retos para el transporte terrestre en general y en particular para el autotransporte.

Esta agrupación pretende frenar mediante todos los medios posibles el paso de autotransportistas mexicanos, a quienes califican de inseguros, sucios y peligrosos.

El 18 de marzo de 2009, ante el incumplimiento de EE.UU. de sus compromisos establecidos en el tratado en materia de transporte transfronterizo de carga, el gobierno de México adoptó represalias comerciales en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) mediante el incremento de los aranceles aplicables a 90 productos agrícolas e industriales originarios de EE.UU.<sup>77</sup>

La represalia por parte de México de aplicar aranceles a productos estadounidenses, llevó al gobierno estadounidense a prometer un nuevo programa para permitir el paso de camiones mexicanos a su territorio, con el fin de cumplir las obligaciones del país establecidas en el TLCAN.

Al respecto de esta situación, la CANACAR argumenta que el proyecto no tuvo resultado debido a que el gobierno mexicano no ha negociado condiciones que permitan a los transportistas mexicanos competir en condiciones de equidad en Estados Unidos. De igual manera reprobó que se discrimine a los transportistas mexicanos y que violen los principios fundamentales del derecho internacional.

---

<sup>77</sup> Consejo Mexicano de Comercio Exterior COMCE Noroeste, A.C./ Incrementa México aranceles a frutas, legumbres, productos editoriales, perfumes y cosméticos originarios de EE.U/ fecha de publicación 23 de marzo de 2009/ fecha de consulta 25 de mayo de 2010/  
[http://www.comcenoreste.org.mx/noticias/noticias\\_detalle.php?idNoticia=139](http://www.comcenoreste.org.mx/noticias/noticias_detalle.php?idNoticia=139)

Además, se cree que este programa tenía muchas desventajas como el hecho de que los precios de los fletes en México son más baratos que en EE.UU. y la apertura generaría fuerte presión en los salarios de los operadores en México.

Para el año 2010 con la situación de que aún no había soluciones a la controversia planteada desde 1995 se llevó a cabo una reunión que vislumbró lo que prometió Estados Unidos ante la declaración del aumento de aranceles a algunos de sus productos.

El día 11 de marzo de 2010, se llevo a cabo una reunión por los funcionarios de México y EE.UU. el Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Juan Francisco Molinar Horcasitas, y el Ministro del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) Ray LaHood los cuales se comprometieron a crear un grupo de trabajo para solucionar la disputa por la entrada de camiones de carga mexicanos a suelo estadounidense y de esta manera buscan establecer procesos para incrementar la cooperación bilateral en materia de transporte.<sup>78</sup>

El encuentro de trabajo entre ambos funcionarios, que se dio en Monterrey, N.L. México tuvo como objetivo discutir la amplia gama de temas de transporte que son de primordial interés para la economía de ambos países.

La SCT no ofreció detalles sobre la posible instrumentación cuando menos de un programa piloto para el autotransporte de carga entre México y Estados Unidos, lo cual, después de varios años sin solución solo hace infructuosa esta reunión. Y como resultado de estas conversaciones, la situación volvió a quedar en stand by, pues solo se llevo a una reunión sin acuerdo para la apertura de la frontera norte para el autotransporte de carga y no se dio a conocer cuándo habrá una nueva reunión entre ellos.

---

<sup>78</sup> **La Crónica/** México y Estados Unidos establecerán grupo de trabajo para transporte transfronterizo/ Nacional/ EFE/ fecha de publicación 12 de abril de 2010/fecha de consulta 20 de mayo de 2010/  
[http://www.cronica.com.mx/nota.php?id\\_notas=499896](http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=499896)

Pero el establecimiento de un grupo de trabajo para estudiar los pasos a seguir para la apertura de la frontera anticipa que la solución al viejo problema aún no está a la vista.

El 6 de enero de 2011, el gobierno de EE.UU. envió una propuesta general para poder iniciar los trabajos que permitan encontrar una solución a la controversia bilateral sobre el autotransporte de carga. Como consecuencia de ello, se llevó a cabo la cuarta reunión entre México y EE.UU. en febrero de 2011 y se alcanzó un acuerdo anunciado el 3 de marzo por el Presidente Calderón y Obama.<sup>79</sup>

Este acuerdo consiste en un programa de cumplimiento gradual y recíproco que establece una ruta más clara hacia el pleno cumplimiento de EE.UU. a sus compromisos bajo el TLCAN. Este programa pone énfasis en la seguridad y la eficacia.

Como resultado de diversas reuniones, el 6 de julio la SCT y el DOT suscribieron un Memorandum de Entendimiento que permite implementar el acuerdo sobre la apertura que anunciaron Felipe Calderón y Barak Obama en su primera reunión el 3 de marzo.

Por su parte, México acordó suspender en 50 % los aranceles que impuso a 99 productos provenientes de EE.UU. en 2010. Esta reducción se aplicó a los 99 productos a partir del 8 de julio y acordó que eliminará el 50 % restante una vez que EE.UU. emita el primer permiso a un transportista mexicano bajo este nuevo programa.

El punto central del nuevo programa es la seguridad vial y la mejora del sistema de transporte para el comercio entre México y los Estados Unidos.

Para desarrollar el nuevo programa, la DGAF requiere a los conductores y flota vehicular de los transportistas cumplir con todas las regulaciones de

---

<sup>79</sup> Secretaría de Economía / fecha de consulta en línea 15 de junio de 2012 / [www.se.gob.mx](http://www.se.gob.mx)

autotransporte federal de México, tal como se exigió en el Programa Demostrativo de 2007. Por ejemplo, se requerirá a los conductores someterse a una evaluación oral de su capacidad para entender el idioma español, así como las señales de tránsito y otros requisitos de seguridad.

Como el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. DOT) está otorgando autoridad recíproca a los transportistas mexicanos a cruzar la frontera en operaciones de largo recorrido, el nuevo programa también incluye la aplicación de los reglamentos espejo en Estados Unidos para los transportistas mexicanos.

### **Funcionamiento del Nuevo Programa**

La SCT concederá un permiso provisional de operación a transportistas domiciliados en EUA para operar servicios de autotransporte transfronterizo de carga internacional en México, siempre que las condiciones establecidas en el artículo cuarto de las reglas se cumplan. La SCT podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones al permiso de operación si el transportista no cumple con las condiciones establecidas en el artículo décimo Séptimo de las reglas.<sup>80</sup>

Este programa se divide en tres etapas que se describen a continuación:

**Etapas 1.** Al inicio de la operación bajo permiso provisional del transportista, los vehículos y conductores autorizados podrán ser revisados por cada entrada a México durante los primeros tres meses, por personal que para tal efecto designe la DGAF.

**Etapas 2.** Si los transportistas aprueban las revisiones realizadas al efectuar los cruces fronterizos hacia México, durante el periodo referido, ya no estarán sujetos a revisiones por cada entrada a México. Las revisiones a partir de ese momento ocurrirán de manera aleatoria. Los transportistas deben mantener vigente la

---

<sup>80</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT/ fecha de consulta en línea 15 junio 2012/  
<http://www.sct.gob.mx/?id=1685>

calcomanía de seguridad de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) o certificado de verificación físico-mecánica conforme a la NOM-068-SCT-2-2000.

**Etapa 3.** Antes de que el transportista cumpla 18 meses de operación bajo permiso provisional, la DGAF dictaminará el cumplimiento con las regulaciones de autotransporte federal en México, para lo cual se considerarán, además, los siguientes factores: Reportes de infracciones, reportes de conducción en condiciones de fatiga, cumplimiento de las regulaciones por parte de los conductores; incluyendo lo relativo a sustancias controladas y alcohol, reportes de mantenimiento de los vehículos, registros de accidentes; y que no tenga un índice insatisfactorio, o condicional, de seguridad, conforme a los criterios de la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA).

### **Permiso Provisional y Permanente de Operación**

El permiso provisional será concedido por la DGAF a transportistas domiciliados en EUA permitiéndole operar servicios de autotransporte transfronterizo de carga internacional en México durante un periodo inicial de 18 meses.

La resolución sobre la emisión del permiso provisional, con una vigencia mínima de 18 meses, deberá realizarse en un plazo que no exceda de 30 días naturales, a partir de la presentación de todos los requisitos y dictamen de cumplimiento favorable de la Revisión de Condiciones de Seguridad (RCS). Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como resuelta en sentido afirmativo.

Para otorgar el permiso permanente, antes de que el transportista cumpla 18 meses de operación bajo autorización provisional, la DGAF dictaminará el cumplimiento con las regulaciones de autotransporte federal en México, si el dictamen es favorable del cumplimiento con las regulaciones de autotransporte federal en México, emitido por la Dirección de Supervisión del Autotransporte Federal, el Centro Metropolitano de Autotransporte, previa solicitud, le podrá

otorgar un permiso permanente de operación. (Revisar Anexos para encontrar los formatos requeridos por la SCT)

### **3.2 El autotransporte de carga transfronterizo a 18 años de la firma del Tratado de Libre Comercio.**

Actualmente el autotransporte de carga no es fuerte y necesita de la total atención del gobierno mexicano para hacer de este una industria con mejor infraestructura y mucho más competitiva.

Esta industria, como se ha mencionado anteriormente, es muy importante para la economía, y como ejemplo de ello basta decir que el año pasado el intercambio comercial con los Estados Unidos alcanzó los 278,000 millones de dólares por concepto de exportación que fue generado por el autotransporte de desplazamiento de bienes.<sup>81</sup>

Por esta razón, no se debe dejar de lado este sector de la economía pues si bien hay situaciones en México que requieren de mucha atención como el narcotráfico, el respeto de los derechos humanos, etc., el hecho de atender los requerimientos de este conflicto transfronterizo, le permitirá al país alcanzar mayores niveles de desarrollo, contribuir al fortalecimiento de esta industria, para que finalmente se pueda alcanzar un buen intercambio comercial con Estados Unidos.

De igual manera, hay que destacar que el proceso de evolución de nuestra economía hace que se enfrenten retos de modernización en los diferentes sectores comerciales y el transporte es una de las actividades prioritarias para la industria nacional por lo que su participación en mercados nacionales y extranjeros es cada vez mayor, lo que obliga a mejorar permanentemente el servicio para obtener la preferencia de un consumidor global.

---

<sup>81</sup> **EL ECONOMISTA**/ Canacar pide acuerdos para impulsar el transporte en México/ fecha de publicación 24 de mayo de 2010/ fecha de consulta 25 de mayo de 2010/  
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/05/24/canacar-pide-acuerdos-impulsar-transporte-mexico>



Por lo tanto se considera que aún cuando esta industria es de gran importancia, actualmente se encuentra en muy malas condiciones, la industria es obsoleta pues existen vehículos que tiene 20 años de antigüedad, casi el doble de la edad que deberían tener, además de que existe un incumplimiento de las normas vigentes. Es importante que la instancia responsable, en este caso la SCT debe de hacer algo, llevar a cabo programas de modernización y renovación de la flota vehicular, que sea audaz, que sea agresivo, que verdaderamente obligue a los dueños de los vehículos a modernizar o actualizar la flota que transita por las carreteras de México. Esto debería hacerse mediante esquemas nuevos y un mayor apego a las normas vigentes para dicho sector.

Para poder llevar a cabo esto, es importante que se cuente con los fondos económicos suficientes, pero este es otro problema a destacar, no se tiene el suficiente potencial para lograra el financiamiento para atender esta situación, además de que la SCT tampoco cuenta con la capacidad de poder vigilar estas cuestiones.

### **3.3 Alcances y límites del autotransporte de carga interfronterizo.**

A través de los años se ha podido verificar cuales han sido los beneficios que ha traído tanto para México como para Estados Unidos el establecimiento del TLCAN y nos podemos dar cuenta que debido a que este tratado se crea con países en condiciones totalmente desiguales en cuanto desarrollo económico, político y social, pues los beneficios también han sido desiguales.

Ejemplo de ello es la apertura de la frontera entre estos dos países, la cual se estableció desde 1995 en el TLCAN y finalmente no ha tenido una resolución que se benéfica para ambos y con la que estén de acuerdo los dos.

De esta manera podemos decir que en cuanto a los alcances de esta industria respecto a la apertura de la frontera, estos son muy pocos debido a que en México

la situación del autotransporte si deja mucho que desear. Sin embargo, el gobierno mexicano siempre ha tratado de apearse a lo establecido en el tratado cumpliendo las exigencias de este y en cierta forma las exigencias de EE.UU.

En contraste, nos encontramos frente a una industria que realmente tiene muchas limitantes teniendo como resultado la poca capacidad que tiene para competir contra las empresas estadounidenses.

Sin embargo en el apartado de transporte de carga del tratado, es importante destacar que México siempre ha respetado mucho los tratados internacionales y hasta cierto punto ha sido promotor de las relaciones bilaterales y multilaterales, tan es así que para nuestro país los tratados internacionales y las leyes del Congreso, aprobados por el Senado y que estén de acuerdo con la Constitución, son la Ley Suprema de toda la Unión.<sup>82</sup>

México respeta el principio de igualdad jurídica entre los países y al suscribir la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el TLCAN tiene el rango jurídico de una ley federal que es autoejecutable o autoaplicativo y no requiere de leyes para su implementación.<sup>83</sup>

Por el contrario, para Estados Unidos el TLCAN tiene el rango jurídico de un Acuerdo Ejecutivo suscrito por el presidente de los Estados Unidos de América, que no tiene el carácter de ley. Estados Unidos no ha suscrito la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y por lo tanto, el TLCAN es un instrumento heteroaplicativo, esto es, que requiere de leyes o de otras disposiciones jurídicas para su implementación.<sup>84</sup>

---

<sup>82</sup> **Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión/** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos/ Título séptimo/ artículo 133/ consulta en línea 26 de mayo de 2010.

<sup>83</sup> **Cámara Nacional de Autotransporte de Carga CANACAR/** VII Congreso Nacional de Transporte de Carga y muestra empresarial / Avances y visión del transporte internacional/ fecha de consulta en línea 26 de mayo de 2010/ <http://www.asecarga.org/congreso1/Canacar.pdf>

<sup>84</sup> **Ibid.**

Por esto, el TLCAN tiene un grave problema de desigualdad jurídica entre los países que lo suscribieron que ha sido gran motivo del incumplimiento de los Estados Unidos y que los mecanismos de solución de controversias sean insuficientes.

En este contexto los grupos interesados en la libre circulación han fomentado mecanismos legales para proponer una integración de quienes estén interesados. Es así como surge una nueva alternativa para poder minimizar las consecuencias del incumplimiento de los acuerdos en materia de autotransporte; Los corredores han venido llenando el vacío dejado por los mecanismos formales de cooperación gubernamental, con algunos resultados.

### **3.3.1 Oportunidades: Los corredores de transporte.**

Los corredores de transporte son conducidos por organizaciones que impulsan estrategias de coordinación y eficiencia entre los actores involucrados en la prestación y uso del servicio.

Dichas organizaciones agrupan actores como empresas usuarias del transporte, institutos de investigación, universidades, prestadores del servicio de transporte, empresas logísticas, y lo más interesante es que se suman los gobiernos estatales y municipales. Como consecuencia se muestran signos de integración del transporte al aparato productivo regional. En este sentido, los territorios que, vía sus gobiernos locales, se incorporan a dichas organizaciones obtienen como beneficio la atracción de inversión, pues asumen una agenda de logística que ofrece certeza y oportunidad a los inversionistas.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> NAFTA Trucks on U.S. Highway Corridors / Harryson Rob / Transportation Research Board 78<sup>th</sup> Annual Meeting, Washington D.C. / January / 1999.

En México tienen participación dos corredores trinacionales, el Canamex y Nasco. Ambos tienen participación de territorios de Canadá, Estados Unidos y México.

### **El caso Nasco**

La Coalición del Súper Corredor de América del Norte (Nasco, por sus siglas en inglés) ha tenido importantes logros. En 2006, firmó un Memorandum de Entendimiento con el Congreso de la Unión de México mediante el cual se comprometían a compartir información y apoyar en el diseño de legislación en materia de logística y transporte.<sup>86</sup>

Nasco abarca desde los puertos mexicanos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo, hasta Winnipeg en Canadá, atravesando la parte central de EE.UU. Al interior de este último, conecta la región de Texas con el importante centro automotriz de Chicago y llega hasta la parte central de México, donde se encuentran importantes centros de producción automotriz como San Luis Potosí.<sup>87</sup>

Un ejemplo de cómo se favorecen las localidades al pertenecer a estos corredores, lo encontramos en Zacatecas, que se incorporó apenas en 2008, a los pocos meses recibió fuertes inversiones de empresas aeronáuticas, las cuales declararon que su preferencia por tal estado se debía a la mejor conexión logística y de infraestructura de transporte.<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> **Carmona Ernesto**/ Retos y Oportunidades para el transporte transfronterizo México-Estados Unidos/ Revista Académica del CISAN-UNAM/ fecha de consulta en línea 20 de octubre de 2011  
<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRead.jsp?lcu=197314465007/ISSN1870-3550>

<sup>87</sup> **Secretaría de Desarrollo del Estado de Nuevo León, SEDEC** / Secretaría Técnica de Enlace, Planeación y Proyectos/Coordinación de estudios económicos / fecha de consulta en línea 5 de mayo de 2012/  
<http://sg.nl.gob.mx/DataNL/files%5CDNL00000446.pdf>

<sup>88</sup> **Íbid**

Tenemos también la participación del Puerto Lázaro Cárdenas en Nasco 2010, que le permitió tener un contacto directo con los puertos interiores, líneas navieras, agentes aduanales, parques industriales, transportistas, agentes de carga entre otros actores logísticos con los cuales se compartieron experiencias sobre el uso del corredor e intercambiaron estrategias para el impulso del mismo en un beneficio común.<sup>89</sup>



Fuente: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx>

<sup>89</sup> **Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT/** Administración portuaria integral de Lázaro Cárdenas/ Puerto Lázaro Cárdenas, punto estratégico clave del North American Super Corridor (NASCO)/ fecha de consulta en línea 5 de mayo de 2012/ <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/component/content/article/12-noticias/marina-mercante/240-puerto-lazaro-cardenas-punto-estrategico-clave-del-north-american-super-corridor-nasco>

Los corredores son una buena opción para los actores económicos y comerciales que se quieren enterar de las alternativas que existen en cuanto a transporte, sin embargo, la falta de infraestructura ferroviaria en México los limita demasiado, por lo que es urgente una fuerte inversión en infraestructura de transporte que permita aligerar la concentración en una sola modalidad y de paso genere un contrapeso a los grupos de presión interesados en mantener la situación como hasta ahora.

Por esta razón la propuesta que se presenta en esta tesis es primeramente que el gobierno, a través de las entidades correspondientes, pueda crear vínculos con otras dependencias para poder ofrecer financiamiento a la industria del autotransporte para poder mejorar su infraestructura, porque a nivel doméstico esta es la principal causa por la cual, la implementación del tratado no se ha podido llevar a cabo debido a que este es el fundamento de los principales argumentos en contra por parte del gobierno estadounidense.

México debe continuar con el seguimiento a este proceso de solución ya que hasta cierto punto, la dependencia que presenta con el vecino del norte no le ha permitido exigirle mayor esfuerzo para entablar negociaciones en cuanto a este problema.

### **Canamex**

El corredor Canadiense-Estadounidense-Mexicano es un corredor que une los tres países por su costa oeste y que tendría como punto de inicio la ciudad de México en México y final en la ciudad de Edmonton en la provincia de Alberta, Canadá. Los estados/provincias que se cruzarían con este corredor son los siguientes en los tres países; en Canada: Calgary, Edmonton, Whitehouse, EE.UU. Phoenix, Las Vegas, Salt Lake City, Idaho Falls, Great Falls, México: Manzanillo, Guadalajara, Mazatlán, Culiacán, Guaymas, Nogales.

Desde su creación en 1995, el corredor Canamex ha crecido hasta convertirse en la piedra angular para el transporte eficiente y continuo de bienes, servicios,

personas e información entre Canadá, México y EE.UU. El corredor Canamex ofrece muchas oportunidades para incrementar la prosperidad económica regional a través de la innovación.<sup>90</sup> Canamex ofrece: redes multimodales de transporte seguro y eficaz y una mejora de la competitividad global en cuanto a infraestructura ó telecomunicaciones.



Fuente: <http://www.canamex.org/>

---

<sup>90</sup> Corredor **Canamex/** fecha de consulta en línea 10 de mayo de 2012/<http://www.canamex.org/>

## **Consideraciones finales**

En conclusión, es necesario que se haga un balance del estado que guardan las instancias del TLCAN principalmente el Subcomité de Normas de Transporte Terrestre (SNTT) y del Grupo Trilateral de Asesoría del Transporte (GTAT), responsables de la homologación de normas y de la facilitación fronteriza. De igual manera se deben establecer las bases con las autoridades estadounidenses para que el acceso al mercado se dé en forma proporcional guardando una relación entre el número de empresas y el número de vehículos.

México por su parte debe dar prioridad en el programa a empresas con 100% de capital mexicano y con cláusula de exclusión de extranjeros, evitando la intervención de compañías con inversión extranjera directa, servicios logísticos y de paquetería y mensajería internacional.

El gobierno, a través de las entidades correspondientes, pueda crear vínculos con otras dependencias para poder ofrecer financiamiento a la industria del autotransporte para poder mejorar su infraestructura, porque a nivel doméstico esta es la principal causa por la cual, la implementación del tratado no se ha podido llevar a cabo debido a que este es el fundamento de los principales argumentos en contra por parte del gobierno estadounidense.

En suma, México tendrá que estar preparado ante lo que pueda suceder en cuanto al tema del transporte y saber manejarlo con toda la cautela necesaria para obtener los mayores beneficios, en este sentido, el gobierno podría adoptar medidas que contribuyan a incrementar la competitividad de la industria para poder alcanzar condiciones iguales en cuanto a la aplicación del tratado.

No hay que minimizar algunos avances, como los mecanismos enfocados en agilizar el paso de autotransporte de forma segura, por ejemplo, la Red Segura Electrónica para la Rápida Inspección de Pasajeros (Sentri, por sus siglas en



inglés), Sistema de Aforo Vehicular (Siave), Iniciativa de Viajes en el Hemisferio Occidental, Comercio Libre y Seguro (Fast, por sus siglas en inglés), Alianza de Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT por sus siglas en inglés)<sup>91</sup> las cuales han permitido disminuir tiempos de espera y de tránsito en el cruce de la frontera, sin embargo, no resuelven el problema mayor como el uso de *transfers*.

---

<sup>91</sup> **Rico Galena, Oscar Armando**, Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2005, pág. 50.

# ANEXOS

\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIAF.

**Dirección General de Autotransporte Federal**  
**TFC-USA-01**

Pág. 1/4

Folio de Solicitud   
[Para llenado de la Secretaría]

Fecha: \_\_\_\_\_

**SOLICITUD DE REGISTRO COMO ASPIRANTE A OBTENER UN PERMISO Y ALTA DE VEHICULO PARA OPERAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL Y DE CITA PARA LA ENTREGA-RECEPCIÓN DEL EXPEDIENTE.**

**DIRECTOR DEL CENTRO METROPOLITANO:**

\_\_\_\_\_  
(Nombre) en mi calidad de propietario o representante legal de \_\_\_\_\_ (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se registre a mi empresa, o a la empresa que represento, como aspirante a la obtención de un permiso para operar el **SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL**, en los términos de los artículos 12 y 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.\*

Además, solicito a usted se fije fecha y hora para que se reciba el expediente que contiene la solicitud de registro como aspirante para obtener permiso y alta de vehículo (s), requisitos y anexos, con la información relativa a la empresa, representante legal, flota vehicular y conductores, que se encuentra contenida en esta solicitud.

\* A esta solicitud deberán adjuntarse, escaneados, los documentos que respalden la información en ella contenida; una vez otorgada la cita por el Centro Metropolitano de Autotransporte, el solicitante deberá de mostrar los documentos originales para su cotejo (ver Guía de llenado).

I. Datos de la empresa	
I.a.	Número de registro en el DOT:
I.b.-	Nombre o Denominación legal:
I.c.-	Nombre comercial:
I.d.-	Marca Comercial, emblema, o símbolo de la empresa
I.e.-	Domicilio fiscal:
I.f.-	Domicilio legal u oficina de negocios: (sólo en caso de que no corresponda al anterior)
I.g.-	Fecha de constitución de la empresa:
I.h.-	Objeto social de la sociedad:
I.i.-	Capital social:
I.j.-	Nombres, domicilios y porcentaje de participación de los accionistas:
I.k.-	Correo electrónico para recibir notificaciones:

\*\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del  
Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIATF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIATF.

**Dirección General de Autotransporte Federal**

TFC-USA-01

Pág. 3/4

Folio de Solicitud: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

<b>IV. Datos de los Conductores</b> (llénesse por cada uno de los conductores que cruzará a México)	
IV.a.	Nombre completo del conductor que cruzará a México:
IV.b.	Fecha de nacimiento
IV.c.	Nacionalidad
IV.d.	Número del registro oficial de población
IV.e.	Número del registro para declarar ingresos
IV.f.	Domicilio
IV.g.	Correo electrónico
IV.h.	Teléfono
IV.i.	Número y Tipo de licencia, País de expedición, Estado de expedición, fecha de expedición y vencimiento:
IV.j.	Restricciones que tenga en la conducción de vehículos de autotransporte
IV.k.	Capacitación recibida: (opcional)
IV.l.	Registro de Resultados de Exámenes Médicos y/o Certificado de Salud y Registro de Exámenes Toxicológicos y Alcohólimetrías.
IV.m.	Infracciones por causas imputables al conductor en los últimos dos años

<b>V. Datos de registro de la empresa transportista ante el Departamento de Transporte de los EE.UU.</b>	
V.a.	Resultado de las auditorías que las autoridades de los EE.UU. le han practicado en los últimos dos años:
V.b.	Enliste las infracciones, multas o sanciones que se hayan impuesto a la solicitante y la descripción de sus causas:

\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del  
Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIATF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIATF.

**Dirección General de Autotransporte Federal**

**TFC-USA-01**

**Pág. 4/4**

Folio de Solicitud: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

VI. Información sobre la operación en el último año	
VI. b.	Bienes que más frecuentemente transporta:
VI. c.	Puertos de entrada que el transportista solicitante planea utilizar será registrada; sin embargo, estos datos no serán objeto de evaluación para determinar la aceptación del transportista al programa.
VI. d.	Número y descripción de los accidentes: a) Que sólo causaron daños materiales: b) Que causaron lesionados o fallecidos:
VI. e.	Programas de seguridad que se aplican
VI. f.	Programas de mantenimiento preventivo y correctivo aplicados a la flota vehicular enlistada en esta solicitud.
VI. g.	Programa de capacitación de conductores
VI. h.	Clientes principales:
VI. i.	Proporcione el nombre o denominación legal de las empresas filiales o asociadas de la solicitante.

Manifiesto bajo protesta de decir verdad, la veracidad de la información que se proporciona y de la documentación que se anexa en original y copia, siendo la autenticidad de las mismas, responsabilidad mía y de mi representada, por lo que autorizo a la SCT a verificar su autenticidad.

\_\_\_\_\_  
(NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE)

Copias.-  
Director General de Autotransporte Federal.  
Director General Adjunto de Trámites de Servicios de Autotransporte.  
Director de Autotransporte Transfronterizo. DGAF.

\*\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*\*

Utilice el texto mostrado en el formato para imprimirlo en hoja membretada de la compañía.  
Para completar la información que se solicita, visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado.

**Dirección General de Autotransporte Federal**

**TFC-USA-02**

**Pág. 1/1**

Folio de Solicitud: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

TFC-USA-01: \_\_\_\_\_

[Sello, logotipo o membrete de la empresa]

**SOLICITUD DE CITA PARA LA REVISIÓN DE CONDICIONES DE SEGURIDAD (RCS)**

**DIRECTOR DE SUPERVISIÓN DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

\_\_\_\_\_  
(Nombre)  
en mi calidad de representante legal de \_\_\_\_\_ (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se fije fecha y hora para que se efectuó la **Revisión de Condiciones de Seguridad (RCS)**, de mi representada, que incluye la revisión físico-mecánica de los vehículos que han sido detallados en el formato de Internet con Núm. de Folio: \_\_\_\_\_ de la DGAF, a fin de integrar el expediente que contiene la solicitud de registro como aspirante a obtener un permiso y alta de vehículo, requisitos y anexos para el otorgamiento del permiso para operar el Servicio de Autotransporte Transfronterizo de Carga Internacional, en los términos de los artículos 12 y 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Para tal propósito, manifiesto la siguiente información:

Datos de la empresa	
Nombre comercial de la empresa o de la persona física.	
Domicilio de la oficina de negocios en donde se solicita la visita de inspección.	
Croquis.	
Datos de los vehículos	
Vehículos que se solicita se autoricen a operar el servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional y NIV de cada unidad. (Confirmar los vehículos que el solicitante registró en la solicitud TFC-USA-01)	
Domicilio donde se propone la revisión de los vehículos.	

Manifiesto bajo protesta de decir verdad que la información que se proporciona con el presente es cierta, siendo responsabilidad mía y de mí representada su veracidad y autorizo a la SCT a verificar su autenticidad.

\_\_\_\_\_  
(Nombre y firma del solicitante)

Copias.-  
Director General de Autotransporte Federal.  
Director del Centro Metropolitano del Autotransporte. DGAF.  
Director de Autotransporte Transfronterizo. DGAF.

\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIAF.

Dirección General de Autotransporte Federal

TFC-USA-03

Pág. 1/2

Folio de Solicitud: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

TFC-USA-01: \_\_\_\_\_

[Sello, logotipo o membrete de la empresa]

**SOLICITUD DE ALTA DE VEHICULO AL PERMISO PARA OPERAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL**

**DIRECTOR DEL CENTRO METROPOLITANO**

(Nombre)

en mi calidad de propietario (a), o representante legal de "B" (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se registre a la empresa que represento como aspirante a la obtención de un alta de vehículo (s) al permiso para operar el Servicio de Autotransporte Transfronterizo de Carga Internacional, en los términos de los artículos 12 y 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

**I. Datos de la flota vehicular**

(llénese por cada uno de los vehículos que operarán en México)

I.a.	Número de Identificación Vehicular, NIV:
I.b.	Número de Motor:
I.c.	Tipo de combustible que utiliza:
I.d.	Año modelo de fabricación:
I.e.	País de origen:
I.f.	Marca:
I.g.	Clase:
I.h.	Tipo:
I.i.	Número de ejes:
I.j.	Número de llantas:
I.k.	Tipo de Suspensión en eje: Direccional: Motriz: Arrastre:
I.l.	Alto:
I.m.	Ancho:
I.n.	Largo:
I.o.	Número de toneladas máximas que transporta:

\*\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIAF.

**Dirección General de Autotransporte Federal**

TFC-USA-03

Pág. 2/2

Folio de Solicitud: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

TFC-USA-01: \_\_\_\_\_

<b>I. Datos de la flota vehicular (CONTINUACIÓN)</b> (llénesse por cada uno de los vehículos que operarán en México)	
I.p.	Número de litros máximos que transporta (en el caso de tanques):
I.q.	Peso bruto vehicular:
I.r.	Número de placa metálica de identificación vehicular y Estado de los EE.UU., que la expidió:

A esta solicitud deberán adjuntarse los requisitos que establece el **artículo octavo**, del Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.

Manifiesto bajo protesta de decir verdad que la información que se proporciona con el presente es cierta y que la documentación que se anexa en original y copia es auténtica, siendo responsabilidad mía y de mi representada su veracidad y autorizo a la SCT a verificar su autenticidad.

**ATENTAMENTE**

\_\_\_\_\_  
(NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE)



\*\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIAF.

## Dirección General de Autotransporte Federal

TFC-USA-04

Pág. 1/1

Fecha: \_\_\_\_\_

TFC-USA-01: \_\_\_\_\_

[Sello, logotipo o membrete de la empresa]

### SOLICITUD DE ALTA DE CONDUCTOR AL PERMISO PARA OPERAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL

#### DIRECTOR DEL CENTRO METROPOLITANO DE AUTOTRANSPORTE

(Nombre) \_\_\_\_\_ en mi calidad de propietario (a), o representante legal de (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se registre el alta del conductor que a continuación se detalla, en el permiso para operar el Servicio de Autotransporte Transfronterizo de Carga Internacional, en los términos de los artículos 12 y 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

I. Datos del Conductor	
I.a.	Nombre completo del conductor:
I.b.	Fecha y lugar de nacimiento:
I.c.	Edad:
I.d.	Número del registro oficial de población:
I.e.	Número del registro para declarar ingresos:
I.f.	Domicilio:
I.g.	Correo electrónico:
I.h.	Número de licencia:
I.i.	Tipo de licencia:
I.j.	Lugar de expedición de la licencia:
I.k.	Fecha de expedición de la licencia:
I.l.	Fecha de vencimiento de la licencia:
I.m.	Restricciones que tenga en la conducción de vehículos de autotransporte
I.n.	Capacitación recibida: (opcional)
I.o.	Registro de resultados de exámenes médicos y/o certificado de salud y Registro de exámenes toxicológicos y alcoholimetrías.
I.p.	Infracciones por causas imputables al conductor en los últimos dos años

Declaro bajo protesta de decir verdad, que la información y documentación presentada para acreditar el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos son auténticos, siendo la autenticidad de las mismas, responsabilidad mía y de mi representada, dejando a salvo la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para constatar lo manifestado, aceptando las consecuencias jurídicas que en materia procedan, en caso de comprobarse lo contrario.

\_\_\_\_\_  
(NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE)

\*\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIAF.

**Dirección General de Autotransporte Federal**

**TFC-USA-05**

**Pág. 1/2**

Folio de Solicitud: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

TFC-USA-01: \_\_\_\_\_

[Sello, logotipo o membrete de la empresa]

**SOLICITUD DE BAJA DE VEHÍCULO AL PERMISO PARA OPERAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL**

**DIRECTOR DEL CENTRO METROPOLITANO DE AUTOTRANSPORTE**

(Nombre)

en mi calidad de propietario

(a), o representante legal de (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se lleve a cabo la baja del vehículo que a continuación describo, del permiso para operar el Servicio de Autotransporte Transfronterizo de Carga Internacional, en los términos de los artículos 12 y 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

**I. Datos del vehículo**

I.a. Número de Identificación Vehicular, NIV o VIN:	
I.b. Número de motor:	
I.c. Marca:	
I.d. Año modelo de fabricación:	
I.e. Capacidad:	
I.f. Combustible:	
I.g. Placa asignada por la Dirección General de Autotransporte Federal:	

**II. Datos del representante legal**

II.a. Nombre:	
II.b. Cargo:	
II.c. Teléfono:	
II.d. Correo electrónico:	

\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del Sistema Institucional de Auto transporte Federal (SIAF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIAF.

TFC-USA-05

Pág. 2/2

III. Entrega el interesado	
Juego de placas	Tarjeta de Circulación
Copia certificada de denuncia por robo o extravío	

Declaro bajo protesta de decir verdad, que la información y documentación presentada para acreditar el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos son auténticos, y ciertas las características del vehículo que se describe, siendo la autenticidad de las mismas, responsabilidad mía y de mi representada, dejando a salvo la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para constatar lo manifestado, aceptando las consecuencias jurídicas que en materia procedan, en caso de comprobarse lo contrario.

ATENTAMENTE

\_\_\_\_\_  
(NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE)

\*\*\*\* No es necesario imprimir este documento. \*\*\*\*

Las solicitudes deben llenarse y enviarse electrónicamente a través del Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF).

Visite [www.sct.gob.mx/transfronterizo](http://www.sct.gob.mx/transfronterizo) para el descargo de instrucciones de llenado y uso del SIAF.

**Dirección General de Autotransporte Federal**

TFC-USA-06

Pág. 1/1

Fecha: \_\_\_\_\_

TFC-USA-01: \_\_\_\_\_

[Sello, logotipo o membrete de la empresa]

**SOLICITUD DE BAJA DE CONDUCTOR AUTORIZADO AL PERMISO PARA OPERAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE CARGA INTERNACIONAL**

**DIRECTOR DEL CENTRO METROPOLITANO DE AUTOTRANSPORTE**

(Nombre) \_\_\_\_\_ en mi calidad de propietario (a), o representante legal de (anotar la denominación legal de la empresa o el nombre completo de la persona física), solicito a usted se lleve a cabo la baja del conductor que a continuación se detalla, del permiso para operar el Servicio de Autotransporte Transfronterizo de Carga Internacional, en los términos de los artículos 12 y 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

I. Datos del Conductor	
I.a.	Nombre completo del conductor:
I.b.	Domicilio:
I.c.	Correo electrónico:
I.d.	Número de licencia:
I.e.	Tipo de licencia:
I.f.	Lugar de expedición de la licencia:
I.g.	Fecha de expedición de la licencia:
I.h.	Fecha de vencimiento de la licencia:

II. Datos del representante legal	
II.a.	Nombre:
II.b.	Cargo:
II.c.	Teléfono:
II.d.	Correo electrónico:

Declaro bajo protesta de decir verdad, que la información y documentación presentada para acreditar el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos son auténticos, siendo la autenticidad de las mismas, responsabilidad mía y de mi representada, dejando a salvo la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para constatar lo manifestado, aceptando las consecuencias jurídicas que en materia procedan, en caso de comprobarse lo contrario.

**ATENTAMENTE**

\_\_\_\_\_  
(NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE)

## Bibliografía

- Audley, John, La Promesa y la realidad del TLCAN, Carnegie Edowment, 2004.
- Carmona Ernesto, Retos y Oportunidades para el transporte transfronterizo México-Estados Unidos, Revista Académica del CISAN-UNAM, 2011.
- Cortez, Claude, Competitividad de las empresas de autotransporte de carga público federal ante las perspectivas del T.L.C. Instituto Mexicano del Transporte, México, 1992.
- Cruz Barney, Oscar, Solución de controversias y antidumping en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Porrúa, México, 2002.
- Dávila F. El autotransporte federal de carga y su función en el comercio exterior mexicano, Transportes y Turismo, 1991.
- Gambrill, Mónica, Diez años del TLCAN en México, México, UNAM, 2006.
- Harryson Rob, NAFTA Trucks on U.S. Highway Corridors, Transportation Research Board 78<sup>th</sup> Annual Meeting, Washington D.C., January, 1999.
- Islas Rivera Víctor Manuel, Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México, El Colegio de México. México. 1990.
- Izquierdo, R. Transporte de carga en México: opciones de desarrollo, notas especiales, I.M.T., 1988.
- Mendoza Moreno, Laura, Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados, Instituto Mexicano del Transporte, 2005.
- Mendoza, Jorge Eduardo, El TLCAN y la frontera México-Estados Unidos: aspectos económicos, El Colegio de la Frontera Norte, 2007.
- Ramos García, José María, La gestión de la cooperación transfronteriza México-Estados Unidos en un marco de inseguridad social; problemas y desafíos, Cámara de Diputados, 2004.

- Rico Galeana, Oscar Armando, La Integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Instituto Mexicano del Transporte, México, 2001.
- Rico Galeano, Oscar Armando, Impactos estructurales de la apertura económica en la industria del autotransporte de carga, Instituto Mexicano del Transporte, México, 1995.
- Rico Galeana Oscar, Evolución de la Industria del autotransporte de carga en México en el periodo 1988-1993 Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica 100. Querétaro. 1998.
- Rubio, Luis, ¿Cómo va a afectar a México el Tratado de Libre Comercio?, Editorial Fondo de Cultura Económica 1992.
- Schettino, Macario, TLC Tratado de Libre Comercio ¿Qué es y cómo nos afecta?, Grupo Editorial Iberoamérica 1994.
- Secretaría de Economía, Tratado de Libre Comercio de América del Norte, SE, II volumen.
- Valdés Ugalde, José Luis, Análisis de los efectos del TLCAN en la economía mexicana, UNAM, México, 2001.
- Valenciano, Eugenio, La Integración Fronteriza en los Acuerdos de Libre Comercio, Buenos Aires, Banco Interamericano de Desarrollo, 1992.
- Vega Cánovas, Gustavo, México, EUA y Canadá: resolución de controversias, UNAM, México, 2005.
- Vega Gustavo, La solución de controversias en la era post-TLCAN, UNAM-El Colegio de México, 2003.