



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

**“LAS CONTROVERSIAS DEL TRANSPORTE DE
CARGA CARRETERO ENTRE MÉXICO Y
ESTADOS UNIDOS EN EL TLCAN”**

T E S I N A

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN ECONOMÍA

PRESENTA

BIBIANA DEL PILAR CALVA RUIZ



ASESOR: **DR. LUIS GÓMEZ OLIVER**

CIUDAD DE MÉXICO, 2016



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

Dedico esta Tesina principalmente a Dios por darme a mis padres Ignacio y Pilar quienes a lo largo de mi vida me han dado amor, educación, apoyo moral y económico, gracias por la oportunidad de existir, por su sacrificio en algún tiempo incomprensido, por su ejemplo de superación incansable, por su comprensión y confianza, por su amor y amistad incondicional, porque sin su apoyo no hubiera sido posible la culminación de mi carrera profesional.

A mis hermanos Eliel y Dante les agradezco no solo por estar presentes aportando buenas cosas a mi vida, sino por los grandes momentos de felicidad y de diversas emociones que siempre me han causado.

A mis maestros quienes nunca desistieron al enseñarme, aun sin importar que muchas veces no ponía atención en clase, a ellos que continuaron depositando su esperanza en mí. ¡Dios los bendiga, mis queridos maestros!

A mi tutor el Dr. Luis Gómez Oliver, por su paciencia, orientación y crítica que me permitió un buen aprovechamiento en el trabajo realizado para que llegara a buen término.

A mis amigos por todos los buenos momentos vividos a lo largo de la carrera, por sus consejos y por ayudarme en mis estudios.

A mi esposo Arturo por ser un gran compañero de estudio y de vida, por ser parte importante en el logro de mis metas personales y profesionales. Gracias por haber sido mi fuente de inspiración, por apoyarme inclusive en los momentos y situaciones de tempestad, gracias por motivarme y amarme.

¡Lo logramos!

INDICE

INTRODUCCIÓN	i
I. EL COMERCIO INTERNACIONAL DE SERVICIOS	1
I.I ANTECEDENTES TEÓRICOS	4
I.II EL ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS EN LA OMC (AGCS)	12
II. IMPORTANCIA RELATIVA DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN MÉXICO.....	19
II.I. EL TRANSPORTE CARRETERO DE CARGA EN MÉXICO.....	27
II.I.1. INFRAESTRUCTURA CARRETERA.....	29
II.I.2. TIPO DE CARGA EN EL TRANSPORTE CARRETERO.....	30
II.I.3. TIPO DE UNIDADES DE AUTOTRANSPORTE: PARQUE VEHICULAR DEL TRANSPORTE DE CARGA.....	32
III. RELACIONES COMERCIALES MÉXICO- ESTADOS UNIDOS	36
III.I ANTECEDENTES DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE (TLCAN).....	39
III.II. CREACIÓN Y DESVIACIÓN DE COMERCIO	41
III.III. PROCESO DE NEGOCIACIÓN Y FIRMA DEL TRATADO.....	43
III.III.1. OBJETIVOS DEL TLCAN.....	45
III.III.2. CONTENIDO.....	46
III.IV. CAPITULO XII DEL TLCAN “COMERCIO TRANSFRONTERIZO DE SERVICIOS”	47
III.IV.1. ARTÍCULO 1212 DEL TLCAN “TRANSPORTE TERRESTRE”	48
III.V. REGULACIONES DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS (DOT).....	54
IV. ELTRANSPORTE DE CARGA ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS EN EL TLCAN...60	
IV.1. COMPARACIÓN POR TIPO DE TRANSPORTE DE CARGA MERCANCÍAS.	65
V. DESARROLLO Y CONFLICTO DE TRANSPORTE DE CARGA TRANSFRONTERIZO.	67
V.I. DIVERSAS POSTURAS ANTE EL CONFLICTO	73
VI. CONCLUSIONES	79
VII. FUENTES DE INFORMACION	81
ANEXO: Estructura del TLCAN	83

INTRODUCCIÓN

El comercio internacional significa una fuente de aumento en el bienestar del país. En el comercio internacional es posible que el consumo vaya más allá de la frontera de posibilidades máximas de producción; permite la cooperación entre países y poder obtener con la misma cantidad de recursos y tecnología una canasta de consumo mayor.

La globalización e interdependencia de la economía internacional ha impactado significativamente la actividad comercializadora de los servicios entre países. Las telecomunicaciones y el despegue de la informática han facilitado el crecimiento de una compraventa internacional de servicios.

Además de las necesidades, los recursos tecnológicos, los financiamientos de las telecomunicaciones, la mercadotecnia y la publicidad, los transportes son determinantes en el comercio y en la posibilidad de satisfacer las preferencias de los consumidores. La diferencia y calidad de los productos son determinantes conformadores de las ventajas competitivas a nivel de su planta productiva. Es indispensable contar con un sector moderno de servicios que le permita llegar a los centros de consumos con la oportunidad y prontitud que estos exigen.

El comercio de servicios entre países puede realizarse en tres formas:

1. Movilidad del consumidor del servicio, trasladándose el consumidor a otro país que provee el servicio.
2. Movilidad del prestador de servicio, trasladándose el proveedor de servicio al mercado de otro país a prestar dicho servicio sin efectuar grandes inversiones para ello.
3. Movilidad del servicio, efectuar inversiones en infraestructura, maquinaria y equipo en un mercado determinado en otro país.

Esta última forma nos ubica en un tema central de la actual negociación en que México está implicado. Hay un apoyo mutuo entre servicios que desde un país determinado se prestan en mercados extranjeros e inversionistas que para cumplir dichas tareas requieren de garantías legales asimilables a los nacionales de dichos mercados. Es decir, un derecho de establecimiento, un trato nacional, transparencia y mecanismos que garanticen seguridad jurídica, pasan a ser premisas fundamentales en las transacciones comerciales sobre servicios. Los principios para fomentar el comercio internacional de servicios entre países, influyen, inducen y reforman las instituciones y legislaciones internas de los

países. Es por eso que se destaca el Acuerdo General del Comercio de Servicios y principalmente el TLCAN.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) establece las normas que gobiernan el comercio entre Estados Unidos de América (EUA), Canadá y México; entró en vigor el 1 enero de 1994. De acuerdo con las disposiciones del TLCAN, el autotransporte transfronterizo se abriría entre los 4 estados fronterizos de Estados Unidos y los 5 estados fronterizos de México el 18 de diciembre de 1995 y para el año 2000 se abriría el transporte de larga distancia en carretera.

Sin embargo, el Gobierno de Estados Unidos retrasó la apertura de la frontera al autotransporte mexicano hasta que se atendieran aspectos adicionales sobre seguridad vehicular. No obstante haberse desarrollado ya ese proceso, hoy en día se deben solicitar permisos para transitar por todo Estados Unidos y se sigue aplazando de forma indefinida por los transportistas estadounidenses, propietarios de compañías de transporte y grupos de defensa de los ciudadanos (los teamsters), que temen una pérdida de empleo estadounidenses a favor de los conductores mexicanos. Debido a esto, el Gobierno de México solicitó formalmente la instalación de un Panel de Resolución de Disputas en la Organización Mundial de Comercio (OMC), con el fin de resolver la disputa correspondiente y que haya reciprocidad entre los dos países.

Esta controversia está perjudicando la competitividad global de las empresas mexicanas y estadounidenses, además de estar violando los compromisos firmados en el TLCAN, sobre todo el capítulo XII, el cual ya está dentro de un tratado de libre comercio y se refiere al intercambio sin obstáculos de bienes y servicios entre socios comerciales, independientemente de fronteras internacionales. Esta falta de cumplimiento de los compromisos está obstruyendo la entrada del servicio del transporte carretero de carga, lo cual tiene un gran impacto en la economía de México.

I. EL COMERCIO INTERNACIONAL DE SERVICIOS

En este trabajo se señala la importancia que tiene el comercio de servicios y cómo es que éste ha ido evolucionando desde sus inicios, para así poder mostrar cómo es que opera en la práctica el comercio internacional de servicios, sobre todo, considerando que el TLCAN firmado por Estados Unidos, México y Canadá es un ejemplo significativo de la evolución del comercio de servicios, ya que es el primer tratado de integración entre un país en desarrollo y países desarrollados.

El comercio, es el intercambio de mercancías a cambio de otra cosa (bien, producto, servicio) de igual valor, lo que implica el traslado del mismo de un lugar a otro. Para el tema a tratar es necesario entender que el término de servicios se refiere al conjunto de actividades que buscan responder a las necesidades de un cliente, en una actividad ligada al aquí y ahora.

Las exportaciones de servicios se definen, como servicios que se venden a residentes de otros países, mientras que las importaciones son las compras realizadas de servicios que se compran a otros países; el comercio de servicios ha sido llamado comercio de intangibles. Debido a la combinación entre las barreras propias del comercio y las medidas reglamentadas internas, es difícil distinguir entre ellas. Las barreras al comercio de servicios suelen resultar, en consecuencia, tan intangibles como el mismo comercio de servicios.

Además de los aspectos financieros, el comercio mundial de servicios para los consumidores particulares depende principalmente de los viajes internacionales, ya sea por parte del consumidor o del proveedor, en categorías de educación, espectáculos o turismo, pues son los principales servicios que los consumidores importan con mayor frecuencia.

Los servicios comercializables constituyen un agregado cada vez más importante para la producción de bienes manufacturados; en consecuencia la calidad de

estas inversiones resulta a menudo crucial para la competitividad mundial de la industria manufacturera de un país.

El comercio internacional de servicios se encuentra vinculado al movimiento internacional de personas, información, dinero o bienes. Debido a que nadie puede identificar fácilmente los servicios incorporados a los bienes, el dinero, las personas o la información que cruza fronteras, para los gobiernos es más fácil controlar las ventas o compras de servicios importados dentro de sus territorios, ya que es difícil medir y controlar el flujo de los servicios.

A lo largo de la historia, el comercio internacional de servicios ha existido desde que tribus, aldeas o ciudades vecinas comercian, se visitan, se financian o hacen negocios entre sí. “Cuando la gente viajaba, llevaba prácticas, conocimientos, información y talentos de un país a otro. Científicos, ingenieros, astrónomos y especialistas en muchas materias han viajado a otros países desde tiempos inmemoriales, pues ofrecían sus consejos a reyes y príncipes mercaderes del extranjero.”¹

El crecimiento de los mercados de servicios ha creado simultáneamente compañías muy grandes que pueden sacar ventaja de importantes economías de escala y compañías muy pequeñas que se adaptan mejor para satisfacer las necesidades de sectores limitados del mercado.

Se considera que el comercio internacional de servicios se ha transformado, además, en un gran negocio. El rápido aumento de la actividad económica internacional y el crecimiento resultante de los servicios volvieron inevitable que los funcionarios gubernamentales responsables de la política comercial prestaran tarde o temprano una mayor atención a las directivas que afectan el suministro de servicios.

¹ Geza, Feketekuty. Comercio internacional de servicios “el creciente reconocimiento internacional del comercio de servicios

Los mercados del extranjero se encuentran vinculados más estrechamente con los mercados locales y los empleos, así como con los beneficios de las empresas y la fuerte competencia en el mercado mundial.

La importancia del comercio internacional de servicios se ha convertido en una cuestión significativa porque ha llegado a ser un gran negocio para los empresarios ya que las empresas que se encargan de este comercio se cuentan entre las corporaciones más grandes del mundo. También se ha vuelto importante porque los servicios empresariales que se trafican a nivel internacional constituyen recursos más estratégicos en la producción de bienes y servicios.

La tecnología y la expansión del mercado han abierto nuevas oportunidades para la competencia en las industrias productoras de servicios que anteriormente se hallaban dominadas en su totalidad por monopolios.

La introducción de los servicios de comunicación, a raíz del avance tecnológico, pueden expandirse a zonas marginadas de manera remota, siempre y cuando se cuente con la infraestructura adecuada en el medio que opera como canal.

Contando con el apoyo de los medios de transporte y el avance en la infraestructura de comunicación se puede generar la competencia entre las diversas industrias productoras del servicio que cuenten con la inversión y equipo necesario para llevar a cabo estas medidas; un ejemplo es el caso de las compañías de telefonía (Telmex, Nextel y Marcatel, entre otras).

Un país que produce servicios agregados de alta calidad como las industrias manufactureras, tienen una buena posición para aprovechar esa fuerza con el fin de expandir sus exportaciones de servicios y esto hace que se tenga una relación de fortalecimiento mutuo. El mayor valor agregado en la producción es la fuerza de trabajo humana, la cual puede ser clasificada en su totalidad como servicio agregado.²

Los profundos cambios en la tecnología para la producción de bienes y servicios, han alterado de manera fundamental el papel de los servicios en la economía mundial durante los últimos años. Han acelerado el flujo internacional e incrementaron la importancia de los servicios agregados en la producción de bienes, aun cuando antes no consideraba viable pues la idea dominante era que el comercio de servicios no era posible.

El creciente debate internacional sobre el tema ha originado un interés cada vez mayor por la función de los servicios en el desarrollo económico interno; de esta manera, las negociaciones comerciales acerca de los servicios podrían resultar un catalizador importante para facilitar las reformas tan demoradas de las políticas nacionales en esta área.

I.I ANTECEDENTES TEÓRICOS

La teoría económica moderna debe sus inicios a Adam Smith en la obra la riqueza de las naciones de 1776 donde expuso el mecanismo básico del mercado, en el cual la búsqueda de la ganancia individual lleva a un uso más eficiente de los recursos del país en lo referente a producir lo que los consumidores desean comprar. Esta teoría mostró cómo podían analizarse la organización de la actividad económica y las políticas gubernamentales para sacar conclusiones acerca de sus efectos sobre la disponibilidad de bienes y servicios. Así, se sentaron las bases de la teoría económica moderna y de las políticas relativas al mercado, no solo al interior de las naciones, sino, además, entre ellas.

² Porat, Marc Departamento de Comercio de Estados Unidos 1977.

David Ricardo explicó los argumentos del libre cambio en los principios de economía política y el desarrollo de la teoría de la ventaja comparativa. En ésta demuestra cómo el comercio entre dos países puede resultar ventajoso siempre que los mismos posean una combinación diferente de recursos y capacidades, aun si uno de los países es más eficiente en la producción de todos los bienes y servicios. Es decir, la ventaja comparativa significa que toda nación puede obtener ganancias en el comercio si concentra sus energías en las industrias que implican un menor costo de oportunidad, haciendo un uso mejor de sus recursos y capacidades.

David Ricardo y Adam Smith se centraron principalmente en el comercio de bienes, pues daban por supuesto que la mayoría de los servicios no eran comercializables. Sin embargo, en los últimos años se ha examinado cómo es que la teoría del comercio internacional puede ser aplicada al comercio de servicios.

En la teoría de ventaja comparativa dos países pueden beneficiarse con el comercio internacional siempre y cuando la oferta y demanda en ambas naciones se hallan determinadas por la competencia en el mercado y los precios que cobran los productores compensan adecuadamente el costo para la sociedad y los precios que pagan los consumidores compensan adecuadamente el valor que tienen los servicios para la sociedad.

En el siglo XX, Heckscher y Ohlin, amplían estas reflexiones, estableciendo que “El intercambio internacional tiende a reducir las diferencias salariales entre los países de la misma manera en que lo hace el movimiento internacional de la fuerza de trabajo. El comercio reduciría los incentivos económicos de los movimientos internacionales de la fuerza de trabajo”³. Es decir que los países se especializan en la exportación de los bienes cuya producción es intensiva en el factor en el que el país es abundante mientras que tienden a importar aquellos bienes que utilizan

³ Douglas S. Massey, Joaquín Arango, Graeme Hugo, Ali Kouaouci, Adela Pellegrino, J. Edward Taylor “Teorías de migración internacional: una revisión y aproximación”

de forma intensiva el factor que es relativamente escaso en el país y así ambos países salen beneficiados y puede existir la “competencia perfecta”⁴.

El problema de industrias nacientes suele depender de puntos de competitividad como:

- Las aptitudes y capacidades personales de los empleados particulares y los salarios que perciben.
- La capacidad de la firma para organizar un esfuerzo cooperativo entre las personas que poseen las aptitudes complementarias adecuadas.
- La disponibilidad de equipos, como computadoras e instalaciones de comunicación.
- El apoyo institucional que brinda el sistema de leyes, regulaciones, prácticas y tradiciones de cada país.
- La proximidad con el mercado, que permite a una firma desarrollar una familiaridad íntima con las necesidades de sus clientes.
- Las economías de escala potenciales que permiten ampliar las dimensiones del mercado.

Hay 4 tipos de transacciones o actividades relacionadas con el comercio de servicios que se prestaban a ser controladas por el gobierno:

1. La venta de servicios importados dentro de las fronteras del país importador, siempre que el gobierno regule la venta de esos servicios en su totalidad, es decir, tanto los producidos por empresas nacionales como extranjeras. Como cuando el gobierno, a través del Banco de México, regula y modifica los servicios financieros. Estos, al ser privados, cuentan con un capital que es extranjero en su mayoría, pudiendo generar una fuga de capital.

⁴ Las empresas carecen de poder para manipular el precio, y se da una maximización del bienestar es decir, existen gran cantidad de compradores (demanda) y de vendedores (oferta), de manera que ningún comprador o vendedor individual ejerce influencia decisiva sobre el precio.

2. El consumo de servicios importados, siempre que el gobierno regule el consumo de éstos en su totalidad, es decir tanto los producidos por empresas nacionales como extranjeras. Así, en este caso, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT), se encarga de regular el tránsito de los transportes extranjeros y nacionales, al imponer reglamentación tanto del tránsito aéreo como del carretero.
3. Las compras de moneda extranjera con el fin de pagar servicios importados, siempre que el gobierno controle la mayor parte de las transacciones de moneda extranjera.
4. El movimiento de bienes, personas y material informativos que portan servicios a través de las fronteras, siempre que el gobierno controle esos movimientos indiscriminadamente. Por ejemplo, a través de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público (SHCP), se instituyen aduanas y garitas que regularán la entrada de personas como de bienes, imponiendo barreras, como aranceles y restricciones no arancelarias, para el tránsito de los mismos.

Por lo regular, los controles sobre la venta y el consumo de servicios importados se encuentran ligados a programas de regulación interna que están dirigidos a objetivos nacionales. Hay barreras clave al comercio en los principales sectores de servicios cuyo objetivo es brindar un indicio del tipo de medidas políticas que se exige que traten los negociadores, como las barreras al comercio, ya que son medidas gubernamentales que crean obstáculos para la venta de servicios producidos en el exterior para que no afecte a los productores nacionales.

La estrecha relación entre las barreras al comercio internacional de servicios y las regulaciones gubernamentales destinadas a una amplia gama de objetivos políticos complica los esfuerzos por reducir esos obstáculos. Lo que tal vez sea una barrera para una empresa bien puede representar un reglamento esencial, concebido para lograr metas imperativas de regulación interna. Con el fin de decidir si estas barreras pueden ser modificadas o eliminadas en el curso de las

negociaciones comerciales habrá que sopesar cada una de estas medidas según el grado en que su supresión va a afectar negativamente el logro de los objetivos imperativos de reglamentación que podrían ser alcanzados por otras medidas que creen menores barreras comerciales.

Las barreras al comercio pueden asumir diversas formas de:

a) Aranceles:

Un arancel es un impuesto o gravamen que se aplica a los bienes que son objeto de importación o exportación, su objetivo es incrementar el precio final de los productos, emparejando así el precio de los productos nacionales idénticos o similares.

b) Permisos especiales:

Un permiso especial ya sea por tipo de mercancía, por sector a donde se destina, por el tipo de uso, etc., su objetivo es desmotivar y limitar las importaciones (o en casos raros las exportaciones) de las mercancías que necesiten dicho permiso.

c) Cuotas especiales:

Son gravámenes especiales sobre una situación especial ya sea un tipo de mercancía, un uso, un sector, un proceso de producción, etc. Al igual que los aranceles, su objetivo es limitar la cantidad del producto en las operaciones comerciales.

d) Cupos:

Un límite al cual se debe ajustar una operación de comercio exterior. Un límite en el volumen de importación o exportación de un determinado producto.

e) Boicots:

Consiste en negarse a comprar, vender, o practicar otra forma de relación comercial o de otro tipo con un individuo o una empresa considerados, por los participantes en el boicot, como autores de algo moralmente reprobable.

f) Bloqueo total:

Prohibir tajantemente el comercio de una determinada mercancía.

En algunos casos las regulaciones discriminan explícitamente a los productores extranjeros; en otros no son discriminatorias, pero aún así resultan tan restrictivas que los proveedores foráneos no pueden tener un acceso significativo al mercado. Por ejemplo, los boicots o bloqueos totales no son considerados discriminatorios debido a que son consideradas tácticas de consumo ético.

Algunas barreras solo pueden aplicarse a categorías de servicios precisamente identificadas y otras pueden aplicarse a todos los servicios de un sector definido ampliamente; otras más pueden aplicarse a todos los proveedores extranjeros de servicios o a todas las actividades de las empresas foráneas.

Cuando unos países firman el acuerdo general sobre comercio de servicios, están obligados a notificar a otros países los cambios sustanciales de sus regulaciones que afecten a los proveedores extranjeros de servicios. Los gobiernos firmantes se obligarían a consultar a los otros países miembros del acuerdo cuando una regulación afecta adversamente los intereses de los proveedores extranjeros de servicios; si no se lograran resolver estos problemas, los países implicados accederían a participar en un procedimiento de conciliación o de resolución de disputas y los firmantes del acuerdo también se comprometerían a participar en negociaciones sustanciales dirigidas a fijar el nivel de protección y eliminar las barreras comerciales, y accederían a no tomar ninguna medida que menoscabe el valor de esos compromisos en términos de las oportunidades comerciales que brinden a las empresas.

Con el fin de lograr un progreso importante y real hacia la liberalización del comercio de servicios, los gobiernos tendrán que tratar una larga lista de asuntos delicados de un contexto nuevo y sin precedentes. Los funcionarios de una amplia gama de departamentos gubernamentales que no han dedicado mucho tiempo a comunicarse entre sí se verán obligados a cooperar, superando los instintos elementales del dominio burocrático. Las negociaciones tendrán que ocuparse de complejas regulaciones internas y deberán eludir quedarse enredadas en un debate sobre filosofía o en altercados sobre el detalle de las mismas.

“Las negociaciones tendrán éxito en la realización de un progreso sustancial hacia una mayor liberalización de los servicios de todas las personas implicadas, pues así se perciben una oportunidad más amplia de obtener beneficios económicos mutuos”.⁵

Es interesante analizar y considerar cómo es que el comercio de servicios ha cambiado la economía de los países y su desarrollo en el comercio exterior y en el comercio internacional. Anteriormente, por la escasa tecnología y los diferentes tipos de servicios que se tenían hasta esa fecha, no existía un amplio conocimiento de lo que esto implicaría para los países y su desarrollo internacional.

El comercio internacional de servicios es primordial para la distribución de mercancías y para la expansión del comercio entre los países ya que ha ayudado a que éstos se desarrollen más en las actividades económicas que les benefician y, al mismo tiempo, ayudar a los demás países a obtener servicios que serían más difíciles o más caros de obtener y de producir en los propios, puesto que no todos tienen los mismos sistemas y capacidad para producir lo mismo al mismo precio y en poco tiempo.

⁵ Feketekuty, Geza 1980. “Statement on transborder, data flows and Trade in services” Presentado ante el subcomite de informacion gubernamental y derechos del individuo.

Un ejemplo para el caso de México podría apreciarse considerando que sus principales productos exportados son aceites crudos de petróleo, vehículos automóviles para el transporte de personas, oro en bruto, máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos y sus unidades y máquinas, aparatos y material eléctrico. Los principales importadores de productos mexicanos son Estados Unidos, Canadá, Brasil, Colombia, España, Alemania y China.

Sin embargo, normalmente el 80% de los bienes y servicios exportados son destinados a Estados Unidos; esto es, la mayor parte de la producción que sale del país. Es por esto entre otras razones que la economía mexicana está muy ligada a la de Estados Unidos.

En Estados Unidos los equipos de transporte y productos informáticos y de electrónica encabezan la lista de las exportaciones, otras exportaciones importantes son productos químicos, maquinaria no eléctrica y otros productos.

Canadá es líder mundial en la compra de productos estadounidenses, según la Administración de Comercio Internacional, China se encontraba en el segundo lugar y después México.

Para que haya un comercio internacional se necesita de un servicio para que la mercancía principal llegue a su destino; y este servicio es un medio de transporte, el cual ha tenido una participación importante para que el intercambio de mercancías sea posible y llegue a su destino.

Para que los servicios puedan ser exportados e importados con mayor seguridad para el comerciante o el comprador, actualmente se llegó a un Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), implementado por la OMC, tiene como tarea regular el comercio internacional de servicios.

I.II EL ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS EN LA OMC (AGCS)

El Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) fue negociado en la Ronda Uruguay; es el primer y único conjunto de normas multilaterales que regulan el comercio internacional de servicios. Se elaboró en respuesta al crecimiento de la economía y del comercio internacional de servicios durante los últimos treinta años y al mayor potencial de crecimiento en la comercialización de los servicios como consecuencia de la revolución de las comunicaciones.

Cuando, en la primera mitad del decenio de 1980, se lanzó la idea de incorporar normas sobre los servicios en el sistema multilateral de comercio, una serie de países se mostraron escépticos e incluso se opusieron. Se aducía que un acuerdo de ese tipo podría restringir sus facultades de reglamentación y reducir la capacidad de los gobiernos para tratar de lograr objetivos de la política nacional. Sin embargo, el Acuerdo que se elaboró permite un alto grado de flexibilidad tanto en el marco de las normas como también en lo que se refiere a los compromisos de acceso a los mercados.

El Acuerdo abarca todos los servicios objeto de comercio internacional: los servicios bancarios, las telecomunicaciones, el turismo, los servicios profesionales, etc.

En virtud del AGCS, si un país permite la competencia extranjera en un sector, deberán darse iguales oportunidades en ese sector a los proveedores de servicios de todos los demás miembros de la OMC.

Cuando entró en vigor el AGCS había una serie de países que habían firmado ya con sus interlocutores comerciales acuerdos preferenciales en la esfera de los servicios, bilateralmente o en pequeños grupos. Los miembros de la OMC estimaron que era necesario mantener temporalmente esas preferencias. Se

otorgaron el derecho a seguir dando un trato más favorable a determinados países en determinadas actividades de servicios mediante la enumeración de “privilegios del Trato Nación Más Favorecida” (NMF) junto con sus compromisos.

Los compromisos de los distintos países de abrir sus mercados en sectores específicos y el grado en que se abrirían fueron resultado de negociaciones. Los compromisos se consignaron en “listas”, en las que se enumeraron los sectores objeto de apertura y se indicó el grado de acceso a los mercados que se otorgarían en esos sectores, así como las limitaciones que puedan ponerse al trato nacional. Por ejemplo, si un gobierno se comprometió a permitir que los bancos extranjeros realizaran operaciones en su mercado interno, contraerían un compromiso de acceso a los mercados. Si limitó el número de licencias que otorgó, pone una limitación al acceso a los mercados. Y si estableció que los bancos extranjeros sólo podrían abrir una sucursal, en tanto que los bancos nacionales están autorizados a tener numerosas sucursales, ello constituyó una excepción al principio de trato nacional.

Esos compromisos claramente definidos están “consolidados”, al igual que los aranceles consolidados en el caso del comercio de mercancías. Únicamente pueden modificarse tras celebrar negociaciones con los países afectados. Como la “desconsolidación” es difícil, para los exportadores e importadores extranjeros de servicios y para los inversores extranjeros en el sector los compromisos constituyen condiciones prácticamente garantizadas para realizar sus actividades. Los servicios gubernamentales están excluidos explícitamente del Acuerdo y no hay nada en él que obligue a un gobierno a privatizar las industrias de servicios estatales. De hecho, la palabra “privatizar” no aparece siquiera en el AGCS. Tampoco proscribire los monopolios estatales ni los privados.

Esa exclusión constituye un compromiso explícito de los gobiernos de los países miembros de la OMC de permitir servicios financiados con fondos públicos en esferas fundamentales bajo su responsabilidad. Los servicios gubernamentales se definen en el Acuerdo como servicios no suministrados en condiciones

comerciales ni en competencia con otros proveedores. Esos servicios no están sujetos a las disciplinas del AGCS, no quedan abarcados por las negociaciones ni se les aplican los compromisos en materia de acceso a los mercados y trato nacional.

El enfoque del establecimiento de compromisos adoptado en el AGCS significa que los miembros no están obligados a contraer compromisos en todo el universo de los sectores de servicios. Puede ocurrir que un gobierno quiera contraer un compromiso sobre el nivel de competencia extranjera en un determinado sector por considerar que ese sector representa una función gubernamental fundamental o por cualquier otro motivo. En este caso, las obligaciones de ese gobierno son mínimas, por ejemplo, transparencia en la reglamentación del sector y no discriminación entre los proveedores extranjeros.

La transparencia en el AGCS dispone que los gobiernos deben publicar todas las leyes y reglamentos pertinentes, y establecer servicios de información que las empresas y los gobiernos extranjeros podrán utilizar para obtener información sobre la reglamentación de cualquier sector de servicios. Deben, asimismo, notificar a la OMC las modificaciones que puedan introducir en las reglamentaciones aplicables a los servicios objeto de compromisos específicos.

En el Acuerdo se dispone que los gobiernos deben reglamentar los servicios de manera razonable, objetiva e imparcial. Cuando un gobierno adopte una decisión administrativa que afecte a un servicio, deberá también prever un instrumento imparcial de revisión de esa decisión. El AGCS no exige la desreglamentación de ningún servicio. Los compromisos de liberalización no afectan el derecho de los gobiernos a establecer niveles de calidad, seguridad o precio, o de promulgar reglamentaciones encaminadas al logro de cualquier otro objetivo de política que consideren oportuno. Por ejemplo, un compromiso de trato nacional sólo significa que se aplicarán a los proveedores extranjeros las mismas reglamentaciones que se apliquen a los nacionales.

Los gobiernos conservan, naturalmente, su derecho de establecer prescripciones en materia de títulos de aptitud con respecto a los médicos o los abogados y de prescribir normas encaminadas a la protección de la salud y la seguridad de los consumidores.

En síntesis:

1. El AGCS abarca todos los servicios.
2. Se aplica el trato de la nación más favorecida a todos los servicios, excepto en el caso de las exenciones temporales⁶ inicialmente establecidas.
3. Se aplica trato nacional en las esferas en que se hayan contraído compromisos.
4. Transparencia de las reglamentaciones; servicios de información.
5. Las reglamentaciones han de ser objetivas y razonables.
6. Pagos internacionales: normalmente sin restricciones.
7. Compromisos de los distintos países: negociados y consolidados.
8. Liberalización progresiva: mediante nuevas negociaciones.

En resumen, desde 1995 está en vigor el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), cuyo objetivo principal es liberalizar transparentemente el comercio exterior de servicios (exportaciones e importaciones) para aumentar el comercio mundial.

El AGCS engloba todos los servicios exportables; la Organización Mundial del Comercio identifica 12 sectores básicos y 160 subsectores.

⁶ Aquellas que producen el efecto excluyente de la obligación tributaria sólo durante el plazo limitado que se fija en el momento de su creación

Los sectores básicos son:

- Servicios prestados a las empresas (incluidos los servicios profesionales y de informática).
- Servicios de comunicaciones.
- Servicios de construcción y servicios de ingeniería conexos.
- Servicios de distribución.
- Servicios de enseñanza.
- Servicios relacionados con el medio ambiente.
- Servicios financieros (incluidos los relacionados con los seguros y los bancarios).
- Servicios sociales y de salud.
- Servicios de turismo y los relacionados con los viajes.
- Servicios de esparcimiento, culturales y deportivos.
- Servicios de transporte.
- Otros servicios no comprendidos en otros epígrafes.

Entre los subsectores pueden citarse:

Turismo, servicios empresas, informática, transporte, financiación, educación, arquitectura, telecomunicaciones, servicios de salud, seguros, construcción, ingeniería, distribución, medio ambiente, servicios culturales y deportivos ...

El AGCS busca, en particular, fomentar el comercio de servicios de los países en desarrollo. Los análisis del AGCS han contribuido a clarificar algunas de las disposiciones del AGCS.

Hasta el momento, las clarificaciones han ido en el sentido de fortalecer el conocimiento del AGCS respecto de temas tradicionales del comercio, como son el de la cláusula de NMF⁷, las disposiciones sobre acceso al mercado, y la

⁷ Establece la extensión automática de cualquier mejor tratamiento que se concederá o ya se ha concedido a una parte del mismo modo a todas las demás partes en un acuerdo de comercio internacional.

operacionalización del concepto de “trato menos favorable” en el ámbito del comercio de servicios.

Se ejerce una presión muy fuerte sobre los responsables de las negociaciones sobre comercio de servicios, especialmente de los países en desarrollo, que no sólo deben hacer un análisis formal del marco regulatorio que afecta el comercio de servicios, sino que deben evaluar su efecto sobre las “expectativas de la relación de competencia”.

El Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) identifica 4 modalidades en la forma de suministrar un servicio al exterior:

- Comercio transfronterizo, servicios suministrados de un país a otro. Por ejemplo, conferencias telefónicas internacionales.
- Consumo en el extranjero, consumidores o empresas que hacen uso de un servicio en otro país. Por ejemplo, turismo.
- Presencia comercial, empresas extranjeras que establecen filiales o sucursales para suministrar servicios en otro país. Por ejemplo, bancos extranjeros que se establecen en un país para realizar operaciones en él.
- Presencia de personas físicas, particulares que se desplacen de su país para suministrar servicios en otro país. Por ejemplo, consultores.

Para el AGCS es importante que haya un comercio “justo” para los miembros que forman parte de algún acuerdo, aunque no obliga a que los miembros contraigan compromisos en todos los sectores servicios. Es decir, si un país o gobierno se siente amenazado por los compromisos respecto a un servicio puede no aceptarlos; sin embargo, también se busca un trato igual para ambas partes o que los países puedan aplicar las mismas reglas a los proveedores extranjeros.

El punto señalado es importante para este trabajo por la controversia que existe en el incumplimiento en el TLCAN, en el sentido de no dejar pasar los camiones mexicanos a territorio estadounidense.

En México la participación del transporte es primordial para el crecimiento de la economía; al tener este servicio las mercancías llegarían al mercado a un menor costo; sin embargo podrían existir riesgos por diferentes factores, como la seguridad de la mercancía, el traslado y el tiempo de entrega. El transporte transfronterizo formó parte de las negociaciones y del acuerdo, De no haberse aceptado el transporte transfronterizo en el tratado, México podría haber implementado barreras en este segmento, lo que habría ocasionado una desventaja a la comercio estadounidense en la región. Sin embargo, al no sentirse amenazados, Estados Unidos realiza acciones para retrasar la entrada del transporte de carga mexicano.

Para este sector servicio no hay un comercio justo y México no está recibiendo el trato de NMF.

II. IMPORTANCIA RELATIVA DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN MÉXICO.

“Los transportes constituyen actividades estratégicas para fomentar el desarrollo económico y social de México. Representan la infraestructura básica para integrar el territorio nacional y vincularnos con el exterior por lo que su adecuado funcionamiento permite abrir nuevos mercados, articular regiones es desarrollar el comercio internacional.”⁸ La importancia de los transportes en la recuperación de la capacidad de crecimiento y en el desarrollo del país, resulta indispensable su modernización para incrementar la calidad, capacidad y eficiencia de los servicios y la competitividad y rentabilidad del conjunto de la planta productiva nacional.

El transporte se define como un proceso que tiene como objetivo el desplazamiento de objetos y/o personas, entendidas como “contenido”, de un lugar a otro, por los diversos medios que se utilicen para este fin.

A su vez, el transporte constituye una actividad estratégica para fomentar el desarrollo económico y social. Este servicio representa la actividad básica para integrar el territorio nacional y vincular la economía con el exterior. Su adecuado funcionamiento permite abrir nuevos mercados, articular regiones y desarrollar el comercio internacional. Por la importancia de los transportes en la recuperación de la capacidad de crecimiento y en el desarrollo del país, resulta indispensable la modernización del sistema nacional de transportes para incrementar la calidad, capacidad y la eficiencia de los servicios, así como la competitividad y la rentabilidad del sistema económico nacional.

Los transportes poseen características y atributos que determinan sus funciones e importancia específicas; el ejemplo más evidente sería la distribución de

⁸ “Retos y perspectivas del Transporte en México” Gustavo Patiño Guerrero.

mercancías. El transporte desempeña un papel importante en la vida moderna y la eficiencia de un sistema de transporte es un índice del desarrollo de un país.

El transporte es útil en dos aspectos: utilidad de lugar y utilidad de tiempo. Términos económicos que significan, contar con las mercancías en el lugar y en el momento en que se necesitan. Estas funciones esenciales también pueden aplicarse al transporte de pasajeros.

El transporte lo podemos clasificar de distintas maneras, por facilidad, se utiliza una clasificación de acuerdo al medio natural por el cual operan los distintos sistemas de transporte:

- * Marítimo: Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre)
- * Aéreo: Navegación por aire.
- * Terrestre: Vehículos proyectados para circular en tierra.

El desarrollo de los transportes se vincula con la evolución y el desarrollo de la economía del país. La creciente necesidad de movilizar bienes y personas ha impulsado el crecimiento del sector en la economía mexicana.

En el siguiente cuadro se muestra la evolución y la importancia que tiene cada uno de los modos de transporte en cuanto a la transportación de mercancías.

CUADRO I.I

Movilización de la Carga por Medio de Transporte en México (Millones de Toneladas) 1995-2015																		
AÑOS	1995	%	2000	%	2005	%	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%
Transporte Marítimo	186	30.7	244	33.2	284	35.0	273	32.2	283	32.2	283	31.7	289	32.0	286	31.3	292	31.2
Transporte Aéreo	0.3	0.0	0.4	0.1	0.5	0.1	0.6	0.1	0.6	0.1	0.6	0.1	0.6	0.1	0.6	0.1	0.6	0.1
Transporte por Ferrocarril	52	8.7	77	10.5	90	11.1	105	12.3	108	12.4	112	12.5	112	12.4	117	12.8	120	12.8
Autotransporte de Carga	367	60.6	413	56.2	436	53.8	470	55.4	486	55.3	498	55.7	502	55.6	511	55.9	523	55.9

Fuente: SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal Comparativos Modos de Transporte

CUADRO I.II

Movilización de la Carga por Medio de Transporte en Alemania (Miles de Toneladas) 2000-2014									
Año	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transporte Marítimo	s/d	232,728	276,896	267,174	287,535	290,360	294,498	s/d	s/d
Transporte Aéreo	s/d	2,449	3,007	4,099	4,299	4,206	4,222	s/d	s/d
Autotransporte de Carga	s/d	3,002,749	2,765,459	2,734,605	2,986,736	2,891,837	2,938,702	3,052,628	s/d

Fuente: Eurostat, Cuadro comparativo*

El transporte marítimo permite trasladar un volumen más grande de mercancías a mayores distancias que cualquier otro medio de transporte; sin embargo, en México el comercio marítimo muestra una baja participación en el tráfico de altura y una cobertura insuficiente en los servicios de cabotaje. Se requiere fortalecer las estructuras operacionales, administrativas y financieras de los prestadores de los servicios en las terminales portuarias.

Del periodo de 1995 al 2015 ha ido incrementando su movilización llegando a ser el segundo modo de transporte con mayor importancia en nuestro país en el traslado de mercancías.

Los puertos marítimos más grandes de carga son: Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Cd del Carmen, Coatzacoalcos, Salina Cruz, Isla Cedros, Altamira, Guerrero Negro y Dos Bocas.

Para el transporte aéreo los servicios crecieron a un ritmo acelerado, debido en gran medida a los constantes avances en tecnología y al apoyo que se le ha dado por parte del gobierno, esto ha ayudado a desarrollar la infraestructura necesaria, sin embargo el crecimiento en cuanto aviación comercial no creció de manera uniforme.

El avión es el medio de transporte más rápido; es por esto que su costo es más elevado. Sin embargo pueden transportarse objetos pequeños o que por su gran valor o fragilidad lo ameriten. En el cuadro I.I se muestra la evolución de la

transportación de mercancías, siendo el avión el modo de transporte con menos impacto en México con respecto a la movilización de mercancías, teniendo una participación mínima alrededor de 1% con respecto a los otros medios de transporte.

México posee una red de ferrocarriles de carga manejada por concesionarios privados que se extiende a través de la mayor parte del país, conectando los principales centros industriales⁹, con los puertos y con conexiones fronterizas a la red de ferrocarriles estadounidense. Los ferrocarriles son útiles para transportar carga en grandes volúmenes a bajo costo.

Este medio fue básico para el transporte de personas y mercancías hasta la primera mitad del siglo XX; actualmente en México el ferrocarril ha disminuido la importancia que tenía al transportar mercancías y personas, esto es por el desarrollo de la infraestructura de los demás medios de transporte.

La evolución de la carga transportada por el ferrocarril desde 1995 al 2014, se muestra siempre a la alza teniendo el 3° lugar con respecto a los demás modos de transporte. El desarrollo de los transportes favoreció principalmente la expansión del transporte por carretera, debilitando al transporte ferroviario en el transporte terrestre.¹⁰

El autotransporte de carga en México, ha constituido un factor estratégico para el desarrollo económico de nuestro país, además de un modo de integración nacional; el autotransporte sobresale entre los diferentes modos de transporte existentes en México. En el siguiente cuadro se muestra cómo es que este medio de transporte ha tenido una participación de más del 50% con respecto a los otros

⁹ <http://cuentame.inegi.org.mx/economia/terciario/transporte/ferrocarril.aspx?tema=E>

¹⁰ A pesar de que la infraestructura ferroviaria de México es menor que la de Estados Unidos y se conecta en pocos puntos, el comercio mediante ferrocarril (89% del comercio internacional de 2005) está muy integrado. Salvador Medina Ramírez, "Carreteras: infraestructura para aprovechar los tratados comerciales", Comercio Exterior, vol. 59, núm. 8, México, agosto de 2009

medios llegando a ser el modo dominante en los movimientos terrestres de mercancías con la caída del uso del ferrocarril, por cuya razón, podemos decir que el Autotransporte Federal de Carga constituye un elemento esencial además de insustituible para el constante crecimiento de nuestra economía.

Las características más destacadas del transporte de carga son:

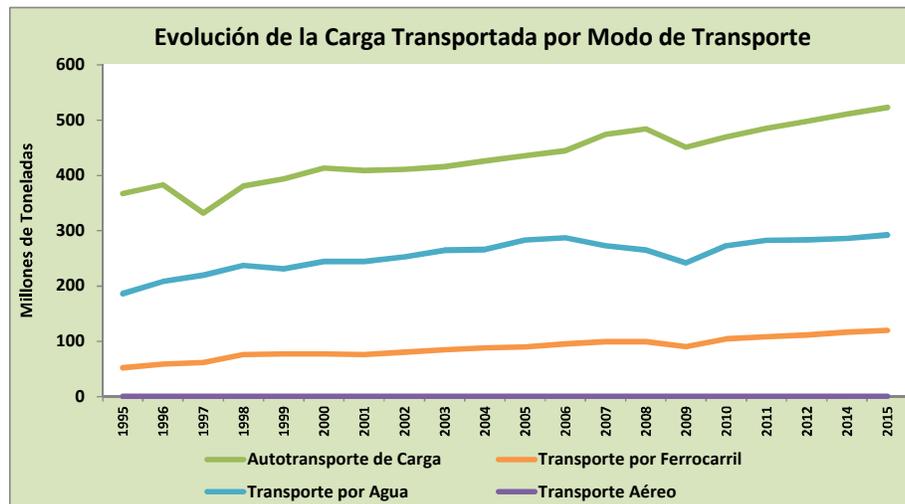
- i. Simplicidad; al trasladar el mayor número de mercancías y la comodidad en tránsito de material o productos delicados.
- ii. Versatilidad; tiene la capacidad de llegar a cualquier punto conectado con red viaria.
- iii. Flexibilidad; al tener un coste medio y ofrecer un servicio puerta a puerta, lo cual permite el transporte de casi cualquier mercancía.

Hoy en día el sector del transporte carretero de carga es esencial para el intercambio de mercancías entre los países, y es el Estado quien construye las infraestructuras viarias, que todos pueden utilizar más o menos libremente. Para cualquier zona subdesarrollada la construcción de una carretera es una garantía, y una condición, de desarrollo.

El rápido desarrollo de la infraestructura carretera y la rápida expansión vehicular contribuyeron a un mejor aprovechamiento de las ventajas del autotransporte en el crecimiento de la actividad económica, lo que contribuyó a favorecer su participación en el transporte terrestre.¹¹

¹¹ <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica-basica-del-autotransporte-federal/2013/>

GRÁFICA I.I



Fuente: Elaboración con Datos de SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal Comparativos Modos de Transporte

En la gráfica anterior se muestra la evolución de la carga transportada por modo de transporte resaltando notablemente la participación del autotransporte carretero de carga teniendo un 56% de participación de la movilización de carga, el ferrocarril un 12% y el marítimo un 32%.

En cuanto a la transportación de pasajeros la importancia de cada modo de transporte es casi nula con respecto al transporte terrestre, así como, la participación y la evolución de las personas transportadas a lo largo de 19 años.

CUADRO I.III

Movilización de Pasajeros por Tipo de Transporte (Millones de Pasajeros) 1995-2015																		
AÑOS	1995	%	2000	%	2005	%	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%
Transporte Marítimo	5	0.2	7	0.3	11	0.4	12	0.4	11	0.3	10	0.3	10	0.3	12	0.3	12	0.2
Transporte Aéreo	25	0.9	34	1.3	42	1.4	49	1.5	51	1.5	55	1.6	60	1.7	65	1.8	68	1.9
Transporte por Ferrocarril	7	0.2	0	0.0	0	0.0	40	1.2	42	1.2	44	1.3	45	1.3	48	1.3	50	1.4
Transporte Terrestre de Pasajeros, excepto por Ferrocarril	2,691	98.6	2,660	98.5	2,950	98.2	3,160	96.9	3,264	96.9	3,363	96.9	3,391	96.7	3,459	96.5	3,558	96.5

Fuente: SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal, Comparativos Modos de Transporte.

El transporte marítimo es considerado en nuestro país en mayor parte como actividad turística y los puertos más activos se encuentran en el estado de Quintana Roo. Por lo tanto este modo de transporte no es considerado como principal medio de transporte de pasajeros, aunque si genera participación en México. La evolución que ha tenido el transporte marítimo tiene un promedio de 2.5% con respecto a los otros modos de transporte.

El transporte aéreo es utilizado principalmente para transportar a personas por lo tanto el crecimiento y la importancia que tiene en el traslado de pasajeros es siempre a la alza, sin embargo su alto costo para la población mexicana es un gran obstáculo para la utilización de este medio de transporte. Existen aproximadamente 55 aeropuertos internacionales y los que mayor número de pasajeros transportan son los de Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Monterrey y Tijuana.

El transporte por ferrocarril se vio afectado en el impacto del traslado de las personas ya que “Ferrocarriles Nacionales de México suspendió el servicio por el año de 1997 como parte de la reestructuración de la privatización”¹², y en 2008, cuando se inauguró la primera línea del Ferrocarril Suburbano del Valle de México, la red de ferrocarriles de pasajeros en México quedaba limitada a un par de líneas de trenes turísticos. Sin embargo la reciente participación del Tren Suburbano en la zona metropolitana de la Ciudad de México no ha hecho gran diferencia en los porcentajes de pasajeros que mueve el autotransporte, comparado con el ferrocarril. Por esto, la transportación de personas en nuestro país en este modo de transportación no tiene un gran impacto en la movilización de pasajeros.

El autotransporte federal de pasajeros, a diferencia de su contraparte de carga, no participa directamente en los procesos productivos de la economía nacional. No obstante, el autotransporte de pasajeros tiene una importancia que incide en la

¹² La privatización del sistema ferroviario no ha contribuido a incrementar el tamaño de la infraestructura ferroviaria.

economía nacional; ya que es la única opción que existe en el transporte terrestre interurbano de carácter público, pues moviliza el 97% del total nacional de los pasajeros.

Es por eso que el transporte comercial terrestre moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial terrestre de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es, ha sido y será un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

La evolución de los diferentes modos de transporte tiene un desarrollo individual lo cual hace que haya problemas de organización y coordinación, perjudicando la eficiencia del sistema transporte por la poca articulación intermodal.

En el transporte de carga pueden identificarse dos ámbitos: de operación local y el transporte de carga federal. En el ámbito de carga federal se debe contar con una licencia federal y es para unidades de mayor tamaño y mejor estado mecánico. El transporte local solo se encarga de recorridos cortos y sus características son de un diseño vago; también cuenta con una licencia de servicios que expiden las autoridades.

En dichos ámbitos se cuentan con tres tipos de licencias:

- Las que utilizan las empresas para prestar un servicio de carga.
- Las que requiere una empresa para operar el servicio que está recibiendo.
- La que se le otorga a una persona especializada como lo es un chofer o un operador de unidades autorizadas de transporte.

El sector del autotransporte es vital para el comercio exterior de México, pues es el más usado para ello, delante de la transportación marítima, la ferroviaria y la aérea. Mueve más de la mitad de la carga y más o menos un 98% del pasaje y el turismo. Seguido por ferrocarril, agua y el aéreo. La mayor parte de las exportaciones del país se realizan por carretera, lo mismo que las importaciones. La preponderancia del autotransporte de carga se debe a que la mayor parte del comercio exterior de México se realiza con Estados Unidos, país con el cual se comparte una amplia frontera terrestre y con el que se tiene una limitada articulación ferroviaria

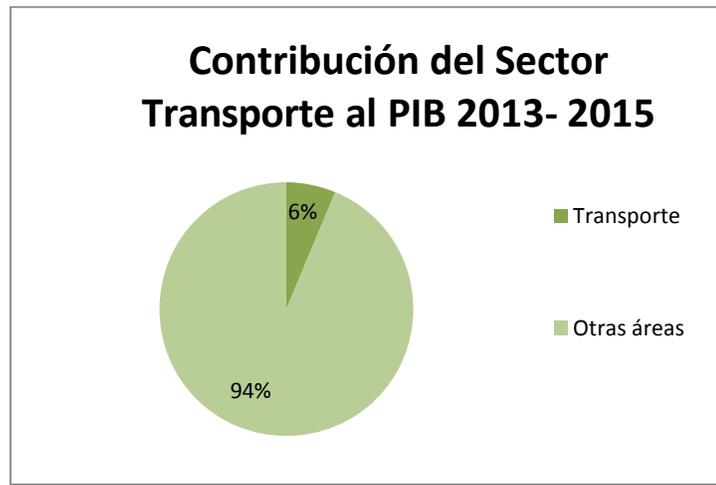
II.I. EL TRANSPORTE CARRETERO DE CARGA EN MÉXICO.

En el apartado anterior se vio que el transporte de carga carretero es el principal modo de transporte en nuestro país, siendo así un sector primordial para el crecimiento de la economía mexicana pues es un elemento esencial e integral de una economía industrializada moderna. La importancia del autotransporte se sustenta fundamentalmente en su alto grado de encadenamiento económico, proporcionando, así, servicios a todos los sectores productivos de México. Este tipo de transporte ha llegado a ser el modo dominante en los movimientos terrestres de mercancías.

El sector del transporte carretero de carga influye en la distribución de mercancías entre los países, tomando en cuenta que dentro de este sector hay un comercio internacional de servicios el cual forma parte de un sector estratégico para la economía mexicana.

Tiene un participación de aproximadamente un 6.3 % del PIB y contribuye con el 82% en el PIB del Sector Transporte, Correos y Almacenamiento.

GRÁFICA I.II



Fuente: INEGI PIB de Actividades Terciarias Sector Transporte 2013-2015

Es un importante generador de empleos ya que registra alrededor de 2 millones de empleos directos, es decir, genera un 6.2% del total de empleos en el país; de éstos, 47% son en el transporte de pasajeros y 53% para el transporte carretero de carga.

El transporte carretero de carga de México es el más importante en la actualidad tanto para mercancías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados (coches, camiones o autobuses). Su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, pues no se restringe a seguir rutas fijas, sino que a través de la interconexión de los diferentes ejes se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras. La red carretera nacional consta de 453,396 kms¹³, que se ha desarrollado a lo largo de varias décadas; comunica casi todas las regiones y comunidades del país.

El transporte carretero ha tenido una gran importancia para el comercio a través de la tecnología en el transporte internacional, principalmente en la utilización de contenedores o vehículos que pueden ser trasladados de uno a otro medio de

¹³http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2004/EST2004_12_infraestructura.pdf

transporte sin la necesidad de llevar a cabo la manipulación de las mercancías contenidas en el vehículo o el contenedor.

Al ser un medio de transporte simple, versátil y flexible, el transporte permite el incremento en el comercio, siendo uno de los factores principales por el cual la economía mexicana ha avanzado en el comercio internacional.

Los costos monetarios de este medio de transporte incluyen los gastos directos que son originados en el movimiento de la mercancía, tales como: impuestos, fletes, peajes, pago a ayudantes, combustibles, mantenimiento, uso de terminales, pólizas de seguro, etc.

México y Estados Unidos tienen una estrecha relación con el servicio de transporte carretero por su cercanía con la frontera sin embargo, ha habido problemas para nuestros transportistas y para la economía mexicana en este sector. La negativa para la entrada al territorio estadounidense ha implicado pérdidas de empleos y quiebra de empresas mexicanas debido a la falta de recursos que se esperarían obtener al ingresar al territorio estadounidense.

II.I.1. INFRAESTRUCTURA CARRETERA

Entre las desventajas destaca el elevado coste de construcción y mantenimiento de las infraestructuras viarias, así como la congestión generada debido al aumento de los flujos.

En la medida en que la economía nacional crezca, la producción de materias primas y productos finales se incrementará, generando un aumento constante en la demanda del transporte carretero.

Los flujos vehiculares se realizan por los diez corredores de México y por tramos carreteros que sirven de conexión a los principales ejes viales. Los 10 corredores quedan enumerados son:

- Corredor México – Tijuana
- Corredor México – Nvo. Laredo; Piedras Negras

- Corredor Querétaro – Cd. Juárez
- Corredor Acapulco – Tuxpan
- Corredor México – Chetumal
- Corredor Mazatlán – Matamoros
- Corredor Manzanillo – Tampico
- Corredor Veracruz – Acapulco
- Corredor Veracruz – Monterrey
- Corredor Puebla – Tapachula

Los corredores carreteros están a cargo del gobierno federal y proporcionan acceso y comunicación a las principales ciudades, fronteras y puertos marítimos del país, por tanto, registran la mayor parte del transporte de pasajeros y carga. Algunos tramos son libres, es decir que circular por ellas no tiene costo; otras son de cuota, en las que se debe pagar un peaje para utilizarlas.

Además de las carreteras federales, están las carreteras estatales, que son responsabilidad de los gobiernos de cada entidad federativa e incluyen carreteras pavimentadas y revestidas, caminos rurales y brechas.

Las carreteras revestidas no están pavimentadas, pero dan servicio en cualquier época del año. Los caminos rurales garantizan el paso de vehículos hacia las localidades rurales (con menos de 2 500 habitantes) y las brechas mejoradas son caminos con escaso trabajo técnico. En conjunto, estas vías refuerzan la comunicación regional y enlazan zonas de producción agrícola y ganadera; así mismo, aseguran la integración de las áreas en las que cruzan.

II.I.2. TIPO DE CARGA EN EL TRANSPORTE CARRETERO

En estos servicios participan 14,416 personas morales para carga general y 4,521 para carga especializada, asimismo hay una participación de 120,484 personas físicas en el de carga general y 8,381 en el de carga especializada. El

autotransporte de carga general ha tenido una evolución más importante al transportar mercancías con respecto al autotransporte de carga especializada, en el siguiente cuadro se ve la evolución de la participación que han tenido estas clases de servicios del año 1995 al 2015:

CUADRO I.IV

Toneladas Transportadas por Clase de Servicio (Miles de Toneladas) 1995-2015									
AÑO	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autotransporte de Carga General	333,800	368,066	389,400	410,772	424,321	435,373	438,871	446,903	457,085
Autotransporte de Carga Especializada	32,873	45,127	46,100	59,228	61,181	62,774	63,279	64,437	65,905
Total	366,673	413,193	435,500	470,000	485,502	498,147	502,150	511,340	522,990
Variación %	2.9	4.8	2.2	4.2	3.3	2.6	0.8	1.8	2.3

Fuente: SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal, Autotransporte de Carga

El autotransporte de carga general tiene una participación del 89% y el autotransporte de carga especializada un 11% en cuanto a la transportación de mercancías de 1995 al 2015, ambas clases de servicio han ido incrementando su participación.

Las diez principales mercancías transportadas a nivel nacional son:

CUADRO I.V

Principales mercancías movidas por carretera					
Clave	Descripción de la mercancía	Toneladas	Clave	Descripción de la mercancía	Toneladas
72	Fundición, hierro y acero	75,715	21	Preparaciones alimenticias diversas	29,268
25	Sal, azufre, tierras y piedra, yesos, cales y cementos	66,420	22	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	24,657
27	Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación, materias bituminosas, ceras minerales	54,969	8	Frutos comestibles, cortezas de agrios o de melosos	20,146
48	Papel y cartón, manufacturas de pasta de celulosa de papel o cartón	32,095	44	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	19,295
39	Materias plásticas y manufacturas de estas materias	29,737	84	Reactores nucleares, calderas, maquinas, maquinas, aparatos y artefactos mecánicos, partes de estas maquinas o aparatos.	18,566

Fuente: SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal, Autotransporte de Carga

II.I.3. TIPO DE UNIDADES DE AUTOTRANSPORTE: PARQUE VEHICULAR DEL TRANSPORTE DE CARGA

En México existen aproximadamente 623,439 unidades de autotransporte de carga general y 105,607 unidades de autotransporte de carga especializada¹⁴. Actualmente hay varios tipos de transportes especiales para cada mercancía dependiendo su tamaño, peso, voluminosidad o si es líquido o gaseoso. Cada uno de estos tipos de transporte se enfoca en realizar su trabajo en forma segura y eficiente, haciendo que la logística evolucione día a día, adaptándose para evitar daños en las mercancías moviéndolas en menor tiempo y con mayor eficiencia.

Los vehículos de autotransporte de carga se dividen en aproximadamente 33 tipos de vehículos, siendo el tractocamión el tipo de vehículo con mayor unidades abarcando el 33.01% del parque vehicular y el de refrigerador con apenas 43 unidades tiene una participación del .01% siendo el de menor impacto para las unidades vehiculares¹⁵. La edad promedio del parque vehicular es superior a 17 años superior en más de 10 años comparado con países como Francia y Estados Unidos.¹⁶

En México, el tracto camión de 3 ejes (T-3) participa un 89% en el tráfico de toneladas/KM y una participación de 63% del total nacional para las unidades motrices y representa una gran capacidad de almacenamiento para los bienes transportados.

¹⁴ En esta carga se contemplan los materiales peligrosos, automóviles sin rodar, fondos y valores, grúas para arrastre así como las de salvamento y vehículos voluminosos

¹⁵ La Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

¹⁶ Ardila Gómez, Arturo "Transporte de carga en México retos y oportunidades" 2012

El peso máximo reglamentado para el T3 es de 48.50 toneladas. Existen unidades vehiculares del transporte de carga que se componen de unidades motrices, unidades de arrastre y grúas industriales:

CUADRO I.VI

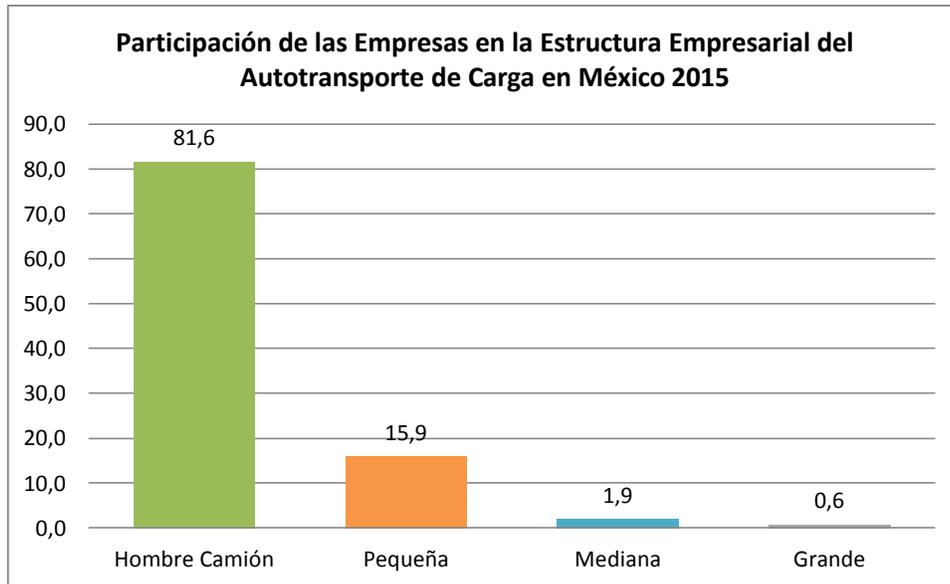
Composición de unidades vehiculares			
Vehículo	Clase	Total Nacional	%
Unidades motrices		381250	52.3
Camión de dos ejes	C2	75,293	
Camión de tres	C3	64,582	
Tractocamión de dos ejes	T2	2,276	
Tractocamión de tres ejes	T3	238,390	
Otros		709	
Unidades de arrastre		347112	47.6
Semirremolque de un eje	S1	2,685	
Semirremolque de dos ejes	S2	268,948	
Semirremolque de tres ejes	S3	71,565	
Semirremolque de cuatro ejes	S4	298	
Semirremolque de cinco ejes	S5	33	
Semirremolque de seis ejes	S6	66	
Semirremolques	S	343,595	
Remolque de dos ejes	R2	2,750	
Remolque de tres ejes	R3	635	
Remolque de cuatro ejes	R4	104	
Remolque de cinco ejes	R5	8	
Remolque de seis ejes	R6	20	
Remolques	R	3,517	
Grúas industriales	GI	684	0.1
Total		729046	100

Fuente: SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal, Autotransporte de Carga

A pesar de la relevancia del transporte de carga, el sector en México, como en muchos otros países no se ha desarrollado y por lo tanto el sector está fragmentado y dominado por los hombres-camión, los cuales carecen de sistemas modernos, administraciones profesionales y apoyo financiero.

En el siguiente gráfico es destacable la participación de los hombres camión seguido por empresas pequeñas:

GRÁFICA I.III



Fuente: SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal, Autotransporte de Carga

Bajo estas características se genera una estructura de mercado oligopólica, en la cual las grandes empresas despliegan estrategias para disuadir, excluir o restringir la operación de su competencia, así como para impedir la entrada de nuevos competidores; es por eso que los choferes prefieren ser o tener su propio camión y el parque vehicular de más edad pertenece al hombre-camión siendo el más contaminador para México.

CUADRO I.VII

Participación por tipo de empresa					
Tipo de Empresa	Estrato en Unidades	Número de Empresas	%	Número de Vehículos	%
Hombre Camión	1 a 5	104,429	82	194,369	27
Pequeña	6 a 30	19,862	16	225,518	31
Mediana	31 a 100	2,380	2	122,750	17
Grande	más de 100	720	1	186,409	26
Total		127391	100	729046	100

Fuente: SCT Estadística Básica del Autotransporte Federal, Autotransporte de Carga

La falta de créditos acorde a las necesidades de los transportistas son limitaciones por lo siguiente:

- Las grandes empresas cuentan con acceso a crédito más accesibles y cuentan con capacidad financiera.
- En contraste, el hombre-camión tiene un acceso limitado al crédito (usualmente costoso por la falta de garantías y precios más caros).
- Hombre-camión recurre a la adquisición de vehículos semi-nuevos.

El sector nos indica que se encuentra muy fragmentado; hay una gran cantidad de pequeños proveedores de servicios de transporte de carga que convive con grandes empresas de gran capacidad. Mientras que los pequeños prestan el servicio a distancias cortas y áreas geográficas determinadas como son zona A y en la zona B¹⁷; abarcan a pequeñas empresas que incluyen los servicios de “hombre camión”. Las grandes empresas cuentan con un número considerable de unidades que usan carreteras de cuota, prestando servicios especializados como los contenedores, unidades especiales para materiales peligrosos o los camiones refrigerados los cuales suelen ser más rápidos y de mejor calidad y con cuotas y costos más elevados. A partir de esos elementos se ha constituido una estructura de mercado oligopólica, en la cual las grandes empresas tienen mejores estrategias para desalentar, reducir y eliminar la operación de la competencia y evitar una nueva.

¹⁷ Véase en el Diario oficial la zona A y B salarios mínimos vigentes a partir de 1 de Enero de 2014 por la comisión nacional de los salarios mínimos.

III. RELACIONES COMERCIALES MÉXICO- ESTADOS UNIDOS

En este capítulo se describirá el capítulo XII dentro del TLCAN que trata sobre el comercio transfronterizo de servicios, en el cual se buscará precisar si hay o no violación por parte de Estados Unidos de lo convenido en el TLCAN. También es necesario analizar las relaciones comerciales que existen entre México y Estados Unidos ya que forman parte de Acuerdos Generales en el Comercio de Servicios y conllevan gran importancia en el crecimiento de la economía de ambos países.

El intercambio comercial entre México y Estados Unidos se inscribe en el marco del TLCAN. En un momento, también por el ALCA, pero éste último ha quedado estancado después del 11 de septiembre, debido al viraje de Estados Unidos hacia los temas vinculados con su seguridad.

Por su parte, el TLCAN ha dado un gran dinamismo al comercio e inversión en América del Norte y sin lugar a dudas se ha vuelto estratégicamente importante para los planes de desarrollo mexicanos.

Desde la perspectiva de México, los resultados del TLCAN tienen muchos matices. El TLCAN ha tenido aspectos positivos, al incrementar las exportaciones y los flujos de inversión construyó un andamiaje institucional en el comercio con Canadá y Estados Unidos, y brindó certeza acerca de la política económica que seguirá el país. Dentro de los aspectos negativos, destaca el incremento en la dependencia económica de México respecto de Estados Unidos, lo que incrementa su vulnerabilidad.

Estados Unidos es el socio comercial más importante en la región; su presencia estructura, en gran medida, la red de acuerdos comerciales existente. Su poder comercial es mayor como demandante que como oferente y su mayor contrapeso son las naciones del Cono Sur. En medio de ambos polos se encuentra la mayoría de las naciones de la comunidad Andina y los países de América Central.

Dentro de este marco, la relación comercial entre México y Estados Unidos se caracteriza principalmente por la asimetría; no solamente en cuanto a sus recursos económicos y de infraestructura, sino también en el interés de cada uno en la relación comercial. Para Estados Unidos el interés comercial en los países de América Latina es relativamente marginal, pero adquiere mayor importancia si los países se ubican dentro de su perímetro de seguridad y en la medida en que las cuestiones comerciales se vinculan con sus preocupaciones en materia de seguridad nacional¹⁸.

Sin embargo, para México la relación comercial con Estados Unidos tiene un interés vital, dado que concentra más del 80% del volumen de su intercambio comercial internacional y el país no ha desarrollado opciones reales de diversificación pese a su vasta red de acuerdos comerciales.

En la medida en que las fronteras económicas se han desmantelado ampliamente bajo la idea del libre comercio, la seguridad en las fronteras se volvió un tema más sensible después del ataque del 11 de septiembre. Por ello, las autoridades estadounidenses han puesto en marcha una serie de medidas de seguridad en las fronteras norte y sur de los Estados Unidos.

Para Canadá y México estas nuevas políticas han tenido fuertes implicaciones ya que las aduanas estadounidenses entraron en el nivel de alerta máximo (definido por una intensa y sostenida inspección), el tráfico de automóviles sufrió un retraso de varias horas y el tráfico comercial se demoró por más de 15 horas, llegando a retrasarse por varios días, afectando a los productores que operan bajo la modalidad "just in time"¹⁹, la cual se refiere a reducir el costo de la gestión y por pérdidas en almacenes debido a acciones innecesarias, así como a exportadores

¹⁸ Ortiz Mena, 2004.

¹⁹ Reduce los niveles de inventarios necesarios en todos los pasos de la línea productiva y, como consecuencia, los costos de mantener inventarios más altos, costos de compras, de financiación de las compras y de almacenaje. Minimiza pérdidas por causa de suministros obsoletos. Permite (exige) el desarrollo de una relación más cercana con los suministradores. Esta mejor relación facilita acordar compras aseguradas a lo largo del año, que permitirán a los suministradores planearse mejor y ofrecer mejores precios. El sistema es más flexible y permite cambios más rápidos.).

de bienes canadienses y mexicanos. Como resultado, se incrementaron de manera muy importante los costos de transacción entre ambos países.

En el largo plazo esta situación supone un severo impacto a la integración regional que había sido construida en torno al TLCAN, pues se ha traducido en nuevos y mayores niveles de seguridad fronteriza que generan mayores costos de transacción. En la práctica actúan como un arancel adicional al comercio, un nuevo impuesto a la inversión directa y constituyen un obstáculo a los viajes tanto de placer como de negocios entre los tres países.

Dada la concentración del intercambio comercial de México con los Estados Unidos, esta situación impactó significativamente la relación entre ambos países sin que el comercio de México con Canadá pueda contrarrestar dicho efecto debido a los reducidos montos en este comercio bilateral.

En consecuencia, México balanceó su asimetría económica y de interés comercial con Estados Unidos vinculando al máximo nivel posible sus necesidades en torno a la relación comercial entre ambos países con las preocupaciones que Estados Unidos tiene en materia de seguridad, mejorando las condiciones para ofrecer certidumbre y confianza en cuanto a sus procesos administrativos internos, lo cual sigue requiriendo un gran esfuerzo en cuanto a modernización administrativa en el combate de la corrupción. Además, se ha planteado una redefinición en su concepto de soberanía, mucho más allá de la flexibilización que ya se había desarrollado, de tal manera que sea posible que Estados Unidos se involucre más en los procesos de comercio exterior de México para hacerlo corresponsable de garantizar la seguridad en el intercambio comercial de México hacia Estados Unidos.

El gobierno de México debe ser activo para dar a sus empresarios las mismas condiciones de costo-país e infraestructura que las que poseen sus competidores, trabajar en la reintegración de las cadenas productivas sin perder el dinamismo

que se ha logrado a través del esquema de clusters ²⁰ en ciertos nichos de mercado, además de promover la existencia de políticas que acompañen al TLCAN para promover que éste impacte favorablemente a toda la economía y a la generación de empleos. Los beneficios que México obtendría de los incrementos en sus volúmenes de intercambio comercial con Estados Unidos se agregarían los derivados del aprovechamiento de nichos de mercado que utilizan el esquema comercial "just in time" y el convertirse en un puente seguro para que otros países hagan llegar sus bienes a Estados Unidos de una manera eficiente.

De esta manera, México se encuentra en una coyuntura favorable donde su vecino es el eje del intercambio comercial en la región y en el que la amenaza representada por la conformación del ALCA ha perdido relevancia. Su ubicación geográfica ha recuperado su importancia y se erige en la puerta de entrada a un gran número de oportunidades para obtener beneficios comerciales a los que no podrá acceder a menos de que esta vez sí sea capaz de resolver los rezagos que bloquean la entrada.

III.I ANTECEDENTES DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE (TLCAN)

La integración económica se puede definir de manera negativa o positiva. Como una integración negativa porque hay una eliminación de las barreras que restringen la movilidad de bienes, servicios y factores productivos. Como una integración positiva, atendiendo a que hay una creación de una soberanía común a través de la modificación de instituciones existentes y creación de nuevas instituciones.

²⁰ Una agrupación de empresas e instituciones relacionadas entre sí, pertenecientes a un mismo sector o segmento de mercado, que se encuentran próximas geográficamente y que colaboran para ser más competitivos.

En el área de libre comercio hay eliminación de las barreras al comercio entre los países que se integran, pero reteniendo cada país sus propias restricciones (soberanía sobre política comercial). Existe la eliminación de barreras arancelarias, sobre todo en mercancías, y hay reglas de origen para evitar la “huída de comercio”. En estas reglas sólo se permite el libre comercio de mercancías que han sido producidas completamente o con un determinado porcentaje de valor añadido en alguno de los países miembros.

Una unión aduanera consiste en aunar a la eliminación de las barreras al comercio entre los países que se integran, la creación de un Arancel Aduanero Común frente al resto del mundo (Tarifa Arancelaria Común, TAC); solo existe una legislación aduanera común.

CUADRO I.VIII

	ÁREA DE LIBRE	UNIÓN ADUANERA	MERCADO COMÚN	UNIÓN ECONÓMICA
¿Libre comercio entre miembros?	Si	Si	Si	Si
¿Libre comercio con no- miembros? Si la respuesta es No, entonces:	No Política Comercial Independiente	No Tarifa Arancelaria Común	Si	Si
¿Libre movimiento de factores?	No	No	Si	Si
Unificación y/o coordinación de políticas macoreconómicas	No	No	No	Si

Fuente: Cuadro realizado con datos propios obtenidos de la revista expansión/Integración Económica.

Los beneficios esperados del TLC

- El TLC puede incrementar la eficiencia económica si la creación del comercio supera la posible desviación de comercio.
- Existe la creación de comercio cuando hay una sustitución de la producción nacional más costosa por importaciones más baratas procedentes de un país socio.
- La desviación de comercio es la sustitución de importaciones más baratas procedentes de terceros países por importaciones más costosas de un país socio.

III.II. CREACIÓN Y DESVIACIÓN DE COMERCIO

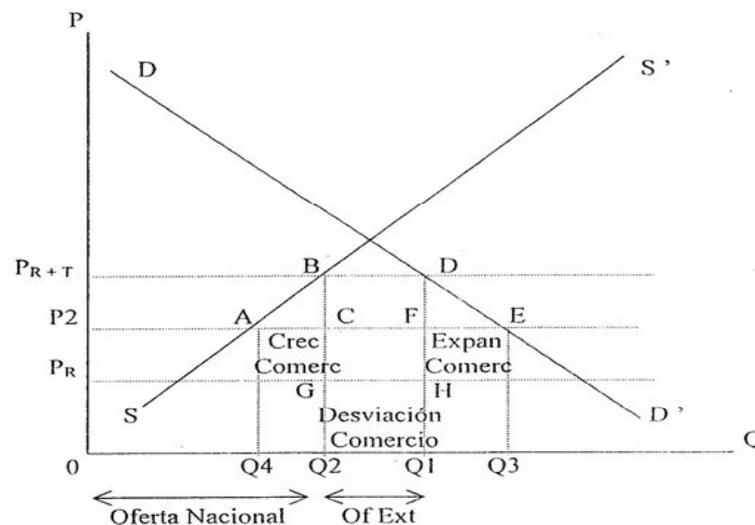
La creación de comercio ocurre cuando la reducción de las tarifas permiten al socio comercial sustituir a la producción domestica (de alto coste) por el producto importado (de bajo coste). Ello conlleva en aumento del bienestar. La desviación de comercio, por otro lado, ocurre cuando la eliminación o reducción de las tarifas desvían el comercio desde terceros países (bajo coste) hacia un país miembro (alto coste).

Viner anticipó algunos estudios posteriores (por ejemplo, Lipsey y Lancaster (1956) y Lipsey (1960) sobre la naturaleza "segunda mejor" (second best) de la unión aduanera. La mejor situación (first best) sería la existencia del comercio completamente libre, lo que no se verifica.

Jacob Viner (1950) analizó los efectos estáticos de la integración económica generados a través de la asignación de recursos productivos y especialización internacional.

El efecto producción es la ganancia de eficiencia por reducción de la producción nacional de un bien costoso (los recursos son escasos). Existe un efecto consumo cuando los consumidores compran más de esos bienes importados debido a la reducción de su precio.

GRÁFICA I.IV



Fuente: Diagrama en Paul R. Krugman Economía Internacional

Inicialmente, el país tenía un arancel T sobre todas las importaciones, de modo que importaba la cuantía BD (igual a $Q1-Q2$) del productor más barato, que suponemos era un tercer país. Producida una integración comercial, el precio en el mercado integrado se sitúa en $P2$, superior al precio mundial $P1$ pero inferior al precio mundial + arancel que mantiene el país frente al resto del mundo (por ejemplo, por efecto del arancel exterior común de la unión aduanera). Ahora el país importa la cuantía AE (igual a $Q3-Q4$) del país socio comercial. El comercio internacional del país ha aumentado, pero la magnitud BD ($=Q1-Q2$) es sólo desviación de comercio (desde un tercer país, productor más eficiente, al país socio comercial), mientras que la magnitud $Q2-Q4$ sería creación de comercio (sustitución de producción nacional por importaciones de un productor más eficiente) y $Q3-Q1$ sería expansión de comercio (aumento de importaciones debido a la reducción del precio de la integración comercial propicia).

- El TLC amplía el comercio y promueve la eficiencia, el ingreso real de la población aumenta. Si esto es dinámico, el beneficio se dará a través de mayores tasas de crecimiento económico que reducirán la pobreza absoluta, generando un ingreso per cápita ascendente.
- Los mayores flujos de inversión y comercio explotarán la ventaja comparativa de México en procesos intensivos en mano de obra, incrementándose el valor real de los salarios en toda la economía.

Dentro de un tratado de libre comercio existen las reglas de origen, que son leyes, reglamentos y prácticas administrativas utilizadas para identificar el país de fabricación sustancial de las mercancías, objeto de comercio internacional. Son necesarias y fundamentales para los procesos de integración que acuerdan tantos arancelarios preferentes para sus miembros

Las reglas de origen son necesarias para tener derecho a los beneficios del TLCAN en materia de aranceles o trato nacional, respectivamente. Prevé la

eliminación de todas las tasas arancelarias sobre los bienes que sean originarios de México, Canadá y Estados Unidos, en el transcurso de un periodo de transición. Para determinar cuáles bienes son susceptibles de recibir trato arancelario preferencial o no discriminatorio²¹ son necesarias las reglas de origen²².

Las disposiciones sobre las reglas de origen contenidas en el trato están diseñadas para:

- Asegurar que las ventajas del TLC se otorguen sólo a bienes producidos en la región de América del Norte y no a bienes que se elaboren total o en su mayor parte en otros países.
- Establecer reglas claras y obtener resultados previsibles.
- Reducir los obstáculos administrativos para los exportadores, importadores y productores que realicen actividades comerciales en el marco del Tratado.

III.III. PROCESO DE NEGOCIACIÓN Y FIRMA DEL TRATADO

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) o North American Free Trade Agreement (NAFTA), es un conjunto de reglas que los tres países (México, Estados Unidos y Canadá) acuerdan para vender y comprar productos y servicios en América del Norte. Este tratado se firmó el 17 de Diciembre de 1992 y se puso en marcha el 1° de Enero de 1994.

²¹ Se entiende que la expresión "no discriminatorio" se refiere al trato de la nación más favorecida y al trato nacional, tal como se definen en el Acuerdo, y que, utilizada con relación a este sector específico, significa "términos y condiciones no menos favorables que los concedidos en circunstancias similares a cualquier otro usuario de redes o servicios públicos de transporte de telecomunicaciones similares"

²² "REGLAS DE ORIGEN Y PROCEDIMIENTOS ADUANALES" Jorge Witker.

Dicho tratado es una zona de libre comercio, porque las reglas que se disponen definen cómo y cuándo se eliminarán las barreras arancelarias para conseguir el libre paso de los productos y servicios entre las tres naciones participantes.

El TLC se basa en principios fundamentales de transparencia, tratamiento nacional y tratamiento como nación más favorecida, para facilitar el movimiento de los bienes y servicios a través de las fronteras, ofrecer la protección y vigilancia adecuadas que garanticen el cumplimiento efectivo de los derechos de propiedad intelectual, adoptar los procedimientos internos efectivos que permitan la aplicación e implementación del Tratado, y establecer una regla de interpretación que exija la aplicación del TLC entre sus miembros y según los principios del derecho internacional.²³

Proceso de Negociación.

La integración entre México y Estados Unidos comenzó a materializarse de una manera más clara en 1965, cuando se establece el programa de las maquiladoras en el norte de México, que logra promover una integración muy importante entre esos dos países. Pero no es sino hasta 1990 que los presidentes de México y de Estados Unidos deciden iniciar la negociación de un acuerdo comprensivo de libre comercio y en septiembre de ese año el Presidente de Canadá comunica su interés de participar en las discusiones para celebrar el tratado.

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

Las negociaciones concluyeron el 11 de Agosto de 1992 por los Jefes de Gobierno de los tres países. Una vez concluidas las negociaciones, los textos fueron

²³ Emilio Caballero U. "El tratado de Libre Comercio; México, EUA y Canadá. Beneficios y desventajas" 1991

revisados por parte de los Ministros de Comercio, Jaime Serra Puche de México y Michael Wilson de Canadá, y por la Embajadora Carla Hills de Estados Unidos. El momento de la firma marca el inicio de un complejo proceso que va desde la autorización del Ejecutivo estadounidense para firmar el Tratado, hasta el sometimiento a la aprobación del Senado Mexicano, del Congreso de Estados Unidos y de la Cámara de los Comunes de Canadá.²⁴

- El TLC fue firmado por los tres países el 17 de Diciembre de 1992.
- Tras varios meses de debate, en 1993 fue aprobado por las Asambleas Legislativas de Canadá, México y Estados Unidos.
- El TLC entró en vigor el 1 de Enero de 1994.

III.III.1. OBJETIVOS DEL TLCAN

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

²⁴ Schettino, Macario, TLC Tratado de Libre Comercio ¿Qué es y cómo nos afecta?, Grupo Editorial Iberoamérica 1994.

González Anabel, Tratado de Libre Comercio NAFTA, como antecedente para el Area de Libre Comercio de las Américas, [ALCA](#). setiembre, 1995.
<http://www.NAFTA.com>

Estos objetivos se lograrán mediante el cumplimiento de los principios y reglas del TLC:

- i) Trato nacional, el cual se refiere a que cada miembro concede a los nacionales de los demás el mismo trato que otorga a sus nacionales;
- ii) Trato de nación más favorecida, el cual trata reemplazar las fricciones y distorsiones "...los países no pueden normalmente establecer discriminaciones entre sus diversos interlocutores comerciales. Si se concede a un país una ventaja especial [...], se tiene que hacer lo mismo con todos los demás miembros;²⁵
- iii) El último pero no menos importante de los principios es la transparencia en los procedimientos donde se trata de ayudar de una manera práctica a los países en desarrollo no sólo a cumplir sus obligaciones con respecto a las disposiciones del acuerdo relativas a la transparencia, sino también a beneficiarse de dichas disposiciones.

III.III.2. CONTENIDO

El TLCAN está conformado por 22 capítulos agrupados en 8 secciones; en la quinta sección se encuentra la inversión, los servicios y asuntos de relaciones y abarca del capítulo XI al XVI. En el capítulo XII se habla sobre el comercio transfronterizo de servicios y uno de sus artículos, en especial el 1212, aplica a sectores específicos donde se encuentra el transporte carretero de carga. (Anexo Estructura del TLCAN pág. 84)

Es en este sector donde se está cometiendo una gran violación al Tratado, siendo así una gran disputa para los transportistas mexicanos ya que se han visto afectados por el incumplimiento del mismo.

²⁵ Los principios del sistema de comercio, página de la OMC:
http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm

Con la resolución a esta controversia se intentará tener más control sobre los choferes y sobre las mercancías transportadas, así como un mejor salario y un intercambio comercial para beneficio mutuo; logrando esto, claramente se obtendrán más beneficios a la economía mexicana pues incrementarán las exportaciones y se tendrá una mayor ganancia para este sector.

III.IV. CAPITULO XII DEL TLCAN “COMERCIO TRANSFRONTERIZO DE SERVICIOS”.

Dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte existe el rubro “Comercio transfronterizo de servicios”²⁶. Entre otros aspectos se encuentran la inversión, los servicios profesionales, la entrada temporal de personas de negocios, los servicios portuarios, los servicios aéreos especializados, los servicios de reparación y mantenimiento, la construcción, el comercio al mayoreo y menudeo, la computación y la telecomunicación de valor agregado. En este capítulo se encuentra lo relacionado con el transporte de carga.

En el comercio transfronterizo también existen tres principios de servicios del TLCAN se destacan:

- a) Trato nacional²⁷ (trato no menos favorable que el otorgado a sus nacionales o a sus propios prestadores de servicios) ser tratado como un proveedor de servicios nacional.
- b) Trato de nación más favorecida²⁸ (extensión automática de cualquier mejor tratamiento que se concederá o ya se ha concedido a una parte del mismo modo a todas las demás partes en un acuerdo de comercio internacional) si hay un país que tenga un mejor tratamiento, poder tenerlo igual.

²⁶ El prestador del servicio no necesita estar presente en el país y pueden ser personas físicas, nacionales o morales, excepto en servicios financieros

²⁷ 1202 Trato Nacional en Servicios Transfronterizos

²⁸ 1203 Trato de Nación Mas Favorecida en Servicios Transfronterizos

c) Presencia local (no es obligatorio que se establezca el prestador del servicio²⁹) poder prestar el servicio sin tener que instalarse, así como las reservas, restricciones cuantitativas no discriminatorias, otorgamiento de licencias y verificaciones.

Este capítulo abarca también la entrada temporal de personas de negocios, así como la relación con la inversión, en la cual la comercialización internacional de los servicios presupone en algunos subsectores la necesidad de vincularlo con la inversión ya que no se pueden desarrollar sin el establecimiento de un local, por lo que se requieren garantías tales como un derecho de establecimiento, un trato nacional y mecanismos que garanticen seguridad jurídica.

El TLCAN elimina barreras importantes a la inversión, otorga garantías básicas a los inversionistas de los países miembros y establece un mecanismo para la solución de controversias que pudieran surgir entre tales inversionistas en un país del TLCAN.

En el TLCAN se establecen preceptos que se aplican a las inversiones que realizan los inversionistas de un país miembro del TLCAN en territorio de otro. El concepto de inversión se define de manera amplia ya que abarca todas las formas de propiedad y participación en las empresas, la propiedad tangible o intangible o la derivada de un contrato, y establece principios como el trato no discriminatorio y niveles mínimos de trato, requisitos de desempeño, transferencias y expropiación.

III.IV.1. ARTÍCULO 1212 DEL TLCAN “TRANSPORTE TERRESTRE”

El subsector transporte terrestre ha sido considerado en el TLCAN en el anexo 1212, que es para sectores específicos. En este anexo se establecen las obligaciones prospectivas, donde las partes instalarán centros de información para

²⁹ En el artículo 1205 se acuerda que ninguna de las Partes exigirá a un prestador de servicios de otra de las Partes que establezca o mantenga una oficina de representación ni ningún tipo de empresa, o que sea residente en su territorio como condición para la prestación transfronteriza de un servicio.

que cada una de ellas proporcione la información respecto a la autorización para operar, así como los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios y tecnología, con el fin de ayudar a los interesados a establecer contactos con los órganos gubernamentales competentes.

El reglamento para el autotransporte federal de carga establece entre sus reformas la libertad de ruta, libertad para transportar cualquier carga que el vehículo permita, eliminaciones de restricciones geográficas de carga y descarga, eliminación de asignación de carga por rol en centrales de carga, libertad de contratación entre el usuario y el transportista, autorización a permisionarios de carga particular para transportar carga de terceros, legalización de transportistas "piratas", eliminación de la facultad de decisión de concesionarios ya establecidos en el otorgamiento de concesiones y permisos, autorización de circulación a tráileres dobles hasta de 30 metros, liberación de la tarifa, eliminación del uso obligatorio de centrales de carga, sustitución de concesiones por permisos en 45 días máximo.³⁰

El reglamento del servicio público de autotransporte federal de pasajeros se reforma, estableciendo la apertura y simplificación en el otorgamiento de permisos y concesiones, la desconcentración de los centros de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la prestación libre de servicios en terminales aéreas y portuarias, y permisos por tiempo indefinido.

Las reservas en el sector de transporte terrestre y las que establecen un calendario de reducción, llevan a realizar modificaciones a la legislación nacional. Por ejemplo: solo las personas físicas de nacionalidad mexicana y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán obtener el permiso otorgado por la SCT para establecer u operar una estación o terminal de autobuses o camiones. Así mismo los extranjeros no pueden realizar inversiones en esta materia, aunque se supone que en el calendario de reducción de las

³⁰ Desregulación en México. Examen de la situación económica, México, Ed. Banamex, Dic 1991 p582.

reservas gradualmente se dará la inversión extranjera directa o indirecta conforme pasen los años. Por ejemplo, a los 3 años después de la firma del tratado la participación de las empresas es del 49% a los 7 años es de 51% y en 10 años puede ser hasta del 100%.

Una de las reservas se refiere a que sólo las personas físicas de nacionalidad mexicana o empresas mexicanas con exclusión de terceros podrán proporcionar los servicios de autobús interurbano, servicios de transportación turística y servicios de transporte de carga, desde o hacia el territorio mexicano, con permiso expedido por la SCT. No obstante, las personas de Canadá o de EUA podrán recibir un permiso para operar servicios internacionales de fletamento por autobús en el territorio mexicano.

Las personas físicas con nacionalidad mexicana o empresas mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjero que utilicen equipo registrado en México y operen conductores de nacionalidad mexicana podrán obtener permiso de SCT, para prestar servicios de camión y autobús para transportar bienes y pasajeros entre dos puntos dentro del territorio de México.

Las personas de Canadá y EU estarán autorizadas para prestar los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio de los estados fronterizos, como Baja California, Chihuahua, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas. A tales personas se les permitirá entrar y salir de México a través de diferentes puertos de entrada de dichas entidades; los servicios transfronterizos de autobús con itinerario, fijo desde o hacia territorio de México. Después de 3 años de la firma del TLCAN para los servicios transfronterizos de carga desde o hacia México sería después de 6 años a la firma del TLCAN.

En resumen este capítulo del TLCAN se refiere a la aplicación de las medidas establecidas en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y cómo es que las partes implicadas adoptan el comercio transfronterizo de servicios con respecto a:

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

En cuanto a los criterios del trato,³¹ siempre se buscará tener el mejor de los acuerdos en el cual se concederá a cada uno de los países el mejor trato, como se establece en los artículos del trato nacional y el trato de la nación más favorecida. El concepto de presencia local implica que no es necesario que una persona esté presente o que establezca y mantenga una oficina de representación ni ningún tipo de empresa, o que sea residente en su territorio como condición para la prestación transfronteriza de un servicio.³²

Sólo los mexicanos por nacimiento podrán ser:

- (a) capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y tripulación de embarcaciones o aeronaves con bandera mexicana;
- (b) capitanes de puerto, pilotos de puerto y comandantes de aeródromos; y
- (c) agentes aduanales.

LICENCIAS.

Hay licencias y certificados autorizados para que las partes mantengan buena relación y no se constituya una barrera innecesaria al comercio. Se pretende garantizar que se mantengan métodos transparentes, como la capacidad y la aptitud para prestar un servicio que no sea tan costoso, para asegurar la calidad y

³¹ Artículo 1204. Criterios de trato

³² Artículo 1205. Presencia local TLCAN

que no se establezcan restricciones encubiertas a la prestación transfronteriza de un servicio.

Respecto al reconocimiento de la educación, la experiencia, las licencias o los certificados obtenidos en el territorio de otra parte o de cualquier país que no sea parte, se establece lo siguiente:

(a) nada de lo dispuesto en el Artículo 1203 (nación más favorecida) se interpretará en el sentido de exigir a esa parte que reconozca la educación, la experiencia, las licencias o los certificados obtenidos en el territorio de otra Parte; y

(b) la Parte proporcionará a cualquier otra Parte, oportunidad adecuada para demostrar que la educación, la experiencia, las licencias o los certificados obtenidos en territorio de esa otra Parte también deberán reconocerse, o para celebrar un arreglo o acuerdo que tenga efectos equivalentes.

Cada una de las partes, en un plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, eliminará todo requisito de nacionalidad o de residencia permanente, indicado en su lista del Anexo I, que mantenga para el otorgamiento de licencias o certificados a prestadores de servicios profesionales de otra Parte. Cuando una Parte no cumpla con esta obligación con respecto de un sector en particular, cualquier otra Parte podrá, en el mismo sector y durante el mismo tiempo que la Parte en incumplimiento mantenga su requisito, mantener, como único recurso, un requisito equivalente indicado en su lista del Anexo I o restablecer:

(a) cualquiera de tales requisitos a nivel federal que hubiere eliminado conforme a este artículo; o

(b) mediante notificación a la parte en incumplimiento, cualquiera de tales requisitos a nivel estatal o provincial que hubieren estado existentes a la fecha de entrada en vigor de este Tratado.

Las partes consultarán entre ellas periódicamente con el objeto de examinar la posibilidad de eliminar los requisitos restantes de nacionalidad o de residencia permanente para el otorgamiento de licencias o certificados a los prestadores de servicios de cada una de las otras partes.

Es ambicioso e interesante tratar de hacer normas y criterios conforme al desarrollo profesional y renovación de la certificación, que se refiere a una educación continua y los requisitos correspondientes para conservar el certificado profesional, y más aún, hablar del aspecto "protección al consumidor", considerando requisitos alternativos al de residencia, tales como fianzas, seguros sobre responsabilidad profesional y fondos de reembolso al cliente para asegurar la protección al consumidor.

Por ejemplo, para asimilar el compromiso de "protección al consumidor", se tendría que realizar una adecuación a nuestra Ley Federal de Protección al Consumidor ³³ para estar acorde con dicho compromiso.

En el TLCAN se definen las modalidades de acceso, al igual que las reservas y las excepciones (tanto federales, estatales o provinciales) que cada país impondrá para la prestación de servicios profesionales y se crean mecanismos para la expedición y certificación de licencias.

El hecho de tratar a los profesionistas de los países socios como nacionales orilla a México a hacer más estricto su sistema de certificación profesional. Esto ha cristalizado medidas concretas que afectan de manera indirecta a los profesionistas en general ya que deben de actualizarse en sus estudios. Por ejemplo, la creación de la Comisión Nacional de la Evaluación de la Educación Superior (Coneva), la cual surgió para comprobar la eficacia de lo que se enseñaba y requerir para tal fin la obtención de medidas del rendimiento académico de los contenidos.

³³ Reformada y publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 24 de diciembre de 1992

III.V. REGULACIONES DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS (DOT)

Los transportistas mexicanos han desplazado carga de México a condados de los Estados Unidos y zonas comerciales fronterizas³⁴, como Nuevo México desde hace muchos años, donde las mercancías son transferidas a un almacén o a un transportista estadounidense para la entrega a su destino final. Se supone que nuevas regulaciones, aún no especificadas, del Departamento de Transporte de los Estados Unidos permitirán que los camioneros mexicanos transporten y entreguen de nuevo embarques internacionales en los Estados Unidos y más allá de las zonas fronterizas. Es decir que los transportistas mexicanos podrán pasar sin límites a Estados Unidos para entregar la mercancía al destino final.³⁵

Todos los vehículos comerciales que entran a los Estados Unidos, registrados en México, en Estados Unidos, o en otro país, están sujetos a una inspección de seguridad. Las inspecciones pueden ser realizadas por la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes o por la Sección de Transporte Motorizado estatal.

Las normas de inspección y seguridad cumplen con el Programa de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (Commercial Vehicle Safety Alliance); son las mismas en todos los cruces comerciales por las fronteras de Estados Unidos/Canadá y Estados Unidos/México y son aquellas impuestas para el tráfico comercial en las carreteras de los Estados Unidos.

En Estados Unidos las empresas de carga que participan en el comercio internacional deben estar registradas en la Administración Federal de Seguridad

³⁴ Son zonas destinadas a la verificación de mercancías y la transferencia de éstas en los estados de California, Arizona, Nuevo México y Texas es decir zonas cercanas a la frontera con México, estas zonas las designa el Consejo de Zonas de Comercio Exterior (Foreign-Trade Zones Board).

³⁵ Cruces fronterizos de Nuevo Mexico <http://www.nmborder.com>

de Autotransportes y deben tener a la vista en sus camiones su número de registro del Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT).

Además del cumplimiento con las condiciones de seguridad del vehículo, las empresas deben cumplir con otros numerosos requisitos, incluyendo seguro, aptitudes del conductor, bitácora e historia de seguridad de la empresa.³⁶

Al igual que para los estadounidenses, los requisitos para las empresas de carga mexicanas que operan dentro las zonas comerciales fronterizas implican que también deben solicitar y estar registrados en la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes y deben tener a la vista en sus camiones sus números de registro de USDOT y ICCMX (International Chamber of Commerce Mexico).

Requisitos de la matrícula.

Los transportistas mexicanos que quieren operar en los Estados Unidos deben registrarse con la Administración Federal de la Seguridad de Transporte Automotriz (FMCSA).

Hay dos formas diferentes de matrícula: una que los faculta para operar sólo en zonas comerciales fronterizas (Forma OP-2) y una forma separada para transportistas que necesitan operar más allá de las zonas comerciales fronterizas (Forma OP-1).

Para operar dentro de territorio estadounidense se deben usar las formas y las instrucciones para recibir un Certificado de Matrícula para operar sólo en las zonas comerciales fronterizas de Texas, Nuevo México, California y Arizona. Los transportistas existentes de la zona comercial deben archivar una Forma OP-2, incluso si ellos recibieron previamente un Certificado de Matrícula. FMCSA evaluará a poseedores actuales de certificado que vuelven a archivar bajo las

³⁶ Reglamentos de transportación y carga. "Border authority"

reglas nuevas para determinar si ellos cumplen con los estándares de seguridad estadounidenses y debe permitirse continuar la operación en las zonas contiguas. También se debe someter una Forma BOC-3 (la Designación de Agentes, los Corredores y el Delanteros de Carga) para recibir un Certificado de Matrícula.

- Solicitud (OP-2) y la instrucción.
- Forma BOC-3.

Para operar en los Estados Unidos más allá de las zonas contiguas se debe llenar la Solicitud (OP-1) y las Instrucciones.

Requisitos de Conductor.

Para que los transportistas mexicanos puedan circular más allá de las zonas fronterizas comerciales deben cumplir con lo siguiente:

- Los conductores comerciales de México deben tener el equivalente mexicano de una licencia comercial de un conductor estadounidense. Esto es una Licencia Federal, que es una licencia mexicana de conductor publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT).
- Los conductores deben satisfacer los criterios médicos estadounidenses (FMCSA).
- Los conductores son sujetos a los requisitos estadounidenses con respecto a las drogas y el alcohol (FMCSA).
- Los conductores deben seguir las mismas horas de servicio estadounidenses conforme a sus reglas, para asegurar que ellos tengan el descanso suficiente para manejar seguramente, así como mantener la información requerida en los diarios y mostrarlos a los inspectores de seguridad (FMCSA).

Regulaciones de la seguridad de vehículos.

Para la seguridad de vehículos hay reglas que se aplican para la operación de transportistas automotrices mexicanos más allá de las zonas fronterizas.

- Para poder operar, los transportistas domiciliados en México deben someterse a una auditoría de seguridad por la FMCSA. El propósito de las auditorías es asegurar que los transportistas tengan y sepan los métodos para conformarse con las regulaciones de la seguridad de Estados Unidos.

- Los transportistas mexicanos que tengan la autorización para operar en los Estados Unidos más allá de 25 millas de las zonas fronterizas recibirán una revisión formal durante los primeros 18 meses. A los transportistas que reciban y mantengan las calificaciones satisfactorias al final del período de 18 meses de operación se les concederá la autorización permanente de operar, bajo la autorización operadora provisional, es decir, se les otorgará solo un permiso temporal.

- Los camiones mexicanos que operan en los Estados Unidos tendrán que mostrar una calcomanía de inspección válida por la CVSA (Calcomanía Comercial de la Alianza de Seguridad de Vehículos). Estas calcomanías indican que un vehículo ha pasado una inspección de la seguridad por un inspector calificado. Los vehículos comerciales que aprueban satisfactoriamente una inspección de seguridad completa están aptos para calificar para una calcomanía de la CVSA, la cual debe estar puesta en el camión o tráiler. Las calcomanías son válidas por un período de hasta 90 días. Los vehículos con calcomanías de la CVSA tienen menos probabilidad de ser inspeccionados con mayor rigor, a menos que se detecten violaciones severas de seguridad.

- Las compañías de camiones mexicanos deberán llevar seguros estadounidenses mientras operen en los Estados Unidos.

Requisitos de Empacar y de Etiquetar.

El USDOT (Departamento de de transporte de EUA) ha establecido requisitos para empacar y transportar; sus estándares incluyen:

- Instrucciones apropiadas del embalaje de los desechos;
- Marca e instrucciones de etiquetar apropiadas;
- Nombre de envío apropiado, número de identificación, clasificación del peligro para la preparación del manifiesto; y
- Los documentos necesarios para el transporte de los desechos.

La regulación que tiene EUA para los transportistas mexicanos implica un proceso largo y burocrático. Las inspecciones que se hacen a los camiones que operan dentro de las zonas comerciales fronterizas son minuciosas y tardadas, pues para poder circular se tienen que llenar las formas detenidamente.

Los transportistas canadienses y mexicanos deben cumplir con estos requisitos mencionados anteriormente, aunque en la actualidad, en el caso mexicano sigue habiendo un proceso mucho más lento y dificultoso que para los transportistas canadienses.

En el fondo esto se debe a la mayor competitividad de los transportistas mexicanos en virtud de sus costos menores derivados de salarios más bajos. De aquí parte la controversia y la falta al TLCAN. No es imposible entrar a territorio estadounidense pero sí es complicado y tardado para los conductores mexicanos. Para los transportistas canadienses no implica tanto problema ya que para Estados Unidos no son una amenaza en el mercado del transporte y la entrada a territorio estadounidense es mucho más accesible.

En México aún no existen exámenes o pruebas de manejo, solo requisitos para solicitar la licencia de conducir³⁷. Hay una distribución aproximadamente del 73%

³⁷ http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/licencias/licencia_conducir/index.htm

las licencias por tipo nacional y de un 27% internacional. En Estados Unidos se hacen pruebas de manejo para cualquier persona que quiera obtener una licencia³⁸.

Debido a sus estrictos requisitos para sus nacionales este también es un factor por el cual no es fácil obtener una licencia como “extranjeros” en su país. Lo que se intenta hacer en México es aplicar la ley del espejo, es decir, aplicar las mismas reglas, normas, regulaciones o requisitos para Estados Unidos, siempre y cuando no sea dificultoso para los transportistas norteamericanos ingresar a territorio mexicano, al hacer esto habrá un trato más recíproco con nuestro socio comercial más importante.

³⁸ http://inmigracion.terra.com/licencia_conducir.html

IV. EL TRANSPORTE DE CARGA ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS EN EL TLCAN

La importancia del transporte terrestre en el caso de México y Estados Unidos se debe a que el comercio entre esas dos naciones se realiza principalmente por esa vía. Cabe recordar que entre Estados Unidos y sus socios del TLCAN el comercio ha crecido casi ininterrumpidamente desde la firma de dicho acuerdo.

Sin embargo, Canadá y Estados Unidos mantienen una relación más armónica en cuanto a transporte terrestre ya que con la firma del Tratado de Libre Comercio estas dos naciones acordaron libre circulación (Mendoza Cota, 2003), y si bien esta relación tiene sus propios retos, diferencia mucho de parecerse a la situación con México.

La mayor proporción de los flujos del comercio bilateral se realiza vía transporte carretero, debido a la cercanía que tiene México con Estados Unidos. Sin embargo, los diferentes modos de transporte también generan un comercio cada vez mayor en el TLCAN.

En este capítulo se verá la participación que han generado los principales medios de transporte dentro del TLCAN y la evolución que han tenido a partir de la firma de éste entre México y Estados Unidos.

En el ámbito mundial, el transporte marítimo de mercancías representa el medio para la mayor parte del comercio. En la actualidad se construyen buques de mayor capacidad y tonelaje así como se reparan y remozan importantes puertos para favorecer el desarrollo comercial entre las naciones.

Sin embargo en el comercio con Estados Unidos dentro del TLCAN este medio de transporte tiene el tercer lugar en la comercialización de mercancías teniendo una participación de 12.5% con respecto al comercio total con Estados Unidos para el 2014. Este medio de transporte ha aumentado su participación con respecto al

comercio exterior en el año de 1995 ya que en ese año tenía una participación del 9.1%, aumentando 3%.

CUADRO I.IX

Estadísticas de Transporte de América del Norte								
Comercio exterior de México con Estados Unidos en el Transporte Marítimo de Mercancías (MDD a precios corrientes)								
Jerarquías	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Comercio total con Estados Unidos	120,176	274,934	302,110	383,692	448,783	472,952	486,701	513,644
Transporte marítimo	10,905	23,610	38,491	54,966	78,434	72,818	68,308	64,074
Exportaciones a Estados Unidos	66,274	147,400	183,563	238,684	274,427	287,842	299,439	318,366
Transporte marítimo	8,655	16,993	29,351	37,864	49,806	44,252	40,659	37,116
Importaciones de Estados Unidos	53,902	127,534	118,547	145,007	174,356	185,110	187,262	195,278
Transporte marítimo	2,250	6,617	9,141	17,103	28,628	28,566	27,649	26,959

Fuente: NATS SCT Comercio exterior de Estados Unidos con Canadá y México según modo de transporte.

En el TLCAN las exportaciones en el transporte marítimo representan aproximadamente el 12% de participación y las importaciones aproximadamente un 14%.

Para las importaciones, el transporte marítimo es utilizado para transportar las mercancías hasta el puerto de entrada a México al igual que los demás modos de transporte y se deriva de los documentos de control de mercancías de las Aduanas de México.

Asimismo, para las exportaciones, la información sobre el transporte registra el último medio de transporte con el cual las mercancías cruzaron la aduana de salida del país. La información se refiere al total general de exportaciones e importaciones incluyendo América del Norte.³⁹

Para el transporte marítimo de pasajeros no hay cifras disponibles de los viajes desde México a EU, ya que el transporte marítimo en el TLCAN se enfoca más a la transportación de mercancías.

En cuanto al transporte ferroviario la principal ventaja como se había mencionado radica en su capacidad para transportar grandes volúmenes de mercancías, que

³⁹ <http://nats.sct.gob.mx/espanol/documentacion-tecnica/documentacion-tecnica-7/dt-7-1-comercio-internacional-de-mercancias-segun-modo-de-transporte/#sthash.BuYapp9j.dpuf>

se contrapone con su inflexibilidad, pues únicamente puede alcanzar los lugares a los que lleguen las vías férreas.

CUADRO I.X

Estadísticas de Transporte de América del Norte								
Comercio exterior de México con Estados Unidos en el Transporte Ferroviario de Mercancías (MDD a precios corrientes)								
Jerarquías	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Comercio total con Estados Unidos	120,176	274,934	302,110	383,692	448,783	472,952	486,701	513,644
Transporte ferroviario	12,345	28,456	28,684	49,254	60,559	66,997	75,560	79,545
Exportaciones a Estados Unidos	66,274	147,400	183,563	238,684	274,427	287,842	299,439	318,366
Transporte ferroviario	8,784	19,895	17,659	27,551	33,527	37,724	46,019	49,053
Importaciones de Estados Unidos	53,902	127,534	118,547	145,007	174,356	185,110	187,262	195,278
Transporte ferroviario	3,561	8,561	11,025	21,703	27,032	29,274	29,541	30,492

Fuente: NATS SCT Comercio exterior de Estados Unidos con Canadá y México según modo de transporte.

El comercio ferroviario tiene una participación aproximada del 16% dentro del comercio con Estados Unidos y México dejándolo en el segundo lugar de transportación de mercancías logrando llegar 79,545 mdd en el año 2014, este ha aumentado satisfactoriamente sus exportaciones a Estados Unidos teniendo una participación del 15.4% con 49,053 mdd en el 2014 y las importaciones un 16% con 30,492 mdd por lo cual ha tenido una participación creciente en sus exportaciones al igual que en sus importaciones en el comercio entre México y Estados Unidos.

Sin embargo para el transporte ferroviario en el TLCAN no existen datos registrados del tráfico internacional de pasajeros ya que aun no existe una conexión internacional en este medio de transporte para pasajeros.

El transporte aéreo tiene una participación del 2.7% dentro del comercio exterior de México con Estados Unidos y ha aumentado un 26% del año 1995 con tan solo 3,544 mmd y en el 2014 con 13,726 mdd no obstante la participación de este modo de transporte dentro del comercio con respecto a los diferentes tipos de transporte, es el medio menos utilizado exportando mercancías con una participación del 2% y una participación en importación del 3% por lo que no tiene un alto impacto en la comercialización de mercancías.

CUADRO I.XI

Estadísticas de Transporte de América del Norte								
Comercio exterior de México con Estados Unidos en el Transporte Aéreo de Mercancías (MDD a precios corrientes)								
Jerarquías	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Comercio total con Estados Unidos	120,176	274,934	302,110	383,692	448,783	472,952	486,701	513,644
Transporte aéreo	3,544	14,756	7,851	11,638	11,776	12,017	11,878	13,726
Exportaciones a Estados Unidos	66,274	147,400	183,563	238,684	274,427	287,842	299,439	318,366
Transporte aéreo	1,794	6,901	3,789	6,750	6,535	6,626	6,335	7,474
Importaciones de Estados Unidos	53,902	127,534	118,547	145,007	174,356	185,110	187,262	195,278
Transporte aéreo	1,750	7,855	4,062	4,888	5,241	5,391	5,543	6,252

Fuente: NATS SCT Comercio exterior de Estados Unidos con Canadá y México según modo de transporte.

Siendo un medio de transporte con un costo más elevado que los demás modos de transportación es utilizado principalmente por los pasajeros. En el siguiente cuadro se verá la participación que tiene el transporte aéreo de Estados Unidos y México para la transportación de pasajeros del año 1995 al 2014.

CUADRO I.XII

Tráfico de pasajeros de México a Estados Unidos y de Estados Unidos a México según modo de transporte (Miles de visitantes)									
Jerarquías	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Viajes con pernocta de residentes mexicanos a Estados Unidos	7,040	8,189	10,596	12,665	13,473	13,601	14,200	14,547	17,070
Transporte aéreo	959	796	1,456	1,934	2,275	2,398	2,774	3,092	3,256
Viajes de un mismo día de residentes mexicanos a Estados Unidos	91,494	94,710	116,189	115,087	77,323	73,314	71,751	74,866	72,721
Transporte aéreo	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
Viajes con pernocta de residentes estadounidenses a México	16,377	19,221	19,285	20,325	20,682	20,590	20,308	20,851	25,882
Transporte aéreo	3,635	4,741	6,710	8,431	8,478	8,432	8,797	9,301	10,317
Viajes de un mismo día de residentes estadounidenses a México	64,038	63,508	81,565	74,524	51,219	45,934	46,800	48,137	44,701

Fuente: NATS SCT Tráfico Internacional de Pasajeros según modo de transporte

Cada año, México atrae cada vez más visitantes, más del 75% de las llegadas de turistas provienen de los Estados Unidos, lo cual ocasiona que la industria sea vulnerable a los cambios de la economía estadounidense. En ese sentido, mejorar el transporte aéreo mundial puede diversificar el sector turístico y promover el turismo de visitantes con mayor poder adquisitivo.

La participación del tráfico de pasajeros en este medio es aproximadamente del 8.7% de los viajes hechos de México a Estados Unidos y un 26.2% de los viajes hechos de Estados Unidos a México, siendo este modo de transportación el segundo más utilizado por las personas con respecto a los demás medios.

El transporte carretero de carga sin duda es el medio de transporte más utilizado para el comercio de mercancías ya que sus redes se extienden por la superficie de la tierra, sin embargo la participación del transporte carretero ha disminuido pues en 1995 generaba una participación de 71% dentro del comercio entre México y Estados Unidos, en el 2014 generó una participación del 67%, esto no quiere decir que el comercio haya disminuido pues este tuvo un aumento del 27% del año 1995 con un valor de 85,034 mdd y en el 2014 obtuvo un valor total de 344,372 mdd; sus exportaciones ha aumentado constantemente, aunque en el año 2005 disminuyeron un 14%.

CUADRO I.XIII

Estadísticas de Transporte de América del Norte								
Comercio exterior de México con Estados Unidos en el Transporte Carretero de Mercancías (MDD a precios corrientes)								
Jerarquías	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Comercio total con Estados Unidos	120,176	274,934	302,110	383,692	448,783	472,952	486,701	513,644
Transporte carretero	85,034	193,246	208,532	254,484	285,655	308,433	317,604	344,372
Exportaciones a Estados Unidos	66,274	147,400	183,563	238,684	274,427	287,842	299,439	318,366
Transporte carretero	46,272	102,998	129,157	159,661	178,778	193,123	199,989	220,028
Importaciones de Estados Unidos	53,902	127,534	118,547	145,007	174,356	185,110	187,262	195,278
Transporte carretero	38,762	90,249	79,374	94,823	106,878	115,310	117,614	124,344

Fuente: NATS SCT Comercio exterior de Estados Unidos con Canadá y México según modo de transporte

Para el 2014 el transporte carretero tiene un 69% de participación en las exportaciones y un 64% en las importaciones, posicionándolo en primer lugar como medio de transporte más utilizado en el comercio mexicano.

El tráfico internacional de pasajeros dentro del TLCAN hacia México ha sido variado sin embargo los mexicanos tienen una participación del 81% en 2014 de los viajes hechos a Estados Unidos y de los viajes realizados a México tienen una participación del 60% para el año 2014. Anualmente este modo de transportación crece aproximadamente un 2% y sigue siendo el principal modo de transporte para los pasajeros teniendo una participación del 32% de pasajeros a Estados Unidos y un 33% de pasajeros a México al igual que el comercio internacional de las mercancías.

CUADRO I.XIV

Tráfico de pasajeros de México a Estados Unidos y de Estados Unidos a México según modo de transporte (Miles de visitantes)									
Jerarquías	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Viajes con pernocta de residentes mexicanos a Estados Unidos	7,040	8,189	10,596	12,665	13,473	13,601	14,200	14,547	17,070
Transporte terrestre	6,081	7,393	9,140	10,731	11,198	11,203	11,426	11,456	13,813
Viajes de un mismo día de residentes mexicanos a Estados Unidos	91,494	94,710	116,189	115,087	77,323	73,314	71,751	74,866	72,721
Transporte terrestre	91,494	94,710	116,189	115,087	77,323	73,314	71,751	74,866	72,721
Viajes con pernocta de residentes estadounidenses a México	16,377	19,221	19,285	20,325	20,682	20,590	20,308	20,851	25,882
Transporte terrestre	12,742	14,480	12,575	11,895	12,204	12,158	11,511	11,550	15,565
Viajes de un mismo día de residentes estadounidenses a México	64,038	63,508	81,565	74,524	51,219	45,934	46,800	48,137	44,701
Transporte terrestre	64,038	63,508	81,565	74,524	51,219	45,934	46,800	48,137	44,701

Fuente: NATS SCT Tráfico Internacional de Pasajeros según modo de transporte

IV.1. COMPARACIÓN POR TIPO DE TRANSPORTE DE CARGA MERCANCÍAS.

A pesar de ser el principal modo de transporte utilizado en nuestro país y de tener un gran impacto en la comercialización de mercancías con Estados Unidos hay trabas que no se han podido solucionar para los transportistas mexicanos.

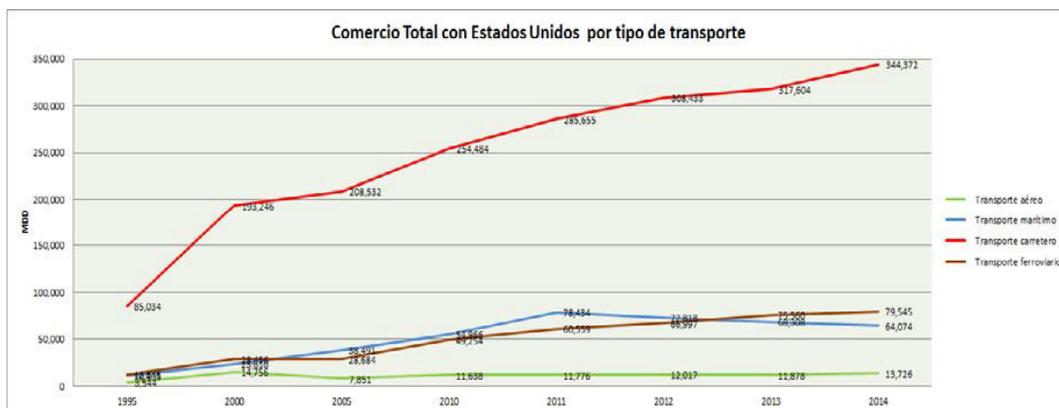
El siguiente cuadro nos muestra la importancia que tiene el transporte carretero en el comercio exterior de México con Estados Unidos y como es que este es de gran importancia para la economía mexicana.

CUADRO I.XV

Participación del Comercio de México con Estados Unidos por tipo de transporte		
Transporte Carretero	Exportación	69%
	Importación	64%
Transporte Ferroviario	Exportación	15%
	Importación	16%
Transporte Marítimo	Exportación	12%
	Importación	14%
Transporte Aéreo	Exportación	2%
	Importación	3%

Fuente: NATS SCT

GRÁFICA I. V



Fuente: Elaboración con datos de NATS SCT.

Los beneficios del TLCAN son indudables pues se demuestra cómo se ha beneficiado el comercio entre México y Estados Unidos, sin embargo los beneficios del Tratado han mostrado un relativo estancamiento ante una competencia global creciente, al renovar las alianzas de América del Norte al momento de mejorar el equipamiento, la infraestructura, las comunicaciones aéreas, ferroviarias, carreteras, las instalaciones portuarias, aduanales, y las telecomunicaciones, esto será beneficioso para ambas economías. Sin embargo Estados Unidos sigue sin dejar pasar a los transportistas mexicanos como se había acordado en dicho tratado, por temor a sufrir pérdidas en el sector transporte terrestre, ya que como se mostró, México tiene una gran oportunidad de crecimiento en esta modalidad de transporte.

V. DESARROLLO Y CONFLICTO DE TRANSPORTE DE CARGA TRANSFRONTERIZO.

El transporte de carga es una de las actividades más reguladas de la economía por sus repercusiones en el equipamiento de las ciudades, en la infraestructura vial, en la seguridad de las personas y en el cuidado del medio ambiente.

En países desarrollados las empresas de transporte se enfrentan a una regulación más restrictiva que en los países menos avanzados, lo que se corresponde con fuentes de financiamiento más diversificados para responder a cambios en las reglas de licenciamiento, adaptación de equipos de seguridad y mayor cumplimiento de las reglas que en los países de menor desarrollo. Un claro ejemplo de la poca regulación que existe en México se aprecia en que se da licencia a los conductores solo por ser mayores de edad mientras que EUA y otros países es obligatorio aprobar un examen de manejo.

En ese sentido las diferencias de las regulaciones podrían ser uno de los principales obstáculos para la eliminación de las barreras al comercio entre ambos países ya que en Estados Unidos son múltiples los sectores sociales que se oponen a abrir la frontera para los transportistas mexicanos por ejemplo en cuanto al sector ambiental, ya que los camiones mexicanos son más viejos y contaminan más, en el aspecto político ya que los transportistas estadounidenses son fuentes primordiales para la publicidad de la política en EU, los sindicalistas pelearían por los mismos derechos que los transportistas estadounidenses, competidores potenciales ya que los transportistas mexicanos tienen la capacitación necesaria para competir con los transportistas estadounidenses sin mencionar que un camionero mexicano aproximadamente gana en la zona A ⁴⁰ \$100.35 y en la zona B de \$95.20 diarios y para EU el salario mínimo es de

⁴⁰ Véase en el Diario oficial la zona A y B salarios mínimos vigentes a partir de 1 de Enero de 2014 por la comisión nacional de los salarios mínimos.

7.25dls la hora para los trabajadores bajo el alcance de la ley y no exentos por hora y también están los grupos defensores de los derechos civiles.

Para el transporte de carga transfronterizo entre Estados Unidos y México ha tenido problemas que se remontan desde el año 1980, antes del TLCAN, cuando aún era posible que transportistas mexicanos solicitaran autorizaciones mediante la Cámara de Comercio Internacional (ICC) para operar en Estados Unidos ya que la Ley del Autotransporte "básicamente eliminó barreras normativas para el acceso, con lo cual facilitó la obtención de la autorización para operar a autotransportistas estadounidenses, mexicanos y canadienses por parte de la ICC"⁴¹. En 1982, el Congreso de Estados Unidos impuso una moratoria a esas autorizaciones, debido a que ni México como Canadá permitía el acceso a sus transportistas. La situación se resolvió rápidamente para Canadá, pero no para México ya que se afirmaba que se lamentaban con respecto a México ya que no tenían un avance suficiente que justifique una modificación de la moratoria, pues aún existía una disparidad sustancial entre el acceso relativamente abierto dado a los servicios de autotransporte mexicanos que entran a Estados Unidos y prácticamente, la incapacidad absoluta para que los intereses de los transportistas estadounidenses presten servicios en México⁴².

Con la firma del TLCAN se estableció que la moratoria⁴³ del año de 1982 se levantaría gradualmente con las siguientes fases:

- En la primera fase se admitirían solicitudes de autobuses de pasajeros y camiones de carga para circular en Estados Unidos;

⁴¹ SICE antecedentes del caso "TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE PANEL ARBITRAL ESTABLECIDO EN TÉRMINOS DEL CAPÍTULO VEINTE"

⁴² 47 Fed. Reg. en 41721 <http://www.sice.oas.org/dispute>

⁴³ El propósito de la moratoria era alentar a México y Canadá a suspender sus restricciones de acceso al mercado a las empresas estadounidenses. Por tanto, el Congreso estadounidense impuso una moratoria inicial de dos años a transportistas extranjeros, la cual podía ser suspendida o modificada por el Presidente si dicha acción estaba de acuerdo con el interés nacional, si el país extranjero empezaba a proporcionar acceso recíproco.

- En la segunda fase se autorizaría el acceso de esos vehículos a los cuatro estados fronterizos, y
- En la tercera fase se les permitiría el acceso a todo el territorio estadounidense.

Pero para el 15 de diciembre de 1995 el sindicato de camioneros la International Brotherhood of Teamsters solicitó una suspensión urgente de la entrada de camiones mexicanos al territorio de Estados Unidos, alegando de forma caprichosa y arbitraria que éstos no cumplían con los requisitos de seguridad necesarios para su operación.

El 18 de diciembre se anunció la suspensión indefinida de la entrada de camiones de carga, la corte falló en contra de la petición de los teamsters y más tarde ordenó mantener el caso en suspensión hasta que se decidieran los procedimientos para las solicitudes de los camiones mexicanos que deseaban pasar más allá de la frontera.

México impugnó la resolución mediante la solicitud de un panel de controversias siguiendo el proceso dispuesto en el TLCAN. El panel de arbitraje se constituyó en mayo de 2000 para resolver el conflicto, el cual duró mucho tiempo y al año siguiente falló a favor de México, reconociendo, además, que no aceptar inversiones mexicanas en empresas de transporte de carga era violatorio de los derechos de México con respecto al trato nacional y de nación más favorecida. Sin embargo, también se reconoció el derecho de Estados Unidos a imponer reglas de seguridad a los camiones mexicanos más restrictivas que las de su propio país o de Canadá; Estados Unidos tampoco estaba obligado a tener el mismo trato con las solicitudes de autorización de empresas mexicanas de la misma manera que las canadienses o estadounidenses. Ya que las licencias mexicanas no tienen las mismas medidas que las estadounidenses se utilizarían métodos para asegurar que los camiones mexicanos cumplan con el régimen regulatorio estadounidense.

En 2002 se publicaron reglas para la operación de transportistas mexicanos en Estados Unidos, en un programa conocido como FAST.⁴⁴ No obstante, los incumplimientos del TLCAN en este ramo continuaban. El 17 de enero del 2003 se informó que debía estudiarse el impacto que podría causar la apertura de las carreteras a los transportistas mexicanos en el medio ambiente, por lo que se pospuso la entrada de camiones mexicanos, hasta mediados del 2004, cuando se determinó que el Gobierno Federal no requiere un estudio sobre el impacto ambiental de los camiones Mexicanos, lo cual, en apariencia, eliminaba el último obstáculo para su ingreso a ese país.

En una opinión mayoritaria notificada por el magistrado Clarence Thomas, la Corte indicó que si persistía el rechazo del Departamento de Transporte para expedir licencias de operación a camiones Mexicanos, se violaría el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Además, indicó que la Administración Federal de Seguridad del Autotransporte (FMCSA), la agencia que regula el ingreso de los camiones, ha cumplido con los requerimientos de la Ley Nacional de Política Ambiental antes de expedir dichas licencias. Señaló, adicionalmente, que la agencia no violó la Ley del Aire Limpio y otras regulaciones pertinentes, al no llevar a cabo una revisión total de las regulaciones propuestas para el ingreso de estos camiones.

Después de años de negociaciones, en 2007 el gobierno de Bush lanzó un programa piloto, en dicho programa, Estados Unidos permitía a cien empresas mexicanas de transporte por carretera llevar su mercancía más allá de la “zona comercial”. Y viceversa: México permitía que cien empresas estadounidenses transportasen su mercancía hasta su destino final en México hubo una

⁴⁴ FAST en sus siglas en inglés se refiere al Comercio Libre y Seguro, siempre y cuando usen un marbete expedido por la autoridad del transporte; los transportistas mexicanos se someterán a rígidas medidas de seguridad que incluirán una intensa supervisión en México y Estados Unidos los primeros 18 meses luego de que reciba la autorización; solo podrá cruzar la frontera cuando haya un inspector de seguridad en turno; deberán pasar las pruebas de alcohol y drogas así como cubrir los requisitos de horas de servicio, los sistemas de manejo de datos y seguridad adecuados y la cobertura de seguro con una compañía registrada en aquel país.

participación de 27 empresas mexicanas con 104 unidades y 10 compañías estadounidenses con 52 unidades, pero los empresarios mexicanos aseguraban que para entonces las trabas aumentaron, no sólo por revisiones extremadamente minuciosas, sino porque las autoridades vecinas actuaban con prejuicio cuando se trataba de un vehículo de carga proveniente de México.

Para 2008 la CANACAR presentó una demanda, a través de la figura de arbitraje contemplado por el propio TLCAN, en contra del gobierno de Estados Unidos por los daños y perjuicios ocasionados a los transportistas mexicanos por inversiones no realizadas y también por violar el derecho a transportar mercancías por las carreteras de aquel país contraviniendo lo acordado en el TLCAN en el capítulo 11, en el cual se establecen mecanismos para la solución de controversias en materia de inversión, a fin de asegurar un trato igualitario basado en el principio de reciprocidad internacional y un adecuado proceso legal.

En marzo de 2009 en el gobierno de Obama canceló el plan piloto establecido en el gobierno de Bush debido a disposiciones presupuestarias que impedían al Departamento de Transporte de Estados Unidos utilizar recursos federales para su operación.

Hecho esto, el gobierno mexicano respondió estableciendo aranceles de entre 10 y 45 por ciento primero a 89 productos y ampliándolo luego a 99 productos agropecuarios e industriales de Estados Unidos, entre los cuales se encontraban dentífricos, desodorantes, cebollas, naranjas, manzanas, concentrados de jugo y árboles de navidad con estos aranceles los agricultores fueron uno de los grupos más perjudicados y cuyo valor ascendía a 2.400 millones de dólares lo cual es equivalente a la pérdida de 25.600 empleos estadounidenses, no obstante México permite que los camiones estadounidenses sigan viajando dentro del país.

En marzo de 2011 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, suscribió un memorándum de entendimiento con el Departamento de Transporte (DOT) de

Estados Unidos sobre los servicios de autotransporte transfronterizo de carga internacional, en el cual se permite a los transportistas de México y Estados Unidos circular de manera permanente en ambos países, al incorporarse a un nuevo programa, el cual permite el ingreso de largo recorrido de camiones cargueros mexicanos a EU, en tanto cumplan con reglas similares de seguridad vial.

El programa plantea tres etapas:

1. Etapa preoperativa: revisión documental de la empresa, sus vehículos y conductores, del cumplimiento de normas técnicas de seguridad y medio ambiente, de la licencia internacional bajo reconocimiento mutuo, y de la cobertura de un seguro para la carga y de responsabilidad civil del transportista y sus vehículos.
2. Etapa operativa: dos revisiones a lo largo de 18 meses; la primera en un periodo de 3 meses y la segunda en uno de 15, para comprobar su registro de operaciones conforme el régimen de seguridad vial establecido.
3. Etapa de autorización permanente: autorización definitiva e irrevocable para que los transportistas circulen libremente por el territorio de ambos países.

Con este nuevo programa once empresas mexicanas buscaban que a finales del 2011, 150,000 camiones estuvieran llevando mercancías a Estados Unidos y de estas 11, 8 habían presentado solicitud para la autorización esto fue después de que cruzara a territorio estadounidense el primer tráiler mexicano tras una espera de 17 años para que se cumpliera el Apartado del Transporte en el TLCAN.

A pesar de este nuevo programa, la demanda que se hizo en 2008 sigue en pie para el 2011, ésta es por una cifra de 6,000 millones de dólares por el

incumplimiento al TLCAN en materia de transporte la cual lleva ventaja para México, en octubre de ese año la Corte Federal estadounidense había emitido su veredicto a favor de la parte mexicana ya que el panel de arbitraje tuvo voto unánime de 5-0 aunque aún no hay fecha para la resolución total y se esperaba que para el 2013 se hubiera resuelto, hoy en día los transportistas mexicanos que quieran cruzar pueden comenzar a solicitar permisos para transitar por todo Estados Unidos .

El intercambio comercial entre México y estados Unidos asciende a unos 400,000 millones de dólares anuales y aproximadamente el 70% de los productos se transportan en camión.

En el 2015 se publicó en el diario oficial estadounidense que el gobierno de Estado Unidos permitió el servicio internacional de carga por carretera de forma “permanente” y la Administración Federal de Seguridad de Transporte Terrestre de Estados Unidos (FMCSA) volverá a aceptar aplicaciones de transportistas mexicanos.

V.I. DIVERSAS POSTURAS ANTE EL CONFLICTO

Desde el inicio del problema, se pudo ver que quien estaba detrás de la oposición al cumplimiento de lo convenido en el TLCAN 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 no sólo en la industria del autotransporte, sino incluye trabajadores de otras modalidades de transporte, como el aéreo. El origen de esta organización se remonta a las primeras décadas del siglo XX, y a lo largo de su historia ha participado activamente en varios movimientos obreros de Estados Unidos.

Destaca la personalidad de uno de sus líderes históricos, James R. Hoffa, quien dirigía la organización en los años sesenta y tuvo un sonado enfrentamiento con uno de los miembros de la influyente familia Kennedy.

La organización de camioneros obtuvo un gran triunfo cuando en 1995 logró que el Gobierno Federal estadounidense se negara a honrar los compromisos del TLCAN en el sector autotransporte.

Este movimiento obrero ha sido tradicionalmente un fuerte apoyo electoral para los candidatos demócratas; por lo que la Casa Blanca, durante los problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos presidencia de William Clinton, debía ganarse su apoyo tanto electoral (rumbo a la reelección de 2000), como financiero.

Los reclamos explícitos de los teamsters en contra de la liberalización de los servicios de carga transfronterizos basaron su argumentación 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. Sin embargo, la liberalización de la competencia del autotransporte no significaría ninguna modificación en los procedimientos de revisión aduanal vigentes (mismos que se endurecieron a raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001).

Así, los verdaderos temores de los teamsters son:

- 1) 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.
- 2) 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 bajar a los

niveles de los salarios mexicanos, sí existiría una presión a la baja en el precio de la mano de obra estadounidense, situación que les preocupa intensamente.

Cuando George Bush Jr. llegó a la presidencia, 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, al igual que el entonces Gobernador de California, Peter Wilson.

Por lo anterior, no resulta sorprendente que el 7 de febrero de 2001, un día después de que se hizo público el fallo favorable a México del Panel Arbitral, el presidente Bush hubiera anunciado públicamente que instruiría al Departamento de Transporte para levantar la moratoria impuesta al autotransporte mexicano desde 1982.

La respuesta de los teamsters no se hizo esperar, pero en vista de que su influencia sobre el ejecutivo de aquel país se había debilitado, iniciaron una labor de cabildeo con el 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.

En México, los principales grupos opositores a la apertura del autotransporte de carga con Estados Unidos son la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR) y la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM).

Por lo general ambas agrupaciones mantienen una posición encontrada por razones políticas; pero en este tema han coincidido plenamente, al manifestarse en contra de la liberalización del sector autotransporte, ya que las empresas mexicanas conocen la competitividad y agresividad comercial de las estadounidenses y, no sin fundamento, temen perder su participación en este mercado, pues difícilmente podrán alcanzar las condiciones de competitividad de las firmas extranjeras así como la diferencia de salarios.

Sin embargo los transportistas mexicanos están inconformes con la apertura para el transporte de carga, ya que al querer ingresar a territorio estadounidense están sujetos a presentar un programa de seguridad nacional y pagar hasta 10,000 dls para obtener un aparato satelital con el que se dará seguimiento a la transportación, entre otras condiciones.

Los autotransportistas estadounidenses cuentan con medios de operación muy diferentes de las de los mexicanos: antigüedad promedio de cuatro años de sus unidades; comunicaciones vía satélite; menores consumos de combustible; mejores organizaciones administrativas; y financiamientos a bajo costo. Por otro lado, el marco normativo vigente les garantiza a los autotransportistas mexicanos el segmento de la cadena de transporte en territorio nacional.

México argumentó que, al aplicar la moratoria de 1982, Estados Unidos ha hecho distinciones entre los transportistas con base en la nacionalidad de la propiedad o del control, y le ha negado a los transportistas de propiedad mexicana trato nacional (comparado con los transportistas de propiedad estadounidense) y trato de nación más favorecida (pues los transportistas canadienses no son sujetos a dichas restricciones). La legislación y normatividad estadounidense, aplicada por Estados Unidos, autoriza a que a los transportistas y a los transportistas privados domiciliados en México, pero de propiedad o controlados por personas de Estados Unidos (o personas de Canadá), les sea otorgada la autorización de operación para proporcionar transportación interestatal de bienes para esto se debe contratar un transportista “drayage” de corta frontera para llevar los trailers al otro lado de la frontera y después devolverlos al país de origen o hacer “transfer”⁴⁵.

Estados Unidos argumentó que México no ha establecido una violación prima facie de las obligaciones de inversión del Capítulo Once⁴⁶. Estados Unidos

⁴⁵ Transfer se refiere al intercambio o transbordo de mercancías o personas es decir un transfer mexicano traspasa la mercancía a un camión estadounidense siendo éste el que entregue la mercancía a su destino, ya que el transporte mexicano no puede pasar mas allá de 25 millas.

⁴⁶ Se estableció que se eliminarían barreras importantes a la inversión, otorgando para tal efecto garantías básicas a los inversionistas de los 3 países (Canadá, EUA y México) y estableciendo un mecanismo para la

contraargumenta que fue Estados Unidos y no México, que buscó la eliminación de las restricciones a las inversiones durante las negociaciones del TLCAN. Las empresas de transporte estadounidenses han tenido y siguen teniendo el capital necesario para participar en inversiones transfronterizas. En contraste, las empresas mexicanas han expresado su preocupación en relación con la competencia de las empresas estadounidenses mejor capitalizadas. Estados Unidos alega que México ni siquiera sostiene que haya interés por parte de nacionales mexicanos de invertir en empresas transportistas estadounidenses.

Estados Unidos también argumentó que México no ha mostrado que ningún nacional mexicano cumpla con la definición de "inversionista" conforme al Capítulo 11 y por tanto, México no ha establecido una violación prima facie por parte de Estados Unidos de sus obligaciones de inversión conforme a este capítulo. En vista de que México no ha demostrado que algún mexicano, persona física o empresa, pretenda hacer, esté haciendo o haya hecho alguna inversión en una empresa de autotransporte estadounidense, como lo define el artículo 1139, México no ha cumplido con su carga de la prueba.

Sin embargo, Estados Unidos no ha negado la existencia de un marco normativo que permite que el Departamento de Transporte niegue dar curso a las solicitudes de autotransportistas mexicanos. Ni tampoco Estados Unidos ha negado el argumento de que no ha modificado su marco normativo en materia de transporte, para permitir que los nacionales mexicanos establezcan empresas que participen en transporte de carga internacional de un punto a otro dentro de Estados Unidos, lo cual debía haberse aplicado el 18 de diciembre de 1995, tal y como lo requiere el TLCAN. Además, Estados Unidos ha aceptado que:

Las restricciones para operar impuestas anteriormente por la ICC y ahora por el Departamento de Transporte estadounidense no permiten nuevas autorizaciones

solución de controversias que pudieran surgir entre tales inversionistas y un país miembro del TLC.
"Resumen TLCAN (México Secretaria de Comercio y Fomento Industrial 1992)".

para operar a transportistas estadounidenses controlados o propiedad de transportistas mexicanos es decir que en caso de que Estados Unidos obtuviera derechos de inversión en México, Estados Unidos accedió tomar una acción similar al comprometerse a modificar la moratoria para permitir a nacionales mexicanos poseer o controlar compañías establecidas en Estados Unidos para transportar carga internacional entre puntos en Estados Unidos.

Ni tampoco Estados Unidos ha argumentado el que existan diferentes circunstancias que justificaran trato diferencial en relación con inversiones de inversionistas mexicanos en empresas establecidas en Estados Unidos.

VI. CONCLUSIONES

Considerando como un pilar dentro de la economía mexicana al sector servicios, no podemos dejar de lado el estudio del movimiento físico de este. Sin el transporte no sería posible tener acceso a todos los bienes y servicios de los que demandamos hoy en día. Como parte del aumento de la demanda, viene un aumento en la exigibilidad, rapidez y calidad de cada producto que se consume en nuestro país.

La oferta del sector transporte en México puede cubrir las necesidades que se plantearon anteriormente, ya que por nuestra orografía contamos con todo tipo de transporte: terrestre, marítimo y aéreo, los cuales se adaptaron para cubrir la mayor parte de las zonas urbanas haciendo llegar el servicio correspondiente. Esta exigencia ha hecho de nuestro transporte un sector efectivo y productivo, razón por la cual se ha decidido exportar también este servicio, y en específico el transporte de carga terrestre, aprovechando la apertura de la frontera norte (la frontera con EE.UU.) mediante el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN).

Es importante identificar que el transporte terrestre de carga en México ha tenido una participación del 50% con respecto a los otros medios de transporte, llegando a ser el modo dominante. La simplicidad, versatilidad y flexibilidad, le han permitido colocarse a la cabeza en crecimiento de este sector, de aquí que aporte un 6% al Producto Interno Bruto (PIB).

El desarrollo e innovación del que fue parte el transporte de carga terrestre ha sido uno de los puntos clave para que las exportaciones de México hacia Estados Unidos se quieran transitar por este sector. Cuando se presenta un crecimiento y una oportunidad de apertura comercial, es importante aprovechar la situación y la importancia que se le ha brindado a este sector para expandir las líneas de

comercio y buscar un mayor ingreso; provocando crecimiento del sector, flotillas, empleo y canales de distribución entre otras ventajas.

Como es de saber, la relación comercial entre México y EE.UU. se mostró beneficiada en el marco del TLCAN, impulsando con gran dinamismo al comercio e inversión en América del Norte, siendo importante para los planes de desarrollo mexicanos.

Siendo nuestro socio comercial más importante, la relación comercial con EE.UU. tiene un interés vital, ya que concentra más del 80% del volumen de su intercambio comercial internacional, el cual se ha visto mermado por la falta de opciones reales de diversificación pese a la vasta red de acuerdos comerciales.

Los desacuerdos o falta de ellos para el sector que es el eje de nuestro estudio, ha creado una controversia, la cual se ha ido aplazando ya sea por una falta de proactividad por parte del Gobierno Mexicano o por la falta de resolución y disposición de parte de EE.UU.

RECOMENDACIONES

Se deben aplicar las sanciones al país vecino del norte que el propio tratado contempla ya que es un acuerdo firmado por ambas partes en el cual están aceptando compromisos para el bien común de los países involucrados.

México debe aplicar de nueva cuenta salvaguardas a través de aranceles a algunos productos estadounidenses que ingresen a nuestro país, estos recursos serán aprovechados para la modernización de la flota del autotransporte.

Se debe compensar económicamente a los transportistas mexicanos por impedirles participar en el mercado de los Estados Unidos de Norteamérica en los términos que se pactó en el TLCAN.

VII. FUENTES DE INFORMACIÓN

BIBLIOGRAFÍA

- Ardila Gómez, Arturo “Transporte de carga en México retos y oportunidades” 2012
- Caballero, U. Emilio “El tratado de Libre Comercio; México, EUA y Canadá. Beneficios y desventajas” 1991
- Cruces fronterizos de Nuevo Mexico <http://www.nmborder.com> Reglamentos de transportación y carga. “Border authority”.
- Desregulación en México. Examen de la situación económica, México, Ed. Banamex, Dic 1991 p582
- Douglas S. Massey, Joaquín Arango, Graeme Hugo, Ali Kouaouci, Adela Pellegrino, J. Edward Taylor “Teorías de migración internacional: una revisión y aproximación”.
- Feketekuty, Geza 1980. “ Statement on transborder, data flows and Trade in services” Presentadco ante el subcomite de informacion gubernamental y derechos del individuo.
- Geza, Feketekuty. Comercio internacional de servicios “el creciente reconocimiento internacional del comercio de servicios.
- González Anabel, Tratado de Libre Comercio NAFTA, como antecedente para el Área de Libre Comercio de las Américas, ALCA. setiembre,1995.
- Patiño Guerrero, Gustavo “Retos y perspectivas del Transporte en México”.
- Schettino, Macario, TLC Tratado de Libre Comercio ¿Qué es y cómo nos afecta?, Grupo Editorial Iberoamérica 1994.
- SICE antecedentes del caso “Tratado de Libre Comercio de América del Norte Panel Arbitral establecido en términos del capítulo veinte”
- Witker, Jorge “REGLAS DE ORIGEN Y PROCEDIMIENTOS ADUANALES”.

PÁGINAS WEB

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica-basica-del-autotransporte-federal/2014/>

<http://cuentame.inegi.org.mx/economia/terciario/transporte/ferrocarril.aspx?tema=E>

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2004/EST2004_12_Infraestructura.pdf

http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm

<http://www.NAFTA.com>

http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/licencias/licencia_conducir/index.htm

http://inmigracion.terra.com/licencia_conducir.html

<http://nats.sct.gob.mx/espanol/documentacion-tecnica/documentacion-tecnica-7/dt-7-1-comercio-internacional-de-mercancias-segun-modo-de-transporte/#sthash.BuYayp9j.dpuf>

ANEXO: Estructura del TLCAN

El TLCAN se compone de un preámbulo y 22 capítulos agrupados en 8 secciones:

***Aspectos generales**

Capítulo I: Objetivos

Capítulo II: Definiciones generales

***Comercio de bienes**

Capítulo III: Trato Nacional y acceso de bienes al mercado (se trata de un tratado de libre circulación)

Anexo 300-A: Comercio e inversión en el sector automotriz

Anexo 300-B: Bienes textiles y del vestido

Capítulo IV: Reglas de origen

Capítulo V: Procedimientos aduaneros

Capítulo VI: Energía y petroquímica básica

Capítulo VII: Sector agropecuario y medidas sanitarias y fitosanitarias

Capítulo VIII: Medidas de emergencia (salvaguardas)

***Barreras técnicas al comercio**

Capítulo IX: Medidas relativas a normalización

*** Compras del sector público**

Capítulo X: Compras del sector público

*** Inversión, servicios y asuntos relacionados**

Capítulo XI: Inversión

Capítulo XII: Comercio transfronterizo de servicios

Capítulo XIII: Telecomunicaciones

Capítulo XIV: Servicios financieros

Capítulo XV: Política en materia de competencia, monopolios y empresas del Estado

Capítulo XVI: Entrada temporal de personas de negocios

*** Propiedad intelectual**

Capítulo XVII: Propiedad intelectual

*** Disposiciones administrativas institucionales**

Capítulo XVIII: Publicación, notificación y administración de leyes

Capítulo XIX: Revisión y solución de controversias en materia de cuotas antidumping y compensatorias

Capítulo XX: Disposiciones institucionales y procedimientos para la solución de controversias

*** Otras disposiciones**

Capítulo XXI: Excepciones

Capítulo XXII: Disposiciones finales

Notas

Anexo 401: Reglas de origen específicas

ANEXOS

Anexo I: Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización

Anexo II: Reservas en relación con medidas futuras

Anexo III: Actividades reservadas al Estado

Anexo IV: Excepciones al trato de nación más favorecida

Anexo V: Restricciones cuantitativas

Anexo VI: Compromisos diversos

Anexo VII: Reservas, compromisos específicos y otros

Anexo VI: Compromisos diversos

Anexo VII: Reservas, compromisos específicos y otros