

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

CENTRO DE EDUCACIÓN CONTINUA

**EL AUTOTRANSPORTE COMERCIAL EN EL
ÁMBITO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE
AMÉRICA DEL NORTE.**

**TESINA PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
PRESENTA**

SANDRA KATYUSKA CURIEL ZAMUDIO

**DIRECTORA DE INVESTIGACIÓN
MTRA. MARIA DE LOURDES POZOS Y ROMO**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A Patricio, Geor y Marcia

INDICE	Pag.
Introducción	I
1. Capítulo Primero	1
1.1. Características del autotransporte comercial en Canadá	1
1.1.1. Política de transporte	2
1.1.2. El sector transporte en la economía canadiense	2
1.1.2.1. Crecimiento del sector transporte en el PIB	3
1.1.2.2. Generación de empleo	4
1.2. Características del autotransporte comercial en Estados Unidos	5
1.2.1. La política del sector transporte	5
1.2.2. El sector transporte en la economía estadounidense	5
1.2.2.1. Crecimiento del sector transporte en el PIB	5
1.2.2.2. Generación de empleo	6
1.3. Características del autotransporte comercial en México	6
1.3.1. Política del sector transporte y los Planes de Desarrollo	9
1.3.2. El sector transporte en la economía mexicana	12
1.3.1.1. Crecimiento del sector transporte en el PIB	12
1.3.1.2. Generación de empleo	13
2. Capítulo Segundo	
Política comercial de México	15
2.1. Apertura Comercial 1983-1994	15
2.1.1. Ingreso de México al GATT	16
2.2. Negociaciones con Canadá	18
2.3. Incidencia del TLCAN sobre el autotransporte de comercial	20
2.3.1. El Tratado de Libre Comercio con América del Norte	21
2.3.2. La Comisión de Libre Comercio	22
2.3.3. La solución de controversias	22
2.3.4. Puntos de enlace	22
2.3.5. Procedimientos de revisión	22
2.3.6. Comercio transfronterizo de servicios	23
2.3.7. Principales disposiciones relativas al transporte terrestre	24
3. Capítulo Tercero	
El autotransporte comercial en el ámbito del Tratado de libre Comercio de América del Norte	27
4. Conclusiones	34
Bibliografía	36

EL AUTOTRANSPORTE COMERCIAL EN EL ÁMBITO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON AMÉRICA DEL NORTE.

INTRODUCCIÓN

Considero importante analizar las características del autotransporte comercial en cada uno de los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para poder saber con exactitud las inequidades que existen entre los contratantes, y en base a ello, demostrar porque el sector transporte mexicano no está preparado para competir con Canadá y Estados Unidos.

El rezago en el sector transporte en México, largamente protegido durante décadas por las diferentes administraciones, es a su vez un factor determinante para limitar las posibilidades de comerciar con Canadá y Estados Unidos, lo cual implica que este sector se convierte en un freno para el movimiento internacional de carga, pues al no ser eficiente, se vuelve costoso y poco competitivo, esta circunstancia a su vez repercute directamente en el valor final de las importaciones y exportaciones, y hace que también no sean competitivas.

No solo existen grandes diferencias estructurales entre los tres países miembros, sino también a nivel operativo y administrativo, así como las numerosas dificultades que enfrenta el transporte mexicano en relación a los trámites de exportación e importación, al alto índice de inseguridad en las carreteras y al grave problema de la corrupción.

El movimiento de carga vía terrestre a Norteamérica representa un volumen muy alto de toneladas por kilómetro, es por lo tanto, muy importante en el desplazamiento de mercancías de importación y exportación.

Adicionalmente es una actividad que genera una importante cantidad de empleos y de entrada de divisas, y por ello fundamental en la relación comercial. Es por lo tanto, muy importante conocer ampliamente el sector para no perder su control a nivel nacional con la entrada de empresas transportistas canadienses y estadounidenses.

La presente investigación se centra en el gran problema que representa la competencia del transporte carretero con Canadá y Estados Unidos, pues el transporte mexicano no cuenta con las condiciones para competir en cuanto al incremento de la cantidad y calidad del servicio. Es una industria que no ha sido debidamente encauzada a través de los diversos programas institucionales, según muestran cifras estadísticas de varias décadas. El autor transporte comercial mexicano, no se encuentra preparado para competir internacionalmente, y esto se debe a diversos factores, entre los cuales enumeraremos los siguientes:

1. **Estancamiento.** Organización de empresas, que generalmente es de tipo familiar; el parque vehicular es anticuado; Las instalaciones son inadecuadas, el personal generalmente no ha sido capacitado.
2. **La disparidad en la distribución de la infraestructura** de transporte entre las diferentes regiones del país. La red carretera no ha tenido un crecimiento significativo después del porfiriato.
3. **La presencia de congestionamientos** en las instalaciones durante temporadas de mayor demanda de servicios revelan una falta de capacidad inmediata.
4. **El desaprovechamiento de la capacidad del sector** como dispositivo para reorganizar otros sectores productivos y contribuir al desarrollo económico del país.
5. **La estructura de la rama combina la falta de competencia**, con una situación casi monopolica.
6. **Una alta participación de las mermas en los costos monetarios del traslado**, debido a demoras en el tiempo total de envío, factores que se traducen en un bajo nivel de servicio.
7. **Una cautividad real de los usuarios**, que muestran gran indiferencia hacia la mejor selección de un modo de transporte, lo cual se proyecta en una ineficiencia en la prestación del servicio a los consumidores.
8. **Una falta de desarrollo de tecnologías adecuadas** -vehículos y equipo de carga y descarga- para el traslado eficiente y competitivo de mercancías.
9. **Inadecuada articulación en el suministro de tecnologías más recientes**
10. **Una negativa participación en la balanza de pagos.**

Los objetivos de esta investigación son:

- ❖ Conocer la realidad actual que enfrenta el autotransporte comercial, sus alcances y limitaciones.
- ❖ Elaborar propuestas al sector público, para contribuir al Plan Nacional del Sector Transporte. Y al sector privado, para brindar elementos a las empresas transportistas con los que se promueva una mayor competitividad.
- ❖ Elaborar propuestas para negociar modificaciones al TLCAN para adecuarlo a las necesidades reales del autotransporte mexicano.

Las hipótesis que se plantean en este trabajo son dos:

La primera hipótesis considera que el autotransporte de carga mexicano no se encuentra en condiciones para competir con el autotransporte estadounidense, ni con el canadiense, pues no está preparado para dar mayor cantidad y calidad de servicio, debido a que carece de la infraestructura carretera adecuada, de terminales de carga, de almacenaje, flota vehicular moderna, de una organización adecuada administrativa y operativa.

La segunda hipótesis considera que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte promueve de manera muy deficiente las condiciones para apoyar y promover el autotransporte comercial de México, lo que determina que este sea un elemento adicional a las carencias preexistentes y de falta de infraestructura.

La metodología utilizada en esta investigación fue un análisis sintético, partiendo de lo simple a lo complejo, así como se recurrió al método histórico comparativo y en base al mismo se analizaron periodos definidos de la historia de cada país firmante del Tratado, así como las relaciones comerciales entre ellos.

El transporte como la columna vertebral del comercio ha desempeñado un papel fundamental en la economía mexicana, tanto para desplazar mercancías a nivel nacional como para la realización del comercio hacia el exterior. En los inicios del comercio colonial, sirvió para comunicar a México con España, y posteriormente con Estados Unidos a principios del Siglo XX, en el que inicia el comercio formal entre los dos países, y es en esta etapa, en el porfiriato, que se le da un gran impulso a la construcción de carreteras e infraestructura para el ferrocarril con el fin de promover el comercio exterior y el desarrollo económico del país. La proximidad geográfica con Estados Unidos, así como su política expansionista contribuyeron a que el comercio y el transporte se incrementara hacia esa zona casi en forma natural y se desarrollara la dependencia comercial.

La industria del transporte como otras áreas de la economía nacional no ha sido debidamente impulsada por los diversos gobiernos, por lo cual no se ha desarrollado eficientemente, por lo tanto no es competitiva, y abrir este sector a la competencia internacional lo somete a una situación de total desventaja, y propicia su desaparición.

En el primer capítulo de este trabajo, se hace un análisis de las características del sector transporte en Canadá, Estados Unidos y México, en el cual es muy acentuada la diferencia en cuanto a infraestructura –red carretera-, el tamaño de la flota vehicular, y otros indicadores económicos.

En el segundo capítulo se describen las diversas etapas del desarrollo del comercio exterior mexicano fuertemente ligado a las políticas económicas de Estados Unidos, aún en detrimento de los intereses propios de México. Así también, se expresa como esa relación comercial tan estrecha con Estados Unidos ha interferido para que nuestro país no haya podido diversificar sus relaciones comerciales con Canadá, y con otros países a la largo de la historia de nuestro país

Finalmente, en el tercer capítulo se expone como la apertura de las fronteras al transporte transfronterizo se ha visto truncada por la decisión unilateral de Estados Unidos, argumentando inseguridad y falta de normatividad en México.

El gobierno mexicano ha recurrido a los mecanismos del TLCAN para resolver esta controversia, y aún teniendo la resolución a su favor no ha logrado que Estados Unidos cumplan cabalmente con las obligaciones del Tratado. Por el contrario, ha encontrado un fuerte rechazo del Congreso de ese país, que después de una larga etapa de deliberaciones sobre la apertura de la frontera, ha establecido mecanismos de revisión para aceptar la entrada de transportistas mexicanos a su territorio.

Capítulo Primero

El objetivo de este capítulo es explicar las características del autotransporte comercial, entendiéndose éste, como el proceso tecnológico, económico y social cuya función es trasladar personas y cosas de un lugar a otro a través de un espacio físico.

Asimismo, definiremos al sector transporte de una economía, como al conjunto de instituciones, personas, recursos y servicios que participan de manera directa en la realización de un servicio que consiste en trasladar personas y bienes. La oferta de este servicio tiene su natural contrapartida en la demanda que de él presenten los demás sectores de la economía.¹

En este capítulo se hará una descripción de las condiciones del sector transporte en los tres países firmantes del Tratado de Libre Comercio de America del Norte.

1.1. Características del autotransporte comercial en Canadá

Al convertirse Canadá en una nación en 1867, el mayor problema para darle unidad a la nueva nación era su extensión territorial, una enorme superficie de más de 10 millones de kilómetros cuadrados de Este a Oeste y de Norte a Sur.

A la difícil geografía se unió la dureza del clima para crear uno de los mayores desafíos que la naturaleza pudiera ofrecer sobre la faz de la tierra. En la actualidad, la mayor parte de los 26 millones de habitantes que constituyen la población de Canadá está concentrada en las grandes ciudades a lo largo de una estrecha franja de 5500 kilómetros que bordea la frontera meridional de Estados Unidos.

Enfrentados al problema de las grandes distancias, los canadienses han tenido que instalar rutas de transporte flexibles y eficaces. Científicos, ingenieros y técnicos han diseñado y adaptado nuevas tecnologías para construir estas redes, que han convertido a los canadienses en líderes mundiales en el transporte gracias a su capacidad de brindar soluciones a diferentes países del mundo.²

¹ Victor Islas Rivera, **Estructura y Desarrollo del sector transporte en México**, Colegio de México, México, 1990, p.13

² Ministerio de Relaciones Exteriores de Canadá, **Tecnología del transporte: La experiencia canadiense**, Canadá, 1988, p. 2

1.1.1. Política de Transporte

El Ministerio de Transporte en Canadá es la Institución encargada de la administración y de las políticas del sector transporte del gobierno, se encarga así también de los programas y servicios para promover la seguridad y eficiencia del sistema de transporte, este Ministerio inicio funciones desde 1936.

A partir de 1997, el Ministerio de Transporte adoptó una nueva organización al comercializar y desprenderse de los activos de los aeropuertos, del sistema de navegación aérea, de puertos y se transfirió la Guardia Costera al Departamento de Pesca. Con estas acciones el Ministerio de Transporte ya no esta involucrado directamente en el sistema de transporte, es decir, ya no poseerá, operará o subsidiará grandes partes del sistema. Sin embargo, sus responsabilidades continuarán siendo el desarrollo de la legislación, la seguridad y la salvaguarda para mantener los estandares y reglamentar el transporte aéreo, marítimo, el ferrocarril y el transporte terrestre.

Canadá tiene un excelente sistema de transporte, en el cual cada modo de transporte está interrelacionado para servir las necesidades particulares de cada sector de la industria. "Como una industria de servicio, su calidad depende en gran medida en el número de sus empleados y la administración. Cerca de la mitad de cada dólar percibido por las compañías de transporte es usado para los salarios de los empleados, y otras prestaciones. El transporte genera una inmensa cantidad de empleos, y utiliza una enorme cantidad de recursos energeticos en mayor medida que cualquier otra industria."³

Debido al alto nivel de competencia entre modos de transporte y compañías, existe una continua necesidad de investigación para mejorar su tecnología.

El transporte carretero tiene la gran virtud de su flexibilidad, ya que los camiones no requieren de un aeropuerto, o de vías u otra infraestructura para operar. En Canadá hay una gran cantidad de empresas de autotransporte grandes, cuyos propietarios pueden ser una familia o un particular o un grupo de accionistas; sin embargo, tambien hay muchos transportistas que son los dueños de su camión, y ellos mismos son los chóferes.

1.1.2. El sector transporte en la economía canadiense

A continuación analizaremos algunas variables macroeconómicas en relación al comportamiento del sector transporte en la economía canadiense, como son: Producto Interno Bruto - PIB-, participación del sector transporte en el PIB, así como la generación de empleo y productividad.

³ G.P. Glazebrook, **A History of transportación in Canada**, Ryerson Press., Canada, 1997, pp 237-238

1.1.2.1. Crecimiento del sector transporte en el PIB

Desde los años 60s del siglo pasado, la economía canadiense ha experimentado continuos cambios estructurales, los cuales se manifiestan en los niveles industriales; y por supuesto esto incluye a cambios en los servicios de transporte.

Algunos sectores tradicionales de la economía -fuentes primarias, manufactura y construcción- perdieron terreno a favor del sector de los servicios. La producción de bienes contaba con el 35% del total de la producción en 1981, y ahora cuenta con 33%.-dato de 1997-. Los cambios estructurales afectaron a cada sector de la economía en forma diferente; en el caso de los servicios de transporte creció un 66% desde 1981, el transporte terrestre aumento en 109%, el marítimo solamente un 13% y el ferrocarril 42%. Estos cambios indican una preferencia hacia el transporte terrestre en lugar del ferrocarril y el marítimo.

Durante este período el transporte de carga ha experimentado un cambio significativo, y se ha inclinado hacia un mayor uso del transporte terrestre, manifestandose en más altas ganancias hacia este tipo de actividad, y esto se puede explicar por dos razones: **La primera**, los cambios estructurales de toda la economía que resultaron de cambios en la producción, lo cual en turno significó un cambio en las necesidades de transporte. Por ejemplo, la tendencia actual de mantener los inventarios muy bajos y del sistema de entregas “**just in time**”-justo a tiempo-, ahora tan de moda, se encuentra mejor atendido por el transporte terrestre. **La segunda**, los precios del transporte han tenido poco incremento lo cual ha propiciado que los embarcadores hagan uso de servicios de mejor calidad, tales como los servicios de “**puerta a puerta**”, para los cuales el transporte terrestre esta muy bien equipado.⁴

Desde el inicio de la década de los 70s del siglo pasado, el crecimiento de la economía ha diferido del crecimiento del sector transporte por dos razones: El aumento relativo de la importancia de los servicios y la gran productividad en el sector transporte. El sector transporte esta ligado más cercanamente a la producción de bienes que a la actividad económica, pues el movimiento de bienes significa dos terceras partes de su actividad.

El Producto Interno Bruto en el autotransporte creció de 1993 a 1997 en 5.4% arriba del Producto Interno Bruto total de 3.9%, debido al fuerte impetu del comercio en el crecimiento económico de Canadá. El sector transporte es más grande que el sector agrícola, de pesca, silvicultura y maderero juntos.

Las provincias canadienses más grandes, Québec y Ontario, dominan el comercio con sus socios comerciales del TLCAN, Estados Unidos y México.

⁴ Canada. Transport Canada. April 21, 1998. **Strategies** . Canada. www.streategies.ic.gc.ca

En lo que respecta a la productividad del autotransporte de carga para el año 2000, se estima que movilizó 5,520 millones de toneladas, mostrando un incremento de 17.5% con respecto a 1999. Esto se traduce en 4,235,785,190 toneladas por kilómetro. En relación a estas cifras y en comparación con el volumen de carga de otros modos de transporte, el movimiento de carga vía terrestre a nivel nacional registra una participación de 48.3% ;mientras el transporte marítimo es de 16.9%; el ferrocarril el 19.5% y por vía aérea el 6.1% ⁵

A continuación ennumeraremos algunos datos estadísticos relevantes para evaluar las características del sector:

- Flota vehicular.
Los vehículos registrados para el servicio carretero comercial en el año 2000 fueron de 700,000 unidades; y la edad promedio de los vehículos es de 5 a 7 años.
- Las provincias en las cuales se realiza un mayor movimiento de este servicio son:
Manitoba, New Brunswick Nova Scotia, Ontario, Quebec, Saskatchewan, Alberta, Columbia Británica, y los Territorios, las únicas provincias en las cuales el transporte carretero no es importante deriva de su geografía como es el caso de la Isla Prince Edward, y Newfoundland.
- La red carretera consta de 254,000 kilómetros de carreteras pavimentadas y de 596,000 kilómetros de carreteras no pavimentadas.⁶

1.1.2.2. Generación de empleo

El sector transporte en Canadá representa un factor muy importante de integración a nivel nacional, así como interprovincial e internacional, particularmente por el vasto territorio que tiene ese país, y por la misma razón genera un gran cantidad de empleos en los diferentes modos de transporte, en el caso específico del transporte carretero, se emplea una gran cantidad de mano de obra, pues, no se requiere de una capacitación altamente especializada para realizar este tipo de trabajo.

Para 1996 la cantidad de empleados registrados en el comercio y el transporte, así como industrias relacionadas con esas actividades fue de un total de 2,199,275, mientras el total de empleos en todos los sectores de la economía fue de 14,220,235, lo cual significa que más del 15% del empleo total es captado en estas actividades.⁷

⁵Canada. Transport Canada. July 3r. 2001. **Statistics** .Canada. www.statcan.ca

⁶Statistics, op cit.

⁷Canada. Censuses 1991-1996. **Labour, employment and unemployment, employment by ocupación**, Canada. www.statcan.ca

1.3. Características del autotransporte comercial en los Estados Unidos

El Departamento de Transporte de Estados Unidos fue establecido hasta 1966 con la estructura que precedió a la institución actual, pues desde el inicio de los gobiernos de Estados Unidos se presentaron múltiples problemas en relación al impulso que debiera darse al transporte, y a su infraestructura, así como a que tipo de transporte se dirigiría la inversión. Los planteamientos de la política de transporte generalmente eran confusos e innecesariamente complejos, lo cual guiaba los esfuerzos gubernamentales a una excesiva inversión para algunos medios de transporte y un inadecuado apoyo para otros.⁸

1.2.1. La Política del Sector Transporte.

La misión del Departamento de Transporte de Estados Unidos es desarrollar y coordinar las políticas del sector para proveer un sistema nacional eficiente y económico, que cumpla con las necesidades reales del país, tomando en cuenta el medio ambiente, y la Defensa Nacional. Una característica particular del Departamento de Transporte estadounidense es que también se encarga de cuestiones estratégicas de Seguridad Nacional.

1.2.2. El Sector Transporte en la Economía Estadounidense

En este apartado también se analizarán los indicadores macroeconómicos que fueron revisados en la economía canadiense.

1.2.2.1. Crecimiento del Sector Transporte en el PIB

La economía estadounidense es la más desarrollada del mundo y por lo tanto registra un alto Producto Interno Bruto que tiene una tasa promedio anual de 9.5% y el sector transporte asimismo registra una tasa de crecimiento anual de 6.95%. Si consideramos estas cifras, se infiere que el sector transporte tiene una participación muy importante en el Producto Interno Bruto del país y es a su vez un factor estratégico en la economía estadounidense.⁹

En lo que respecta a la productividad del autotransporte de carga en el año 2000, se estima que movilizó 18,200 millones de toneladas mostrando un incremento de 22.3% con respecto a 1999. Esto se traduce en 12,425,338.400 toneladas por kilómetro. En relación con estas cifras y en comparación con el volumen de carga de otros medios de transporte, el movimiento de carga vía terrestre a nivel nacional

⁸ United States. Department of Transportation. September, 2001. **United States Department of Transportation A Brief History**. pp. 1-12. United States. www.stat.doc.gov.

⁹ United States. Bureau of Labor Statistics. .September, 2001. **Transportation and Public Utilities**. United States. www.bea.doc.gov.

registra una participación de 52%; mientras que el transporte marítimo es de 22%; el ferrocarril de 17% y por vía aérea el 9% ¹⁰

Datos estadísticos para la evaluación del sector:

- Flota vehicular.
La flota vehicular para el servicio de transporte carretero comercial en los Estados Unidos registro en el año 2000 un total de 15,500 millones de unidades, y el promedio de edad de los vehículos es de 5 -7 años.
- En todos los Estados de la Unión Americana el tráfico terrestre de carga, es el modo de transporte predominante.
- La red carretera consta de una longitud de 3,600,000 Kilometros de carreteras pavimentadas, y 2,600,000 de carreteras no pavimentadas.

1.2.2.2. Generación de empleo

Una investigación desarrollada por la Agencia de Estadísticas del Departamento de Trabajo estadounidense de los años de 1990 al año 2000 señala que el promedio anual de empleo en el transporte y los servicios públicos alcanzó una cifra de 5.7 millones en 1992, sin embargo, en los años subsecuentes el crecimiento continuó hasta alcanzar 7 millones en el año 2000, esto representa un incremento de 22.8%; en forma similar el empleo en la economía total ha aumentado cada año hasta alcanzar un 21.7% en el año 2000. Las proyecciones de empleo para el transporte y los servicios públicos en el 2008, indican que la industria crecerá en la misma proporción que el empleo total.¹¹

1.3. Características del autotransporte comercial en México

El autotransporte tiene tres etapas muy definidas.

La primera abarca desde sus inicios, los cuales se sitúan en la década de los años veinte, hasta principios de 1977. Esta etapa se caracteriza por una gran irregularidad del servicio, motivada por la falta de control por parte de las autoridades del ramo.

Por el contrario, en la segunda etapa, que comprende de marzo de 1977 a julio de 1989, se dio un proceso de gradual regularización. Desde esa fecha, la regulación adquirió una caracterización diferente. En los años de irregularidad, predominaban las empresas transportistas que carecían de una estructura legal correcta, y la mayoría de los vehículos circulaba sin la correspondiente autorización oficial. Según algunas fuentes, ya en 1947 existían casi dos mil vehículos federales de carga en

¹⁰United States. Department of Transportation. September 2001. **Statistics**. United States. www.stats.bls.gov

¹¹Bureau of Labor. Op. cit.

esa época, y llegaron a ser, en 1974, más de siete mil las unidades que no tenían ni permiso, ni concesión. Por otra parte, solamente 338 de las 1500 empresas de transportistas existentes estaban legalmente constituidas. Esta situación empezó a cambiar con el denominado Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, 1977-1982. Este programa permitió la revisión de las escrituras constitutivas de las empresas, para buscar que se ajustaran tanto a la Ley de Sociedades Mercantiles, como a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Como consecuencia de este ordenamiento, los autotransportistas crearon tres tipos de comités:

1. **Los estatales**, que se encargaban de coordinar las acciones de las autoridades de la SCT y las correspondientes a cada Estado, así como del proyecto y construcción de terminales de carga y pasajeros;
2. **Los de ruta**, que opinan sobre las solicitudes para otorgamiento de nuevas concesiones que afectan a la ruta sobre la que tienen competencia, y
3. **Los técnicos**, que se abocaban a aspectos más específicos, de orden económico, industrial, de turismo, jurídico, así como del autotransporte especializado y multimodal de carga.

Dichas acciones fueron de gran beneficio en esa etapa y modificaron la anarquía que existía en el autotransporte, ello aunado a otra serie de medidas muy importantes en cuanto a las especificaciones de vehículos, circulación en rutas restringidas y a determinadas velocidades; a programas de coordinación, que dieron por resultado que la regulación protegiera la infraestructura y garantizara ciertas normas de seguridad.

Sin embargo, en la regulación de la contratación de los servicios, existían aún algunas deficiencias. En particular, no había un control real sobre las tarifas que se cobraban, y éstas podían estar por arriba o por abajo de la oficial. Si el cobro superaba la tarifa autorizada, ello se debía a que los autotransportistas sabían que sus servicios eran indispensables para ciertos productos, en determinadas condiciones, cuando la demanda de servicios públicos de transporte estaba muy por encima de la oferta. Esto dio lugar a que se estableciera una competencia entre los demandantes de servicio lo que incluso provocó situaciones de corrupción.

Había además, discriminación de las empresas pequeñas a favor de las grandes. Esta situación, se generalizaba y se volvía más aguda en las épocas de mayor demanda, lejos de ser normal y admisible, debía de ser controlada, sobre todo por los posibles efectos inflacionarios que podía causar, tanto por el encarecimiento mismo de los servicios de transporte, como por las restricciones impuestas al aprovisionamiento de insumos.

Por otra parte, también se dio el caso, aunque con menor frecuencia, de competencia desleal entre las empresas de transporte, de tal manera que el

cobro por el servicio disminuía notablemente y llegaban a estar por debajo del que resultaría de la aplicación de la tarifa. Esto se presenta como consecuencia de la gran cantidad de “hombres-camión”, esto es, empresas que no tienen una organización y en algunos casos ni siquiera los permisos correspondientes, y en las que el propietario del vehículo es a la vez el conductor y el encargado de la recepción de la carga y la contratación de los servicios. Esto se ha tratado de resolver desde hace varios años mediante distintas formas, primero con las llamadas “**documentadoras**”, que cobraban una cuota variable, generalmente era de alrededor de 10% por el servicio de transporte, por recibir las solicitudes y documentar la carga, aunque hay muchos casos en los que incluso eran los propios camioneros los que “conseguían la carga”, pese a lo cual tenían que ceder parte de sus ingresos a las documentadoras por el hecho de que éstas “documentaban” la carga, a un costo relativamente alto. La intervención de las documentadoras le daba cierta legalidad y orden a la contratación del servicio, pero se ejercía una intermediación que era innecesaria si se contara con una mejor organización por parte de los autotransportistas individuales.

La tercera etapa parte de 1989 a la fecha. –La etapa de desregularización.-

En esta etapa la política del sector transporte también fue matizada por la política neoliberal del gobierno de Carlos Salinas de Gortari, en la cual se realizaron todos los cambios posibles en la normatividad para que el Estado tuviera una mínima injerencia en el desempeño del sector y éste pudiera desarrollarse libremente en un marco de libre competencia.

En la administración del período de 1988 a 1994, el gobierno federal tomó una serie de medidas con la intención de modificar la forma en que estaba regulado el sector transporte. Los cambios más importantes son los que se mencionan a continuación:

1. La relativa desregulación de las concesiones;
2. La desaparición de la obligatoriedad de acudir a las centrales de carga;
3. El uso, bajo contrato, del transporte de insumos o productos de una empresa que no es la propietaria de los vehículos; así, una empresa no transportista que tiene vehículos para su uso propio puede, mediante permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -SCT- realizar servicios de transporte para otra;
4. La desaparición de la anterior estructura de servicios regulares -por ruta- y el especializado por producto;
5. La apertura del mercado de servicios de transporte multimodal a las empresas que se constituyan en operadoras de este tipo de transporte, según las leyes mexicanas o , siendo internacionales, que se ajusten a tales leyes.

6. Esto cambia la anterior situación en que se había reservado el transporte multimodal a una sola empresa nacional: Empresa Mexicana de Transporte Multimodal;
7. La flexibilización de la aplicación de tarifas, esto es, las tarifas en vigor para los servicios de autotransporte federal de carga serán de competencia;
8. La eliminación de requisitos de perforación de cartas porte (facturas);
9. Eliminación de los comités de ruta, comités estatales o regionales, y comités técnicos;
10. La regulación de los transportistas que trabajan sin concesión ni permiso;¹²

Algunas de las medidas fueron justificadas pues permitieron eliminar condiciones que propiciaban la falta de competencia. Un ejemplo de ello fue el caso de la distinción entre los servicios de transporte especializados y servicios regulares o de ruta que, implicaban una falta de sustituibilidad que hacía que los usuarios se vieran limitados en sus posibilidades de elección. La misma situación se encontraba con la obligatoriedad de usar las centrales de carga y aceptar los “roles” que en ellas se fijaban para usar determinadas líneas aun cuando los usuarios tuvieran otras preferencias. Así también los comités de ruta cumplieron un papel muy importante en sus inicios como controladores y organizadores de la prestación del servicio, pero gradualmente se convirtieron en un freno para la actividad, pues no permitían la entrada de nuevos competidores.

1.3.1 Política del sector transporte y los Planes de Desarrollo

En México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la misión de planear, impulsar, normar y supervisar que el transporte sea seguro, suficiente, integrado, sustentable, moderno, competitivo, que brinde a la sociedad servicios que apoyen el desarrollo económico, social y la comunicación de todos los mexicanos.¹³

El autotransporte público, es aquel que está a la disposición de cualquier usuario, el Estado Mexicano, no interviene en la prestación directa del servicio, y únicamente se limita a regularlo. De esta manera, la totalidad de servicios públicos de transporte de carga por carretera están a cargo de empresas privadas.

¹² Victor Islas Rivera, **Estructura y Desarrollo del Sector Transporte**, Colegio de México, México, 1990, p.301

¹³ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. **Programa Nacional de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 2001-2006**. SCT. México, 2001, 18 pp.

En nuestro país la implementación de los planes de desarrollo se proponen que el transporte no sea un obstáculo para las actividades productivas sino que las promuevan y faciliten. Ello hace del transporte objeto de interés, pues tiene un papel estratégico e insustituible dentro de la economía.¹⁴

◆ Plan Global de Desarrollo 1980-1982

En este plan desarrollado por la Secretaría de Programación y Presupuesto, se plantearon los siguientes objetivos en relación con el sector transporte:

- Crecimiento anual del sector transporte de 9.5%;
- Aumento de la inversión pública en 18% anual;
- Atención a zonas de potencialidad económica;
- Fortalecimiento del transporte colectivo;
- Aumento de longitud y capacidad de las carreteras, y
- Modificación del sistema tarifario¹⁵

◆ Plan Nacional de Desarrollo 1984-1988

Este plan considera los siguientes objetivos para el sector transporte:

- Extender el sistema de transporte a todo el territorio;
- Mejorar la vinculación con el exterior
- Ampliar la red alimentadora y rural de carreteras;
- Articular el transporte con los sistemas de comercialización y almacenamiento;
- Conservar y construir más obras de infraestructura y equipo;
- Hacer uso intensivo de mano de obra en la conservación y construcción de la infraestructura;
- Continuar las obras en proceso, y
- Alcanzar la autosuficiencia financiera en el sector.¹⁶

◆ Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994

Los objetivos principales de este plan para el sector transporte son entre otros:

- Construcción de infraestructura -con participación privada en algunos casos.
- Propiciar condiciones para que las empresas sean competitivas y en las que no se desarrollen los monopolios.
- Mejorar las condiciones de seguridad
- Implementar programas de financiamiento
- Construir más obras de infraestructura

¹⁴ Ibid

¹⁵ Ibid

¹⁶ Ibid

◆ Plan Nacional de Desarrollo 1994-2000

- Implementación de un Programa de Seguridad
- Revisión del marco regulatorio y normas técnicas
- Fortalecimiento de los mecanismos de coordinación institucional en los tres niveles de gobierno
- Continuar y mejorar los programas de capacitación de operadores y prestadores de servicio
- Incremento de exámenes médicos preventivos ¹⁷

◆ Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 2001-2006

Los principales problemas que el Plan Nacional del sector transporte analiza en su documento son:

- La irregularidad que existe con algunos vehículos,
- La obsolescencia de la flota vehicular,
- La falta de armonización de las Leyes Estatales con la Federal

Los objetivos generales del Plan Nacional correspondiente a la actual administración son:

- Lograr servicios de autotransporte seguros, sustentables, eficientes, y competitivos;
- Internacionalizar los servicios de autotransporte, bajo principios de reciprocidad;
- Ampliar la cobertura nacional del autotransporte en beneficio del usuario;
- Fortalecer la seguridad a fin de disminuir el número de accidentes en carreteras federales;
- Eliminación de vehículos irregulares;
- Continuar la homologación de las leyes estatales con la federal;
- Consolidar el marco jurídico y regulatorio;
- Contar con una flota vehicular moderna.¹⁸

Si se analizan los anteriores grupos de objetivos, se encuentra que, prácticamente no hay continuidad entre ellos, ya que se cambian sustancialmente de un plan o programa al siguiente, aun cuando compartan el interés por mejorar el servicio de transporte en general, es marcado su función en relación a un ciclo sexenal.

¹⁷ Ibid, pag. 9

¹⁸ Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 2001-2006, op. cit.

1.3.2. El sector transporte en la economía mexicana

A continuación se describe al sector transporte en relación con ciertas variables macroeconómicas como son: Producto Interno Bruto, participación del sector transporte en el PIB, así como la participación del sector como generador de empleo, en el periodo de 1980 al 2000.

1.3.1.1. Crecimiento del sector transporte en el PIB.

En México, el producto interno bruto -PIB- registró entre 1980 y el año 2000 una tasa de crecimiento anual promedio de 3 % y las Comunicaciones y Transportes tuvieron un ritmo de crecimiento anual de 3%. Como consecuencia, la participación total del sector en ese periodo fue de 15%. Este crecimiento se considera comúnmente un resultado positivo del sistema nacional de transporte, sin embargo, es necesario tomar esta cuestión con reservas.

Una participación relativamente alta de los transportes en la economía puede tener dos explicaciones diametralmente opuestas. Por un lado, **se puede considerar que el sector transporte, en cuanto motor del desarrollo económico, agrega valor a la producción nacional de modo intrínseco**, o sea, colocando recursos y productos donde no los hay, de una manera eficiente. Ésta podría ser la explicación de por qué las economías más desarrolladas tienen una participación elevada de los transportes en el PIB, que va de 10 al 15%. Pero, por otro lado, **es posible también que la ineficiencia del sistema se exprese en altos costos para los demás sectores**. En nuestro país hay indicios de que se presentan ambas condiciones: alto costo y deficiencia. En efecto, por una parte existen evidencias de que el costo del transporte constituye una proporción muy alta en el precio final de los productos. En un estudio realizado por el Colegio de México se encontró que los costos del transporte -flete y mermas- representan cerca de la quinta parte de los costos totales de producción de las empresas manufactureras. El alto costo del transporte trae como consecuencia que se restrinja la comercialización de productos agrícolas e industriales¹⁹

Actualmente el autotransporte federal constituye el factor clave de integración nacional, ya que por vía terrestre se mueve en promedio el 85% de la carga terrestre y alrededor del 98.5% de los pasajeros.²⁰

¹⁹ Victor Islas, op.cit.

²⁰ **Estadística Básica del Autotransporte Federal 1999**. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1999, p.26.

En lo que respecta a la productividad del autotransporte de carga para 1999, se estima que movilizó 417,200,000 de toneladas mostrando un incremento de 9.5% con respecto a 1998. Esto se traduce en 197,958,181 toneladas por kilómetro.

En relación a estas cifras y en comparación con el volumen de carga de otros medios de transporte, el movimiento del autotransporte de carga a nivel nacional registra una participación del 56.5%; ,mientras el transporte marítimo 32.6%; el ferrocarril 10.9%; y por vía aérea el 0%.²¹

El autotransporte federal de carga, registró en 1999 una flota vehicular que asciende a 300,000 unidades, y la edad promedio de las mismas es de 14 a 18 años.

Los Estados con mayor flota vehicular registrada son, el Distrito Federal con 19,8%; Nuevo León con 12.8%; Tamaulipas con 7.1%; Jalisco con 6.4%; y el Estado de México con 5.6% del total nacional.

La red carretera consta de una longitud de 85,000 kilometros pavimentados, y 157,000 de carreteras no pavimentadas.

1.3.1.2. Generación de empleo

El sector transporte puede absorber una cantidad significativa de mano de obra, dado que no se requiere de conocimientos técnicos altamente especializados para desempeñar las funciones de esta rama, así también genera una gran cantidad de empleos en actividades relacionadas con el mismo, como la carga y descarga, el almacenaje, así como los empleos en la construcción de infraestructura, y de las empresas que proveen de insumos al transporte.

Existen más de 37 millones de personas empleadas en el país, y la actividad del transporte y servicios conexos contribuye con 3.7% del total -1.4 millones-, 95% son hombres, y 5% son mujeres.²²

El personal ocupado en el transporte creció a un ritmo de 7% en promedio anual en el período de 1990-1997, superior al crecimiento del personal ocupado a nivel nacional y en el sector manufacturero de 5.3% y 2.6% respectivamente

Dentro del sector transporte, los grupos automotor de pasajeros y de carga registran un poco más de 85% del total de personal empleado. Se estima que el nivel del empleo en el sector no variará significativamente en los próximos años, y que mantendrá un ritmo de crecimiento anual de 2.2%, que es el que ha prevalecido en los últimos 10 años.²³

²¹ Estadística Básica, p. 26, op.cit.

²² **Encuesta Nacional del Empleo**, 1997, INEGI, Secretaría de Trabajo y Previsión Social, México, 1997.

²³ CONOCER, **Análisis económico y laboral del sector transporte**, Limusa, México, 2000, p.61

De la misma manera que otros sectores de la economía se han visto afectados con la apertura comercial de nuestro país, el sector transporte ha experimentado cambios muy importantes, como se señaló en los párrafos anteriores, tanto en su regulación como en otros aspectos de su funcionamiento. Sin embargo, esos cambios no alcanzan a habilitarlo para competir en el mercado internacional, no después de haber estado sobreprotegido por décadas, y en las condiciones actuales, el TLCAN implica una situación de gran desventaja, **en el proceso natural de eliminación de los débiles para que en aras del eficientismo solo sobrevivan los más fuertes, que en el caso específico de México significa que subsistan en el mercado exclusivamente las grandes corporaciones transnacionales, pues las empresas mexicanas protegidas anteriormente, en situaciones prácticamente monopolísticas, no están en condiciones de soportar tan desleal competencia.**²⁴

La apertura de la política comercial mexicana se ha instrumentado obedeciendo a presiones externas desde 1979, con la Ley de Acuerdos Comerciales de Estados Unidos hasta su consolidación con la firma e implementación del TLCAN, y no en razón de los intereses de México, ni en función de apoyarse en esa política para combatir la crisis económica. Por lo tanto, esta política no implica más ventajas para México que poder seguir disfrutando de las bondades del comercio con Estados Unidos, en la que priva un intercambio desigual, con lo cual ese país soluciona los problemas internos de su crisis.

En este capítulo se han descrito las características más importantes del sector transporte en Canadá, Estados Unidos y México, con el propósito de señalar las grandes diferencias estructurales entre los tres países.

Independientemente del extraordinario tamaño de los Estados Unidos y Canadá, existe una gran diferencia en el desarrollo y recursos económicos, así como el desarrollo tecnológico con que cuentan estos países, lo cual marca una enorme brecha para la participación de México en un mercado común.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte al abrir las fronteras al transporte transfronterizo no protege a los intereses nacionales, pues este acuerdo significa para el transporte y otros sectores de la economía una situación de gran desventaja, y pone en riesgo la existencia de miles de empresas, por la competencia tan desigual que se les presenta.

En el siguiente capítulo se hará un análisis de las condiciones previas a la firma del TLCAN y las razones por las cuales el gobierno mexicano aceptó ser parte de este acuerdo comercial y como fue presionado por Estados Unidos y el Fondo Monetario Internacional para abrir sus fronteras.

²⁴ Arturo Ortiz Wadgymar, **Introducción al comercio exterior de México**, México, Nuestro Tiempo, 1990., p. 137.

Capítulo Segundo

2. Política Comercial de México

En términos generales, las metas de la política de comercio exterior de México en el siglo XX, han registrado dos fases fundamentales: **la primera** se refiere al periodo de 1940-1982 en la que los enfoques eran de carácter eminentemente proteccionista, y **la segunda** de 1983 a la fecha, caracterizada por un tránsito hacia el libre cambio, a través de la instrumentación de una política de apertura al exterior.²⁵

2.1 Apertura comercial 1983-1994

A partir de 1983 el Gobierno mexicano decidió, en atención a la Carta de Intención suscrita con el Fondo Monetario Internacional –FMI-, llevar a cabo una revisión de los sistemas de protección arancelaria, los cuales eran severamente cuestionados a nivel institucional, pues se reiteraba el argumento de la vieja Escuela Clásica de Economía en el sentido de que el proteccionismo implícito en las doctrinas mercantilistas que operaban desde el siglo XVI, sólo propiciaba industrias ineficientes, que por haber creado un mercado cautivo, los consumidores eran obligados a adquirir productos de baja calidad y altos precios.

Ante esto, el Estado mexicano decidió iniciar una rápida apertura hacia el exterior, eliminando los sistemas de permisos previos y sustituyéndolos por aranceles, los que son denominados “librecambista”, debido a lo bajo de éstos del 10 al 20 por ciento ad-valorem, que fue muestra inequívoca de que la tendencia a mediano y largo plazo era abrir las fronteras de nuestro país a las mercancías del exterior para, supuestamente, obligar a la industria local a que compitiera con ellas.

Por otra parte, México se abre al exterior con una política comercial que no se ha instrumentado en razón de los intereses de México, ni en función de apoyarse en ella para combatir la crisis económica, sino esencialmente obedeciendo a presiones externas que estaban implícitas desde 1979. Tales presiones externas parten desde la Ley de Acuerdos Comerciales de 1979 de Estados Unidos, al obligar a los países socios a eliminar subsidios a sus exportaciones, a ser más liberales en materia de acceso a las exportaciones estadounidenses, sobre todo al hecho de que sólo se resolverían controversias comerciales en el seno del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio –GATT-; de tal suerte de que quienes rehusaran el ingreso a ese organismo, se harían automáticamente merecedoras de la aplicación de impuestos compensatorios.

Esto a su vez se reiteró con mayor vigor en la nueva Ley de Comercio Exterior y Aranceles de Estados Unidos, emitida en 1984, en la que se obliga a los países a

²⁵ Arturo Ortiz W. op. cit-

que liberalicen su comercio con Estados Unidos so pena de quedar eliminados del Sistema Generalizado de Preferencias Arancelarias.

Es así que, debe entenderse como una presión externa derivada de los problemas internos de la economía de Estados Unidos cuyo déficit fiscal rebasó en 1986 los 220,000 millones de dólares y especialmente el comercio que llegó a 170 millones de dólares. Por lo tanto, esta política no implicó más ventajas para México que poder seguir disfrutando de las bondades del comercio con Estados Unidos, lo cual significó que se estableciera un intercambio desigual, en el que solamente existe un beneficiario.

“En una palabra, desde el punto de vista teórico, la apertura al exterior de México, significa abandonar de una manera muy acelerada las tesis proteccionistas que sustentaron la política comercial y de industrialización durante más de cuatro décadas y sustituirlas por una doctrina librecambista, adaptada a las condiciones actuales del comercio internacional, en las que las potencias capitalistas como Estados Unidos, las europeas y sobre todo Japón, están abrazando en todo su esplendor las tesis opuestas o sea el neoproteccionismo”.²⁶

En la trayectoria de la apertura comercial de México, también es fundamental el papel que desempeñó el **Memorándum de Entendimiento Comercial México-Estados Unidos en 1985**, este fue otro elemento básico con el cual se instrumentó e institucionalizó la apertura. En el texto aparecido en el Diario Oficial de la Federación el 15 de Mayo de 1985 se exponen con absoluta claridad la serie de normas a las que deben ajustarse los sistemas de exportación mexicanos a fin de no lesionar a la economía estadounidense. En este Entendimiento el gobierno mexicano acuerda la eliminación de subsidios a las exportaciones, al igual que limitar el otorgamiento de financiamientos preferenciales a las exportaciones o bien limitar estos acuerdos internacionales que fijan topes a las tasas de interés.

A cambio de obstruir la política tradicional de fomento a las exportaciones, los Estados Unidos aceptan otorgarnos la posibilidad de defendernos ante el Congreso Estadounidense de estar subsidiando nuestros productos, o sea, la prueba de que no existe daño a la economía de Estados Unidos. Este mecanismo es conocido como **la prueba de daño**. Cabe señalar que este convenio fue severamente censurado por los grupos progresistas del país por su carácter altamente entreguista y leonino en el que México llevó la peor parte.

2.1.1 Ingreso de México al GATT

México desde la fundación del GATT rechazó participar en tal organismo, al advertir la inutilidad de ser un socio más de un “club de millonarios”, en el que el grueso de las decisiones se tomaban preponderantemente por las potencias comerciales, las que imponían como lo siguen haciendo hasta ahora, los lineamientos generales y

²⁶ Arturo Ortiz W. op. cit.

particulares, acerca de las políticas de comercio exterior, siempre acordes con sus intereses.

Nuestro país siempre asistió a las diversas rondas de negociación en calidad de observador, lo cual le permitió estar informado de la problemática y rumbo de las discusiones sobre el comercio mundial, sin que existieran presiones fuertes para que se integrara al Acuerdo. Sin embargo, a partir de que Estados Unidos iniciara una serie de desequilibrios internos, como lo que se refiere a su abultado déficit presupuestal, y fundamentalmente a su desequilibrio comercial, el cual se fue engrosando a raíz de la toma de posesión del presidente Reagan, quien con base en su política de elevados gastos armamentistas erogó grandes cantidades de recursos a tales fines, lo que trajo como consecuencia que se agudizaran dichos desequilibrios, dentro de los que los comerciales son de primer orden.²⁷

Las presiones para que México iniciara todo este proceso empezaron desde 1978, cuando México solicitó su adhesión al GATT, para lo cual se integró todo un grupo de negociadores que elaboraron en 1979 un protocolo de adhesión, el cual tras una consulta popular fue rechazado en una primera instancia. Sin embargo, Estados Unidos no dejó de ejercer presión y a través de su Ley de Acuerdos Comerciales de 1979, establecieron la obligación de participar en el GATT, con la amenaza de que quienes rehusaran se harían acreedores a la aplicación de **sanciones compensatorias** a productos que se consideran de acuerdo al Congreso subsidios del exterior. A partir de este ordenamiento, y en virtud del rechazo de México de ingresar al GATT, vino una avalancha de impuestos compensatorios, a multitud de productos mexicanos, lo cual generó que a partir de 1983 y a raíz de la firma de la Carta de Intención con el Fondo Monetario Internacional, México iniciara el proceso de apertura hacia el exterior, consistiendo en el desmantelamiento del proteccionismo industrial nacional, a través de la sustitución de los sistemas de permisos previos por bajos aranceles. Dicha política de apertura se fue consolidando gradualmente y para 1988 ya había alcanzado la liberación de la tarifa de importación alrededor del 96%.

Habiendo México liberalizado su comercio, y obligado a ajustar su política comercial a los acuerdos comerciales estadounidenses, así como a los acuerdos con el Fondo Monetario Internacional, el ingreso al GATT en agosto de 1986 fue resultado casi inevitable.

El ingreso de México al GATT, por presiones de Estados Unidos, fue con la finalidad de demostrar que no estaba subsidiando sus exportaciones y así tener derecho a la **prueba de daño**, esto traería otros efectos para la economía que se enumeran a continuación:

- Mayor supeditación de México a la política exterior de Estados Unidos.

²⁷ Arturo Ortiz, op. cit.

- Al anular o limitar la política mexicana de fomento a sus exportaciones, es claro que éstas quedarían con pocas posibilidades de competir satisfactoriamente frente a otros países competidores y generaría distanciamiento y discordia entre países productores.
- Se quedarían las exportaciones mexicanas con escasas posibilidades de competir en el mercado estadounidense, especialmente frente a la industria y agricultura locales que fácilmente devorarían a nuestros productos.
- En lo interno esta caída de las exportaciones mexicanas hacia Estados Unidos, ha tenido los efectos de contribuir a la agudización de la crisis, que generó la reducción de los ingresos por divisas; aumento del déficit comercial; desempleo, quiebra de empresas, caída del PIB y finalmente, tensiones sociales que se traducirían en mayores migraciones de campesinos a Estados Unidos en forma ilegal.
- Lo más grave es que para brindarles competitividad a nuestras exportaciones, se ha tenido que recurrir al acelerado deslizamiento del tipo de cambio, lo cual ha agravado la situación general de la economía.

2.2 Negociaciones con Canadá

La relación comercial entre Canadá y México ha ido en aumento en la última década del siglo pasado, vinculada en forma muy estrecha a su relación comercial con Estados Unidos. Sin embargo, el inicio de las relaciones bilaterales fue desde 1904; el gobierno de Porfirio Díaz firmó la Convención Postal entre la Dirección General de Correos de México y el Departamento de Correos del Dominio de Canadá, esta medida fue muy importante como signo de acercamiento comercial.

En esta época, los primeros canadienses que vinieron a México tenían la idea de que este era un buen lugar para obtener altas ganancias, y así no se limitaban solamente al mercado canadiense. La tecnología y la operación de servicios públicos en comunicaciones y transportes era su especialidad.

“La pericia tecnológica, los conocimientos de gestión y la reinversión de capitales permitió a los empresarios canadienses levantar un imperio de servicios urbanos que paulatinamente conectó las arterias económicas de México, contaban también con otras ventajas: una tasa de rentabilidad superior a la que era factible obtener en Canadá; una superioridad técnica, mano de obra barata, exención de impuestos, tierra gratuita; y finalmente la anuencia de un gobierno que les permitía actuar con una libertad posiblemente inimaginable en Canadá.”²⁸

²⁸Teresa Gutierrez-Haces, **Canadá y México, Los vecinos del vecino**. Secretaria de Relaciones Exteriores, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos, México, 1997 p. 17

Los inversionistas canadienses, se inclinaron por una estrategia de inversión ubicada en el transporte, telecomunicaciones y la prestación de servicios ligados a la explotación de recursos naturales como agua, petróleo, bosques y minería, pues ellos habían descubierto que en México se podía crear monopolios de servicios públicos integrados, que como pulpos extendieron sus actividades hasta llegar a controlar mercados completos de energía hidroeléctrica y gas.

La Revolución Mexicana cortó de tajo la relación comercial entre los dos países, pues los revolucionarios tomaron las compañías de electricidad, así como los tranvías y ferrocarriles. Para 1916, la mayoría de los bancos canadiense habían cerrado sus oficinas en México, ya que los decretos revolucionarios no iban con sus intereses. La etapa de los enormes privilegios porfiristas había llegado a su fin, y la Revolución provocó que los empresarios canadienses abandonaran el país sin la posibilidad de reclamo legal e indemnización.

Durante la Primera y Segunda Guerras Mundiales continuó el distanciamiento entre Canadá y México, en gran medida porque las guerras obligaron a Canadá a tomar partido pro Europeo ya que México era un lugar estratégico para las potencias europeas para realizar prácticas de espionaje hacia Estados Unidos.

Asimismo, en el periodo de la Guerra Fría Estados Unidos evito que Canadá lograra acercamientos comerciales con América Latina, para evitar que por intermediación canadiense el Reino Unido utilizara su influencia para intervenir en asuntos hemisféricos. En este tiempo Canadá y Estados Unidos por coincidencias en su política interna y externa se convirtieron en miembros fundadores del Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio –GATT-.

Aunque el distanciamiento entre ambos países se prolongo por varias décadas, hubo múltiples intentos en ese lapso para reanudar vínculos diplomático-comerciales, que cristalizaron hasta los años cuarenta del siglo pasado.

Los diplomáticos mexicanos señalaban como un serio obstáculo para las relaciones comerciales algunos problemas que, aún hoy siguen siéndolo: el proteccionismo comercial estadounidense que impedía que el tomate mexicano se introdujera en Canadá; la informalidad de los productores mexicanos en sus entregas; las deficiencias en el empaquetado y la triangulación impuesta a los productores canadienses y mexicanos que eran obligados a reexportar desde puertos y bodegas estadounidenses a los dos países. Estos obstáculos así como las limitantes que tenía Canadá de comerciar con los países fuera de la Commonwealth. era un peso abrumador.

Canadá comenzó relaciones diplomáticas con algunos países de América Latina en la década de los cuarenta del siglo pasado y es hasta 1944 que establece su Embajada en México, y en 1946 se firmó un acuerdo de reciprocidad comercial.

Para 1953 el gobierno canadiense organizó una importante misión comercial dirigida a países de Latinoamérica, con la intención de llevar a cabo una política comercial internacional más articulada que en el pasado. Dicha misión fue muy importante para México, pues los canadienses discutieron con el gobierno mexicano bajo la presidencia de Adolfo Ruiz Cortinez, la necesidad de abrir un puente aéreo y mejorar el transporte y rutas marítimas. En 1959 Adolfo López Mateos se convierte en el primer presidente mexicano que visitó Canadá. Meses después recibe la visita del primer ministro John Diefenbaker, con este acercamiento diplomático termina una diplomacia de bajo perfil, y ambos gobiernos inician un mesurado activismo internacional que incluía la búsqueda de espacios económicos suplementarios y alternativos a Estados Unidos.

Estas visitas fueron el antecedente inmediato de la formulación de la política canadiense de la tercera opción, impulsada por el primer ministro Trudeau y apoyada por los presidentes mexicanos Luis Echeverría -1970-1976- y José López Portillo – 1976-1982-.

El punto más elevado de la relación bilateral antes de 1990 se dio en 1968, con la llegada a América Latina de una gran misión ministerial canadiense. El informe de la misión alentó la formulación de muchas de las ideas expresadas en **el libro blanco**, titulado ***Política exterior al servicio de los canadienses***, En él, Mitchell Sharp, entonces ministro de Relaciones Exteriores, desarrolló los grandes lineamientos de la diplomacia canadiense, con un gran pragmatismo diplomático-comercial, logrando alejar los viejos temores de los inversionistas canadienses sobre la inestabilidad política y la inseguridad en América Latina.²⁹

2.3 Incidencia del TLCAN sobre el autotransporte comercial

El ingreso de México al GATT como ya se indicó con anterioridad, fue la adecuación de la política comercial mexicana a los intereses de la política exterior estadounidense, fue el inicio de una acelerada apertura comercial que vio su culminación con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Durante los diferentes gobiernos que estuvieron en el poder a lo largo de las negociaciones tanto del ingreso al GATT como de la acelerada apertura comercial fueron los de López Portillo, Miguel de la Madrid y el de Carlos Salinas de Gortari, y la posición que se adoptó fue completamente pasiva, y se negociaron acuerdos comerciales que no resolvieron los problemas algidos de nuestro país, como mejor trato a nuestras exportaciones de materias primas, el trato a los trabajadores indocumentados, así como de condiciones más benéficas del pago de la deuda externa, en vez de ello se aceptó solamente las condiciones que Estados Unidos requerían para dar cauce a su crisis comercial y a su déficit fiscal. Simplemente estos gobiernos se plegaron a las presiones de Estados Unidos que respondían a los intereses de ese país, que son en forma sintetizada los siguientes puntos:

²⁹ Teresa Gutierrez-Haces, op. cit.

- Que México se sumara a la legislación antidumping por medio de la cual ningún país del TLC deberá de subsidiar a sus exportaciones, de lo contrario se hara acreedor a la aplicación de **impuestos compensatorios**, los que con el **TLC** podrán evitarse si se recurre a un **“tribunal tripartita”** encargado de vigilar las demandas de **“daño”** a la producción de cualquier país miembro.
- Que México abriera en mayor grado sus mercados a los productos de Estados Unidos.
- Que México debería reformar su Constitución, en especial el Artículo 27 a fin de que los extranjeros tuvieran reglas claras en relación a la seguridad de sus inversiones y la propiedad de la tierra.
- El combate al narcotrafico ³⁰

2.3.1 El Tratado de Libre Comercio con América del Norte

Puntos relevantes del TLC en relación al transporte carretero

“Los principios y aspiraciones que constituyen el fundamento del Tratado son:

Los tres países confirman su compromiso de promover el empleo y el crecimiento económico mediante la expansión del comercio y de las oportunidades de inversión en la zona de libre comercio.

También ratifican su convicción de que el Tratado de Libre Comercio permitirá aumentar la **“competitividad internacional”**, de las empresas mexicanas, canadienses y estadounidenses en forma congruente con la protección del medio ambiente; asimismo se reitera el compromiso de promover el desarrollo sostenible, y proteger, ampliar y **hacer efectivos los derechos laborales, así como mejorar las condiciones de trabajo en los tres países.**

Las disposiciones iniciales del Tratado de Libre Comercio establecen formalmente una zona de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, de conformidad con el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio –GATT-. Estas disposiciones proveen las reglas y principios básicos que regirán el funcionamiento del Tratado y los objetivos en que se fundará la interpretación de sus disposiciones.

El Tratado incorpora el principio fundamental de trato nacional del GATT. Los bienes importados a un país miembro del Tratado, de otro de ellos, no será objeto de discriminación. Este compromiso se extiende a las disposiciones provinciales y estatales”.³¹

³⁰ Arturo Ortiz Wadgymar, Política económica de México 1982-2000, Nuestro Tiempo, México, 2000, pp. 130-139.

³¹ Tratado de Libre Comercio con América del Norte, Porrua, México, 1994, p. 3.

2.3.2. La Comisión de Libre Comercio

Las Partes establecieron la Comisión de Libre Comercio, integrada por representantes de cada Parte a nivel de Secretaría de Estado, o por las personas a quienes las Partes designen.

Las principales funciones de la Comisión son:

- Supervisar la puesta en práctica del Tratado;
- Vigilar su ulterior desarrollo;
- Resolver las controversias que pudieran surgir respecto a su interpretación o aplicación;
- Supervisar la labor de todos los comités y grupos de trabajo establecidos conforme al Tratado.

2.3.3 Solución de controversias

En relación a la solución de controversias, el Tratado establece la posibilidad de acudir a los propios instrumentos del Tratado o recurrir a los mecanismos del Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio.

2.3.4 Puntos de enlace

Una de las disposiciones del Tratado que tenían que ser puestas en práctica a partir del primero de enero de 1994, fue que cada una de las Partes debía instalar puntos de enlace que proporcionen la información que publique esa Parte en relación a cada sector o subsector de la economía. En relación al subsector de transporte terrestre, la información es la tocante a la autorización para operar, los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios y tecnología, para ayudar a los interesados a establecer contacto con los órganos gubernamentales competentes.³²

2.3.5. Procedimientos de revisión

Durante el quinto año a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, y en lo subsecuente durante cada segundo año hasta que haya concluido la liberalización para el transporte por autobús y camión indicado en las listas del anexo I de cada una de las Partes, la Comisión recibirá y examinará un informe de las Partes que evalúe los avances referentes a la liberación y que incluya los siguientes aspectos:

- Efectividad de la liberalización

³² TLC, op. cit. p. 429

- Problemas específicos o efectos no previstos derivados de la liberalización sobre los sectores del transporte en autobús y camión de cada una de las Partes; y
- Modificaciones al período de liberalización. La Comisión procurará resolver todo asunto que derive del examen del informe.

3. Las partes realizarán consultas, a más tardar siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, para examinar la posibilidad de ulteriores compromisos de liberalización.

2.3.6. Comercio transfronterizo de servicios

El Capítulo XII del Tratado está dedicado al comercio transfronterizo de servicios, este capítulo se refiere a las medidas que una Parte adopte o mantenga sobre el comercio transfronterizo de servicios que realicen los prestadores de servicios de otra Parte, incluidos los relativos a:

- La producción, distribución, comercialización, venta y prestación de un servicio;
- La compra o uso o el pago de un servicio;
- El acceso y uso de sistemas de distribución y transporte relacionados con la prestación de servicio,
- La presencia en su territorio de un prestador de servicios de otra Parte; y
- El otorgamiento de fianzas u otra forma de garantía financiera, como condición para la prestación de un servicio.³³

Dentro de este Capítulo el **Artículo 1202**, se refiere al **Trato Nacional**, que significa que cada una de las Partes otorgará a los prestadores de servicios de otra Parte un trato no menos favorable que el que se otorgue, en circunstancias similares a los prestadores de servicios de su propio país.³⁴

El Artículo 1203 se refiere al trato de **Nación más Favorecida**

Este Artículo establece que cada una de las Partes otorgará a los prestadores de servicios de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a prestadores de servicio de cualquier otra Parte o de un país que no sea Parte.³⁵

³³ Ibid. Capítulo XII Comercio Transfronterizo.

³⁴ Ibid. Artículo 1202.

³⁵ Ibid. Artículo 1203.

El Artículo 1205 se refiere a **Presencia Local**

Presencia local significa que ninguna Parte 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.³⁶

2.3.7. Principales disposiciones relativas al Transporte Terrestre

Las reservas en relación con medidas de aplicación del Tratado que cada país miembro estableció son las siguientes:

En el caso de México son:

- Se requiere de un permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para proporcionar los servicios de autotransporte de carga desde o hacia el territorio nacional.
- Solamente los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros utilizando equipo registrado en México que haya sido construido en México y legalmente importado y con conductores que sean nacionales mexicanos podrán obtener permiso para prestar servicios de camión o autobús para transportar bienes o pasajeros entre dos puntos en el territorio de México.
- Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones no podrán participar, directa o indirectamente, en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México para prestar los servicios de transporte de camión o autobús.³⁷

Anexo 1. Calendario de reducción de reservas a los servicios transfronterizos de México:

- Las personas de Canadá o de Estados Unidos están autorizadas para prestar servicios transfronterizos de carga **tres años después de la fecha de la firma del Tratado**, desde o hacia el territorio de los Estados fronterizos –Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas- y a tales personas se les permitirá entrar y salir de México a través de diferentes puestos de entrada en tales Entidades Federativas.
- **Seis años después** de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, los servicios transfronterizos de carga de o hacia el territorio de México.

³⁶ Ibid. Artículo 1205.

³⁷ Ibid, Anexo 1

- En relación a la **inversión** extranjera en este subsector, de acuerdo al texto del Tratado, no podrán participar directa o indirectamente en empresas que proporcionen servicios de transporte de carga doméstica. Sin embargo, en relación a empresas establecidas o por establecerse en México que presten servicios de transporte interurbano de pasajeros, de transporte turístico o de transporte de carga internacional entre puntos en el territorio mexicano, las inversiones podrán detentar, directa o indirectamente **tres años después el 49 por ciento** de la participación en tales empresas, **siete años después un 51 por ciento, y diez años después el 100 por ciento**
- Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones, **no podrán, directa o indirectamente, participar en empresas que proporcionen servicios de transporte de carga doméstica.**³⁸

Anexo 1. Calendario de reducción de reservas en a los servicios transfronterizos de Canadá:

Solamente personas canadienses que utilicen camiones o autobuses registrados y construidos en Canadá, o con aranceles aduanales debidamente cubiertos, podrán prestar servicios entre puntos dentro de Canadá.

Calendario de reducción de reservas: Ninguro

Anexo 1. Calendario de reducción de reservas a los servicios transfronterizos de Estados Unidos

- Se requiere de autorización, para operar, de la Comisión Interestatal de Comercio –ICC- -Interstate Commerce Commision- en la prestación de servicios de alquiler, interestatales o transfronterizos, de transporte en autobús o camión dentro del territorio de Estados Unidos. Se mantiene una moratoria a las nuevas autorizaciones para personas de México.
- Sólo personas de Estados Unidos que utilicen autobuses o camiones de carga registrados en Estados Unidos, y ya sea construido en este mismo país o con los derechos aduanales cubiertos podrán prestar servicios de transporte terrestre de carga o de autobús entre dos puntos dentro del territorio de Estados Unidos.
- En relación a la **inversión** mexicana en este campo, no esta permitida debido a la moratoria, pues una empresa estadounidense controlada por personas de México, no tiene posibilidades de obtener autorización de la ICC para operar.³⁹

³⁸ Ibid, Anexo 1

³⁹ TLC, op. cit. p. 943

Calendario de reducción de reservas

Los nacionales mexicanos podrán realizar servicios de autotransporte de carga transfronterizo **tres años después** de la firma del tratado de y hacia los estados fronterizos –California, Arizona, Nuevo México, y Texas-, permitiendo entrar y salir de Estados Unidos a través de diferentes puntos de entrada, y **seis años después** de la firma del Tratado, servicios transfronterizos de transporte de carga.

En este capítulo se han esbozado los cambios experimentados en la política comercial mexicana, y la presión ejercida por Estados Unidos a través de las diversas etapas, para obligar a nuestro país a adecuar su política comercial externa a las necesidades particulares de la economía estadounidense.

Asimismo, se ha descrito como las relaciones políticas y comerciales entre Canadá y México han sido interferidas a lo largo de su historia por Estados Unidos e Inglaterra para el beneficio de esas potencias económicas.

Por último, se enunció las principales disposiciones del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, relacionadas con el autotransporte comercial, las cuales no se han llevado a cabo por Estados Unidos contraviniendo el Tratado, este tema se abordará en el siguiente capítulo.

Capítulo Tercero

El autotransporte comercial en el ámbito del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

En los capítulos anteriores se analizaron las condiciones dispares de cada país para el desarrollo de la actividad del autotransporte comercial, en el cual no existe un paralelismo que ofrezca condiciones de competencia para los tres países miembros, pues Canadá y Estados Unidos son países industrializados, de primer nivel, con una enorme capacidad económica que les permite competir en las mejores condiciones, mientras México tiene muy limitados recursos en este sector, por lo tanto se encuentra en total desventaja frente a sus socios comerciales.

Es por lo tanto, inconcebible que los gobiernos mexicanos hayan negociado un Tratado en el que México se compromete a abrir sus fronteras a los gigantes del Norte, mientras que estos países efectúan prácticas proteccionistas.

En este capítulo se hará un análisis de los múltiples problemas que enfrenta el autotransporte de carga con la apertura comercial.

De acuerdo a la calendarización establecida en el TLCAN, a partir de diciembre de 1995 los vehículos mexicanos debieron haber ingresado a los estados de la frontera y para el año 2000, contar con un acceso irrestricto a toda la Unión Americana. En forma unilateral el gobierno de Estados Unidos negó dicho acceso argumentando la inseguridad y la ausencia de reglamentación estricta. Sostuvo que los transportistas mexicanos deberían estar sujetos a programas de mantenimiento y realización de inspecciones carreteras, así como contar con registros de las horas o turnos cubiertos por los operarios de vehículos de carga, entre otros aspectos de seguridad.⁴⁰

Desde febrero de 1996, el gobierno mexicano requirió la celebración de consultas con su contraparte de Estados Unidos, sin lograr alcanzar una solución favorable. Finalmente, el 28 de agosto de 1998, se convocó a una reunión de la Comisión de Libre Comercio del TLCAN y se solicitó se conformará un panel para dirimir esa controversia, como tercer y último paso bajo lo dispuesto en los mecanismos de solución de controversias del Capítulo XX del TLCAN.

A principios de enero del año 2000 quedó conformado el panel por dos mexicanos, dos estadounidenses y un inglés. De acuerdo al TLCAN, en seis meses –julio- se contaría con una resolución definitiva.

⁴⁰ El Economista. Archivo Histórico. Junio 2000. **Transporte de carga y de pasajeros.** México. El Economista. com.mx

Pero fue hasta el 29 de noviembre del año 2000, que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial –SECOFI- informó que el panel resolvió por unanimidad a favor de México. Expuso que Estados Unidos tiene 30 días para solicitar la reconversión del panel, y el 1º de diciembre trascendió que Estados Unidos había iniciado la revisión del fallo, siendo factible que el gobierno estadounidense se decida a apelar.

El 7 de febrero del año 2001, el panel emitió su informe final en el que por unanimidad falló a favor de México. Entre los aspectos relevantes del informe se encuentran los siguientes:

- El Panel determinó que la negativa generalizada por parte de Estados Unidos de revisar y considerar para aprobación cualquier solicitud de transportistas de propiedad mexicana de autorización para prestar servicios de transporte transfronterizo fue y continúa siendo un incumplimiento de las obligaciones de ese país en el TLCAN.
- El Panel consideró que **las insuficiencias del marco normativo mexicano no constituyen una base legal suficiente** para que Estados Unidos mantenga una moratoria a la consideración de las solicitudes de autorización para operar en Estados Unidos de prestadores de servicio de autotransporte de propiedad mexicana o domiciliados en México.
- El Panel determinó que Estados Unidos ha incumplido las disposiciones que permiten a nacionales mexicanos invertir en empresas estadounidenses que proporcionen transporte de carga internacional dentro de ese país.
- El Panel recomendó a Estados Unidos que lleve a cabo las acciones necesarias para cumplir sus obligaciones en el marco del TLCAN.
- El Tratado no necesariamente implica que proporcione una consideración favorable a todas o alguna cantidad específica de solicitudes de empresas de transporte de propiedad mexicana, cuando sea evidente que no sean capaces de cumplir con las normas de transporte estadounidenses al operar en Estados Unidos.⁴¹

El Gobierno Mexicano señaló en ese momento que esperaba que Estados Unidos cumpliera cabalmente con el informe final del panel, porque en caso contrario México podría tomar la decisión de suspender beneficios por un monto equivalente al daño causado. En ese caso se estudiaría con detenimiento cuáles son los mejores sectores tanto de bienes como de servicios.

⁴¹ El Economista. Archivo Histórico. 21 y 23 de mayo de 2001, **Busca EU acelerar la apertura a camiones mexicanos**. El Economista.com.mx.

El Presidente George W. Bush manifestó que su gobierno cumpliría con la resolución del Panel, por lo que inició una evaluación de los términos del fallo y las formas en que se aplicarían.

En Marzo del 2001, México y Estados Unidos acordaron la creación de una comisión para discutir las reglas para el ingreso de los camiones nacionales. La comisión conformada por la parte mexicana por las Secretarías de Economía, Comunicaciones y Transportes y del Trabajo, y en la parte estadounidense de la United States Trade Representative y de los Departamentos de Comercio, y del Trabajo. La Comisión tuvo como objetivo determinar los procedimientos en materia de seguridad que deberán cumplir los transportistas mexicanos al ingresar al territorio estadounidense, verificar la competencia de los conductores para operar las unidades y tener un arreglo sobre pesos y medidas de las unidades.

En mayo de 2001, el gobierno estadounidense dio a conocer sus propuestas para regular la apertura de la frontera, entre las que se destaca que los camioneros mexicanos deberán someterse a una única auditoria de seguridad en un período de 18 meses, a exámenes de consumo de drogas y alcohol, a revelar sus historiales médicos, bitácoras de trabajo, y pagar 300 dólares por solicitud. Asimismo, quedarían sujetos a un doble proceso de solicitud, uno para los que deseen operar en la franja comercial en los Estados de Texas, Nuevo México, Arizona y California, y otro para operar a nivel nacional. Los camiones mexicanos estarán sujetos a inspecciones en puntos definidos y a revisiones en las carreteras por parte de las autoridades estadounidenses, tan pronto como crucen la frontera. Estas reglas se publicaron en el ***Federal Register*** y fueron objeto de un periodo de comentarios, durante el cual se recogerían las opiniones del gobierno y empresas mexicanas.

Una fuente del Departamento de Transporte de Estados Unidos dijo que ofrecieron a México implementar el fallo del panel del TLCAN a más tardar el 1 de enero del 2002.⁴²

El Secretario de Economía de México, Luis Ernesto Derbez, se reunió el 9 de mayo de este año –2001- con el Representante Comercial de Estados Unidos Robert Zollizk, y le informó que el Gobierno de México no estaba de acuerdo en la fecha de apertura propuesta por Estados Unidos, por lo que se acordó un plazo de 60 días para tomar una decisión final sobre esta problemática, pues de no cambiar su postura, México suspendería beneficios de acuerdo a lo estipulado en el TLCAN.

El 6 de junio del año 2001, el Presidente George W. Bush dió instrucciones al Departamento de Transporte de Estados Unidos de levantar la moratoria impuesta, desde 1995, a inversionistas mexicanos para, de conformidad con el

⁴² El Economista, op.cit.

TLCAN, establecer en territorio estadounidense empresas de autotransporte de carga internacional y de pasajeros. Esta disposición del Presidente Bush fue muy alentadora para el gobierno mexicano, como un primer paso para el cumplimiento del dictamen del panel.

Sin embargo, la fuerte oposición del Senado estadounidense a la apertura de fronteras al transporte mexicano, nuevamente se manifestó el 28 de junio de este año –2001- con la enmienda aprobada por la Cámara de Representantes estadounidense, dicha enmienda fue presentada por la senadora demócrata Patty Murray, en la que propone que el Senado prohíba un acceso total de los camiones mexicanos mientras el Departamento de Transporte no certifique que Estados Unidos puede realizar suficientes inspecciones significativas para mantener la seguridad., la enmienda persigue que sólo circulen en Estados Unidos camiones que cumplan con ciertas normas de seguridad, que aún no estaban definidas. Tal acción por parte del legislativo se traduce como una presión contra la propuesta de presupuesto del gobierno de George W. Bush, y la Cámara lo está condicionando con la entrada de vehículos mexicanos., La acción legislativa es impulsada principalmente por demócratas y sindicatos de transportistas –Teamsters- que acusan a la administración Bush de abrir la frontera a camiones mexicanos en mal estado que podrían crear accidentes en las carreteras de los Estados Unidos.

El Presidente Bush ofreció revertir la iniciativa que bloquea la intención de la Casa Blanca de abrir la frontera a los camiones mexicanos, y que estaría dispuesto a vetar un proyecto de ley que busca obstaculizar el acceso de camiones mexicanos.. A este respecto el Wall Street Journal señaló que “el desafío de Bush es mostrar que es capaz de proteger los intereses generales de la nación de los estrechos intereses del gran sindicato Teamsters y sus aliados en el Congreso”.⁴³

El 13 de Julio del año 2001, el Comité de Apropiaciones del Senado de Estados Unidos aprobó de manera unánime una iniciativa de ley para permitir el acceso al país de los camiones mexicanos de carga a partir del próximo año. El Comité reinstauró además los fondos solicitados por el gobierno estadounidense para que el Departamento de Transporte tramite los permisos y contrate inspectores que conduzcan revisiones a lo largo de la frontera con México. El Comité aprobó la asignación de fondos por 104 millones de dólares para éste y otros propósitos, 16 millones más de los 88 originalmente solicitados por Bush .⁴⁴

El Secretario de Economía de México Luis Ernesto Derbez,. manifestó su confianza, en que pueda resolverse el conflicto de la restricción del ingreso de camiones mexicanos al país de norte, decidida por el Congreso, sin necesidad de sanciones

⁴³ El Norte, 1º. Julio 2001, **Acceso a camiones es prueba para Busch**. Nota sobre un editorial del Wall Street Journal.

⁴⁴ El Economista. 13 de Julio 2001. **Por fin permiten entrada de camiones mexicanos a EU**. México. El Economista. com.mx

por parte de México, aunque también reitero que el Presidente mexicano Vicente Fox, anticipó que habrá reciprocidad en caso de que los transportistas mexicanos no puedan ingresar a Estados Unidos desde el 1º. Enero del 2002, pues el tema tiene un alto impacto económico, ya que el comercio bilateral México-Estados Unidos supera los 400 mil millones de dólares y el 75% del tráfico de mercancías se realiza por vía terrestre. Asimismo, Derbez descartó una escalada, debido a la importancia para la economía mexicana del TLCAN, que transformó a México en la novena potencia comercial mundial. “La integridad del TLCAN es fundamental y su prioridad es superior a la de cualquier sector, acotó, al tiempo que señaló que se estudian planes de financiamiento para modernizar la flota camionera mexicana”.⁴⁵

Durante los meses de agosto a noviembre del 2001 han continuado las deliberaciones del Senado estadounidense, haciendo más estrictos los requisitos que tienen que cubrir los transportistas mexicanos, esto ha levantado un descontento generalizado en las diversas agrupaciones de transportistas del país, la Confederación Nacional de Autotransporte de México –CONATRAM- rechazó el 4 de diciembre el acuerdo del Congreso estadounidense que impone revisiones sobre medidas de seguridad a los camiones y conductores mexicanos para ingresar a su territorio, argumentando que las medidas son excesivas que el 99 por ciento de los transportistas no las van a pasar. Consideran que esa reglamentación sigue siendo violatoria a los principios del TLCAN, y discriminatoria con los transportistas mexicanos.

La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga –CANACAR- y la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos –CONATRAM- declararon que están en contra de que ingresen transportistas estadounidense ya que no están preparados para la competencia. La Asociación Nacional del Transporte Privado señaló que la apertura beneficiará a quienes reúnan las características técnicas para competir con los estadounidenses cuyo servicio, si bien es más caro, es altamente competitivo. La CANACAR ha opinado que no confía en que todos los Estados de Estados Unidos acaten la orden de permitir el acceso de los camiones nacionales, por lo que podrían agudizarse las barreras no arancelarias que entorpezcan el flujo de vehículos. El presidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, Manuel Gómez, dijo que esa agrupación ha insistido en múltiples ocasiones ante el gobierno mexicano de que no se abra la frontera, pues es mayor el costo de dejar que entre la competencia estadounidense, que el presunto beneficio de que los mexicanos entren a Estados Unidos, pues la mayoría de los transportistas nacionales, son empresas pequeñas y no están en posibilidades de competir, pues las grandes empresas transportistas mexicanas solo representan el 4 por ciento de toda la flota vehicular mexicana que pudiera prestar sus servicios en Estados Unidos.

⁴⁵El Economista. 13 agosto 2001. **Confía México en solucionar los problemas con EUA sin necesidad de sanciones.** Relaciones Comerciales, México. El Economista. com.mx

Problemas que enfrenta el autotransporte de carga dentro del país

Adicionalmente a los problemas que enfrenta el autotransporte con la competencia que implica la apertura de la frontera, existen problemas internos que son muy graves y que obstaculizan su desempeño enormemente.

“No obstante la importancia del autotransporte en el traslado de bienes sobre otros modos de transporte, este sector se ve afectado por problemas como la internación de vehículos usados de procedencia extranjera, que han generado un mercado informal que compite deslealmente con las empresas establecidas; el alto costo financiero; por los costos de operación elevados y tarifas inferiores a ellos; por la obsolescencia vehicular; la falta de seguridad en las carreteras; la insuficiente inversión en tecnología e infraestructura de carga, descarga y almacenamiento por parte de los usuarios; la limitada coordinación entre los modos de transporte; el deterioro acelerado de la infraestructura carretera; la baja del poder adquisitivo de la población y la desaceleración económica”.⁴⁶

Los programas de descentralización y desconcentración se han llevado a cabo sin la difusión e implementación adecuada. Aunado a lo anterior, la existencia de prácticas irregulares, obstruye la aplicación real de la simplificación y desconcentración administrativa. El otorgamiento de permisos sin un mínimo de requisitos, calidad, seguridad, y la internación de vehículos usados de procedencia extranjera; cuyo valor es de aproximadamente 15% del costo de una unidad nueva adquirida en México, propiciaron una sobre-oferta, además de que se desarrolló un mercado informal que distorsionó la competencia al reducir los precios por debajo de los costos reales de quienes cumplen con todas las obligaciones que regulan el servicio, como el pago de impuestos, tenencia, mantenimiento, placas, seguro social entre otros.

La competencia desleal de los autotransportistas irregulares hacia las empresas debidamente establecidas, provoca para los segundos que sus ingresos sean inferiores, lo que reduce y elimina en algunos casos sus márgenes de utilidad y pone en riesgo la subsistencia del sector.

Las compañías de seguros en México carecen de capacidad técnica para responder a las necesidades del transporte en general, ya que no cubren específicamente las cargas de gran peso y volumen, ni los daños ecológicos, así como la subrogación por daños a terceros. No ha sido factible poner en práctica el seguro obligatorio por su elevado costo.

La seguridad pública en la prestación del servicio se ha visto afectada gravemente por asaltos, robos, atentados, contrabando de mercancías y el uso de camiones por

⁴⁶ CONCAMIN, **El autotransporte de Carga en México**, Industria,- Revista de la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos-, México, Marzo 1995, p.19

parte de terceras personas ajenas a esta actividad para el tráfico de drogas.

Finalmente es conveniente señalar que ante la apertura del transporte transfronterizo internacional, en el marco del TLCAN y por insuficiencia reglamentación, no se están respetando los tiempos y formas pactados, principalmente en los servicios de paquetería y en cuanto a los volúmenes y peso de los productos. Además existe un gran retraso en la implementación de apoyos financieros y de capacitación, lo que no contribuye a generar condiciones de sana competencia y a reducir las enormes desigualdades existentes entre los transportistas de carga mexicanos y los homólogos extranjeros.⁴⁷

En este capítulo se han descrito en forma cronológica los pasos que el gobierno mexicano ha dado para que se efectúe la apertura de la frontera de Estados Unidos a los transportistas mexicanos, sin embargo, el proceso no ha terminado, no obstante que el presidente George W. Bush promulgo el 18 de diciembre de 2001, la Ley de Gastos de Transporte, que incluye la cláusula que allana el ingreso de camiones mexicanos a ese país, aprobada después de meses de negociaciones con el Congreso, esto no asegura que la apertura se llevara a cabo, pues habrá que revisar la ley y su reglamento, pues pueden contener medidas muy complejas con la intención de que no puedan ser acreditadas por los transportistas mexicanos, con lo cual Estados Unidos continuaría sin cumplir los acuerdos del TLCAN.

A través de esta investigación se ha encontrado la información necesaria que sustenta las hipótesis de este trabajo, en la cual se vislumbraba que las condiciones del autotransporte comercial en Canadá, Estados Unidos y México no propician un entorno adecuado para que se de una apertura de las fronteras entre los tres países y que con ello se desarrolle esta actividad en beneficio de los tres miembros.

El transporte carretero en México no tiene la capacidad de los transportistas de esos países, y de darse la libre circulación del autotransporte, muchas empresas mexicanas desapareceran.

En las condiciones actuales, el autotransporte comercial enfrenta una gran cantidad de dificultades como la inseguridad, la corrupción, el deterioro de las carreteras, los altos costos del combustible y peaje, y carece de una organización operativa eficiente, carece de financiamientos, de seguros obligatorios, y también se ve afectado por el proceso de exportación e importación que no es eficiente en cuanto a tiempos de entrega y elaboración de documentos.

La política gubernamental que continúa presionando para la apertura de las fronteras de Estados Unidos no actúa en representación de los intereses nacionales, pues los principales afectados, los transportistas, han expuesto en muchas formas su desaprobación, así como su temor de ser desplazados por la competencia estadounidense.

⁴⁷ Ibid, p.20

4. CONCLUSIONES

A través de la presente investigación se ha encontrado información que proporciona los argumentos que nos llevan a las siguientes conclusiones : El autotransporte comercial mexicano no tiene la capacidad para competir con el transporte canadiense y estadounidense, pues no ha logrado un desarrollo adecuado debido a políticas ineficientes instrumentadas en este sector, que si bien lo protegieron durante varias décadas, no tuvieron el alcance de promover su desarrollo integral. El desempeño del autotransporte no solamente se encuentra limitado por las políticas sectoriales, sino también enfrenta muchas dificultades en el entorno en el que se realiza, pues no se encuentra articulado adecuadamente con la cadena productiva, y está afectado por la grave situación económica de nuestro país.

En los párrafos previos se comentó como la apertura de la política comercial mexicana se instrumentó obedeciendo a presiones externas de Estados Unidos y del FMI desde 1979, hasta su consolidación con la firma e implementación del TLCAN, y no en razón de los intereses de México, ni en función de apoyarse en esa política comercial para combatir la crisis económica.

La política económica instrumentada por los gobernantes mexicanos a partir de la administración de José López Portillo eliminaron los últimos resabios de resistencia nacionalista y se sentaron las bases sólidas para la instrumentación de la apertura al exterior con rasgos neoliberales, plenamente subordinados a Estados Unidos.

Por lo tanto, las negociaciones del TLCAN no corresponden a las necesidades de nuestro país, y en lo que respecta al autotransporte, lo sitúa en una condición de gran desventaja y pone en riesgo la existencia de miles de empresas, por la competencia tan desigual a las que las expone.

Independientemente del extraordinario tamaño de los Estados Unidos y Canadá, existe una gran diferencia en el desarrollo y recursos económicos, así como el desarrollo tecnológico con que cuentan estos países, lo cual marca una enorme brecha para la participación de México en un mercado común.

Es muy difícil que las empresas transportistas mexicanas puedan competir con las canadienses y estadounidenses, no solo en cuanto capitales, flota vehicular, infraestructura, desarrollo tecnológico, sino también a nivel organizativo y de articulación con otras empresas que las proveen de insumos, así como con el sector financiero y de seguros, que permiten a las empresas canadienses y estadounidenses operar en condiciones óptimas de funcionamiento, con altos rendimientos y ofrecer fletes muy competitivos.

El problema principal que se nos presenta, es que nuestro país no cuenta con una política económica propia, que se dirija a promover el desarrollo económico, sino por el contrario, generalmente se resuelven los problemas económicos inmediatos, a través de medidas parciales como el deslizamiento del peso, o a través de reformas fiscales.⁴⁸

⁴⁸ Momento Económico, "Alternativas ante la Recesión", Radio UNAM, viernes 16 de Noviembre de 2001

FUENTES CONSULTADAS

BIBLIOGRAFIA

1 DOCUMENTOS

Bureau of Labour Statistics. September, 2001. **Transportation and Public Utilities**. United States. www.bea.doc.gov.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1992, 3ra. ed.,.609 pp.

Canadian Statistics. September 23, 2001. **Communications, Transportation and Trade, General indicators**. Canada. www.statcan.ca

Canadian Statistics. 1996 Census Nation tables. **Labor, employment and unemployment, employment by occupation**. Canada. www.statcan.ca

Department of Transportation. September 2001. **Statistics**. United States. www.stats.bls.gov.

Estadística Básica del Autotransporte Federal 1999, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Departamento de Análisis Estadístico, México, 1999, 123 pp.

Ley Aduanera y su Reglamento, Ediciones Delma, México, 1993, 226 pp.

Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, varias circulares 1992,1993, 2001.

Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, **Manual de consulta para el autotransporte de carga**, Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, Sunna, México, 1993, 172 pp.

Department of Transportation. September, 2001. **United States Department of Transportation A Brief History**. pp. 1-12, United States, www.stat.doc.gov.

Embajada de México en Canadá, **México-Canada, Forging a new relationship**, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Canadá, 1993, 88 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, **Nuevo Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga**, Bloque Ediciones, México, 1990, 18 pp.

Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, Diario Oficial de la Federación, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 31 Mayo 1995

Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, Diario Oficial de la Federación, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 30 mayo 2001, Segunda Sección.

Programa de Desarrollo del Sector Transporte, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 2001, 17 pp.

Transport Canada. Enero 18, 2000. **Strategis Canada**. Canada, <http://strategis.gc.ca>

Transport Canada. Septiembre 21, 2001, **Structure of the Transportation Industry**, Canada, www.tc.gc.ca.

Tecnología del Transporte: La experiencia canadiense, Ministerio de Relaciones Exteriores Canadiense, Canadá, 1988, 17 pp.

Instituto Nacional de Estadística Geografía e informática, **Sistema de Cuentas Nacionales de México**, INEGI, México, 2000, 503 pp.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Carlos Salinas de Gortari, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Secretaria de Comercio y Fomento Industrial, Miguel Ángel Porrúa, México, 1993, 1197 pp.

LIBROS

Acosta Roca, Felipe, **Incoterms, términos de compra-venta internacional**, Ediciones Fiscales Isef,. México, 2001, 136 pp.

Anda Gutiérrez , Cuauhtémoc. **Entorno socioeconómico de México**, Limusa, México, 1998,275 pp.

Andere, Eduardo, et. al, **México y el Tratado Trilateral de Libre Comercio**, McGraw-Hill, 1992, 384 pp.

Bassols Batalla, Ángel, **Geografía Económica de México**, Trillas, México, 1991, 6ª. ed., 115 pp.

Consejo de Normalización y Certificación de Competencia Laboral, CONOCER, **Análisis económico y laboral del sector transporte**, Limusa, México, 2000, 114 pp.

Giddens, Anthony, **Un mundo desbocado, los efectos de la globalización en nuestras vidas**, Aguilar, 2000, 95 pp.

Gómez Granillo, Moisés, **Breve historia de las doctrinas económicas**, Esfinge, México, 1991, 17ª. ed., 340 pp.

Glazebrook, George, **A history of transportation in Canada**, Ryerson Press, Canada, 1988, 464 pp.

González Casanova, Pablo, **Estados Unidos Hoy**, Siglo XXI, México, 1986, 428 pp.

González Reyna, Susana, **Manual de redacción e investigación documental**, Trillas, México, 1984, 3ª. ed. 198 pp.

Gutiérrez-Haces, Teresa, et al, **Canadá y México, Los vecinos del vecino** Instituto Matías Romero, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1997, 176 pp.

Islas Rivera, Victor, **Estructura y desarrollo del sector transporte**, El Colegio de México, México, 1992, 2ª. ed., 309 pp.

Kras, Eva S. De, **Cultura Gerencial México-Estados Unidos**, Grupo Editorial Iberoamérica, México, 1990, 95 pp.

MacDonald, A. H. et.al, **The World of Economics**, Mcgraw-Hill, Ryerson Limited, Canada, 1979, 525 pp.

Mussali Galante, Rina, **El desencuentro americano: México y Estados Unidos en la globalización**, Instituto Mora, México, 2000, 228 pp.

Ortiz Wadgymar, Arturo, **Introducción al comercio exterior de México**“, Nuestro Tiempo, México, 1990, 227 pp.

Ortiz Wadgymar, Arturo, **Política Económica de México 1982-2000**, Nuestro Tiempo, México, 2001, 9ª. ed., 187 pp.

Purdy, H.L., **Transport Competition and Public Policy in Canada**, University of British Columbia Press, Canada, 1972, 201 pp.

Rojas Soriano, Raúl, **Guía para realizar investigaciones sociales**, UNAM, FCPy S, México, 1981, 6ª. ed. 274 pp.

Tamames, Ramón, **Estructura económica internacional**, Alianza, México, 1991, 15ª.ed., 494 pp.

Umberto, Eco, **Como hacer una tesis**, Gedisa, México, 3ª. ed. 1982, 267 pp.

HEMEROGRAFIA

Andrés Rozental, **La nueva etapa en las relaciones México-Estados Unidos**, Revista Mexicana de Política Exterior, No. 44, México, Otoño 1994, pp. 7-13.

Castañeda, Jorge G., **Los ejes de la política exterior de México**, Nexos, No.288, México, Diciembre 2001, pp. 68-74

Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos, **La situación del autotransporte de carga en México, y Fortalecimiento y unidad**, Industria, Vol. 7, No. 72, México, Marzo 1995, pp. 19-26.

Pozos y Romo, Maria de Lourdes, **Globalización vs Democracia y desarrollo económico**, El Financiero, México, 10 octubre de 1998, p.37.

Sánchez Ambriz, Mary Carmen, **Retrato de un imperio**, Bucareli, No. 218, México, Octubre 2001, pp. 13-15.

Se consultaron diversos números de los periódicos **La Jornada, El Financiero, El Economista, el Universal, y El Norte**, México, Diciembre de 2000 a Diciembre de 2001.

DICCIONARIOS

Larousse, **Diccionario Manual Ilustrado Larousse**, México, Larousse, 1992, 997 pp.

Hernández Vela Edmundo, **Diccionario de Política Internacional**, Porrúa, México, 5º. ed., 1999, 774 pp.

PROGRAMAS DE RADIO

Momento Económico, “Alternativas ante la recesión” Radio UNAM, viernes 16 de Noviembre de 2001.