



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN**

**“LA SITUACIÓN QUE ENFRENTA EL
AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO
ANTE EL INCUMPLIMIENTO DEL TLCAN POR
PARTE DE LOS ESTADOS UNIDOS”**

T E S I S

**PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN
RELACIONES INTERNACIONALES**

P R E S E N T A :

PATRICIA VILLEGAS RAMÍREZ

ASESOR: LIC. BRISEYDA PIEDRA AGUIRRE

MÉXICO 2009



FES Aragón



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIAS

Todo lo que somos es el resultado de lo que hemos pensado: esta fundado en nuestros pensamientos y esta hecho de nuestros pensamientos (Buda)

A MI MADRE

Gloria, por tu apoyo, por brindarme la confianza y dejarme perseguir un sueño.

A MIS HIJOS

Sofía y Roy por ser mi inspiración.

A MI ESPOSO

Daniel, por su apoyo incondicional.

AGRADECIMIENTOS

Gracias a Dios, por darme la sabiduría y la paciencia necesaria para hacer de este sueño una realidad, gracias por poner en mi camino a las personas correctas y guiar mis pasos.

Quiero expresar mi gratitud a todas aquellas personas que hicieron de este proyecto una realidad, en especial a mi asesora, Licenciada, Briseyda Piedra Aguirre, al profesor Arturo López King, por su paciencia y dedicación a este trabajo.

A mis hermanas María y Matilde, a mi hermano Ezequiel, gracias por apoyar el logro de mis sueños, por su motivación

Quiero agradecer de manera muy especial a mis suegros Francisco Rogelio Ruiz González y Susana Canseco Montejo, por su gran apoyo y motivación para la realización de este proyecto.

Gracias también a Roy, Ana y su familia por su cariño e interés, gracias Vicente por compartirme tu experiencia en el tema de este trabajo, gracias Maty, por los cuidados que les brindaste a mis hijos, durante este proceso.

Índice

Introducción	1
Capítulo 1	
Aspectos Generales Del Autotransporte De Carga Mexicano	
Evolución De Las Carreteras Y El Autotransporte De Carga Mexicano.	7
Clasificación, Pesos Y Medidas Del Autotransporte De Carga En México.	15
Importancia Del Autotransporte De Carga En El Comercio México – Estados Unidos.	23
Situación Actual Del Autotransporte De Carga En México.	28
Aspectos Generales Del TLCAN.	34
El Autotransporte De Carga Dentro Del TLCAN.	38
a) Reservas	39
b) Calendario	40
c) Subcomité De Normas.	42
Capítulo 2	
La Controversia Entre México Y Estados Unidos Por El Cierre De La Frontera Al Autotransporte De Carga	
El Cierre De La Frontera Al Autotransporte De Carga Mexicano.	44
El Panel De Solución De Controversias Y La Resolución Final.	48
Nuevas Restricciones Al Autoransporte De Carga Mexicano Impuestas Por Estados Unidos.	51
Argumentos De Los Grupos Opositores A La Apertura De La Frontera Autotransporte De Carga	59
Grupos A Favor De La Apertura Fronteriza Entre México Y Estados Unidos Al Autotransporte De Carga.	72
Capítulo 3	
El Intercambio Comercial En La Frontera Entre México – Estados Unidos Y La Propuesta De Apertura	
El Proceso De Cruce En La Zona Fronteriza México – Estados Unidos.	76
Problemas En La Zona Fronteriza Y Sus Posibles Soluciones.	94
Integración Vertical En El Contexto Del TLCAN.	97
La Logística Como Recurso Para Hacer Del Autotransporte De Carga Un Sector Competitivo	102
El Programa Piloto Una Alternativa Para El Libre Cruce Del Autotransporte De Carga Mexicano Hacia Los Estados Unidos.	108
Conclusiones	125
Fuentes	131
Anexo	136

INTRODUCCIÓN

La apertura comercial que ha experimentado México desde la década de los 80's, es sin duda un gran reto para todos los sectores de la economía, en especial por la firma de tratados internacionales, desde su adhesión al GATT, en 1986 y ya en la década de los 90's con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), teniendo como miembros a Canadá y Estados Unidos su principal socio comercial.

Con la firma del TLCAN, México comenzaría una nueva época de desarrollo, no sólo en lo comercial, sino en todos los sectores de la economía, la política y hasta en lo social, pues el gobierno tuvo que reestructurar la política económica y hacer cambios en algunas leyes para estar a la altura de sus socios comerciales.

México y Estados Unidos han sido socios comerciales durante muchos años, debido a la cercanía geográfica, el flujo comercial entre ambos países crece constantemente aun cuando esta relación dista mucho de ser equitativa, para nuestro país representa un vasto mercado de oportunidades.

El intercambio comercial con el vecino del norte se realiza principalmente por tierra siendo el autotransporte de carga el que mayor participación tiene con el 80%, debido a esto es necesario conocer la situación y las dificultades que enfrenta el autotransporte de carga ante la creciente demanda que representa el comercio exterior (exportación e importación) a partir de la entrada en vigor del TLCAN.

El TLCAN, es relevante para la economía mexicana, debido al comercio con los Estados Unidos y a la posición que este mantiene como potencia económica mundial siendo además el principal destino de las exportaciones mexicanas. Claro que para el logro eficaz de los objetivos planteados en el Tratado, es indispensable la libre interacción de los mercados así como el traslado físico de las mercancías dentro de la zona de libre comercio de cada uno de los socios.

Sin embargo los problemas comenzaron a surgir con la entrada en vigor del tratado el 1 de enero de 1994 y uno de los sectores que se ha visto afectado es el autotransporte de carga.

Es importante señalar que en materia de autotransporte de carga México, este sector ha tenido que enfrentarse a prácticas desleales, discriminatorias y discrecionales al no cumplirse lo establecido en el tratado desde diciembre de 1995, referente a los servicios de transporte transfronterizo de carga internacional, así como en materia de inversión dentro del sector faltando así a los principios de “nación más favorecida” y “trato nacional” establecidas dentro del TLCAN en los capítulos XI y XII.

Ya que en la actualidad el autotransporte de carga mexicano continua sin efectuar el servicio de carga internacional y de inversión tal como lo establece el tratado, además si a esta situación le sumamos las grandes desventajas que se tienen en infraestructura carretera y en los equipos, así como la falta de acuerdos por parte de las autoridades del transporte y el gobierno federal, para dar una solución que beneficie a todos y cada unos de los involucrados.

A pesar de que México fue favorecido por el panel de solución de controversias en el 2001, tras dictaminar que efectivamente Estados Unidos había incurrido en violación al tratado al no respetar lo acordado y cerrar la frontera de manera unilateral al autotransporte de carga para circular dentro de su zona comercial, así como de rechazar las solicitudes de inversión de empresas mexicanas.

Debido a todos estos factores, resulta interesante realizar un estudio sobre la situación que enfrenta el autotransporte de carga a partir de la entrada en vigor del TLCAN, aun cuando Estados Unidos ha faltado al cumplimiento de dicho acuerdo, el cual establece que empresas mexicanas podrán ingresar gradualmente a los EE. UU., y viceversa, así como la participación de inversión de empresarios mexicanos hasta un 100% en los EE. UU., y viceversa.

Es importante destacar que hoy en día el autotransporte de carga no solo realiza un simple traslado o arrastre de la carga, sino que presta servicios logísticos más sofisticados, un mayor nivel de atención al cliente, consolidación de embarques, programación de servicios, administración de inventarios, políticas de almacenamiento, ubicación de almacenes, pronósticos de ventas, manejo de materiales, recuperación de productos, etc., por mencionar algunos.

Ante esta situación el sector autotransporte se encontró ante la necesidad de una profunda transformación que le permita tener mayor participación en el traslado de los bienes que fluyen a través de la frontera y ser competitivo ante sus homólogos estadounidenses a pesar de las asimetrías económicas de ambas naciones.

Han sido varios los intentos para negociar la apertura de la frontera, pero cada vez que se negocia, el gobierno estadounidense así como los sindicatos de transporte ponen una nueva condición para el libre cruce de camiones de carga mexicanos.

Sin embargo se espera que con la propuesta del Programa Piloto para la apertura de la frontera al autotransporte de carga entre México y Estados Unidos se puedan lograr los objetivos planteados dentro del TLCAN, en dicha materia y con ello sirva de ejemplo para otros sectores de la economía mexicana que se han visto afectados también por una mala planeación del tratado en cuestión.

El objetivo general de este trabajo es analizar la situación que enfrenta el autotransporte de carga mexicano ante el incumplimiento de los Estados Unidos al TLCAN al negar la entrada de los camiones a su zona fronteriza para realizar los servicios transfronterizos de carga internacional, así como la inversión en dicho sector.

Para lograr el desarrollo de dicho objetivo se han planteado los siguientes objetivos particulares:

1.- Analizar la situación que enfrenta el autotransporte de carga mexicano ante la competencia que implica el TLCAN.

2.- Identificar las principales causas que originaron el cierre de la frontera al autotransporte de carga mexicano por parte de Estados Unidos.

3.- Señalar los principales argumentos emitidos por el congreso y los sindicatos estadounidenses para negar la entrada del autotransporte de carga mexicano.

4.- Mencionar las razones y condiciones para la apertura de la frontera al autotransporte de carga mexicano y poder realizar los servicios transfronterizos y de inversión.

5.- Mencionar cuales son las principales acciones y estrategias del gobierno mexicano para el autotransporte de carga y competir con los Estados Unidos.

En el presente trabajo se ha desarrollado la siguiente hipótesis:

La situación por la que actualmente atraviesa el autotransporte de carga mexicano, debido al incumplimiento de los Estados Unidos al TLCAN, en materia de servicios transfronterizos de carga internacional y de inversión, pone a nuestro país en desventaja competitiva, ante una posible apertura total de la frontera.

La apertura estará condicionada debido a las asimetrías económicas, tecnológicas e infraestructurales así como por las diferencias entre sus respectivos marcos regulatorios, imperando en los Estados Unidos el paradigma de “frontera segura”¹ y en México debido a la burocracia en los procesos de documentación aduanal.

El presente trabajo se sustenta por medio de la teoría de la interdependencia, pues como sabemos la relación México – Estados Unidos, es muy estrecha y se ha mantenido así durante varios años.

“La interdependencia en pocas palabras significa mutua dependencia”². La creciente interdependencia entre México y Estados Unidos, es un proceso que esta en marcha y que avanza cada día de manera más acelerada y un acuerdo de Libre Comercio, no es en este sentido más que un paso natural que reconocería los procesos reales que ya se están dando.

Bajo este concepto basamos la relación entre México y Estados Unidos, aunque si bien el primero tiene una dependencia mucho mayor en cuanto a comercio, inversión de capital y transferencia de tecnología, en ciertos periodos Estados Unidos ha dependido de la mano de obra mexicana, así como de ser una zona estratégica para su seguridad interna al compartir su frontera, lugar donde se ha suscitado el problema del autotransporte de carga.

¹ Este paradigma se refiere al estricto control de vigilancia en la frontera sur de los Estados Unidos a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001.

² Iani Octavio, Teorías de la Globalización. 4ª edición, Editorial Siglo XX, México 1999, Pág. 48

Si analizamos la relación México – Estados Unidos, por medio de la teoría antes mencionada nos damos cuenta de que ambas naciones se necesitan para México la relación comercial es muy importante ya que la mayor parte de las exportaciones son destinadas hacia su vecino del norte, mientras que para los Estados Unidos mantener una buena relación tiene varios significados tales como, punto estratégico, ya que su frontera sur es la mas vulnerable para su seguridad nacional, y debe tener especial cuidado, sin embargo el cierre al autotransporte de carga mexicano no le dará mayor seguridad.

En la relación México – Estados Unidos encontramos asimetrías en diversos ámbitos especialmente de tipo económico, tecnológico, de infraestructura, políticas sociales y de un marco regulatorio equitativo. Si bien la vinculación mas fuerte para México es con la economía estadounidense debido a la cercanía geográfica.

Esta característica dual (conflicto-cooperación) hace que la relación bilateral sea extremadamente compleja. Las causas fundamentales que explican el patrón de conflicto y cooperación entre estos dos países son seis: las raíces coloniales, un pasado accidentado, el número de temas y actores, las políticas duales, los diferentes enfoques y percepciones, y la creciente interdependencia.

Esta claro que la creciente interdependencia económica de México y Estados Unidos así como el fortalecimiento del proceso de globalización mundial han hecho que ambos países busquen nuevos esquemas de cooperación.

Por lo tanto, los instrumentos utilizados para alcanzar este objetivo ya no serán la fuerza o la intervención militar; ahora, ambos gobiernos deben negociar cabalmente cada uno de los temas mutuos. Ambos gobiernos han encontrado buenas razones para ayudarse mutuamente cuando sea necesario, como fue el caso del paquete de ayuda que Estados Unidos ofreció a México en medio de una crisis financiera en 1995.

En cierta medida, lo que le afecte a México seguramente le afectará a Estados Unidos, y viceversa. Además, los canales de comunicación entre México y Estados Unidos se han ampliado con la entrada en vigor del TLCAN.

Ya no se trata de una relación exclusivamente gubernamental, pues existen nuevos actores, tales como las empresas, los sectores financieros así como asociaciones civiles, ambientalistas y de derechos humanos por citar algunos, que establecen contactos bilaterales sin la supervisión oficial.

Este novedoso rasgo ha incrementado el nivel de interdependencia de los dos países y a la vez ha hecho más complicada la relación.

El presente trabajo esta desarrollado en tres capítulos.

Dentro del capítulo 1 se mencionan aspectos como el desarrollo y evolución de las carreteras y el autotransporte de carga en México, pues consideramos que ambos van de la mano, sin caminos no hay transporte, la infraestructura carretera permite medir el grado de desarrollo de un país al incrementar la comunicación entre regiones, así mismo el autotransporte evoluciona y para ello se menciona la clasificación que este tiene en el país, su importancia para economía y el comercio con los Estados Unidos, sin dejar atrás los problemas que actualmente enfrenta, tales como la inseguridad, el deterioro de las carreteras, la competencia desleal y las restricciones que Estados Unidos impone al no cumplir con el TLCAN, también se mencionan los aspectos generales del Tratado y el señalamiento del autotransporte dentro del mismo.

En el capítulo 2 se mencionan cuales fueron los argumentos expuestos por el gobierno estadounidense, para incumplir con lo establecido en el TLCAN en materia de autotransporte y cerrar la frontera de manera arbitraria, la resolución del Panel Arbitral a este conflicto, quienes son los principales grupos de oposición a la apertura tanto en México como Estados Unidos, así como los grupos a favor en ambos países.

Por ultimo en el capítulo 3, se desarrolla el proceso de intercambio en la zona fronteriza, los problemas que existen para el cruce, el esquema de integración planteado en el TLCAN, una propuesta de integración logística y el Programa Piloto o Demostrativo de apertura acordado entre autoridades mexicanas y estadounidenses como medio de solución.

CAPITULO 1

ASPECTOS GENERALES DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO

1.1 EVOLUCIÓN DE LAS CARRETERAS Y EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO

Los caminos en México tienen su origen desde tiempos ancestrales en la época de los mayas y los aztecas, quienes ya construían caminos de piedra y veredas. Para la época colonial las expediciones evangelistas y las obras públicas formaron una red de caminos importantes para comunicar a todo el virreinato, “así al final del virreinato había en México 7,000 Km., de caminos reales, por los que se podía transitar en carretas y 19,000 Km., de caminos de herradura”.¹

Así mismo el transporte vio su origen en la época colonial, cuando los caminos ya habían alcanzado una extensión importante, sin embargo estos tendían a deteriorarse rápidamente debido al uso temporal, por ejemplo cuando concluía la explotación de una mina se abandonaba el camino.

“Una de las vías de mayor importancia en esa época era la que iba de México a Veracruz, pasando por Jalapa y Orizaba, dicha ruta era la más tradicional del comercio exterior y la única permitida por el tráfico con Europa, la cual perdió su carácter monopolístico con la apertura de nuevos puertos de altura y aduanas fronterizas que dieron dinámica al transporte terrestre de mercancías”².

Para 1835 las líneas de transporte terrestre de carga recorrían algunos caminos del bajío y la ruta México – Veracruz; a mediados del siglo circulaban por casi todo centro – norte del país comunicando la Ciudad de México con el interior y con ambas costas.

¹ SCT. Caminos y Desarrollo. Secretaria de Obras Públicas, México 1925 – 1975. Pág. 37

² González Gómez. Historia de México. Ediciones Quinto Sol. México 1994. Pág. 10

Las líneas más importantes eran las que iban de México a Lagos, Guadalajara a Morelia pasando por Toluca, a Cuautla y Cuernavaca y a Tulancingo pasando por Pachuca. En la época del porfiriato las principales rutas comerciales cubrieron el norte del país, debido al comercio entre México y Estados Unidos.

Durante este periodo el mantenimiento de los caminos correspondió a cada uno de los Estados, pero como la economía estatal no era sana no se lograba cubrir los gastos carreteros, ya que se dio mayor importancia al ferrocarril que fue la mayor obra del porfiriato y en 1850 se inauguró el primer tramo de 13 KM, entre Veracruz y el Molino.

Sin embargo a principios del siglo XX con la llegada del vehículo automotor como medio de transporte común y las nubes de polvo que este genera, los usuarios de caminos y demás público apreciaron la adición rutinaria de la capa de asfalto que damos por sentada hoy en día, con lo que comienza una nueva era para las carreteras y el autotransporte,

“en 1925 se estableció el primer impuesto federal de 3.20 centavos por litro de gasolina para la construcción, conservación y mejora de caminos nacionales”.³

En el mismo año se inauguro la carretera México – Puebla y fue así como hizo su aparición el servicio de autotransporte público foráneo, además de la creación de instituciones gubernamentales destinadas a este rubro como la Comisión Nacional de Caminos, la cual inicio la construcción de carreteras en todo el país.

La historia del autotransporte de carga en México como medio de intercambio comercial con Estados Unidos data de la década de 1930,

“cuando Norteamérica tenía un gran interés en lograr una efectiva red de carreteras en el país por razones financieras ya que México constituía un vasto mercado nacional.”⁴

³ SCT. Pasado, Presente y Futuro. El transporte en México. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México 1988. Pág. 174

⁴ Del Río, Fanny y Vargas, Carlos. Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México 1988. Pág. 94

En esa misma década comenzó una reestructuración en la pavimentación de los caminos y un aumento en el intercambio comercial, surgiendo así una nueva etapa para el autotransporte de carga en México, también se crea la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana y para 1931 se promulga la Ley General de Vías de Comunicación y Medios de Transporte, en donde se estableció una placa única para el autotransporte de carga que circule por las carreteras nacionales, distinguiéndolo así de los demás vehículos que no son utilizados para transportar carga, como son los de pasaje y autos particulares, esto también contribuyo al ordenamiento de este tipo de empresas.

“En 1941 el presidente Manuel Ávila Camacho autorizo la carretera Nogales – Suchiate”⁵, dando inicio a la ruta Nogales – México (actualmente importante corredor comercial), entre la década de 1940 – 1950 se agregaron 12,450 Km., sobresaliendo dos obras de esta época la carretera Panamericana que unía Ciudad Juárez – Chihuahua en la Frontera con Estados Unidos y Ciudad Cuauhtemoc – Chiapas en la frontera sur.

Durante 1947 se acordó dejar libre el tránsito de camiones de carga en las carreteras federales, debido a que existía un congestionamiento de fletes en puertos marítimos y fronterizos.

Sin embargo debido a la falta de una efectiva racionalización y regularización de los servicios de pasajeros y carga dicha actividad se vio frenada, la escasa coordinación en la operación y la falta de desarrollo en la infraestructura y la fabricación de equipo, lo que afecto el incremento, la eficiencia y el mejor aprovechamiento de los recursos que se tenían y 2,000 vehículos se quedaron al margen de la Ley lo que significo un problema grave y creciente a través de los años.

En la década de 1950 – 1960 se construyen 22,440 Km., quedando vinculado el 27% del territorio nacional, las obras más relevantes son San Luís Potosí – Piedras Negras, pasando por Saltillo, Coatzacoalcos – Salina Cruz y Coatzacoalcos – Villahermosa, el Carmen y Champoton. Como ya se ha mencionado que el traslado de mercancías desde los centros de producción a los de consumo, llevo a un mejoramiento de los caminos y carreteras,

⁵ Pasado, Presente y Futuro, OP. Cit. Pág.102

“que derivó en la construcción de autopistas de cuota, entre 1951 y 1955 se crearon las primeras en México que fueron México – Cuernavaca y Amacuzac – Iguala (1951 – 1952)”.⁶

Con la construcción de autopistas de cuota o peaje el comercio por carretera creció en un 200% entre 1949 y 1959, las cuotas recaudadas se utilizaron para la conservación de los caminos y la construcción de nuevas y mejores carreteras, así como la exploración de otras rutas contando con la ayuda de inversión extranjera para no afectar el presupuesto nacional que se había visto recortado.

“Los 50's fueron importante porque se intensificó el objetivo de comunicar las zonas de principal actividad económica en el país debido a la creciente circulación de vehículos ya que número de camiones pasa de 106, 321 unidades en 1949 a 300, 856 en 1959”⁷.

En esta época surge como órgano descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, encargado de realizar las obras de las siguientes décadas. Para el autotransporte de carga en 1954 desaparece la Liga Nacional del Transporte y sus integrantes constituyen la "sección autotransporte" dentro de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones. En tanto los autotransportistas del servicio foráneo de pasajeros un año después, se agruparon en la Alianza de Camioneros de la República Mexicana.

Para década de 1960 – 1970 se suman a la red 26,630 Km., y destacan las carreteras Transpeninsular de Baja California que une Cabo San Lucas en la punta sur de la península con Tijuana en la Frontera con Estados Unidos, destacando también el impulso de la construcción de autopistas en todo el país, “movilizando el tránsito a nivel nacional en un total de 1, 15, 000, 000 personas y 224, 000, 000., toneladas de carga”.⁸

⁶ Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos. Historia de los Caminos en México. BANOBRAS México 1994. Pág.176.

⁷ Pasado Presente y Futuro. El Transporte en México. Op. Cit. Pág. 152.

⁸ Del Río y Vargas, Op. Cit. Pág. 152.

En 1970 cerca de 72,000 vehículos de carga cubrían el servicio público, de ellos el 90% estaba al margen de las disposiciones legales y los propietarios se veían en la necesidad de acudir a las documentadoras, que no eran más que intermediarios que obtenían las cargas a transportar pagando del 15 al 20 % sobre el precio del flete, y para poder circular utilizaban el recurso de Amparo, protegiéndose de una suspensión temporal, debido a esto fue necesario regularizar el Servicio Federal de Carga.

Desde entonces se ha tratado de crear una ley que sea satisfactoria para todos los involucrados en el sector del autotransporte de carga en nuestro país, así como de crear los órganos encargados de llevar a cabo dicha legislación.

El 5 de marzo de 1974 se crea la Alianza de Camioneros de la República Mexicana, mientras tanto, la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, atendiendo a su carácter de órgano de consulta del gobierno federal, formula en coordinación con las autoridades federales el primer Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982.

El 22 de febrero de 1979 se le da un redoblado impulso a la capacitación de los conductores al formarse la Comisión Coordinadora de los Centros de Capacitación y Adiestramiento del Autotransporte Federal, diseñándose un plan único de estudios para ellos.

La crisis económica de los 80's obstaculizo la inversión en este rubro, lo cual genero el deterioro físico de las carreteras, un aumento en las cuotas del transporte, así como retrasos en la cobertura de rutas y una reducción en la venta de camiones a nivel nacional, otro problema registrado en este periodo fue que;

“las autopistas, caminos y puentes de cuota operados por el sector público a través de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios conexos, fallaban en cuanto a cubrir los intereses sobre la inversión realizada y los costos de mantenimiento.”⁹

Ante esta situación era necesario atraer capital privado que participara en la construcción de nuevas autopistas y puentes nacionales que ayudaran a facilitar el tránsito del autotransporte de carga en el país ya en vísperas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte,

⁹ Dávila E. México y el Tratado Trilateral de Libre Comercio. McGraw Hill, México. 1992, Pág. 284.

“para solucionar los problemas de las carreteras causados por la crisis se decidió construir 16 kilómetros de autopistas”¹⁰, de esta manera resurgió una nueva era para las autopistas y puentes nacionales.

Para el autotransporte de carga esta década fue de suma importancia ya que el;

“25 de septiembre de 1989 concluye el proceso de creación de Canacar, que obtiene su registro ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, cuya autorización se publica en el Diario Oficial de la Federación del 29 de septiembre de ese mismo año. Se inicia así la disolución de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, cuya liquidación se publica el 23 de octubre del año indicado”¹¹.

Canacar fue la respuesta de los transportistas de carga para enfrentar organizadamente la política de desregulación del servicio y evitar la dispersión y atomización del sector.

El TLC dio origen a la llamada “autopista del TLC” que vendría desde el norte de Canadá hasta el sur de México y que quedaría lista para 1997, la cual solo quedó en proyecto y a esta creciente demanda de una infraestructura carretera más segura y con mejores especificaciones que permitiera reducir recorridos y costos para el transporte tanto de pasaje como de carga, para ello el gobierno federal respondió entre septiembre de 1998 y agosto de 1999 con una inversión de 6, 853.4 millones de pesos, de los cuales se destinaron 2,974.4 millones a la modernización de 55.2 Km., de carreteras federales.

Por su parte Canacar inicia negociaciones con los tres gobiernos de América del Norte, que firmaron el TLCAN haciendo reuniones periódicas, a través de las Conferencias de Transporte de América del Norte con sus homólogos de Estados Unidos (American Trucking Association) y Canadá (Canadian Trucking Association), que en 1994, lo que permitió el surgimiento de la Alianza de América del Norte con sede en el Estado de Virginia, para tratar todos los asuntos relacionados con el sector autotransporte.

La Canacar representa casi 10 mil empresas y 80 mil hombres – camión, cuenta con 54 delegaciones y subdelegaciones regionales en el país.

¹⁰ Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (1994) Op. Cit. Pág. 61

¹¹ Historia de Canacar en <http://www.canacar.gob.mx/historia>

La inversión durante el 2000 fue de 12,752 millones principalmente en infraestructura, lo que represento un incremento real del 68.5% con respecto al periodo anterior. En el mismo año el autotransporte movilizó el 57.5% de la carga en el país, la adecuación de un marco jurídico del sector, también fue un avance importante durante este periodo, ya que se reformó el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales y se publicaron seis normas oficiales mexicanas; dos referentes al transporte de materiales y residuos peligrosos y cuatro a la seguridad de vehículos, así como la homologación de las legislaciones federales y estatales.

Durante el 2002 la inversión para infraestructura y mantenimiento de carreteras supera en 2.4% al del año anterior, en cuanto al autotransporte de carga el gobierno creó 18 centros de capacitación para conductores, cifra que cerró en 124 en todo el país, se crearon centros de pesaje en Calamanda, Querétaro y Nuevo Laredo Tamaulipas, la flota vehicular fue de 465 mil unidades, de las cuales 86.5% son transporte de carga y movilizaron 411 millones de toneladas de carga. Durante este periodo circularon alrededor de 312, 200, 000 vehículos a lo largo de la red carretera nacional.

“La inversión durante el 2004, para infraestructura carretera fue de 28, 318.4 millones de pesos entre recursos públicos y privados, en tanto el Programa de Modernización, para el autotransporte de carga destinó créditos por 959 millones de pesos para el financiamiento de 1,205 unidades vehiculares, lo que entre el 2002 y 2004 las unidades financieras llegaron a 3, 180 y los créditos a 2, 167 millones de pesos”.¹²

A pesar de toda la inversión tanto pública como privada en este sector, actualmente la situación de las carreteras es la siguiente; más del 60% de los tramos existentes se construyeron hace más de 40 años, con diseños, especificaciones y materiales diferentes a los exigidos hoy en día, el volumen de tránsito es mucho mayor y el porcentaje de peso de los vehículos ha incrementado hasta en un 50%, dadas estas circunstancias el gobierno federal debe tomar acciones y medidas que permitan una adecuada modernización de la red carretera.

¹² SCT, Cuarto Informe de Ejecución 2004 del Plan Nacional de Desarrollo, sección Autotransporte de Carga Federal. Pág. 57 en: www.sct.gob.mx/informacion-general/

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006 se menciona que “la infraestructura y los servicios públicos son un factor clave para la competitividad de los sectores económicos y para elevar la productividad general.”¹³

Esta claro que en esta parte no se deja a un lado la inversión en carreteras ya que para mejorar la infraestructura de transporte (carretero, ferroviario, marítimo y aéreo) se pretende integrar un sistema ínter modal que facilite su interconexión, así como la promoción con el sector privado para la construcción de una red de carreteras que será con la mas alta capacidad para tener acceso a los corredores industriales y de abasto, así como la implantación de un buen servicio de mantenimiento a dicha infraestructura.

En la actualidad y de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la red carretera nacional se divide de la siguiente forma:

Red federal

Red estatal

Caminos Rurales

Brechas

La importancia de los caminos dependió fundamentalmente del volumen y tipo del tráfico comercial; de este modo los caminos troncales por donde circulaban las mercancías del comercio nacional y de exportación se convirtieron con el paso del tiempo en supercarreteras y autopistas que comunican al país a todo lo largo y ancho.

Podemos decir que el autotransporte de carga en México ha sido una consecuencia del desarrollo histórico de la carreteras y se ha convertido en el medio de mayor peso específico y de enorme importancia estratégica al tránsito de mercancías en el intercambio comercial tanto al interior como al exterior.

Es por ello que el tema del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), nos lleva a realizar un breve análisis, a las causas que derivaron en el cierre de la frontera y a una posterior reapertura condicionada por Estados Unidos que ha incurrido en el incumplimiento a dicho tratado en materia de autotransporte.

¹³ Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30/05/2001. Pág. 148.

1.2 CLASIFICACIÓN, PESOS Y MEDIDAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO

Autotransporte de Carga. Es el medio de transporte automotor que tiene como finalidad la transportación de mercancías de los centros de producción a los de consumo. Otra definición más común en nuestro país es la de "CAMION. (Del francés camion.) Se conoce con ese nombre al vehículo de motor usado tanto para el transporte de carga, como de pasajeros".¹⁴

Dentro del autotransporte de carga existen diversos tipos de camiones "(vehículo de motor de 4 ruedas o más destinado al transporte de carga)"¹⁵ estos son utilizados según las necesidades de las mercancías a ser transportada, y es importante señalar las distintas modalidades con las que cuenta el autotransporte de carga en México para poder entender la situación de este importante sector en la actividad económica del país, principalmente con respecto al TLCAN.

Primero mencionaremos algunas definiciones que nos ayudaran a entender a que nos referimos con autotransporte, y algunos tipos de vehículos destinados a la carga de mercancías.

Autotantque: "Vehículo cerrado, automotor, semirremolque o remolque dedicado a transportar líquidos, gases licuados o sólidos en suspensión".¹⁶

Tractocamión: Vehículo automotor destinado a soportar o arrastrar semirremolques o remolques de carga pesada.

Remolque: Vehículo con eje delantero y trasero no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor o acoplado a un semirremolque.

Semirremolque Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste.

¹⁴ INEGI: La industria automotriz en México, 1979-1983, (1984) "Una industria en busca de soluciones: la automovilística", en *Comercio Exterior* (XXXIII-11, noviembre de 1983); y *Escenarios económicos de México, 1981-1984* (1981).

¹⁵ Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Marco Jurídico, Definiciones, Camión en <http://www.sct.gob.mx/juridico/definiciones>

¹⁶ Diccionario enciclopédico Salvat Vol. 1 Pág. 10

Tractocamión Articulado. Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque, acoplados por mecanismos de articulación.

Tractocamión doblemente articulado. Vehículo destinado al autotransporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, acoplados por mecanismos de articulación.

Las definiciones anteriores son las utilizadas de acuerdo a la Norma Oficial Mexicana¹⁷, establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Autotransporte Federal.

Los tipos de camiones ya mencionados a su vez tienen la siguiente clasificación: Camión Unitario, Remolque, Tractocamión Articulado, Tractocamión Doblemente Articulado, para ellos la Norma Oficial Mexicana ha destinado la siguiente clasificación:

Tabla 1: Clasificación de Vehículos

CLASE	NOMENCLATURA
Autobús	B
Camión Unitario	C
Camión Remolque	CR
Tractocamión Articulado	TS
Tractocamión Doblemente Articulado	TSR y TSS

Fuente: Reglamento sobre Pesos, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. Diario Oficial de la Federación reformado el 19 de Octubre de 2000 y entro en vigor 20 de Octubre de 2000.

La tabla anterior nos indica de manera general cual es la clasificación asignada según el tipo de vehículo, pero esta no estaría completa sin la siguiente clasificación que mostramos en la tabla numero 2, que los tipos de vehículos y la combinación de ellos (es decir el vehículo automotor y el remolque o sumí remolque) que están autorizados para circular en las carreteras y puentes federales del territorio mexicano.

¹⁷ NOM –012_SCT_2_1995, Norma Oficial Mexicana, sobre pesos y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal. Fuente compila ver.2002

Tabla 2: Clasificación de camiones según el número de llantas y su combinación.

Tipo de Camión	No. De llantas	Tipo de Camión	No. De llantas
C2	4 a 6 llantas	T3 – S2	18 llantas
C3	6 a 10 llantas	T2 – S1 R2	10 a 18 llantas
C4	8 a 14 llantas	T3 – S3	16 a 22 llantas
C2– R2	8 a 14 llantas	C3 – R3	12 a 22 llantas
T2 – S1	8 a 10 llantas	T3 – S1 R2	16 a 22 llantas
T2 – S2	10 a 14 llantas	T3 – S2 R2	18 a 26 llantas
C3 – R2	8 a 10 llantas	T3 – S2 R4	22 a 34 llantas

Fuente: Reglamento sobre Pesos, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. Diario Oficial de la Federación reformado el 19 de Octubre de 2000 y entro en vigor 20 de Octubre de 2000.

En cuanto al peso y dimensiones máximos de los vehículos destinados al transporte de carga, se sujetarán a lo establecido en los artículos 5° y 6° del Reglamento de Pesos, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transiten en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

El artículo 5°, corresponde al peso y dimensión máxima de los vehículos según el tipo de camino por el que transiten, en cuanto al artículo 6°, se refiere a la clasificación de los caminos y puentes, según la norma oficial mexicana y por ningún motivo los vehículos podrán transitar por ellos si rebasan los limite establecidos.

Las siguientes definiciones nos ayudan a entender la relación entre peso y medida de los vehículos destinados al transporte de mercancías de acuerdo a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana.

Carga Útil y Peso Útil. Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.

Dimensiones. Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.

Peso. Fuerza que ejerce sobre la superficie terrestre un vehículo expresado en kilogramos – fuerza (kgf).

Peso Bruto Vehicular. Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de los vehículos de carga y el peso de los pasajeros, equipaje y paquetería, en el caso de los vehículos destinados al servicio de pasajeros.

Peso por Eje. Concentración de peso expresado en kilogramos – fuerza (kgf), que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.

Peso Vehicular. Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga.

Para entender la relación entre el peso y el tipo de vehículo se crea la siguiente tabla.

Tabla 3: Relación de peso del Autotransporte de Carga.

Configuración	Tara (tonelaje)	Tonelaje máximo de carga	Peso bruto vehicular máximo en toneladas
C2	4.1	13.4	17.5
C3	8.3	17.7	26.0
T3 – S2	15.2	28.8	44.0
T3 – S3	18.8	29.7	48.5
T3 – S2 – R4	23.9	42.6	66.5

Fuente: Reglamento sobre Pesos, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. Diario Oficial de la Federación reformado el 19 de Octubre de 2000 y entro en vigor 20 de Octubre de 2000.

En cuanto a las dimensiones según la “Norma Oficial en sus artículos 5.2.1.1 y 5.2.1.2 señala que el ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos será de 2.60 m, y la altura máxima será de 4.25 m.”¹⁸

De esta clasificación, los vehículos más representativos para el transporte de carga en México son; los camiones de dos y tres ejes (C2 y C3), los vehículos articulados con tractocamión de tres ejes y semirremolque de dos y tres ejes (T3S2 y T3S3) y los doblemente articulados con semireloque de dos ejes y remolque de cuatro ejes (T3S2R4)

¹⁸ Reglamento de Pesos y Dimensiones

De la clasificación anterior encontramos que los camiones de tipo C3 son los de modelo más antiguo y los más recientes son los tractocamión empleados en la combinación T3S2R4. Por otra parte tenemos que existen dos divisiones de autotransporte de carga en México que son el Público Federal y el Privado empresarial.

El autotransporte de carga público federal esta dedicado a la transportación de mercancías a empresas contratantes por un determinado monto, dicha actividad se realiza mediante la expedición de permisos otorgados por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT).

En cuanto al autotransporte de carga privado, es aquel con el que cuentan algunas empresas para transportar sus propios productos hacia sus diferentes destinos. De estas dos clasificaciones tenemos las siguientes subclasificaciones del autotransporte de carga:

Servicio Privado de Carga. Es aquel que se proporciona con vehículos propios, no podrá ofrecerse al público en general y debe contar con permiso de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Servicio Mercantil de Carga. Es aquel que presta a terceros mediante el arrendamiento de vehículos y debe contar con permiso de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Estos dos tipos de servicios a su vez tienen la siguiente clasificación de acuerdo al tipo de mercancía que transporten:

- a) De negociación o empresa,
- b) Valores y mensajería,
- c) Sustancias tóxicas o peligrosas,
- d) Grúas de arrastre y salvamento
- e) Especializado
- f) De carga por excepción.

Así como existe una norma sobre pesos y medidas, y una clasificación en los servicios de carga, para regular estos; en enero de 2005 a través del Diario Oficial de la Federación se publico un proyecto de norma oficial mexicana para regular las prácticas comerciales en la prestación del servicio de autotransporte de carga en México.

“En el proyecto PROY – NOM – 125 – SCFI – 2003, se mencionan los requisitos mínimos que deben cumplir los prestadores de servicio de autotransporte de carga y el contenido un las contratos de adhesión.”¹⁹

En dicho documento se indica que será de manera obligatoria para todo el país y para todas las personas físicas y morales que presten el servicio de carga.

Dentro de las disposiciones generales de este apartado se señala que los prestadores de servicio tienen la obligación de entregar por escrito un presupuesto antes de celebrar el contrato, indicando el precio y características del servicio, así como incluir el costo de cargos adicionales por concepto de maniobras de carga y descarga, seguros y otros, además los contratos deben estar registrados ante PROFECO,²⁰ y deberá tener el valor de la carga que declare el consumidor así como acreditar que los bienes están debidamente asegurados.

La flota vehicular mexicana cuenta con 483 mil 500 unidades tanto motrices como de arrastre con una edad promedio de 17 años. De este total sólo el 20% oscila los 5 años de antigüedad y la relación unidad motriz – unidad de arrastre es escasamente de 1 a 1, es decir que por cada tractocamión existe un semirremolque.

Tabla 4: Flota Vehicular del autotransporte de carga mexicano.

Año	Unidades motrices	Unidades de arrastre	Grúas	Total	Crecimiento
1980	110,810	31,120	0	141,930	
1985	117,956	38,317	0	156,273	10.1
1990	178,130	44,853	0	222,983	42.7
1995	204,117	96,638	0	300,755	34.9
2000	227,847	144,225	191	372,263	23.8
2005	279,112	204,186	266	483,546	29.9

Fuente: Estadística 2005, Evolución del Autotransporte Federal pág. 84I.²¹

¹⁹ Torres Enrique. Emiten Norma Oficial para Prestación de Servicio del Autotransporte; en Transporte Siglo XXI. No. 10. México, enero 2005. Pág. 26.

²⁰ Procuraduría Federal del Consumidor

²¹ Con información de la DGAF (Dirección General de Autotransporte Federal) y SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) en <http://dgaf.sct.gob.mx/index.php?i=391>

La tabla anterior nos muestra la composición de la flota vehicular con la que se cuenta dentro del autotransporte de carga federal tanto de tractocamiones (unidades motrices) como remolques, semirremolques (unidades de arrastre), así como el crecimiento que estas van teniendo año con año.

Tabla 5: Antigüedad Vehicular

Edad	Unidades motrices	%	Unidades de arrastre	%	Total
Hasta 5 años	55,810	20.77	53,005	27.96	108,824
De 6 a 10 años	34,351	12.7	34,665	18.28	69,013
De 11 a 23 años	97,202	36.17	63,246	33.36	160,448
Mas de 24 años	81,725	30.27	38,655	20.39	120,008
Total	268,725	100	189,569	100	458,239
Edad promedio	17 años		14 años		

Fuente: Estadísticas básicas de la SCT y DGAF²².

La tabla No. 5 nos muestra la antigüedad del autotransporte de carga tanto en las unidades motrices y de arrastre lo cual nos permite observar la desventaja que se tiene con respecto a la competencia internacional y también permitirá dar apoyo a los empresarios para la obtención de créditos y modernizar sus unidades o incrementar su parque vehicular y de esa manera poder hacer frente a la competencia que significa la apertura de la frontera.

Este es el panorama sobre el autotransporte de carga en nuestro país y es importante tenerlo presente al momento de realizar el traslado de la mercancía para contar con el vehículo idóneo y que nuestros productos lleguen a su destino en el mejor estado y tiempo posibles, así como asegurar a los prestadores de este servicio y al cliente que lo recibe corresponde al precio que ha pagado ya que se ha brindado un servicio de calidad y así mejorarlo día a día.

²² Idem.

Es importante también destacar que el gobierno federal así como demás instituciones encargadas de regular el servicio de autotransporte de carga, establezcan leyes, reglamentos y normas que garanticen que se contara con un servicio de calidad y a un precio competitivo tanto para el mercado nacional como internacional ya que de no contar con ello es posible que la competencia extranjera supere a los empresarios nacionales y los desplace como ha sucedido en otros sectores de la economía.

1.3 IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL COMERCIO MÉXICO – ESTADOS UNIDOS

Como ya hemos mencionado el autotransporte de carga tiene gran relevancia para la economía y el desarrollo industrial y productivo del país y juega un papel importante dentro del comercio con los Estados Unidos y es “considerado como uno de los sectores precursores de la economía dado que tiene la capacidad de detonar el crecimiento de otros sectores y cadenas de valor”²³.

Esto permite aumentar el valor de las mercancías transportadas al darles utilidad espacial y temporal, ampliando el mercado de comercialización entre los países productores, este tipo de servicio también permite la especialización, la división del trabajo regional e internacional, generando economías a escala y evolución tecnológica de todos los sectores involucrados.

El autotransporte de carga es considerado un eslabón fundamental para el comercio interior y exterior de México en virtud de que moviliza el;

“82% de todas las cargas tanto nacionales como internacionales que ascienden a un volumen anual de 425 millones de toneladas, además los autotransportistas de carga proporcionan servicio a 71 actividades económicas del país y esta industria genera casi 4 millones de empleos, de los cuales 1.5 millones son directos y 2.5 indirectos. El 97 % de la estructura empresarial está compuesta por hombre camión que poseen de 1 a 5 camiones y pequeñas empresas que tienen de 6 a 30 unidades”²⁴.

Esta claro que el autotransporte de carga, es un factor de optimización de recursos al promover una organización económica regional, otra característica de este tipo de transporte es que tiende a homogenizar precios en los mercados a los que sirve así como la calidad de los bienes transportados, promoviendo así la tecnología de la producción ya que contiene un gran potencial en el intercambio tecnológico y apertura de nuevos mercados y productos.

²³ IMCO, Instituto Mexicano para la Competitividad, Hacia un Pacto de Competitividad. Edición febrero del 2005. Pág. 215

²⁴ Fuente Dirección General de Autotransporte Federal. Informe dado en el Palacio Legislativo, en octubre de 2007.

Para el modelo exportador dentro del TLCAN, tanto el volumen de la carga como el número de viajes ha ido en aumento sobre otros modelos de transporte como el ferrocarril y el marítimo, lo que genera una mayor demanda del servicio de transporte en ambos lados de la frontera.

La siguiente tabla nos muestra como esta integrada la industria del autotransporte de carga en México y podemos observar que la flota vehicular y el número de empresas conformadas por hombre – camión es mucho mayor que aquellas con más de 100 unidades lo que refleja un panorama poco competitivo con respecto a las empresas extranjeras.

Tabla No. 6 Estructura empresarial del autotransporte de carga 2005.

Tipo de Empresa	Estrato en Unidades	No. de Unidades	%	No. de Unidades	%
Hombre Camión Pequeña	1 – 5	79,254	83.6	146,470	30.3
Mediana	6 – 30	13,413	14.2	150,056	31.0
Grande	31 – 100	1,619	1.7	82,869	17.1
Total	Más de 100	465	0.5	104,169	21.6
		94,751	100.0	483,564	100.0

Fuente: Estadística del Autotransporte Federal de Carga, Estructura por tipo de empresa y estrato en unidades a nivel nacional pág. 24

La importancia del autotransporte de carga, radica en la dirección del comercio entre México y Estados Unidos y en las características materiales o físicas de los productos comerciados, ya que la mayoría de las exportaciones de sur a norte son bienes primarios o manufacturados que representan grandes volúmenes de carga.

Pero se debe ser muy cuidadoso ya que las ganancias serán mayores para el país que desplace el mayor volumen de carga y el mayor peso en términos de carga física.

El servicio de transporte de carga representa una demanda derivada de la producción y el comercio, a medida que aumenta la producción y se incrementan las necesidades del comercio manteniendo constante la distancia entre los centros de producción y consumo, la curva de la demanda de los servicios se desplaza acarreado en consecuencia el incremento de los precios o el desplazamiento concomitante de la curva de oferta.

La demanda del transporte y el funcionamiento económico eficiente en los servicios de transporte se determinan más por el origen de la carga que por el destino de ésta, dicha movilidad de carga representa también cambio en los costos de operación de las empresas ya que si obtienen servicios de calidad dentro del sector autotransporte, este será considerado como su principal medio de traslado de mercancías sobre cualquier otro modo de transporte que les genere mayor gasto.

Para la “economía nacional este sector participa con el 3.4 % del Producto Interno Bruto (PIB) y el intercambio comercial entre México y Estados Unidos ascendió a 278 mil millones de dólares a octubre de 2006, realizando más de 7 millones de cruces fronterizos al año que equivalen a un promedio de 600 mil mensuales en los 21 puntos fronterizos de México y Estados Unidos”²⁵.

La industria del autotransporte de carga gran relevancia para la economía nacional y el comercio exterior de México en particular en los intercambios con los Estados Unidos, por la estrecha relación entre economías de ambos países, los flujos de carga tienen un potencial de crecimiento significativo, no cabe duda de que el transporte automotor sigue siendo el más popular y rentable ya que ha permitido vincular regiones aisladas con los centros urbanos y de producción además de tener un precio razonable y competitivo.

En cuanto al flujo comercial vía terrestre, hacia los Estados Unidos,

²⁵ Datos proporcionados por la Administración General de Aduanas, Secretaria de Economía y el DOT, en octubre de 2006.

“el autotransporte de carga tiene mayor participación porcentual, pues de un volumen en valor de mercancías de 239 mil 676 millones de dólares, movilizando 195 mil 600 millones de dólares, valor que se ha triplicado en el 2006, solo por debajo de China y Canadá”²⁶.

Estas cifras son alentadoras ya que indican la buena aceptación de este medio de transporte para llevar a cabo el tráfico de mercancías hacia los Estados Unidos lo que permite mantener una constante lucha por respetar lo acordado en el TLCAN en dicha materia y así mantener una buena relación entre estos dos socios comerciales y una sana competencia.

“El TLCAN ha modificado también la composición del movimiento de carga en México. Mientras en 1993 existía un equilibrio entre la carga internacional y la carga doméstica, en el 2006, la proporción se modificó drásticamente pues predomina la carga internacional en 73 % sobre la doméstica que actualmente es del orden de 27 %”²⁷.

Para ello presentamos la siguiente tabla en donde se muestra el número de cruces realizados por el autotransporte de carga con destino final hacia los Estados Unidos de Norte América y podemos observar el incremento año con año.

Tabla No. 7: Cruces Transfronterizos México – estados Unidos.

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

Fuente: *Departamento de Transporte de Estados Unidos, Bureau of Transportation Statistics, Transborder Surface.*

²⁶ CANACAR. Las razones de la Industria del Autotransporte de Carga de México para Oponerse a la Apertura de los Servicios Transfronterizos y el Programa Piloto entre México y Estados Unidos. Marzo 2007. Pág. 3

²⁷ Elaboración de Canacar con datos del Instituto Nacional de Geografía y Estadística, Banco de México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, y U.S. Department of Transportación.

Como podemos observar existe un crecimiento sostenido tanto las exportaciones como en las importaciones que se realizan vía terrestre utilizando el autotransporte, esto también permite un crecimiento en otros sectores de la economía que estén vinculados a este medio de transporte.

Sin embargo debido a los errores en las regulaciones del transporte sobre lo acordado en el TLCAN y la moratoria impuesta por el gobierno estadounidense el autotransporte de carga mexicano no ha podido tener el crecimiento en el número de cruces hacia el norte ya que son los camiones estadounidenses quienes realizan tal maniobra, claro que existen otras cuestiones que a continuación detallaremos.

1.4 SITUACIÓN ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO

Si bien ya hemos mencionado como ha sido la evolución de las carreteras y el autotransporte de carga del país y se ha resaltado la gran importancia en la economía y la comunicación que va desde las grandes ciudades hasta las zonas de difícil acceso, también existen rezagos por ejemplo el de pavimentación que no solo deteriora el estado físico de las autopistas, así como también de las unidades que viajan por ellas, y la poca infraestructura en autopistas de 4 o mas carriles hace ineficiente al sistema carretero y por consecuencia limita el gran potencial que tiene el autotransporte de carga para realizar sus funciones.

Además si a esto le sumamos que existen otros problemas tales como la inseguridad en carreteras, al altas cuotas de las autopistas, la competencia desleal entre transportistas y la negativa de los Estados Unidos para no cumplir con lo establecido en el TLCAN en materia de autotransporte de carga para realizar servicios transfronterizos de carga internacional.

La situación física de la red carretera se ha visto rebasada por los constantes cambios, considerando que la capacidad de carga del autotransporte es mayor a la prevista, lo cual provoca un desgaste considerable en el pavimento, aunado a esto, se encuentran los factores climatológicos, los materiales usados en la fabricación o mantenimiento de las redes carreteras y la inadecuada conducta de los transeúntes al tirar basura o derramar sustancias, lo que también ocasiona otro problema como son los accidentes en carreteras.

“Durante los últimos diez años, el transporte de carga ha aumentado en un 33% y los pesos autorizados han crecido en un 51.15% al pasar de 34 toneladas a 66.5 toneladas en vehículos articulados. Es importante mencionar, que cada año la misma población exige que se construyan cuatro mil kilómetros de nuevas carreteras”²⁸.

Los datos anteriores nos han llevado a puntualizar que el 40% de las carreteras se encuentran en mal estado, de acuerdo con el programa sectorial de comunicaciones y transportes del 2001, el 35% en regular estado y el 50% tienen más de 30 años de servicio.

²⁸ Serrano, Georgina. Accidentalidad Provocada por la Situación Física de las Carreteras en México. En Transporte e Industria. Octubre – noviembre 2003. Pág. 15

Es imprescindible que el sistema de carreteras y caminos necesitan mantenimiento, ampliación y modernización, para fortalecer las condiciones de competitividad contando con vías adecuadas de comunicación y transporte haciendo uso de recursos públicos y privados.

El problema sobre la pavimentación en las carreteras y caminos del país es incomparable con los Estados Unidos y esto se debe a las grandes diferencias que existen en cuanto a infraestructura carretera y el tipo de suelo lo que dificulta la creación de carreteras de más de dos carriles y sobre todo dotadas de la seguridad necesaria para los conductores.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha hecho un diagnóstico sobre las carreteras del país que no indica alarma, pero si es un llamado de atención para que esta situación no sea rebasada;

“la dependencia reconoce que 60 por ciento de las carreteras tiene funcionamiento adecuado, el 30 por ciento está en condiciones regulares en cuanto a su capacidad y el resto ya presenta saturación. El reporte excluye las autopistas en cuanto a los caminos rurales, que suman 160 mil 185 kilómetros, se indica que 62 por ciento está en malas condiciones”²⁹.

Debido a las malas condiciones de las carreteras se han tenido graves consecuencias por lo que a siniestralidad se refiere, pues ha aumentado, por ejemplo en 1999 ocurrieron 60,507 accidentes en carreteras de jurisdicción federal, con un saldo de 5,106 muertos, 36,528 heridos y daños materiales por 1,513 millones de pesos.

La tasa de muertes por accidentes carreteros en México es de 84 y 603 heridos por cada mil accidentes, y un costo de \$25,005 pesos MN en daños materiales. La tasa de mortalidad en carreteras mexicanas es de 7.5 por cada 10,000 vehículos en circulación, tasa substancialmente mayor a la de los Estados Unidos, 2.0 por cada 10,000 vehículos y Canadá, 1.8 por cada 10,000 vehículos.

²⁹ González, María de Luz. Sistema Carretero: Freno al Crecimiento. En La Jornada, sección economía, 11 de junio de 2005. No. 52

A pesar de que México ha desarrollado una red carretera sustancial, todavía está lejos de tener la infraestructura que se requiere para sus futuras necesidades, ya que la actual es insuficiente, por lo que es necesario construir más y mejores vías que interconecten los principales corredores productivos, pero estas no se planean de un día para otro, sino en función de proyectos a largo plazo y hay que reconocer que en los últimos años se ha hecho una buena inversión para modernizar la infraestructura y aumentar la competitividad de todos los sectores productivos.

La inseguridad en las carreteras del país es otro de los problemas que enfrenta el autotransporte de carga y es un fenómeno complejo que requiere de un estudio a profundidad, sin embargo los asaltos crecientes a este medio de transporte son una realidad en sus operaciones diarias y es común que algunos usuarios contraten servicios de custodia para su mercancía lo que representa un costo adicional y no garantiza que esta llegue integra a su destino final.

Es alarmante el número de robos que ocurren principalmente en carreteras de los estados de Jalisco, Michoacán, Estado de México, Guerrero, Puebla, Tlaxcala y Distrito Federal en 2001 se registraron 695 atracos, cerca de dos asaltos al día a camiones de mercancías.

“Este problema se agrava debido a que en este tipo de crimen organizado en el que participan, chóferes, policías municipales, judiciales, personal administrativo de las empresas que conocen los cargamentos y sus destinos, así como las rutas por donde pasara la carga”.³⁰

Para disminuir este problema y el de los accidentes carreteros se planea poner en marcha un sistema inteligente, con la participación tanto del sector público como privado haciendo uso de la tecnología satelital e informática, lo cual permitirá establecer mecanismos de vigilancia y comunicación sobre toda la red carretera del país.

El cuarto problema al que se enfrenta el autotransporte en nuestro país son las altas cuotas de peaje en las autopistas, los ajustes en las tarifas, provocan que se desvíe un considerable número de vehículos de carga hacia las carreteras libres alternas, generando congestionamiento y desgaste acelerado, además de hacer más largo e inseguro el recorrido.

³⁰ Díaz Cesar, Van Policías y milicia vs. Robo carretero. En Reforma México 23 de enero de 2002

Las autopistas mexicanas se han caracterizado por ser las más caras en el mundo y con los peores servicios en materia de seguridad, apoyo mecánico, seguros, baños y señalamientos. Esto, provoca recelo social al no conocer el manejo de recursos públicos en la infraestructura carretera, lo cual se confirma con:

“la ineficiencia del fideicomiso encargado de reducir el impacto, que para las finanzas públicas, implicando el rescate carretero al anunciar que hoy esa deuda (adquirida en agosto de 1997) es tres veces mayor que la inicial y se calcula que habremos de pagarla dos generaciones de mexicanos”³¹.

Para alcanzar la inversión necesaria y abatir los rezagos se tienen que variar las fuentes de financiamiento, cuando menos en la conservación de las carreteras y el uso de las cuotas de peaje son un recurso importante, claro que estas deberían ser más accesibles para los usuarios.

“Las tarifas/kilómetro promedio de la red de autopistas concesionadas y/o estatales que fueron analizadas son las más caras por Kilómetro a nivel nacional. El promedio de la tarifa por kilómetro para auto es de 1.55 pesos, a diferencia de las autopistas de CAPUFE donde la tarifa promedio para auto es de 0.84 pesos”³².

Aun cuando las tarifas son altas, estas no alcanzan a cubrir los gastos de mantenimiento de la red carretera, y por ello el deterioro de estas lo cual representa el descontento de los usuarios que transitan por ellas.

En cuanto a los servicios de carga estos fueron regulados durante varias décadas, considerándolos servicios públicos de prestación exclusivamente por parte del Estado, características de monopolio.

Operativamente la regulación funcionaba mediante una estructura de concesiones que determinaba la asignación de rutas, el número de vehículos permitidos y el tipo de mercancías a transportar así como las tarifas, dicha práctica no permitió la competencia.

³¹ Fuente SCT, informe en donde anunció que reprivatizaría autopistas rescatadas en 1997, dado en julio de 2006.

³² Estudio realizado por la Cámara de Diputados dado a conocer el 6 de febrero de 2007,

En 1989 se inicio un radical proceso de desregulación de los servicios de autotransporte de carga y a partir de ese momento comenzó la competencia interna, esta regulación permitiría además establecer un mercado organizado y económicamente competitivo, fijando un precio real y sujeto a la libre acción del mercado, incrementando así la productividad de las empresas transportistas liberando la competencia entre ellas. Sin embargo bajo ese esquema no faltaron quienes utilizaron la competencia desleal con el único fin de protegerse y ganar más clientes.

La competencia desleal es realizada principalmente por camiones piratas que circulan por la red carretera nacional, robándole al autotransporte legal entre un 30% y 35% del mercado.

Dentro de este grupo de camiones encontramos los llamados “chocolates” (camiones que han sido comprados en Estados Unidos que circulan en México sin regulación gubernamental) que no cumplen con los requisitos de seguridad y emisiones de gases para circular por las carreteras nacionales y que ocasionalmente reducen sus tarifas pero sin garantizar la carga.

Para impedir la generación de competencia desleal y combatir la cultura de la ilegalidad, el Presidente Vicente Fox en el 2004 dio instrucciones a las:

“autoridades competentes del Gobierno Federal para evitar estrictamente el emplazamiento de cualquier vehículo comercial que no demuestre a cabalidad su permanencia legal en el país. Vamos a estar trabajando con firmeza en este tema. Y seguimos trabajando duro, para que los tratados internacionales en materia de transporte garanticen plenamente el desarrollo de la actividad del transporte mexicano”³³.

Esta medida junto con el programa de chatarrización de vehículos obsoletos, comprende camiones y tractocamiones con una antigüedad de 40 años que representan un riesgo para la seguridad, con esto el gobierno Federal trata de modernizar y hacer más competitivo el sector del autotransporte de carga, sin generar competencia desleal que desalentaría a los inversionistas y pondría en riesgo aproximadamente 4 millones de empleos.

33 Fox, Vicente durante la toma de protesta al Consejo Nacional Directivo 2004-2005 de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga Viernes, 23 de Abril de 2004

La prolongada controversia que México mantiene con los Estados Unidos referente al autotransporte de carga, inscrito en el TLCAN como comercio transfronterizo de servicios del capítulo XII y de inversión respectiva del capítulo XI ha sido tema de innumerables debates por darle una pronta y adecuada solución.

El TLCAN, entro en vigor el 1º de enero de 1994, sin embargo Estados Unidos ha incumplido desde el principio (18 de diciembre de 1995) con dicho tratado al no permitir la entrada de vehículos mexicanos a su territorio, así como las solicitudes de empresas extranjeras interesadas en operar comercialmente en las entidades fronterizas. Sin embargo en la fecha establecida el Secretario de Transportes de Estados Unidos, hizo pública la negativa, por parte de su gobierno.

Los argumentos presentados para esta negativa, se concentraron en aspectos de seguridad vial, aduciendo que los vehículos mexicanos no cumplían con las normas estadounidenses y representaban un riesgo para la población del país y se dejó claro que no se abriría la frontera hasta que no se realizaran consultas sobre aspectos específicos de seguridad en el autotransporte.

Ante tal situación el gobierno mexicano declaro que los argumentos presentados por los estadounidenses eran injustificados, discriminatorios y discrecionales, pues ya estaba previsto que fulera el gobierno de ese país el que determinara cuales empresas mexicanas cumplían o no con sus normas de seguridad, lo cual no fue así y por ello México consideró esta resolución como una violación al Tratado de Libre comercio y procedió a utilizar los mecanismos previstos en el mismo.

A esta controversia haremos referencia más adelante para detallar el proceso que se ha ido llevando con el paso del tiempo así como mencionar cuales han sido las nuevas restricciones establecidas por el gobierno estadounidense para mantener la moratoria a la apertura de la frontera al autotransporte de carta mexicano.

1.5 ASPECTOS GENERALES DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE.

La apertura comercial que ha experimentado México en las últimas décadas ha sido de gran importancia debido al cambiante contexto internacional y al nuevo orden que surge con la globalización, esto se observa en las principales estrategias aplicadas por los gobiernos a partir de la década de los 80's, las cuales se han fundamentado en la reducción del gasto público, limitar su presencia en la economía, fomentar la apertura comercial, además de recurrir a una mayor participación de la iniciativa privada.

Estas acciones se ven reflejadas en las relaciones económicas con el exterior, pues se ha buscado la integración con los mercados globales, implementado programas de apertura comercial, reformando leyes, cambiando esquemas gubernamentales y otorgando mayor participación a la inversión extranjera, así como la firma de tratados de libre comercio, que den a nuestro país una mayor proyección dentro y fuera de sus fronteras así como a los productos y servicios trayendo mayores beneficios a su población.

Recordemos que fue en 1985 cuando México firma formalmente su adhesión al "Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT)"³⁴, posterior a ello se suscriben una serie de acuerdos comerciales con diversos países, siendo el de mayor relevancia el Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN) con los Estados Unidos de América y Canadá, que entro en vigor el 1 de enero de 1994, este Tratado sería vital pues el 80% de las exportaciones de nuestro país tienen su destino en los Estados Unidos.

La principal intención de la firma del TLCAN, es la búsqueda del desarrollo nacional mediante el paradigma clásico de explotar las ventajas comparativas regionales; además se espera fortalecer la eficiencia de los sistemas económicos integrados y alcanzar los más altos niveles de competitividad internacional, en su conjunto.

Pero antes de resumir los principales puntos que trata el TLCAN daremos la siguiente definición de lo que es un tratado de libre comercio:

³⁴ Hoy en día Organización Mundial de Comercio (OMC)

“Es un contrato mediante el cual las partes se comprometen a eliminar los obstáculos arancelarios y no arancelarios al intercambio comercial y a establecer foros para dirimir las controversias de orden mercantil entre las partes. Los obstáculos arancelarios se refieren a los gravámenes en la introducción de mercancías importadas, los obstáculos no arancelarios se refieren a medidas de tipo fito sanitarias, de embalaje y normas varias que impiden la introducción de mercancías de un país a otro”.³⁵

Teniendo en cuenta la definición anterior queda claro que el TLCAN, es un conjunto de normas obligatorias que rige las relaciones comerciales entre Canadá, Estados Unidos y México, buscando establecer reglas claras y permanentes para fortalecer la estabilidad y transparencia de la política económica y comercial entre los tres países.

En el texto del propio Tratado se establecen los siguientes objetivos:³⁶

1.- Eliminar los obstáculos y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los territorios de las partes. Así promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio y aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las partes.

2.- Proteger y hacer valer de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en territorio de cada una de las partes. Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias. Establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios del Tratado.

Dentro de los objetivos ya mencionados queda claro que el Tratado abre posibilidades en los tres países para la explotación racional a través de ventajas comparativas regionales, así como las economías de escala y la especialización que derivan de la ampliación de mercados subcontinentales.

³⁵ Bernal, Sahagun Víctor M., Calvo, José Luis, La Integración Comercial de México a Estados Unidos y Canadá. Siglo XXI, 1° edición, México 1991, Pág. 99

³⁶ Pomea, Miguel Ángel, Texto Oficial del Tratado del Libre Comercio de América del Norte. SECOFI, 1° edición, México 1993

También es importante considerar que el Tratado obliga y compromete a los tres países a dar permanencia a la política de apertura, lo cual proporciona cierto nivel de seguridad para México debido al proteccionismo que los países industrializados suelen adoptar:

La estructura del tratado es simple, está integrado de 22 capítulos, que suman 300 artículos, además de los anexos de degradación que especifican los tiempos y ritmos a los que se reducirán las tarifas. Los capítulos están ordenados en 8 partes que son las siguientes:

- I.- Definiciones
- II.- Acceso a los Mercados
- III.- Reglas de Comercio
- IV.- Servicios
- V.- Inversión
- VI.- Propiedad Intelectual
- VII.- Solución de Controversias
- VIII.- Disposiciones Finales

La finalidad de los anexos es permitir que el texto del TLCAN, sea mucho más estable puesto que es inmediatamente de tiempo y espacio.

“Es evidente que el TLCAN, es de una relevancia especial para la economía mexicana, debido a que los Estados Unidos mantienen una posición destacada como potencia económica mundial, como origen y destino principal de nuestras exportaciones y como principal proveedor de recursos externos de inversión en nuestro país”³⁷.

Con ello también se busca fortalecer a los sistemas económicos integrados y alcanzar altos rendimientos de competitividad internacional, sin embargo para lograr todo ello es imprescindible la libre interacción de los factores de producción y la facilitación de traslados físicos de los bienes y mercancías dentro del área de libre comercio.

³⁷SCT y IMT, Rico Galeana Oscar Armando, La Integración del Autotransporte de Carga en el Marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Publicación Técnica N. 169, Sanfandila, Qro. 2001 pág. 1

Dicho de otra manera el cumplimiento eficiente de los objetivos implícitos dentro del TLCAN, los cuales requieren de un adecuado sistema de logística que soporte los procesos de producción y comercialización dentro de la zona que permitan hacer más competitivos todos los sectores de la economía que se encuentren vinculados así como traer mayores beneficios a la población que de ellos depende, mejorando su calidad de vida teniendo acceso a mejores bienes y servicios.

Si bien el TLCAN significa apertura y libre comercio, esto no se ha logrado del todo en algunos sectores de la economía, tal es el caso del autotransporte de carga y del servicio internacional que este debiera prestar dentro de la zona de libre comercio, claro que esta problemática afecta principalmente a nuestro país debido al incumplimiento, proteccionismo y practicas discriminatorias por parte del gobierno estadounidense y claro también a la falta de atención del gobierno mexicano.

Como ya se ha mencionado para el logro eficaz de los objetivos planteados en el TLCAN, es evidente que se requiere reducir al máximo posible las dificultades relacionadas con nuestro tema de análisis el autotransporte de carga, además de mejorar la organización logística de las operaciones comerciales dentro de la zona de libre comercio, es importante destacar que el papel de las autoridades relacionadas con el transporte, así como los gobiernos federales y los mismos transportistas deben respetar los acuerdos planteados y hacer todo lo posible por mejorar sus unidades y servicios que permitan tener una sana competencia como lo marca el Tratado, para evitar situaciones como esta.

1.6 EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA DENTRO DEL TLCAN

Dentro del texto del TLCAN, el autotransporte de carga internacional esta considerado como una actividad comercial de servicio transfronterizo y empresarial susceptible a recibir inversión extranjera, se ha incluido específicamente dentro de los aspectos acordados en la quinta parte del tratado referente a “Inversión, Servicios y Asuntos Relacionados” en los capítulos XI “inversión” y XII “Comercio Transfronterizo de Servicios”³⁸.

En los dos capítulos ya mencionados que hacen referencia a esta actividad, en sus primeros artículos, se establece que las actividades comerciales y de inversión incluidas, serán acreedoras de los principios de “Trato Nacional” y “Trato de Nación más favorecida”, extendiendo con ello a los extranjeros ciudadanos de los países miembros del tratado el beneficio de trato otorgado a los propios nacionales que realicen dicha actividad o bien tengan o pretendan hacer inversiones dentro de alguno de los sectores económicos contemplados dentro del texto del Tratado para que exista equidad entre los socios.

Sin embargo en los primeros artículos se aclara que hay algunas actividades en las cuales aplican ciertas reservas sobre estos principios, mismas que se describen detalladamente en el “Anexo 1”³⁹ del TLCAN. Entre las actividades sujetas a reservas encontramos al autotransporte de carga.

Bien ya tenemos localizado el tema del autotransporte de carga dentro del TLCAN, y encontramos que existen reservas al respecto, ahora analizaremos brevemente el Anexo I, el cual contiene las listas de cada uno de los tres países, en las que se describen con la ayuda de los sistemas nacionales de “clasificación industrial”⁴⁰, las actividades comerciales sujetas a reservas, el tipo de reserva, los ordenamientos legales que causan la reserva y el calendario de reducción a que se sujeta dicha actividad.

³⁸ Pomea, Miguel Ángel. Texto Oficial del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. 1^o edición, SECOFI. México 1993 Pág.50

³⁹ Anexo 1: Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberación.

⁴⁰ La CMAP (Clasificación Mexicana de Actividades y Productos) del INEGI, para México; la CPC (Central Product Classification) de la ONU, para EE. UU.; y la SIC (Standard Industrial Classification) de Statistics Canadá, para Canadá.

a) Reservas Establecidas al Autotransporte de Carga por parte de los 3 miembros.

Canadá

Las reservas hechas por Canadá respecto al autotransporte de carga son reducidas y se concretan principalmente a establecer que la apertura de fronteras excluye a los servicios domésticos, sin calendario de reducción entendiéndose que los servicios internacionales de carga están abiertos a los tres países desde la entrada en vigor del tratado.

Cabe señalar que Estados Unidos y Canadá tienen un tratado previo al TLCAN, por el cual quedo establecido el libre tránsito de vehículos comerciales a través de la frontera entre ambos países.

Estados Unidos

En el caso de los EE. UU., las reservas en materia de autotransporte de carga aplican a los principios de Trato Nacional y Trato de Nación más favorecida, en cuanto a inversión, y a Trato Nacional, Trato de Nación más favorecida y Presencia Local en cuanto al Comercio de Servicios Transfronterizos de carga de acuerdo a las ordenanzas legales vigentes.

Para ello se requiere la autorización de la Comisión Interestatal de Comercio (ICC) en la prestación de servicios interestatales y fronterizos, dentro del territorio estadounidense y se mantiene una moratoria para las personas procedentes de México a realizar dicho servicio.

Con respecto a la moratoria, las personas de México que no tengan autorización para operar en su territorio, solo podrán hacerlo dentro de la Zona Comercial Fronteriza que la ICC autorice. Los transportistas mexicanos deberán obtener un certificado de registro de la ICC para entrar a Estados Unidos y operar en las Zonas Comerciales Fronterizas.

Para prestar servicios de carga entre dos puntos de los Estados Unidos, sólo podrán utilizarse camiones de carga registrados en Estados Unidos, ya sean construidos en su territorio o con derechos de aduana debidamente cubiertos y operados por personal estadounidense.

“La moratoria en cuanto a inversión tiene efecto restrictivo debido a que empresas estadounidenses controladas por personal mexicano no tienen la posibilidad de obtener la autorización de la ICC para operar”⁴¹.

México

La reserva que México estableció en materia de autotransporte de carga aplica al principio de Trato Nacional en cuanto a inversión se refiere y a Trato Nacional y Presencia Local en cuanto al Comercio de Servicios Transfronterizos; además se especifica que de acuerdo a las ordenanzas legales vigentes, se requiere de un permiso expedido por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para proporcionar los servicios de autotransporte de carga, desde o hacia territorio mexicano.

Los servicios antes mencionados sólo pueden proporcionarlos nacionales mexicanos y empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros. Por otra parte los inversionistas y sus inversiones no podrán participar, directa o indirectamente, en empresas establecidas o por establecerse en territorio mexicano para prestar esos servicios.

b) Calendario

Para llevar a efecto los servicios de transporte transfronterizo de carga internacional dentro del Tratado se estableció el siguiente calendario de reducción de tiempos por parte de cada uno de los miembros:

1) Canadá abrió su frontera en la fecha de entrada en vigor del Tratado 1º de enero de 1994.

2) México, estableció el siguiente calendario para las personas de Canadá o Estados Unidos, para la prestación del servicio de transporte de carga e inversión en el ramo:

Tres años después de la firma del Tratado (17 de diciembre de 1995), los servicios transfronterizos de carga 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 puertos de entrada en tales entidades federativas.

⁴¹ SCT e IMT. Rico Galeana, Oscar Armando, Op. Cit. pág. 15

Seis años después de la fecha de entrada en vigor de dicho Tratado (1 de enero de 2000), se autorizan los servicios transfronterizos de carga de o hacia territorio de México. Con respecto a las empresas establecidas o por establecerse en territorio mexicano, que presten servicios de transporte de carga internacional entre puntos del territorio nacional, los inversionistas de otra parte o sus inversiones sólo podrán detentar directa o indirectamente.

Tres años después de la fecha de la firma del Tratado (17 de diciembre de 1995), sólo se permitirá hasta el 49% de la participación de tales empresas. Siete años después de la fecha de la firma del Tratado (1 de enero de 2001), sólo hasta el 51% de la participación de tales empresas.

Diez años después de la entrada en vigor de este tratado (1 de enero de 2004), hasta el 100% de la participación de tales empresas. Los inversionistas o inversiones de otras partes no podrán participar directa o indirectamente en empresas que proporcionen servicio de carga doméstica.

3) “Al entrar en vigor el TLCAN, **Estados Unidos** se compromete a modificar de manera gradual su legislación interna para derogar la moratoria que actualmente impide a los operadores de autobuses turísticos y transporte de carga brindar servicio en su mercado”⁴².

Y para las personas de México podrán obtener una autorización para proporcionar los siguientes servicios dentro los plazos establecidos en su calendario.

Tres años después de la firma del Tratado (17 de diciembre de 1995), servicios de transporte transfronterizo de carga de y hacia los estados fronterizos (California, Arizona, Nuevo México, y Texas) permitiéndoles entrar y salir de Estados Unidos a través de diferentes puntos de entrada.

Seis años después de entrar en vigor el Tratado (1º de enero del 2000), servicios transfronterizos de transporte de carga. Las personas de México podrán establecerse en Estados Unidos para proporcionar los siguientes servicios:

Tres años después de la firma del Tratado (17 de diciembre de 1995), servicios de transporte para la transportación de carga internacional, entre puntos del territorio estadounidense.

⁴² Rubio Luis, colaboración De Remes Alan, ¿Como va a afectar a México el TLC?, Fondo de Cultura Económica, 1º edición, México 1992, P. 254.

Mientras la moratoria continúa aplicándose al otorgamiento de autorizaciones para operar a personas de México que requieran prestar servicios de transporte de carga diferente al internacional entre puntos de Estados Unidos.

Cabe señalar que México y Estados Unidos, de acuerdo a las descripciones de las reservas y sus calendarios de reducción dejan claro que la entrada de vehículos extranjeros en ambos territorios, estará sujeta a la aprobación previa de la SCT y de la ICC, para aquellas empresas que cumplan con los requisitos exigidos por estas en cada país a sus propios nacionales, como los de seguridad, tipo de vehículo y sus características técnicas.

c) Subcomité de Normas de Transporte Terrestre

Para llevar a cabo cada una de las reservas establecidas y respetar el calendario dentro del Tratado por cada uno de los miembros, se firmo en la tercera parte de dicho documento "Barreras Técnicas al Comercio"⁴³, se establece que se conformará un subcomité de Normas de Transporte Terrestre, integrado por representantes de cada una de las partes y cuyo objetivo es hacer compatibles las medidas adoptadas por los tres países sobre aspectos técnicos y operativos del transporte que permitan su estandarización para facilitar y asegurar la correcta operación de los vehículos de origen extranjero en sus respectivos territorios.

1.- Medidas relativas a normalización, no médicas, referentes a conductores, incluidas aquellas sobre la edad y el idioma que utilicen los mismos, y deberán cubrirse antes de junio de 1995.

2.- Medidas relativas a normalización, en materia médica referentes a los conductores, antes de julio de 1996.

3.- Medidas referentes a normalización de vehículos, incluso las relativas a pesos y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios, al aseguramiento de la carga, mantenimiento y reparación, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental, antes de enero de 1997.

⁴³ Cf. Capítulo IX "Medidas Relativas a Normalización", del TLCAN.

4.- Medidas relativas a normalización referentes a la supervisión del cumplimiento de los requisitos de seguridad para vehículos de autotransporte, antes de enero de 1997.

5.- Medidas relativas a normalización referentes al señalamiento de carreteras, antes de enero de 1997.

6.- Las medidas referentes al transporte de sustancias peligrosas, se tomaran como fundamento las Recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas para el Transporte de Sustancias Peligrosas u otras normas que las partes acuerden, antes de enero de 2000.

Todas estas medidas quedan establecidas dentro de un “programa de actividades que tiene como propósito dar seguimiento y realizar revisiones periódicas al cumplimiento de lo definido en el Anexo I del TLCAN, respecto a la liberalización del servicio transfronterizo de autotrasporte de carga”.⁴⁴

Las metas específicas del proceso de revisión son; determinar la efectividad de la liberación del mercado; detectar problemas específicos no previstos, que surjan derivados de dicha liberación y posibles modificaciones a los periodos acordados.

El cronograma establece que la primera revisión será durante el quinto año (1999) a partir la fecha de entrada en vigor del Tratado, y en lo subsecuente cada dos años (2001, 2003, 2005), hasta que haya concluido el programa de calendarización establecido en el Anexo I.

El procedimiento establece que la Comisión de Libre Comercio examinará un informe de las partes que evalúe los avances referentes a la liberalización y que incluya los tres aspectos ya mencionados previamente, procurando resolver todo asunto que derive del examen del informe.

⁴⁴ Cf. Contenido en el anexo 1212 “Transporte terrestre”, del capítulo XII “Comercio Transfronterizo de Servicios”.

CAPITULO 2

LA CONTROVERSIA ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS POR EL CIERRE DE LA FRONTERA AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

2.1 EL CIERRE DE LA FRONTERA NORTE AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO

La primer moratoria impuesta por los Estados Unidos al autotransporte de carga mexicano fue determinada mediante la Ley de Reforma de la Regulación de Transporte de 1982, por el Congreso estadounidense, la moratoria fue de dos años a la expedición de permisos de autorización para la operación de camiones de carga con domicilio en los países vecinos (México y Canadá), la legislación dio autorización al presidente de eliminar o modificar la moratoria conforme a los intereses nacionales.

Esta medida fue tomada debido a que ni México ni Canadá permitían el acceso a sus mercados de los camiones estadounidenses, como lo hacían los Estados Unidos. Cabe mencionar que antes de 1982,

“los camiones de carga con domicilio en México podían solicitar autorización para operar en Estados Unidos mediante una solicitud presentada a la antigua Comisión Interestatal de Comercio (ICC)”¹

Canadá resolvió el asunto de la moratoria, permitiendo el acceso a su mercado a los automotores estadounidenses, la moratoria con México se atendió hasta las negociaciones del TLCAN, a principios de los noventa, pero sin tener resultados para el libre acceso, solo se ha respetado el acceso que tienen algunos camiones que cuentan con autorización expedida antes de 1982, ya que no se han expedido nuevos permisos.

¹ Mendoza Cota, Jorge Eduardo y Eliseo Díaz. Obstáculos al Comercio en el TLCAN: el caso del transporte de carga. Revista Comercio Exterior, Bancomext. Diciembre de 2003 Vol. 12. México. Pág. 1116

También tienen acceso ciertos camiones cuya operación ésta fuera de la jurisdicción de la ICC y estas unidades reciben un certificado de registro (OP – 2), que les permite circular sólo en las zonas fronterizas y son; camiones de carga con domicilio en México propiedad de estadounidenses, camiones de carga con domicilio en México propiedad de mexicanos portadores de bienes exentos y camiones mexicanos de carga o pasajeros, que transiten por territorio estadounidense con destino en Canadá.

El anexo 1 del TLCAN prevé que Estados Unidos levantará la moratoria de manera gradual a los camiones con domicilio en México, para que estos puedan operar más allá de la zona fronteriza con la entrada en vigor del Tratado el 1º de enero de 1994.

La Internacional Brotherhood of Teamsters, pidió una suspensión urgente a la Regla de la Comisión en la Corte de Apelaciones de Estados Unidos del Distrito de Columbia el 15 de diciembre de 1995, alegando que la Comisión actuaba de manera caprichosa y arbitraria con relación al aspecto de seguridad de la operación de los camiones mexicanos y pedían agregar al formato de solicitud preguntas sobre seguridad tratando de garantizar que los solicitantes cumplieran con las normas aplicables.

El 17 de Diciembre de 1995, fecha de la apertura de fronteras al autotransporte de carga acordado en el TLCAN, México y Estados Unidos debieron comenzar a recibir y procesar solicitudes de las empresas interesadas en prestar servicios transfronterizos de carga internacional y aquellas que cumplieran con la normatividad vigente, exigida a los nacionales obtendrían un permiso para realizar dichas actividades en los estados fronterizos de ambos lados.

Sin embargo el 18 de Diciembre de ese mismo año, el Secretario de Transporte de los EE. UU., Federico Peña, anunció públicamente que su gobierno había tomado la decisión de postergar la apertura de la frontera al tránsito de vehículos procedentes de México, hasta que ambos gobiernos realizaran consultas sobre seguridad vial y cuidado al medio ambiente, sin dar una nueva fecha de apertura.

Por otro lado la corte estadounidense falló en contra de los teamsters y ordenó mantener el caso en suspensión hasta que se decidieran los procedimientos para las solicitudes de camiones mexicanos que desearan operar más allá de la frontera.

Ante tal declaración el gobierno mexicano respondió por medio del titular de la SECOFI, Dr. Herminio Blanco el 19 de Diciembre:

“que la decisión de gobierno estadounidense podría constituirse en una violación (en caso de que se sostuviera por más de 45 días) al Tratado y por tal motivo ya se habían solicitado por escrito consultas formales para defender los intereses de los exportadores mexicanos, utilizando para ese efecto los instrumentos del capítulo de solución de controversias del propio TLCAN.”²

Además el gobierno de México no descartó la opción de recurrir al Panel Arbitral en caso de que la posición estadounidense se mantuviera.

A las declaraciones del Secretario mexicano el gobierno de los EE. UU., respondió por escrito a cargo del representante comercial Michael Kantor, que la decisión tomada por el ejecutivo estadounidense, pretendía honrar los compromisos acordados en el Tratado, pero antes debía garantizar la seguridad en sus carreteras para sus ciudadanos.

Por su parte el Secretario Carlos Ruiz Sacristán, titular de la SCT manifestó que el gobierno mexicano no respaldaba la decisión estadounidense y continuaría con lo acordado en el TLCAN, actuando en estricta reciprocidad, exigiendo un trato no discriminatorio para los nacionales mexicanos y descalificó los señalamientos hechos por sus homólogos estadounidenses argumentando problemas de seguridad vial y destacó los trabajos del Subcomité de Normas para el Transporte Terrestre del TLCAN, así como las disposiciones del mismo tratado en cuanto a los Centros de Información y Manuales sobre requisitos necesarios para cruzar la frontera.

El 21 de diciembre del mismo año se llevó a cabo la primera reunión informal de consultas, contando con la participación de funcionarios de la SCT, SECOFI y el DOT de los EE. UU., en dicha reunión los funcionarios estadounidenses se limitaron a sostener su posición sobre resguardar la seguridad en sus carreteras para sus ciudadanos sin que se llegara a ningún acuerdo.

² La integración del Autotransporte de Carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Op. Cit. Pág. 20.

A esta reunión siguieron otras cuyos resultados no fueron satisfactorios ya que la posición estadounidense no se modificó y sus delegados insistieron en que el cierre sería temporal con el propósito de observar cómo evolucionaba el autotransporte mexicano en aspectos de seguridad.

La primera reunión formal de consultas inició el 19 de enero de 1996, en la ciudad de Washington, en donde se reunieron delegados mexicanos e instaron a sus homólogos estadounidenses a procesar inmediatamente las 29 solicitudes que habían recibido por parte de empresas mexicanas interesadas en ofrecer servicios transfronterizos.

El principal argumento de EE. UU., fue que cada solicitud debería ser analizada de forma individual y resuelta exclusivamente sobre la base del cumplimiento de los estándares establecidos por la ley norteamericana y su posición no se modificó.

La SECOFI, ante la violación que representaba a los acuerdos del TLCAN, continuó con el procedimiento de solución de controversias durante dos años y medio, pero la situación no cambió y el problema solo se estancó, así el 24 de julio de 1998, México solicitó el arbitraje con la Comisión de Libre Comercio para tratar el problema y el 19 de agosto se efectuó la reunión y con ello se entró a la segunda fase del procedimiento, pero sin tener resultados favorables.

2.2 EL PANEL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y LA RESOLUCIÓN FINAL.

El 22 de septiembre del mismo año el gobierno mexicano solicita a la Comisión de Libre Comercio la instalación de un Panel Arbitral para analizar el conflicto dando paso a la tercer y última etapa del procedimiento de Solución de Controversias establecida dentro del TLCAN con el fin de encontrar una solución al problema sobre liberalización de los servicios transfronterizos de autotransporte de carga debido a la moratoria que gobierno estadounidense sostiene bajo falsos argumentos.

La esencia del reclamo mexicano consistió en la violación a los principios de “Trato Nacional, artículo 1202” y “Nación más favorecida, artículo 1203” en servicios de autotransporte transfronterizo, contenidos en los capítulos XI y XII del TLCAN respectivamente. La negativa de los Estados Unidos, fue de manera generalizada al no aprobar cualquier solicitud proveniente de transportistas mexicanos para invertir en empresas estadounidenses que proporcionen servicio de carga internacional al interior de los EE. UU.

Estados Unidos fundamento su incumplimiento al TLCAN en razones de seguridad, contempladas en el artículo 2101 del tratado (Excepciones Generales), exigiendo a México que estableciera las medidas de control y seguridad vigentes en su territorio y Canadá, para permitir la libre circulación de camiones mexicanos, sin haberlas reservado expresamente en el anexo I, lo cual represento una arbitrariedad e ilegalidad que México no ha aceptado formalmente desde el año 2001.

La labor de Panel consistió en analizar el problema desde diferentes puntos de vista y con base en ello emitir una serie de informes y recomendaciones que en caso de no ser respetadas pueden llevar a penalizaciones para el país desfavorecido por el veredicto.

Dichas penalizaciones consisten normalmente en la suspensión o el retiro de un cierto número de beneficios equivalente al de los afectados, de los que previamente se habían otorgado al sector en disputa y que incluso en algunos casos puede aplicares a otros sectores involucrados en el acuerdo de libre comercio.

El Panel Arbitral quedo integrado el 2 de febrero de 2000, con dos miembros estadounidenses (David A. Gantz y Michael Hathaway), ambos con una reconocida trayectoria jurídica y académica, dos mexicanos (Luís Miguel Díaz y Alejandro Ogarrio) y uno británico como presidente del Panel (J. Martin Hunter), de acuerdo a los términos del capitulo XX del TLCAN.

Los trabajos del panel se desarrollaron en gran parte durante el año 2000 y el 29 de noviembre se presento a las partes en disputa el llamado informe inicial y finalmente se concluyo el 5 de febrero de 2001, haciendo público el informe final en el que,

“de manera unánime a favor de la causa de México, determinando que la negativa generalizada de los Estados Unidos a procesar las solicitudes de transportistas mexicanos es y continúa siendo una medida incompatible con las obligaciones del TLCAN.”³

En las conclusiones establecidas por el Panel queda claro que el dictamen, emitido se refiere estrictamente a las Prohibiciones Generalizadas en contra de nacionales mexicanos y se mantiene la prerrogativa de los EE. UU., de determinar de manera individual cuales empresas cumplen con las normas estadounidenses de seguridad e inversión extranjera y se aclara que el panel no esta de acuerdo con la posibilidad de que EE. UU., no trate las solicitudes de empresas transportistas mexicanos exactamente igual que a sus propias empresas y también las canadienses, admitiendo la posibilidad de que las normas de seguridad mexicanas no son consideradas similares a las de los otros socios comerciales.

Dentro de las determinaciones se deja claro que,

“Estados Unidos deberá cumplir con el TLCAN tanto en materia de servicios como de inversión, y puede ser razonable que un país exija que un prestador de servicios de otro país cumpla con las normas aplicables y se apliquen procedimientos distintos, los cuales deberán tomarse de buena fe, con motivación legítima de seguridad y el cumplimiento a lo dispuesto por el TLCAN”⁴

³ CANACAR. Las Razones de la Industria del Autotransporte de Carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el Programa Piloto entre México y Estados Unidos, marzo 2007, Pág. 7

⁴ Cf. Capitulo XX relativo a la Solución de Controversias en el marco del TLCAN, artículo 2018 y 2019.

De acuerdo con el capítulo XX relativo a la Solución de Controversias, en el marco del TLCAN, los Estados Unidos deberían cumplir cabalmente con las determinaciones y recomendaciones del panel, dentro de los 30 días siguientes a su recepción, es decir a más tardar el día 6 de marzo del año 2001 (Artículos 2018 y 2019 del TLCAN)

Si bien México obtuvo un resultado a favor mediante el proceso de arbitraje, otorgado por voto unánime de los cinco panelistas, el 3 de mayo del 2001, el Gobierno de los Estados Unidos por conducto del Departamento de Transporte, publica en el “Federal Register” una propuesta de regulación para el acceso de los transportistas mexicanos a su territorio, como una mediada que pretende dar cumplimiento al TLCAN, señalando que las medidas entraran en vigor en enero del año 2003.

2.3 NUEVAS RESTRICCIONES PARA EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO IMPUESTAS POR ESTADOS UNIDOS.

Entre los muchos obstáculos que encontramos esta el de “certificación o etiquetado que acredite que la unidad fue fabricada conforme a estándares de seguridad impuestos por nuestro socio comercial”⁵, esto obliga a las empresas transportistas a comprar vehículos fabricados en los Estados Unidos o lo que es peor importar chatarra, esta enmienda fue aprobada por el Congreso estadounidense ya que se condiciono la entrega de fondos al DOT para obligarlo a cumplir con dicha medida, y así como esta existen otras que van desde aspectos ambientales, narcotráfico, seguridad nacional, protección a su mercado interno, incluso medidas antiterroristas, cada vez que se negocia una nueva fecha para abrir la frontera al autotransporte de carga.

Para León A. Flores González, presidente de la CANACAR

“la barrera es evidente, de las casi 420, 000 unidades del Servicio Público Federal que circulan en nuestro país, no existe una Norma Oficial Mexicana de fabricación (NOM) que contemple dichos estándares. La medida refleja el grado de aversión que se tiene contra los transportistas mexicanos, dado a que se les pretende exigir una norma de fabricación que le corresponde cumplir únicamente a los productores o fabricantes de equipo pesado”.⁶

Dicha medida es tan aberrante que fue cuestionada desde el 2002, año en que se pretendió implementarla, tanto por las plantas armadoras y agencias de ventas de tractocamiones y camiones establecidas en México, aquí es necesario recalcar que muchas de estas empresas son firmas estadounidenses.

En México no se cuenta con la normatividad impuesta por los Estados Unidos y tampoco con la capacidad de certificación que exigen, pues solo será valida hasta que el vehículo salga de las instalaciones del fabricante o de la agencia del distribuidor, ya que los estándares de seguridad corresponden al comprador al momento de prestar sus servicios y no al vendedor.

⁵ CANACAR, Boletín de Prensa N°. 2 , 24 de Septiembre de 2004 en www.canacar.gob.mx/resumannoticioso

⁶ Op. Cit.

“En el caso de México el empresario León A. Flores, aclaró que no es exigible dicha certificación o “etiquetado”, debido a que no es un requisito para su venta y uso en el mercado nacional, por lo que también es evidente que esta medida busca favorecer la venta de camiones fabricados en los Estados Unidos, a través de un mensaje muy claro *si pretendes operar en los Estados Unidos, tienes que comprar camiones fabricados en nuestro país*”.⁷

Claro que en México se esta contemplando un marco legal para tratar de evitar que se continuara obstaculizando la entrada de vehículos mexicanos a territorio estadounidense, y al mismo tiempo sea favorable para los vendedores de vehículos nacionales y no afectar más al sector.

Entre las causas ambientalistas encontramos la,

“resolución judicial que acoge una reclamación de organizaciones ambientalistas (Public Citizen), por la cual se impide la entrada del autotransporte mexicano a su territorio previo a la realización de estudios sobre impacto ambiental”⁸.

Sin embargo el 7 de junio de 2004 la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos de América, resolvió que tal reclamación carece de todo fundamento y deja sin efecto la restricción ordenada por las instancias judiciales inferiores. Además se declaró que este fallo no tiene efecto alguno ante la moratoria que los Estados Unidos mantiene hasta hoy ya que existen otras causas y México lamentablemente no exige los derechos que le asisten en el contexto del mismo TLCAN.

Otra de las condiciones fue establecida por la Federal Motor Carrier Safety Administration, dentro de su regulación establece que los nuevos participantes en los servicios de transporte de carga y que reúnan todos los requisitos serán sujetos a un procedimiento de seguridad por un periodo de 18 meses y después a una auditoria de 3 meses por lo menos.

⁷ Idem.

⁸ “About us”. Public Citizen, en: <http://www.citicez.org/about/>

Una vez que se ha realizado una auditoria al nuevo participante dentro de los 18 meses y no se ha sujeto a ninguna corrección de los controles de seguridad, la FMCSA otorga su registro permanente; pero si al realizar la auditoria existen inadecuados controles de seguridad por parte del nuevo participante, se le notificara que su registro US DOT le será revocado en un periodo no mayor de 45 días y sus operaciones serán puestas fuera de servicio.

Las acciones anteriores dejan claro que la diferencia en el trato que se da a las empresas mexicanas desde el momento en que se distingue entre que tipo de operación pueden realizar dentro de la zona comercial de la Unión Americana y de aquellas que se pretenden realizar hacía el interior de los Estados Unidos en las cuales se etiqueta a los empresarios mexicanos bajo el formulario OP – 1MX⁹ por razones meramente geográficas, y lo cual obviamente no sucede con empresarios canadienses.

El incumplimiento del tratado por parte de Estados Unidos solo se ha aplicado a México, ya que a Canadá si le ha permitido el libre tránsito de sus autotransportistas; imponiendo a México reglas específicas, discriminatorias y arbitrarias tales como inspecciones temporales, seguro obligatorio según normas estadounidenses, presencia de representantes legales de las empresas en cada Estado de cruce de camiones mexicanos, todas estas reglas no son exigibles a sus propios transportistas (trato nacional) y mucho menos a los canadienses (trato de nación más favorecida).

Dentro las nuevas restricciones impuestas se encuentran el nuevo registro de la Standard Carrier Alpha Code (SCAC), impuesto por el gobierno estadounidense, lo cual se ha convertido en nuevo candado al transporte mexicano, pues los operadores de larga distancia no cumplen con el requisito para obtener dicho código de identificación personal.

⁹ “Solicitud de Registro para Operar más allá de las Municipalidades de los Estados Unidos y Zonas Comerciales de la Frontera EE.UU. – México”. Departamento de Transporte en: www.fmcsa.dot.gov/spanish/pdfs/SP-Part-365.pdf

“El Estándar Carrier Alpha Code (SCAC), es un código de identificación que se utiliza en Estados Unidos, Canadá, Europa y ahora impuesto para México, para las compañías de transporte y también para su equipo y personal. Es utilizado por sistemas informáticos, incluyendo el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos para sus sistema de identificación.”¹⁰

Es obvio que esta medida impuesta por Estados Unidos para el autotransporte de carga mexicano, es otra de sus tantas practicas desleales ya que será una compañía estadounidense la National Motor Freight Traffic Association, Inc (NMFTA), quien se encargue de asignar este código a cada compañía de transporte mexicano, con lo cual serán muy pocas las empresas en obtenerlo.

Sin embargo las barreras para este sector no solo vienen desde el otro lado de la frontera, sino también del mismo gobierno mexicano al permitir la inversión extranjera en el sector, lo cual da ventaja los empresarios estadounidenses ya que son sus vehículos los que realizan el mayor numero de cruces en la zona fronteriza.

El Consejo Directivo de la Cámara Nacional de Autransporte de Carga (CANACAR), acordó desarrollar todas las acciones legales para impedir que se de la inversión extranjera en el sector en virtud de que no existe transporte internacional tal como se acordó en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

El presidente de la CANACAR, León A. Flores informo en Asamblea General Extraordinaria, que los transportistas de carga mexicanos decidieron también solicitar a las autoridades federales revocar todos los permisos o tramites autorizados para que empresas extranjeras inviertan en el transporte nacional y comento que:

“Esto es cuestión de legalidad. No podemos permitir que las autoridades y transportistas estadounidenses nieguen el paso a nuestros transportes de carga a sus fronteras y el derecho de invertir, y que ellos tengan todas la concesiones que quieran en nuestro país”.¹¹

¹⁰CANACAR. Descubren nuevo candado de EE. UU., al transporte mexicano. En www.canacar.gob.mx/resumennoticioso.

¹¹ CANACAR, boletín de prensa, 7 de Octubre de 2004, en www.canacar.gob.mx/resumennoticioso

En México la falta de acuerdos entre el gobierno federal y las autoridades correspondientes no solo se observa en el sector autotransporte sino en muchos otros en donde se da mayor importancia al capital extranjero sobre los derechos de los nacionales, lo cual afecta tanto a los inversionistas nacionales como a las familias que dependen del sector económico afectado y mientras tanto Estados Unidos aprovecha esta situación para sacar la mejor rebanada del pastel.

Y no solo la difícil situación que se vive en México debido a la falta de concordancia, sino que ahora una nueva disposición del gobierno estadounidense para fortalecer la seguridad de su frontera sur, arremete en contra del autotransporte de carga ya que por disposición de:

“El Departamento de Seguridad Interna; todos los camiones de carga comercial deberán informar a través del correo electrónico, cuando menos 30 minutos antes de aproximarse a las garitas, que es lo que transportan, dicho departamento informo que el trámite de descripción previa se implementara en 3 fases, la primera a partir del 15 de noviembre de 2004, la segunda el 15 de Diciembre del mismo año, y la tercera el 14 de enero de 2006”¹².

Esta nueva medida de seguridad, según del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, es para tener mayor protección contra las amenazas terroristas y al mismo tiempo evitar contratiempos y pérdidas en el flujo comercial bilateral, además señalo que la información sobre la carga la compartirán y comprobaran entre distintas instituciones estadounidenses que tienen bancos de datos comerciales, para prevenir cargamentos potencialmente peligrosos.

Con tal medida será necesario que las empresas autotransportistas y la aduana mexicana implementen sistemas computarizados de bases de datos para poder acatar esta nueva disposición del gobierno estadounidense.

“La directora de la Asociación Americana de Autotransporte, Margaret Irwin y el Presidente del comité de Política Pública de la Alianza de Comercio Fronterizo, Sam Vale, aseguraron que las principales trabas impuestas a la entrada de los mexicanos tiene que ver con el falso temor de que se quitaran empleos a los estadounidenses”.¹³

¹² Torre Wilbert. Pide EU reportar carga vía e-mail. En Reforma, sección finanzas, México. 19 de agosto de 2004

¹³ Polémica sobre la apertura de la Frontera de E U al autotransporte mexicano.

El miedo que tienen los transportistas estadounidenses, es perder su empleo, pues los operadores mexicanos representan bajos salarios y por ello ejercen tal presión ante el congreso de su país que estos hacen mayor caso a los grupos opositores que obstaculizan la apertura de la frontera, para mantener los votos a su favor.

Lo cierto es que el libre tránsito del autotransporte mexicano hacia los EE. UU., no se dará de un día para otro, sino que será de forma gradual ya que cuando esto suceda todo vehículo mexicano deberá cumplir con los,

“22 puntos de seguridad que el Secretario de Transporte Norman Y. Mineta, certifico al Departamento de Transporte y ratificados en 2002 por el Congreso de los Estados Unidos” ¹⁴ como validos para aplicarse a la entrada de camiones mexicanos.

A continuación se resumen los 22 puntos:

- 1.- Establecer en forma obligatoria una pre – auditoria de seguridad.
- 2.- Realizar por lo menos 50 por ciento de las auditorias de seguridad en México.
- 3.- Expedir una autorización permanente de operación únicamente a las compañías mexicanas de autotransporte que pasen la auditoria de cumplimiento des seguridad.
- 4.- Realizar por lo menos 50 por ciento de las auditorias de cumplimiento de seguridad “insitu” en México, incluyendo a quienes no recibieron un pre – auditoria en su establecimiento.
- 5.- Checar la validez de las licencias de conductor cada vez que un camión cruce la frontera.
- 6.- Asignar a las compañías mexicanas un número DOT distintivo.
- 7.- Inspeccionar a todos los camiones de México que no muestren una calcomanía actual de la CVSA.
- 8.- Tener inspectores en la frontera de los estados que reporten cualquier violación a las regulaciones de seguridad por parte de camiones de México a las autoridades federales de los Estados Unidos.

¹⁴ Yamishiro, Celina. Liberar el Autotransporte, exige México a Estados Unidos. El Financiero 13 de marzo de 2003. México. Pág. 13

9.- Equipar a todos los cruces fronterizos comerciales de Estados Unidos con México con básculas incluyendo sistemas de básculas en movimiento (WIN) en 5 de los 10 cruces más ocupados.

10.- Estudiar la necesidad de sistemas de peaje en movimiento en todos los demás cruces fronterizos.

11.- Obtener prueba de aseguramiento por una empresa estadounidense certificada para empresa mexicana que quiera operar más allá de la zona fronteriza.

12.- Limitar a los camiones de México para cruzar más allá de la zona fronteriza únicamente donde exista en labores un inspector federal o estatal certificado.

13.- Limitar a los camiones de México a operar más allá de la zona fronteriza únicamente donde exista capacidad para realizar inspecciones y estacionamiento para vehículos fuera de servicio.

14.- Asegurar el cumplimiento de todas las regulaciones sobre seguridad estadounidense para mexicanos que deseen operar más allá de la zona fronteriza.

15.- Mejorar la capacitación y certificación para inspectores y auditores fronterizos.

16.- Realizar un estudio sobre las necesidades del personal a lo largo de la frontera.

17.- Prohibir a las compañías mexicanas de autotransporte el arrendamiento de vehículos de otras compañías que están suspendidas, restringidas o limitadas de su derecho a operar en los Estados Unidos.

18.- Prohibir a autotransportistas extranjeros su operación en los Estados Unidos si se les ha detectado que han operado ilegalmente en los Estados Unidos.

19.- Trabajar con todos los inspectores estatales para tomar acciones de vigilancia o notificar a las autoridades del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (US DOT) cuando detecten violaciones a la seguridad.

20.- Aplicar los mismos requisitos para operadores de materiales peligrosos de los Estados Unidos a los operadores de México que arrastren materiales peligrosos.

21.- Proveer 54 millones de dólares en concesiones de infraestructura en la frontera para mejoras y construcción.

22.- Realizar una auditoria de cumplimiento por parte del Inspector General – para ser certificada por el Secretario – para determinar si las operaciones en la frontera cumplen estos requerimientos.

Desde el 2002, el gobierno mexicano ha rechazado las reglas de acceso impuestas unilateralmente por el gobierno estadounidense, entre las que se encuentran las disposiciones que ahora pretende imponer, de nueva cuenta sin ningún acuerdo con el gobierno de nuestro país.

Es urgente que el Gobierno Federal, con apoyo del Congreso de la Unión, emprenda mediadas y acciones firmes en defensa del autotransporte de carga mexicano, para salvaguardar las fuentes de empleo del que dependen casi 4 millones de familias mexicanos.

Por tal motivo la Cámara de Diputados, publico en la Gaceta Parlamentaria del 20 de abril del 2004, un acuerdo en el que le pide al Ejecutivo Federal, dentro del marco del TLCAN, se aplique un diferimiento a la inversión extranjera en el autotransporte de carga, precisando que se debe mantener el principio de equidad y reciprocidad elemental con los Estados Unidos en materia de inversión y de servicios relacionados con el sector del autotransporte lo que a la fecha, no se ha logrado por el desfase en el Calendario de apertura convenido en el TLCAN y señala:

“que la situación de no corregirse puede generar un daño irreparable para el autotransporte de México, por la importancia estratégica que este sector tiene para la economía del país”.¹⁵

Todas estas medidas solo reflejan que tanto el gobierno federal, así como las distintas instancias gubernamentales estatales y locales encargadas de este sector siguen actuando en defensa de sus derechos aun cuando los Estados Unidos apliquen una nueva barrera, cada vez que se negocia la apertura.

Como ya se ha mencionado los mitos más utilizados son; que los camiones mexicanos aumentan la contaminación, se incrementa el número de vehículos en las carreteras de los EE. UU., que estos son obsoletos, y que representan una amenaza para su seguridad nacional tan custodiada en los últimos años de paranoia después de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001.

¹⁵ Gaceta Parlamentaria Martes 20 de abril del 2004

2.4 ARGUMENTOS DE LOS GRUPOS OPOSITORES A LA APERTURA DE LA FRONTERA AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

a) Opositores en Estados Unidos

Los argumentos de grupos estadounidenses para negar la entrada a los camiones de carga mexicanos se basaron principalmente en aspectos tales como la seguridad en carreteras, la contaminación ambiental, el narcotráfico, el tráfico de indocumentados, la protección laboral y seguridad nacional.

“Por tal motivo en el 2000 se estableció la Administración Federal de Seguridad de Camiones de Carga (FMCSA, por sus siglas en ingles), para establecer reglas en materia de seguridad para camiones de carga”¹⁶.

Las medidas impuestas por los Estados Unidos son discriminatorias para los camiones de carga mexicanos dificultando así su entrada a los corredores comerciales de la zona fronteriza de dicho país, limitando los servicios de carga internacional establecidos en el TLCAN, y si a esto le sumamos los atentados terroristas ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en la ciudad de Nueva York, los argumentos de seguridad nacional fortalecieron las restricciones implementadas por el gobierno estadounidense en su frontera sur considerada la más vulnerable.

El congreso estadounidense representa uno de los sectores con más peso en las decisiones políticas del país, tanto en la domestica como al exterior, y siendo el TLCAN, un tema de política exterior que implica abrir sus fronteras al autotransporte de carga mexicano, el congreso estableció dos comités para la formulación de políticas en dicho rubro: Por parte del Senado se encuentra el Comité de Comercio, Ciencia y Transporte; y por parte de los Representantes, el Comité en Transporte e Infraestructura.

¹⁶ Federal Motor Carrier Safety Administration, en FMCSA. En <http://www.fmcsa.dot.gov/aboutus/aboutus.htm>.

Por otro lado el Congreso interactúa con grupos de presión, que constituyen otra forma importante en la formulación de políticas emitidas por el Legislativo. Por tal razón el estudio de los grupos de presión es indispensable para entender la política estadounidense. Estos grupos han experimentado un rápido crecimiento en las décadas recientes.

“Allan Cigler y Burdett Loomis advierten que este extraordinario aumento de grupos se debe principalmente al rápido crecimiento social y económico así como el auge tecnológico en sistemas de comunicación.”¹⁷

La existencia de grupos de presión ha sido siempre una forma en la que los ciudadanos de un país expresan su descontento o satisfacción ante las decisiones tomadas por el gobierno y es lógico que al crecer la población las necesidades también lo hacen y la opinión de estos grupos representa un gran peso político ya que el crecimiento de los medios de comunicación masivos las hacen evidentes y difícilmente pueden ser ignoradas.

Ahora bien si queremos entender aun más que es un grupo de presión citaremos una definición dada por el politólogo Everett Carl de su libro *American Polity; Grupos de interés o Lobbies*:

“son grupos de personas que actúan de manera organizada para lograr intereses políticos comunes, el termino Lobbying involucra a los grupos de interés para influir en las decisiones del gobierno, en especial los votos legislativos. Lobbyist son aquellos que representan a los interés ante agencias gubernamentales.”¹⁸

Diremos entonces que un grupo de presión es aquel que se ha formado para defender las libertades civiles y políticas típicas de la cultura estadounidense así como los problemas que puedan dañar a su sociedad. La existencia de estos grupos se da por las divisiones entre la sociedad, además son motivados por las disposiciones constitucionales del mismo gobierno de los EE. UU.

Las garantías de libertad de expresión y asociación, así como el derecho de petición al gobierno para reparar agravios son fundamentalmente los motivos para la aparición de estos grupos.

¹⁷ Cigler, Allan y Lommis. *The Chancing Nature of Interest Groups Politics*. Interest Groups Politics, Congressional Quarterly, Washington, 1986. pág. 17.

¹⁸ Carl, Evertt. *The American polity: The People and their Gerverment*, Norton y Company”. New York 1985. Pág. 351

El especialista en “Lobbying David Truman, se refiere a los grupos de interés como a cualquier grupo que comparte uno o más intereses comunes y que hacen validos por diferentes vías sus intereses ante otros grupos de la sociedad.”¹⁹

Los grupos de interés son aquellos que se organizan cuando ven afectados sus intereses, en el caso específico del autotransporte de carga estos se vieron afectados en diversos ámbitos y por tal motivo utilizaron el recurso de presionar al gobierno para negar la entrada de camiones mexicanos, los principales promotores fueron los sindicatos transportistas estadounidenses, para que el gobierno tomara la decisión de cerrar su frontera y no respetar lo acordado dentro del TLCAN.

Los grupos de interés actúan de diferente forma ante el Congreso, dependiendo de sus intereses particulares y sus líderes hacen una gran labor para llegar alguno de los congresistas y exponer sus exigencias y los motivos que tienen para llevarlas hasta ese punto.

Para el especialista en procesos de lobbying, David Truman señala que “el acceso al Congreso es el objetivo fundamental de las actividades de los grupos, pero es en esencia el mínimo objetivo. Una vez logrado, proporciona oportunidades para maniobrar, establecer relaciones con los comités y acceder a los procedimientos legislativos para hacer validos los intereses de los grupos.”²⁰

Los procesos de cabildeo o Lobbying que efectúan los grupos de interés ante el Congreso son la principal función para lograr sus objetivos, cuando estos grupos logran acceder al Congreso, tienen la oportunidad de fortalecer sus relaciones con los comités y conocer los procesos legislativos que les serán de gran ayuda para hacer validos sus intereses.

El principal promotor ante el congreso para llevar a cabo la negativa del gobierno estadounidense al cruce de autotransporte de carga mexicano fue el sindicato internacional de operadores del vecino país (The Internacional Brotherhood of Teamsters²¹).

¹⁹ Truman, David. “The Governmental Process: Political Interest and Public Opinion”. Institute of Governmental Studies, University of California Berkeley. Berkeley, California. 1993. pág. 33

²⁰ Truman, David. Op. Cit p. 189

²¹ La traducción literal es “Co – equipo”, era aplicado a los miembros de la tripulación que operaban las diligencias de tracción animal que circulaban en el siglo pasado en Estados Unidos.

Los sindicatos transportistas representan históricamente una considerable fuerza política en el país: “Éstos defienden principalmente los intereses laborales de sus miembros, que poco tienen que ver con la seguridad de los camiones de carga mexicanos, lo cual viola el estatuto del TLCAN”.²²

El congreso estadounidense siempre ha buscado el respaldo de los sindicatos ya que estos representan una gran fuerza política para el partido que este en el poder ocupando la mayoría dentro del congreso, así como para garantizar una posible reelección de su candidato, es por ello que siempre protegen sus intereses y claro votos seguros en su próxima campaña al defender sus peticiones.

Los Teamsters, son una organización internacional que “surgió en el siglo XIX, cuando la Federación Laboral Americana (AFL, por sus siglas en ingles), en 1889 le pidió a los teamsters que formaran el IBT como Sindicato de Transportistas, bajo la jurisdicción de la AFL.”²³

En ella se agrupan cerca de un millón y medio de afiliados, pertenecientes no solo al sector del autotransporte sino también de otras modalidades como el aéreo. Esta organización ha participado a largo de la historia en varios movimientos obreros de los EE. UU., destacando la personalidad de uno de sus líderes *James R. Hoffa*, quien dirigió la organización en los años setenta y quien tuviera un sonado enfrentamiento con uno de los miembros de la influyente familia Kennedy.

Cabe señalar que el IBT es uno de los principales sindicatos que utilizan los lobbyies para afectar las decisiones del Congreso en materia de autotransporte en la zona fronteriza con México. La postura de este sindicato con respecto a los camiones mexicanos concierne principalmente a las insuficientes inspecciones que se realizan en el cruce fronterizo al auto transporte de carga.

“También argumentan que no hay manera de garantizar la seguridad entre conductores y a que cumplan las mismas condiciones de trabajo que los de EE UU.”²⁴

²² Zavala Oswaldo. Los Teamsters pueden más que el TLC. Proceso N. 1214, México 6 febrero 2000. Pág.40.

²³ History of the Teamsters, en International Brotherhood of Teamsters, www.teamsters.org/about/history.htm

²⁴ NAFTA and Trucking en International Brotherhood of Teamsters en <http://www.teamster.org/goverment/naftatrucking.htm>

Además de los argumentos anteriores los teamsters han manifestado otras tres razones importantes para continuar con la negativa a la circulación del autotransporte de carga mexicano en su territorio:

a) La antigüedad de los camiones es 3 veces más viejos, es decir vehículos de modelos anteriores a 1994,

b) el peso de los camiones es del doble de los estadounidenses sobrepasando el límite de 80, 000 libras establecido por el Comité de Transporte de Estados Unidos y

c) los camiones mexicanos no traen consigo el seguro correspondiente para circular en EE. UU., todos estos han servido para posponer el calendario de apertura lo cual tiene muy complacido al Sindicato que preferiría cancelar los acuerdos.

Sumados a los argumentos presentados por el congreso y los Teamsters, la opinión pública representa sin lugar a dudas una fuerte presión ante el gobierno estadounidense para negar la entrada de camiones mexicanos a los corredores comerciales de EE. UU, la decisión que el gobierno federal estadounidense tomara en diciembre de 1995, represento un gran triunfo para el Sindicato Camionero ya que había venido presionando fuertemente para impedir que los acuerdos sobre autotransporte se llevaran a efecto y en los años siguientes, mientras el proceso de solución de controversias fue avanzando los Teamsters han mantenido su oposición en todos los ámbitos de influencia a través de otros sindicatos, opinión pública, prensa llegando a los tres poderes de gobierno y tal decisión tuvo connotaciones electorales hacia la búsqueda de reelección del Presidente Clinton en Noviembre de 1996.

En palabras del autor Everett Call, señala “que en ningún país en la actualidad, incluso en el más dictatorial, pueden ser ignorados los puntos de vista de la opinión pública en materia de gobierno y política”²⁵, la opinión pública en Estados Unidos representa aquellas opiniones presentadas por personas de carácter privado por el cual el gobierno encuentra importante atenderlas y el movimiento obrero ha sido tradicionalmente un apoyo muy seguro e importante para los candidatos aspirantes a la presidencia de la Casa Blanca.

Otro grupo importantes para negar la entrada a los camiones de carga mexicanos son los legisladores estadounidenses.

²⁵ Carl. Everett, Op. Cit. Pág..309.

“Los autores Susan Hammond, Arthur Stevens y Daniel Mulholland, señalan que no existe un área del sistema político norteamericano en el cual los grupos estén mejor representados que el Congreso”²⁶.

Ellos señalan que los grupos informales del Congreso reúnen a legisladores que comparten intereses y persiguen metas concretas semejantes que también vinculan a los ciudadanos con el gobierno.

Sin embargo hay que aclarar que estos grupos legislativos no son grupos de interés; sino legisladores que buscan escalar un peldaño en la política interna y buscan apoyo de cualquier forma, para mantenerse en la escena política y prometen resolver los problemas que ciudadanos han puestos en sus manos.

“Los legisladores que más se oponen son particularmente los senadores y representantes de los estados fronterizos. La Senadora demócrata Patricia Murria y el Senador Republicano Richard Shelby liderados por el senador Tomas Deschly han manifestado su voto a favor de medidas impuestas a los camiones mexicanos argumentando que estas medidas no violan el TLCAN, ya que Estados Unidos tiene derecho de implementar reglas de seguridad”²⁷.

También han declarado que México no posee leyes que registren las horas de servicio y que apenas aprobó la implementación de una bitácora, que registra las horas de manejo. Por tanto creen que los conductores que crucen la frontera podrían entrar fácilmente a las carreteras estadounidenses en condiciones de cansancio o fatiga.

Por último estipulan que debe mantenerse la moratoria para la inspección de seguridad y monitoreo, ya que de no establecerse, los camiones de carga procedentes de México podrían sobrepasar los límites de regulación federal en pesos y medidas, provocando condiciones peligrosas para sus carreteras y ciudadanos. Por lo tanto se han establecido reglas para los vehículos, y también para los operadores mexicanos que circulen por territorio estadounidense.

²⁶ Cigler, Allan, Interest Groups Politics, Congressional Quarterly Inc., Washington 1983, pág. 395.

²⁷ Claybrook, Joan. Senate Vote on Mexican Trucks a Resounding Victory for Highway Safety Public. En <http://www.citizen.org/pressroom/release.cfm?D=679>.

“Dentro de los reglamentos se estipula que tengan un programa de prueba de alcohol y drogas, control de horas de servicio, bitácora e inglés básico, comprensión de símbolos y señales de tráfico en carreteras, base de datos con licencias comerciales, seguro de viaje, portar evidencia del seguro en sus vehículos y tener agentes registrados en Estados Unidos²⁸.

Como podemos observar existe un grupo de legisladores que influye de manera sustancial en las decisiones del Departamento de Transporte y del poder ejecutivo para negar la entrada de camiones mexicanos a su zona fronteriza.

De igual manera los sindicatos de transportistas que han sido históricamente una fuerza política muy importante en la toma de decisiones para no afectar los intereses ciudadanos, exigiendo e imponiendo medidas mucho más estrictas de revisiones de seguridad a las empresas y vehículos mexicanos que pretendan operar comercialmente en territorio estadounidense.

La organización Public Citizen, es otro organismo influyente y representa los intereses de la opinión pública en materia de seguridad en carreteras. “Esta organización no – lucrativa de consumidores y cuya finalidad es representar los intereses de los autotransportistas estadounidenses ante las ramas del Congreso, el poder Ejecutivo y Judicial.²⁹

La opinión pública en los Estados Unidos, representada en este caso por la organización Public Citizen, cuyas voces son una fuerza vital para los congresistas debido a que todo apoyo o falta de el representa como ya lo hemos mencionado votos para sus campañas políticas y por ello son tomadas en cuenta sus peticiones aun cuando estas se fundamenten en argumentos falsos.

Public Citizen:

²⁸ Torres, Enrique. Apertura de Fronteras al transporte ¿cada vez más lejos? El Economista. En <http://www.economista.com.mx/pubinter4.nsf/A11/>.

²⁹“About us” en Public Citizen, en <http://www.citizen.org/about/>.

“argumenta que la entrada de camiones mexicanos a las carreteras de EE. UU., es una amenaza a la seguridad de los norteamericanos. La organización basa sus argumentos en los análisis y estudios realizados por el mismo organismo. También menciona que en la frontera con México existe muy poca inspección y consecuentemente no se inspecciona con rigidez los camiones que son tres veces más deficientes que en EE. UU”.³⁰

Los principales argumentos cuestionan la inseguridad que representan los camiones mexicanos por varios motivos, publicados como ya se menciono en un estudio realizado por la misma organización y los cuales mencionaremos a continuación haciendo un análisis de ellos:

“1) Menos del 1 % de los camiones mexicanos que entran a EE. UU. Son inspeccionados, y el 35% de estos han sido puestos fuera de circulación por severas fallas de seguridad (46% más que los de EE. UU.), EE. UU., no tiene ni las facilidades ni el personal para inspeccionar a cada camión que entra.

2) Aunque México haya implementado un programa en materia de seguridad cuando el TLCAN entro en vigor, siete años después, no se ha implementado un efectivo sistema de seguridad. Este programa es voluntario y se pondrá en acción durante los siguientes años.

3) México no posee un programa efectivo que limite las horas de servicio del conductor. Algunos conductores se les piden conducir 36 horas seguidas con solo 6 horas de descanso para su regreso.

4) En México el control de materiales peligrosos es mucho más rudimentario que el sistema de control de EE. UU. Muchas de las sustancias que necesitan tener una clasificación especial en EE. UU., no necesitan tenerlo en México.

5) Los camiones mexicanos son tres veces más viejos, por lo tanto representan serias deficiencias en materia de seguridad”.³¹

³⁰ “México Domiciled – Trucks and NAFTA”, en Public Citizen en: http://www.citizen.org/autosafety/mex_trucks/.

³¹ Grave Danger Posed by Unsafe Mexican Truck: U. S. Should Maintain Limited Access to U. S. Highways, en Public Citizen en <http://www.citizen.org/pressroom/release.cfm?ID=533>.

Analizando estos puntos: Cuando los camiones mexicanos son inspeccionados en la frontera, estas inspecciones no son en su totalidad rigurosas ya que es de manera visual, claro que dichas revisiones corresponden a ambos lados de la frontera y si los Estados Unidos no cuentan con el personal suficiente esto es solo un problema de sus aduanas.

En cuanto a la seguridad México no ha bajado la guardia y a los vehículos de carga se les exige la verificación anual para estar libres de contaminantes, así como de brindarles capacitación a los conductores para que estos mejoren su servicio manejando menos horas, en cuanto al manejo de residuos peligrosos México ya ha legislado en el tema.

La presión que realizan estos grupos ante el Legislativo se refleja en las recomendaciones que emiten al no permitir la entrada del auto transporte de carga mexicano, para salvaguardar la seguridad de las carreteras.

Sin embargo hay que destacar la opinión pública es muy fácil de manipular por este tipo de organismos, ya que relaciona las estadísticas en ocasiones mal interpretadas y aunque no todo corresponda a la realidad, lo cierto es que la libre circulación establecida en el TLCAN no se ha podido realizar y la problemática sigue vigente.

Todas estas medidas fueron tomadas por el Congreso estadounidense basadas en las opiniones de los grupos de presión, opinión pública y sindicatos defendiendo la seguridad en sus carreteras. Estos grupos en su mayoría defienden sus intereses particulares por medio de políticas de cabildeo para persuadir al Congreso.

La posición de los Estados Unidos no ha cambiado y sus delegados insistieron que el cierre de la frontera sería temporal con el propósito de observar como evolucionaban las condiciones de seguridad del autotransporte de carga mexicano y señalaron algunas acciones reglamentarias implementadas a las compañías mexicanas que soliciten y obtengan permiso para operar en cualquier lugar de Estados Unidos.

Los vehículos:

“deberán llevar un número distintivo asignado por el DOT, tendrán que pasar los vehículos una inspección de seguridad, y las operaciones serán supervisadas intensivamente por un periodo provisional de 187 meses y tendrá que prever certificaciones de seguridad suplementarias como parte del proceso de solicitud. Y por último los vehículos comerciales mexicanos solamente podrán entrar a los Estados Unidos en los cruces comerciales fronterizos siempre y cuando haya un inspector de seguridad en turno”.³²

En general tanto en el congreso, como los sindicatos y grupos de presión tienen los mismos argumentos sobre seguridad, contaminación, falta de capacitación de los operadores, la antigüedad de los vehículos, etc., y por supuesto que no todos los argumentos están bien fundamentados y sin embargo la moratoria continúa.

b) Los Opositores en México

Pero no solo en los Estados Unidos hay quienes se oponen al libre tránsito vehicular, México también existen opiniones a favor del cierre, pues consideran que la apertura solo traerá mayores problemas que ventajas mientras no haya un marco legal que garantice los intereses nacionales sobre los extranjeros.

La oposición de los grupos en México esta definida principalmente en función de sus intereses de actuación ante el Estado, la sociedad, el desarrollo económico y la justicia social no de una posición ideológica en particular ya que el principal grupo opositor es sin duda el conformado por los propios transportistas, quienes han manifestado su descontento a través de las Cámaras que los representan como son: la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) y la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM).

³² U.S. Transportation Secretary Mineta Implements President's Order on Mexican Ownership of U.S. Carriers". En FMCSA. http://www.fmcsa.dot.gov/contactus/2003/031402_SP.htm.

La CANACAR como ya sabemos es la representación más antigua conformada por los transportistas de carga en nuestro país, y hasta hace algunos años la única en representarlos oficialmente, en ella están integradas las empresas más importantes en términos de tamaño y organización empresarial, y en ocasiones sus presidentes suelen desempeñar cargos en el Congreso de la Unión o en alguna otra instancia gubernamental y por ello su opinión representa un peso importante en asuntos relacionados con el autotransporte de carga en México.

La CANACAR se ha mantenido en oposición a la apertura de la frontera desde que inicio el conflicto y siempre defendiendo los derechos que tienen los transportistas, presionando al gobierno federal para que este haga cumplir y valer que se estableció en el TLCAN desde su firma, incluso sus dirigentes han considerado que seria mejor abrirse a la frontera sur con los países centroamericanos y esto daría mayor oportunidad de crecimiento y competitividad.

Y ha solicitado formalmente al gobierno federal, aplique la suspensión de beneficios de efecto equivalente según el “artículo 2019 del TLCAN”³³, como una medida que permita alcanzar un acuerdo satisfactorio para la industria del autotransporte nacional de carga y en su caso, la aplicación de sanciones económicas que deben orientarse a disminuir de manera sustancial las asimetrías que esta industria enfrenta en su eventual competencia con los Estados Unidos como socio comercial.

Las empresas afiliadas a esta agrupación siempre han visto la liberalización de la frontera con mucho temor a la competencia estadounidense y nunca estuvieron de acuerdo con los plazos acordados con el programa de apertura, ya que los han considerado precipitados y no les permiten alcanzar las condiciones de competitividad exigidas por las empresas extranjeras.

Cuando dio inicio el conflicto en 1995 y debido a la crisis económica que se vivía en esos momentos, se llevo a cabo una Asamblea General Extraordinaria de la CANACAR junto con el titular de la SCT; en la cual los transportistas pedían se regresara a un esquema semirregulado de tarifas y se renegociaran los tiempos pactados en el TLCAN para la apertura de los estados fronterizos a la compendia extranjera, incluso el presidente saliente de la CANACAR Miguel Quintanilla Rebollar opinó:

³³ Artículo 2019 Incumplimiento – Suspensión de beneficios.

“Que en la controversia con Estados Unidos se tendría que aplicar mano dura si es necesario, pues hay violación del Tratado de Libre Comercio por parte de la Unión Americana en materia de trato nacional y sostuvo que tanto para la defensa con Estados Unidos como para el financiamiento que permita renovar la flota vehiculara es necesario el apoyo del gobierno federal”.³⁴

Aun cuando la respuesta del gobierno federal no ha sido muy alentadora, se han apoyado programas de financiamiento para mejorar la flota vehiculara así como la creación de nuevas empresas respaldadas por Nacional Financiera y BANCOMEX (Banco de Comercio Exterior), así como hacerse beneficiarios del régimen de simplificación fiscal acordado con la SHCP para este sector.

La otra agrupación en México que se ha opuesto a la apertura de la frontera es la CONATRAM, organización de reciente formación que representa principalmente a las pequeñas empresas y a los hombre – camión, mismos que conforman el grueso de la industria en términos de cantidad, más no de influencia económica.

Ambas cámaras mantienen una posición similar respecto al conflicto al manifestar su rechazo a la liberalización de la competencia internacional, de igual manera rechazan los argumentos expuestos por los Teamster, en el sentido de que los operadores mexicanos no cuentan con la experiencia para el manejo de residuos peligrosos, ni con seguro contra daños a terceros, sin embargo reconocen que no cuentan con condiciones para competir frente a unidades que cuentan con cuatro años de antigüedad, comunicaciones vía satélite, consumo menor de combustible, mejor organización administrativa y financiamientos a bajo costo.

El dirigente de la CONATRAM durante 1995 David Silva Aguilar califico fuera de lugar ciertas pretensiones estadounidenses para modificar los vehículos mexicanos, por ejemplo el asunto de los frenos en el eje delantero de los tractores, en un plazo muy breve y señalo que lo mas lógico seria un prorroga de año y medio a tres años, tomando en cuenta la situación económica del país, la gente que labora en el sector y a sus clientes.

³⁴ Fuente Notimex 11 de Junio de 1995

La CANACAR, ha insistido en que el esquema de solución actual mediante alianzas entre empresas de los dos países, es lo más adecuado y equitativo, además que se ha observado que la principal estrategia de las empresas mexicanas es fortalecer su vinculación logística a los flujos de intercambio y a los corredores estadounidenses y en caso de darse la apertura, las empresas extranjeras no se sientan tentadas comercialmente a expandir sus operaciones en nuestro territorio y continúen integrándose verticalmente a empresas mexicanas.

Durante todo este tiempo la CANACAR ha continuado con una posición congruente a la adoptada desde el principio del conflicto; ha sido respetuosa de los acuerdos hechos por el gobierno federal en el TLCAN, a la espera de que finalmente se de la apertura en las mejores condiciones posibles, ya que desde el punto de vista de muchas empresas mexicanas, los estadounidenses tienden a ser más agresivos competitivamente y comercialmente.

Hay que destacar que sin embargo esta organización no muestra gran interés por penetrar comercialmente en los Estados Unidos, quizás por el temor a competir con las grandes empresas de aquel país o bien por que el mercado nacional sea suficiente y dinámico para desarrollar este sector.

Esta claro que el problema reside en lograr niveles de competitividad y calidad en el servicio necesarios para operar plenamente con los estándares del mercado norteamericano, si bien es difícil, no es imposible ya que las empresas que atienden ese mercado son las más grandes y mejor organizadas en el país.

2.5 GRUPOS A FAVOR DE LA APERTURA FRONTERIZA ENTRE MÉXICO – ESTADOS UNIDOS AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

Así como existen grupos en contra de abrir la frontera al libre tránsito de los vehículos de carga mexicanos, hay otros que están a favor de la liberalización del autotransporte, estos grupos principalmente comparten intereses económicos ya que resultarían altamente beneficiados en el intercambio comercial entre los dos países, aprovechando las ventajas competitivas que derivan de la reestructuración logística de los procesos de producción y comercialización.

Como ya se ha mencionado el flujo comercial entre ambos países ha crecido considerablemente con una tasa anual sostenida de alrededor del 15% en los últimos años, por ejemplo en el 2000 se estimó que el monto comercial entre México y Estados Unidos alcanzó los 250, 000 mil millones de dólares estadounidenses, realizando un promedio de 14,000 cruces vehiculares en la frontera por día. Esta tasa de crecimiento supera la generalidad de los mercados económicos reflejando la dinámica entre los dos países y haciendo atractivas todas las actividades comerciales en la zona fronteriza.

Quiénes participan en la actividad comercial en el bloque norteamericano, la liberalización de los servicios transfronterizos para el autotransporte de carga, representa la posibilidad de agilizar la transferencia de mercancías a través de la frontera y por lo tanto incrementar sus negocios, los grupos involucrados a favor de llevar a cabo el cumplimiento del TLCAN son los siguientes:

- Asociaciones de agentes aduanales.
- Agentes logísticos en general (Agentes de Carga, Brokers, Freight Forwarders)
- Empresas Autotransportistas (American Trucking Associations)
- Cámara de Comercio, especialmente la Cámara de Comercio México – Estados Unidos
- Gobiernos Estatales de Texas y California.

Las opiniones que estos grupos han hecho públicas y algunas expresiones de la prensa, critican severamente la actitud asumida por el gobierno federal estadounidense, así como las asociaciones laborales (sindicatos) y grupos ambientalistas.

La Cámara de Comercio México – EE. UU., el principal analista económico, ha señalado en uno de sus artículos publicados que es muy criticable que las administraciones demócratas se hayan dejado llevar en este asunto por intereses políticos dejando a un lado la afectación económica que causa a las actividades comerciales entre los dos países, el citado artículo hace mención en los siguiente:

“Sin importar las razones para justificar el diferimiento, la Cámara de Comercio México – EE. UU., considera firmemente que los acuerdos definidos en el TLCAN respecto al autotransporte de carga resultan críticos para facilitar el movimiento de bienes entre los dos países, adicionalmente el gobierno de los EE. UU., debe considerar, en beneficio de los negocios estadounidenses, el tener un sistema de intercambio comercial en el hemisferio basado en reglas claras y permanentes.

De hecho el gobierno estadounidense considera el TLCAN como un modelo a seguir por otras naciones del hemisferio y que el principio básico es que las reglas se hicieron para ser respaldadas, y mientras esta mancha en la implementación del TLCAN sea corregida, los EE. UU., se encuentran en una situación difícilmente sostenible al pretender exigir que otras naciones respeten determinadas reglas comerciales.”³⁵

Queda claro que los argumentos expuestos para demostrar que razones de seguridad según el gobierno y los sindicatos estadounidenses, no tienen bases suficientes para negar la apertura de la frontera a los vehículos de procedencia mexicana, ya que desde diciembre de 1995 las agencias gubernamentales de ambos lados han trabajado intensamente para mejorar la seguridad tanto de las carreteras como del autotransporte.

Para las empresas estadounidenses de autotransporte, es importante considerar que el flujo comercial a través de la frontera representa una fuente de negocios, debido a gran mayoría de movimientos de mercancías entre México y Estados Unidos que se realizan por este modo de transporte.

³⁵ Harrington, John. United States – Mexico Transportation: Full NAFTA Implementation Essential. United States – Mexico Chamber of Commerce. January 1998.

Las empresas que ya participan de este mercado gozan de la mayor parte de los beneficios económicos derivados del transporte de cuantiosos volúmenes comerciales, sin embargo debido a la normatividad existente, se ven obligadas a compartir gran parte del negocio con empresas mexicanas, mismas que tienen garantizado el transporte en el segmento correspondiente en nuestro país.

Esta actual división del trabajo y distribución de los beneficios, mantiene más o menos satisfechos a ambos grupos de empresas, los estadounidenses no dejan de considerar la liberalización de la frontera como una oportunidad de expansión debido a su superioridad en tamaño organizacional y de parque vehicular, lo que da ventaja competitiva sobre empresas mexicanas y se han manifestado a favor de concluir lo acordado en el TLCAN, a través de la organización gremial American Trucking Associations.

En México también hay quienes han manifestado una opinión favorable a la liberalización de los servicios transfronterizos de transporte de carga y son principalmente los industriales más ligados a las actividades económicas bilaterales entre ellos destacan la industria automotriz, empresas ensambladoras de equipo electrónico y eléctrico, la industria del vidrio, textil, de cemento, etc. Pues consideran que deben aprovechar la ventaja que se tiene en la posición geográfica de México al momento de realizar negocios con el vecino del norte.

La Confederación de Cámaras Industriales (concamín) ha pedido en varias ocasiones a la SECOFI, actuar con toda energía ante la controversia con Estados Unidos y exigir el respeto al acuerdo trilateral. Otras agrupaciones como la Coordinadora de Organismos Empresariales (Coece) y el Consejo Coordinador Empresarial (CCE) también han expresado su opinión respecto al TLCAN y exigen que se cumpla y no están de acuerdo con las medidas unilaterales tomadas por Estados Unidos y han insistido en que el sector privado mexicano demanda el cabal cumplimiento de los compromisos acordados. Estas agrupaciones manifiestan abiertamente su interés por resolver la problemática sin que se vean afectados sus intereses económicos.

Uno de los principales intereses de estos sectores económicos es mejorar los servicios de transporte y fortalecer las prácticas logísticas tanto en la integración con el sistema económico estadounidense, como en sus estrategias de comercialización en las exportaciones hacia aquel país debido a la importancia económica que representa ese mercado para los productores nacionales y brindar mejor servicio a los industriales mexicanos quienes ya se habían quejado desde hace muchos años respecto a la calidad, ya que fueron los industriales quienes promovieron la desregulación del subsector ante el gobierno mexicano.

Para los grandes cargadores mexicanos, la competencia que representan las empresas extranjeras será un factor importante en el mejoramiento de los servicios de autotransporte, permitiendo prácticas logísticas más avanzadas, acordes a las utilizadas por sus contrapartes estadounidenses y canadienses, y claro a sus consumidores del otro lado de la frontera quienes están acostumbrados a niveles de servicio más avanzados en comparación con los usuales en nuestro país, esto no quiere decir que la calidad sea menor para sus clientes mexicanos pues se trata también de brindar servicios altamente competitivos y de calidad en el mercado nacional.

CONCLUSIONES

A finales de la década de los 80's el Estado Mexicano comenzó a desarrollar una política económica de tipo liberal, tras la firma el Protocolo de Adhesión al GATT, hoy en día la Organización Mundial de Comercio. El gobierno mexicano cambio algunas de sus estructuras proteccionistas, modifico leyes con el fin de abrirse comercialmente con el exterior, integrando el aparato productivo nacional a las economías más importantes a escala mundial con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) a principio de la década de los 90's, teniendo como socios a Estados Unidos y Canadá.

Con la apertura comercial se esperaba que México tuviera beneficios económicos y sociales al traer capital extranjero a los sectores productivos, sin embargo la realidad represento grandes retos y diversos problemas para varios sectores de la economía, debido a que estos ya tenían conflictos y no fueron resueltos en su momento por las autoridades correspondientes.

El sector autotransporte fue uno de los que sufrió una reestructuración antes de la apertura del TLCAN, la cual se dio con la desregulación con el fin de hacerlo más eficiente y productivo; mediante la desaparición de centrales de carga, comités de ruta, fijación de precio para una libre competencia interna. Pero aun con estas acciones el sector no estaba listo para abrirse a la competencia extranjera, pues existen otros factores que limitan dicha actividad, tales como las malas condiciones de la red carretera, los asaltos, las altas cuotas de algunas de las casetas de peaje y el incumplimiento del Tratado por parte de los Estados Unidos al no permitir la entrada de vehículos a su territorio.

El gobierno mexicano ha tratado cada uno de los problemas que aquejan al sector autotransporte con el fin de que este sea verdaderamente competitivo, y por su puesto que la infraestructura carretera funge un papel de gran importancia en el desarrollo de la sociedad, ya que el éxito en el transporte de bienes y servicios depende en gran medida de la situación del viaje en su medio principal de traslado, así como las carreteras y caminos por donde circule, así como la seguridad para evitar robos y accidentes.

En cuanto al incumplimiento de los Estados Unidos al TLCAN, México solicito la intervención del Panel Arbitral para dar solución al conflicto y hacer respetar lo establecido dentro del Tratado como una actividad comercial de servicio transfronterizo y además como una actividad empresarial susceptible a recibir inversión extranjera, tal como lo especifican los capítulos “XI Inversión” y “XII Comercio Transfronterizo de Servicios”.

Lo acordado en el TLCAN en materia de autotransporte contemplo la apertura de la frontera mediante un programa calendarizado en diez años, sin embargo los Estados Unidos no han respetado dicho calendario, argumentando que ambas naciones debían realizar consultas sobre aspectos de seguridad y continúan su negativa de abrir la frontera. Aun cuando la determinación del Panel fallo a favor de México, Estados Unidos ha mantenido su postura bajo argumentos sobre la seguridad en sus carreteras, para sus ciudadanos, la contaminación ambiental, el narcotráfico, trafico de indocumentados y la seguridad nacional ante posibles ataques terroristas; todos estos argumentos han sido mal fundamentados por diversos grupos que se oponen a la apertura del autotransporte de carga mexicano.

Grupos tales como los Teamsters, el principal sindicato camionero de Estados Unidos, asociaciones civiles como Public Citizen, grupos de legisladores, que presionan al congreso y al Ejecutivo, con el fin de lograr sus intereses personales y de grupo.

También debemos destacar que en México hay quienes se oponen a la apertura de la frontera, pues consideran que aun no se esta preparado para hacer frente a tal competencia, tal es el caso de la CANACAR, la principal cámara de autotransporte en México, esta agrupación propone fortalecer primero al sector mediante la modernización de sus equipos, capacitando a los operadores e integrando a las grandes empresas con las pequeñas para poder competir con sus homólogos extranjeros. Claro que también existen grupos a favor de la apertura, pues consideran que es necesario aprovechar las ventajas geopolíticas con las que cuenta el país para fortalecer los sectores económicos y de esa manera lograr beneficios para la población.

Los grupos que están más convencidos de la competencia extranjera en México, son los grandes cargadores, pues consideran que dicha competencia pudiera ser un factor para el mejoramiento de los servicios de autotransporte ya que permitirán el establecimiento de prácticas logísticas más desarrolladas y similares a las utilizadas por sus contrapartes estadounidenses y canadienses.

Aun cuando México ha trabajado en la modificación e implementación de un marco legislativo que garantice al sector hacer frente a la competencia extranjera y ha tratado de negociar una verdadera apertura al autotransporte de carga hacia la frontera norte, siempre existen trabas por parte del gobierno estadounidense que pone restricciones por cualquier motivo.

Mientras que los remolques estadounidenses prácticamente tienen libre acceso a las carreteras mexicanas, en contraste los remolques mexicanos tienen que hacer costosas transferencias en los puertos fronterizos para desplazar su carga hacia el interior del territorio estadounidense por camiones registrados en los Estados Unidos. Debido al crecimiento que año con año tiene el comercio entre México y Estados Unidos, es conveniente elevar la eficiencia en el autotransporte de carga, mientras este sea el principal modo de transporte de las mercancías que son importadas y exportadas hacia ese mercado.

Para México es necesario y urgente la renovación del parque vehicular, debido a la desventaja con los Estados Unidos, ya que este tiene una antigüedad de 10 años con respecto a sus homólogos, lo que desafortunadamente le resta competitividad en el mercado internacional, para ello el gobierno mexicano por medio de Nacional Financiera (NAFINSA), ha creado un esquema de crédito que permita la renovación de las unidades o bien incrementar el parque vehicular de las empresas con la finalidad de hacer frente a la competencia que deriva una posible apertura de la frontera norte,

Otro aspecto que es muy importante considerar dentro de esta problemática es la complejidad logística de las operaciones comerciales transfronterizas, en especial los procesos de revisión aduanal en la frontera, que en muchas ocasiones obliga a los transportistas hacer largas y tardas filas para la revisión, lo que genera costosas demoras para la carga.

El gran número de actores (agentes de carga, agentes aduanales y autotransportistas de transferencia en la frontera) que participan en la cadena logística, dificulta el manejo de la carga en la frontera y hace difícil ubicar de quien es la responsabilidad de los embarques, la elaboración y cobro de facturas, el aseguramiento de la carga y el seguimiento en tránsito.

Ante esta situación algunas empresas tanto mexicanas como estadounidenses han buscado una “alianza comercial” con la finalidad de hacer más eficiente la cadena logística dentro de sus actividades comerciales, sin embargo esta medida no es muy alentadora, pues las contrapartes estadounidenses tienden a tomar ventaja de su estrecha relación con los productores de su país y su mayor experiencia y habilidad comercial para dominar la cadena logística a su favor y con ello reducir la participación de las empresas mexicanas a un nivel de simple contratación en lugar de ser una verdadera asociación.

Lo ideal sería que cada transportista pueda ofrecer dentro de sus respectivos mercados, servicios internacionales “puerta a puerta”, expidiendo al embarcador una factura única por el servicio, tomando la responsabilidad completa del transporte a lo largo de toda la cadena logística controlando el flujo comercial en ambos lados de la frontera. Lo que si esta claro es que actualmente existe una forma de organización del transporte plenamente establecida, que permite realizar los intercambios comerciales entre México y Estados Unidos, con tasas de crecimiento verdaderamente significativas en los últimos años lo que indica que es satisfactoria la forma en la que esta organización funciona y los problemas que van derivando durante la operación se están resolviendo.

Por supuesto es necesario reconocer que el proceso de cruce fronterizo, no deja de ser un procedimiento engorroso que consume una cantidad considerable de tiempo y requiere que los participantes tengan el conocimiento especializado de los trámites y procedimientos que son requeridos en ambos lados de la frontera, por su puesto que problemas respecto al tiempo para cruzar la frontera no corresponden al transporte en si, sino a las inspecciones aduanales y de seguridad lo que implica otro ámbito de estudio.

Dentro del TLCAN las disposiciones en cuanto al autotransporte de carga, no tienen relación con los procedimientos de revisión aduanal y de seguridad que actualmente se llevan a cabo, principalmente por parte de las autoridades estadounidenses, y lo más probable que la implementación de los estrictos controles de seguridad corresponda solamente a una posible apertura de la frontera.

Actualmente el TLCAN favorece la competencia horizontal entre las empresas de autotransporte, tanto nacional como extranjera fomentando la integración logística entre los prestadores de servicio y los cargadores de ambos países. La solución que se ha planteado es una integración vertical que permita a los prestadores de servicio y a los cargadores interactuar con un mayor número de integrantes dentro de la cadena logística en un mercado de libre competencia.

La propuesta del Programa Piloto, no revierte los efectos de la negativa de los Estados Unidos al libre acceso del autotransporte de carga mexicano a su mercado, sin embargo es la respuesta más clara de una solución en la que ambas partes están dispuestas a equilibrar la situación para que exista una libre y sana competencia. La transparencia del Programa Piloto, esta avalado por la SCT que muestra y actualiza la información de las empresas participantes en su portal de Internet (<http://www.sct.gob.mx>), ofreciendo datos de los contactos de éstas para vincularlas con mayores oportunidades de negocios.

El Programa Piloto pretende demostrar en la práctica; si en el plano comercial el transporte por carretera puerta a puerta y sin maniobras intermedias en la frontera, es favorable a los costos en los procesos de tránsito internacional de mercancías tanto de importación como de exportación, si es un buen elemento para incrementar la competitividad de México, si es un buen mecanismo para posicionar al país como plataforma logística hacia Estados Unidos y lo más importante si traerá beneficios a la economía y generara empleos.

Las expectativas antes mencionadas no se cumplieron debido a que los EE. UU., nuevamente cierran la frontera al autotransporte de carga mexicano, después de la ley firmada por Obama que eliminó cualquier oportunidad para que los camiones mexicanos puedan operar en Estados Unidos, como estipula el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

De esta manera queda comprobada la hipótesis que se planteo sobre la desventaja competitiva del autotransporte de carga mexicano, la cual se ve nuevamente afectado por el cierre de la frontera, debido a las exigencias del gobierno estadounidense que solo pone obstáculos y condiciona una posible abertura.

La decisión de Estados Unidos de poner fin al ingreso de camiones mexicanos de carga es un mal ejemplo que contraviene otros gestos del presidente Barack Obama por mejorar la posición estadounidense en el mundo, tal pareciera que lo único importante es quedar bien con los grupos de presión de su país, tal es el caso del sindicato camionero o Teamsters que acusan a los mexicanos de ser una amenaza debido a la pobre regulación en materia de seguridad. Sin embargo esta guerra no es por la seguridad sino económica, pues siempre han temido ser desplazados por los mexicanos ante las bajas tarifas que tiene el autotransporte de carga en México, debido a que los salarios de los transportistas son menores y la astucia de los chóferes mexicanos es mayor.

La respuesta del gobierno de México ante este panorama fue imponiendo aranceles de 10 a 45 por ciento a unos 90 productos estadounidenses, siendo esta medida legal y justificada. Ya que durante años México se abstuvo de imponer sanciones a fin de favorecer una solución bajo la negociación.

En cuanto a las demandas de los transportistas mexicanos al Presidente de la República para:

- 1) suspender el IETU hasta que pase la crisis económica,
- 2) disminución del precio del diesel y gasolina,
- 3) no al ingreso de vehículos chatarras provenientes de Estados Unidos,
- 4) acreditamiento del 50% del costo de los peajes y
- 5) combate efectivo contra el robo en el autotransporte de carga; son validas ya que si son atendidas con eficacia se dará estabilidad a este sector que como ya lo hemos mencionado es un factor importante para la economía y la competitividad del país.

No debemos castigar como fracaso el fin del Programa Piloto, este no tuvo el éxito deseado debido al poco interés de los Estados Unidos por entrar a México y de los mexicanos por incursionar en su mercado, pues antes de aventurarnos con un proyecto de tal magnitud se debe poner atención a las demandas que nuestros transportistas hacen y darles el apoyo necesario para ser competitivos primero dentro del mercado nacional y después abriarnos al plano internacional.

FUENTES

Bibliografía

1. Ballou, Ronald H. Business Logistics Management, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. Third Edition. 1992.
2. Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Historia de los Caminos en México, BANOBRAS. México, 1994.
3. Bernal Sahagun Víctor M., Calvo José Luís, La Integración Comercial de México a Estados Unidos y Canadá, Siglo XXI, 1° edición, México 1991.
4. Carll, Everett. The American polity: The People and their Government, Norton y Company, New York, 1985.
5. Cigler, Allan y Lomms. The Changing Nature of Interest Groups Politics. Interest Groups Politics, Congressional Quarterly, Washington, 1986.
6. Cigler, Allan. Interest Groups Politics, Congressional Quarterly Inc. Washington 1983, EU.
7. Dávila, E., México y el Tratado Trilateral de Libre Comercio. McGraw Hill, México. 1992.
8. Del Río Fanny y Vargas Carlos, Historia de la Comunicaciones y los Transportes en México. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México 1988.
9. Diccionario enciclopédico Salvat Vol.
10. González Gómez. Historia de México. Ediciones Quinto Sol,. México 1994.
11. Iani, Octavio. Teorías de la Globalización 4ª edición, Editorial Siglo XX, México 1999.
12. Rubio Luís, colaboración De Remes Alan, ¿Como va a afectar a México el TLC?, Fondo de Cultura Económica, 1° edición, México 1992.
13. Ponea, Miguel Ángel SECOFI, Texto Oficial del Tratado del Libre Comercio de América del Norte, , 1° edición, México 1993
14. SCT. Caminos y Desarrollo. Secretaria de Obras Públicas, México 1925 – 1975
15. SCT. Pasado, Presente y Futuro, El Transporte en México. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, 1988.
16. Truman, David. The Governmental Process: Political Interest and Public Opinion. Institute of Governmental Studies, University of California Berkeley. Berkeley, California. 1993.
17. Hemerográfica
18. Barton Aschman, Inventario de las inspecciones binacionales de transporte existentes y programadas: Resumen Ejecutivo. La Empresa, Comité Conjunto de Trabajo, México D. F. 1997

19. Barton Aschman, Estudio Binacional de Planeación y Programación del Transporte Fronterizo. Tarea 3: Inventario de Sistemas de Puertos de Entrada seleccionados en la frontera México – Estados Unidos, realizada por Barton Aschman Associates, Inc. La Empresa, S. de R. L. Marzo de 1998.
20. CANACAR, Las Razones de la Industria del Autotransporte de Carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el Programa Piloto entre México y Estados Unidos, marzo 2007.
21. De Buen, Richkarday Oscar. La Integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica N° 24, Sanfandila, Querétaro, 1990.
22. De Buen, Richkarday Oscar. La integración del Transporte de Carga como Elemento de Competitividad Nacional y Empresarial. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica N. 24, Sanfandila, Queretaro, 1990.
23. Harrington, John. United States – Mexico Transportation: Full NAFTA Implementation Essential.
24. IMCO, Instituto Mexicano para la Competitividad, Hacia un Pacto de Competitividad, Edición febrero del 2005.
25. INEGI: La industria automotriz en México, 1979-1983, (1984) Una industria en busca de soluciones: la automovilística, en Comercio Exterior (XXXIII-11, noviembre de 1983); y Escenarios económicos de México, 1981-1984 (1981).
26. Izquierdo, Rafael; De Buen, Oscar. Mercados de Transporte de Carga: Del Cártel a la Competencia. Instituto Mexicano del Transporte. Documento Técnico N° 12. Querétaro.
27. Mendoza Cota, Jorge Eduardo y Eliseo Díaz. Obstáculos al Comercio en el TLCAN: el caso del transporte de carga. Revista Comercio Exterior, Bancomext. Diciembre de 2003 Vol. 12. México.
28. Plan Nacional de Desarrollo 2001 – 2006, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30/05/2001.
29. Rico Alfonso, Mendoza Alberto y Emilio Mayoral. Aplicaciones potenciales de los sistemas inteligentes de transporte al transporte de carga por carretera en México. Boletín bimestral “Notas”, n. 57, Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro. Marzo 2001.
30. Rico, Galeana Oscar Armando. Los aeropuertos y la perspectiva logística. Boletín bimestral. Notas, N° 74 Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro. Agosto 2003.
31. SCT y IMT, Rico Galeana Oscar Armando, La Integración del Autotransporte de Carga en el Marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Publicación Técnica N. 169, Sanfandila, Gro. 2001
32. United States – Mexico Chamber of Commerce. January 1998.
33. US Department of transportation, Transport Canada y SCT. El Transporte de América del Norte en Cifras. Washington 2000.
34. Vicente Fox durante la toma de protesta al Consejo Nacional Directivo 2004-2005 de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga Viernes, 23 de Abril de 2004

35. Díaz, Cesar. Van Policías y milicia vs. Robo carretero. En Reforma México 23 de enero de 2002
36. Gaceta Parlamentaria Martes 20 de abril del 2004
37. González, María de Luz. Sistema Carretero: Freno al Crecimiento. En La Jornada, sección economía, por. 11 de Junio de 2005. No. 52
38. Serrano, Georgina. Accidentalidad Provocada por la Situación Física de las Carreteras en México. En Transporte e Industria. Octubre – noviembre 2003.
39. Torre Wilbert. Pide EU reportar carga vía e-mail. En Reforma, sección finanzas, México. 19 de agosto de 2004
40. Torres Enrique. Emiten Norma Oficial para Prestación de Servicio del Autotransporte: en Transporte Siglo XXI. No. 10. México, enero 2005.
41. Yamishiro, Celina. Liberar el Autotransporte, exige México a Estados Unidos. En El Financiero 13 de marzo de 2003. México.

Melografía

42. "About us". Public Citizen, en: <http://www.citicez.org/about/>
43. "Solicitud de Registro para Operar más allá de las Municipalidades de los Estados Unidos y Zonas Comerciales de la Frontera EE.UU. – México". Departamento de Transporte en: www.fmcsa.dot.gov/spanish/pdfs/SP-Part-365.pdf
44. "U.S. Transportation Secretary Mineta Implements President's Order on Mexican Ownership or U.S. Carriers". En FMCSA. http://www.fmcsa.dot.gov/contactus/2003/031402_SP.htm.
45. CANACAR "Las razones de la industria del autotransporte de carga de México para oponerse a la apertura de los servicios transfronterizos y el programa piloto entre México y Estados Unidos." Marzo 2007. pág. 24 en www.canacar.com.mx/qospace/wb/CANACAR/CANA/boletines
46. CANACAR, Boletín de Prensa N°. 2 , 24 de Septiembre de 2004 en www.canacar.gob.mx/resumannoticioso
47. CANACAR, boletín de prensa, 7 de Octubre de 2004, en www.canacar.gob.mx/resumennoticioso
48. CANACAR. Descubren nuevo candado de EE. UU., al transporte mexicano. En www.canacar.gob.mx/resumennoticioso.
49. Claybrook, Joan. Senate Vote on Mexican Trucks a Resounding Victory for Highway Safety Public. En <http://www.citizen.org/pressroom/release.cfm?ID=679>.
50. Con información de la DGAF (Dirección General de Autotransporte Federal) y SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) en <http://dgaf.sct.gob.mx/index.php?i=391>
51. Datos estimados por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS)
52. Federal Motor Carrier Safety Administration, en FMCSA. En <http://www.fmcsa.dot.gov/aboutus/aboutus.htm>.

53. Fuente: Preguntas y Respuestas sobre el Programa Piloto para la apertura del autotransporte transfronterizo, TLCAN, en Historia de Canacar en <http://www.canacar.gob.mx/historia>
54. http://www.fmcsa.dot.gov/español/op_sp.htm
55. <http://www.fmcsa.dot.gov/cross-border/nafta-rules/new-mexrule.htm>
56. NAFTA and Trucking en International Brotherhood of Teamsters en <http://www.teamster.org/government/naftatrucking.htm>
57. Nota de Francisco Barradas, Noticieros Televisa, en www.esmas.com/noticierostelvisa/mexico/607110.html
58. Nota de Jesús Cárdenas, Noticieros Televisa, en www.esmas.com/noticierostelvisa/mexico/6598888.html
59. Nota de Luís de la Calle en El Universal en: www.eluniversal.com.mx/columnas/63953html Nota de Miriam Posada García en: <http://www.jornada.unam.mx/2007/09/10/index.php?section=economia&article=029n1eco>
60. Página a consultar. http://www.fmcsa.dot.gov/español/mmc_spanish.htm
61. Polémica sobre la apertura de la Frontera de E U al autotransporte mexicano.
62. Reglamento de Transito en Carreteras Federales. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Marco Jurídico, Definiciones, Camión en <http://www.sct.gob.mx/juridico/definiciones>
63. SCT, Cuarto Informe de Ejecución 2004 del Plan Nacional de Desarrollo, sección Autotransporte de Carga Federal. Pág. 57 en: www.sct.gob.mx/informacion-general/
64. SCT, Se incrementa el cruce transfronterizo con la apertura al autotransporte: en www.sct.gob.mx
65. Torres, Enrique. Apertura de Fronteras al transporte ¿cada vez más lejos? El Economista. En <http://www.economista.com.mx/pubinter4.nsf/A11/1> "Grave Danger Posed by Unsafe Mexican
66. Truck: U. S. Should Maintain Limited Access to U. S. Higways, en Public Citizen en <http://www.citizen.org/pressroom/release.cfm?ID=533>.
67. www.economia.gob.mx/work/sneci/negociaciones/tlcan/pdfs/programa_poloto_rev.pdf

Otras fuentes

68. Anexo 1: Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberación.
69. Capítulo IX "Medidas Relativas a Normalización", del TLCAN.
70. Capitulo XX relativo a la Solución de Controversias en el marco del TLCAN, artículo 2018 y 2019.

71. Contenido en el anexo 1212 "Transporte terrestre", del capítulo XII "Comercio Transfronterizo de Servicios
72. Elaboración de Canacar con datos del Instituto Nacional de Geografía y Estadística, Banco de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y U.S. Department of Transportación.
73. Fuente, Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARC), 6 de febrero de 2007.
74. La CMAP (Clasificación Mexicana de Actividades y Productos) del INEGI, para México; la CPC (Central Product Classification) de la ONU, para EE. UU.; y la SIC (Standard Industrial Classification) de Statistics Canada, para Canadá.
75. NOM -012_SCT_2_1995, Norma Oficial Mexicana, sobre pesos y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal. Fuente compila ver.2002
76. Reglamento Sobre Pesos, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal en Diario Oficial de la Federación del 26 de enero de 1994.
77. Artículo 2019 Incumplimiento – Suspensión de beneficios
78. Fuente Notimex 11 de Junio de 1995
79. Entrevista Para HOY POR HOY con Carlos Puig, en W Radio. 18/03/2009 a las 11:26 am

ANEXO

Capítulo XII: Comercio Transfronterizo de Servicios

Artículo 1202. Trato nacional

1.- 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 sus prestadores de servicios.

2.- El trato que otorgue una Parte de conformidad con el párrafo 1 significa, respecto a un estado o a una provincia, un trato no menos favorable que el trato más favorable que ese estado o provincia otorgue, en circunstancias similares, a los prestadores de servicios de la Parte de la que forman parte integrante.

Artículo 1203. Trato de la nación más favorecida

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 servicios de cualquier otra Parte o de un país que no sea Parte.

Capítulo XX Disposiciones Institucionales Y Procedimientos Para La Solución De Controversias: Sección B Solución De Controversias Artículo 2018

Artículo 2018. Cumplimiento del informe final

1. Una vez recibido el informe final del panel, las partes contendientes convendrán en la solución de la controversia, la cual, por lo regular, se ajustará a las determinaciones y recomendaciones de dicho panel, y notificarán a sus secciones del secretariado toda resolución que hayan acordado.

2. Siempre que sea posible, la resolución consistirá en la no ejecución o en la derogación de la medida disconforme con este tratado o que sea causa de anulación o menoscabo en el sentido del anexo 2004. A falta de resolución, podrá otorgarse una compensación.

Artículo 2019. Incumplimiento - suspensión de beneficios

1. Si en su informe final un panel ha resuelto que una medida es incompatible con las obligaciones de este tratado o es causa de anulación o menoscabo en el sentido del anexo 2004 y la parte demandada no ha llegado a un acuerdo con cualquiera de las partes reclamantes sobre una solución mutuamente satisfactoria, de conformidad con el artículo 2018(1) dentro de los 30 días siguientes a la recepción del informe final, esa parte reclamante podrá suspender la aplicación de beneficios de efecto equivalente a la parte demandada, hasta el momento en que alcancen un acuerdo sobre la resolución de la controversia.

2. Al examinar los beneficios que habrán de suspenderse de conformidad con el párrafo 1:

(a) una parte reclamante procurara primero suspender los beneficios dentro del mismo sector o sectores que se vean afectados por la medida, o por otro asunto que el panel haya considerado incompatible con las obligaciones de este tratado, o que haya sido causa de anulación o menoscabo en el sentido del anexo 2004; y

(b) una parte reclamante que considere que no es factible ni eficaz suspender beneficios en el mismo sector o sectores, podrá suspender beneficios en otros sectores.

3. A solicitud escrita de cualquiera de las partes contendientes, misma que deberá entregarse a las otras partes y a su sección del secretariado, la comisión instalara un panel que determine si es manifiestamente excesivo el nivel de los beneficios que una parte haya suspendido de conformidad con el párrafo 1.

4. Los procedimientos del panel se seguirán de acuerdo con las reglas modelo de procedimiento. El panel presentara su informe dentro de los 60 días siguientes a la elección del ultimo panelista, o en cualquier otro plazo que las partes contendientes acuerden.

Artículo 2101. Excepciones Generales.

1. para efectos de: (a) la segunda parte, "comercio de bienes", salvo en la medida en que alguna de sus disposiciones se aplique a servicios o a inversión; y

(b) la tercera parte, "barreras técnicas al comercio", salvo en la medida en que alguna de sus disposiciones se aplique a servicios, se incorporan a este tratado y forman parte integrante del mismo el artículo xx del gatt y sus notas interpretativas, o cualquier disposición equivalente de un acuerdo sucesor del cual todas las partes sean parte. las partes entienden que las medidas a que se refiere el artículo xx(b) del gatt incluyen medidas en materia ambiental necesarias para proteger la vida o la salud humana, animal o vegetal, y que el artículo xx(g) del gatt se aplica a medidas relacionadas con la conservación de recursos naturales NO RENOVABLES, vivientes o no.

2. Siempre que esas medidas no se apliquen de manera que constituyan un medio de discriminación arbitraria o injustificable entre países donde prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio entre las partes, nada de lo dispuesto en:

(a) la segunda parte, "comercio de bienes", en la medida en que alguna de sus disposiciones se aplique a servicios;

(b) la tercera parte, "barreras técnicas al comercio", en la medida en que alguna de sus disposiciones se aplique a servicios;

(c) el capítulo xii, "comercio transfronterizo de servicios"; y
(d) el capítulo xiii, "telecomunicaciones", se interpretara en el sentido de impedir que cualquier parte adopte o haga efectivas las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de leyes o reglamentaciones que no sean incompatibles con las disposiciones de este tratado, aun aquellas que se refieren a la salud y la seguridad, y a la protección del consumidor.