



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

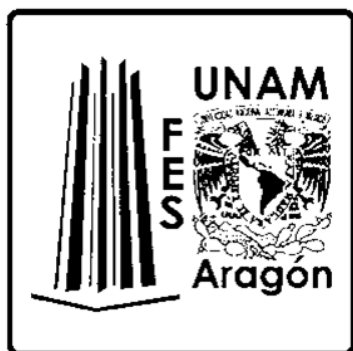
**Relación México-Estados Unidos del TLCAN al T-MEC:
Autotransporte de Carga Internacional 1994-2020**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A:
MARÍA DEL CARMEN MARTÍNEZ MUNGUÍA

DIRECTORA DE TESIS:
LIC. MA. EUGENIA ESMERALDA NEGRETE VARGAS



Nezahualcóyotl, Estado de México; 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

*A mis Padres
Consuelo y Jeremías*

Agradecimientos

A mis padres Consuelo y Jeremías sin su esfuerzo no lo habría logrado, gracias por siempre apoyarme y motivarme para cumplir mis sueños, por darme la oportunidad de estudiar fuera de casa, por nunca dejarme aún en la distancia, siempre estaré agradecida por todo lo que han hecho por mí.

A mis hermanos Gabriel y Brenda por su apoyo, comprensión y ser mi motivación a ser mejor cada día.

A las Instituciones Universitarias de las que fui parte: UAEMéx por mi educación preparatoria, UNAM por ser mi Alma Mater, UdeG por el intercambio académico semestral, UJaén por la estancia de investigación.

A mis Roomies y amigos Susana, Adriana, José Juan por ser la familia que la universidad me dio, por las aventuras, las risas, las tristezas, las mal pasadas y el apoyo mutuo desde el principio.

A Nancy, Maricruz, Nelly y Sergio, por hacer de mi estancia en Guadalajara la mejor experiencia.

A Leonardo, Alejandra, Eduardo por encontrarnos en un país desconocido y la aventura de estudiar y descubrirlo juntos.

A Mayra y Carlos por ser y estar siempre.

A Lorena, por ser mi compañera, amiga, y colega digna de admiración.

A la profesora Esmeralda Negrete por sus enseñanzas, dedicación, compromiso y apoyo en la realización de este trabajo. Mi respeto y admiración.

A todos mis profesores desde preescolar hasta universidad, que hasta el momento han sido parte de mi formación académica,

A los operadores de Autotransporte de Carga, por literalmente mover a México.

A las personas apasionadas de la logística del autotransporte de carga, que con sus conversaciones y experiencia contribuyeron al desarrollo de este trabajo.

Finalmente estoy agradecida con Dios y la vida por permitirme llegar aquí,

Índice

Índice de Imágenes	6
Índice de gráficas	7
Índice de Tablas	7
Índice de Mapas	8
Introducción.....	9
1. El Autotransporte de Carga en México y Estados Unidos.....	13
1.1 El Autotransporte de carga en México	14
1.1.1 Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)	25
1.2 El Autotransporte de carga en Estados Unidos.....	30
1.2.1 Sindicato de camioneros de Estados Unidos	35
1.3 El autotransporte de carga y el intercambio comercial México-Estados Unidos.....	37
1.3.1 Descripción del proceso de intercambio de mercancías.....	47
2. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el Autotransporte de Carga Internacional.....	57
2.1 El TLCAN en materia de autotransporte de carga Internacional: Compromisos acordados	59
2.1.1 Reservas y su calendario de reducción	60
2.1.2 Subcomité de Normas de Transporte Terrestre.....	64
2.1.3 Revisión de los acuerdos sobre autotransporte.....	66
2.2 Controversia entre México y Estados Unidos.....	66
2.2.1 Perspectiva de México.....	68
2.2.2 Perspectiva de Estados Unidos.....	69
2.3 Panel Arbitral.....	70
2.3.1 Solución de la controversia.....	73
3. El Tratado México, Estados Unidos, Canadá (T-MEC) y el Autotransporte de Carga Internacional	76
3.1 La negociación	77
3.1.1 Importancia del autotransporte de carga en México en la negociación	83
3.1.2 Cuarto de Junto: Empresarios y especialistas mexicanos del autotransporte de carga	84
3.2 El T-MEC y el Autotransporte de Carga	86
3.2.1 Comité de Servicios de Transporte.....	89

3.3 Situación actual del autotransporte de carga en la relación bilateral	
México-Estados Unidos	91
3.3.1 Déficit de operadores.....	92
Conclusiones.....	96
Anexos	99
Ciudades Gemelas/Fronterizas	99
Asociación Aduana-Comercio Contra el Terrorismo C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)	101
Bitácora de horas de Servicio	107
Bitácora del Operador.....	108
Entrevistas Operadores de Autotransporte de Carga	109
Principales puntos de referencia Ruta Toluca, México-Nuevo Laredo, Tamaulipas	125
Glosario	128
Siglarío	130
Referencias bibliográficas	131
Bibliografía	132
Hemerografía	132
Cibergrafía.....	133
Videografía.....	136

Índice de Imágenes

Ilustración 1 Rabón 2 ejes	18
Ilustración 2 Tractocamión KWT680 Next Generation 2022, 3 ejes.	18
Ilustración 3 Semiremolque 2 ejes Frehauf	19
Ilustración 4 Remolques para carga especializada	21
Ilustración 5 Logotipo de CANACAR	26
Ilustración 6 Logotipo de la Internacional Road Transport Union	30
Ilustración 7 Logotipo de los Teamsters	35
Ilustración 8 Caja Seca RAGAR Transportation de 53' pies	48
Ilustración 9 caja seca PAM Transport de 53' pies.....	48
Ilustración 10 Caja Seca TBM Carriers de 53' pies	49
Ilustración 11 Unidad Transfer de Transportes FEMA	50
Ilustración 12 Ejemplo de Número USDOT	54
Ilustración 13 Tractocamion y remolque de A&R Transport	75
Ilustración 14 Tractocamion y remolque de Stagecoach & Distribution.....	75
Ilustración 15 Firma del T-MEC por los presidentes Enrique Peña Nieto (izquierda), Donald Trump (centro), Justin Trudeau (Derecha) 30 de noviembre de 2018.	81
Ilustración 16 Firma de la versión final del T-MEC en México el 10 de diciembre de 2019	82
Ilustración 17 El Presidente Enrique Peña Nieto, junto al equipo de negociadores del T-MEC, de las Secretarías de Economía y de Relaciones Exteriores, así como del sector privado, Cuarto de Junto.....	85
Ilustración 18 Requerimientos Mínimos de seguridad para C-TPAT.....	102
Ilustración 19 Imágenes compartidas por operadores de autotransporte de tráfico en carretera.....	125

Índice de gráficas

Gráfica 1 Flota vehicular en México	20
Gráfica 2 Flota Vehicular: Unidades Motrices	22
Gráfica 3 Estructura Empresarial (Permisionarios)	23
Gráfica 4 Número de Unidades por estructura empresarial	24
Gráfica 5 Cruces del autotransporte de carga en la frontera México-EEUU	41
Gráfica 6 Intercambio Comercial México-Estados Unidos 1993-2020	42
Gráfica 7 Importaciones de México procedentes de Estados Unidos	44
Gráfica 8 Exportaciones de México a Estados Unidos.....	46

Índice de Tablas

Tabla 1 Categoría más de 1000 Tractocamiones.....	25
Tabla 2 Ciudades Fronterizas más importantes de México-Estados Unidos	99
Tabla 3 Empresas mexicanas con permiso de largo recorrido en Estados Unidos	103

Índice de Mapas

Mapa 1 Ejes Troncales Carreteros.....	17
Mapa 2 Red de Carreteras de Estados Unidos	32
Mapa 3 Frontera MÉXICO- ESTADOS UNIDOS.....	38
Mapa 4 Ciudades Fronterizas	100
Mapa 5 Aduanas de México: Frontera Norte.....	124
Mapa 6 Ruta Toluca-Nuevo Laredo	127

Introducción

La frontera entre México y Estados Unidos es una de las más transitadas del mundo, al mismo tiempo la posición geopolítica y el alto control transfronterizo, hacen que el cruce para el transporte de carga a través de la frontera sea complicado. A raíz de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994, México y Estados Unidos se convirtieron en vecinos asociados y estrecharon sus relaciones económicas y políticas, aunado a la vasta área geográfica que comparten. Con la firma del TLCAN, se dio un paso importante en la instauración de programas de unión entre los países de América del Norte.

Desde la entrada en vigor del TLCAN el autotransporte de carga internacional entre México y Estados Unidos se intensificó. Para México el autotransporte de carga es el principal modo de transporte y es también un pilar importante dentro de la economía, en ambos países. Con la firma del TLCAN se obligaba a México, Estados Unidos y Canadá a reducir gradualmente las barreras arancelarias a fin de promover el flujo constante de mercancías a través de las tres naciones, de igual forma se discutía la eliminación de las fronteras internacionales para el servicio de carga, compromiso que fue aceptado en el anexo 1 del Tratado. Sin embargo, el transporte de carga mexicano con destino a Estados Unidos fue regulado en extremo, se cuestionaba el mal estado de las unidades de autotransporte mexicanas en comparación con las estadounidenses, así como el daño ambiental y a la infraestructura carretera causada por éstos.

Los camiones de Estados Unidos tienen libre acceso a las carreteras mexicanas con solo registrar el camión en México en las instancias correspondientes y poseer una licencia de manejo vigente, mientras que los camiones mexicanos tienen que hacer costosas transacciones en los puertos fronterizos para desplazar la carga a territorio estadounidense en camiones registrados en Estados Unidos. Hoy en día

enviar mercancía de México a su destino final en Estados Unidos requiere de 3 camiones diferentes, aunado a los largos tiempos de espera en la frontera.

El sector del autotransporte ha sido de los menos favorecidos a la entrada en vigor tanto del TLCAN como del T-MEC, en el nuevo tratado se concede a Estados Unidos de Norteamérica el derecho de retirar permisos para realizar largos recorridos a las empresas mexicanas, así como, no otorgar más autorizaciones, mientras que las empresas norteamericanas sí podrán continuar con ciertos permisos dentro del territorio mexicano. De igual forma esta acción será llevada a cabo en caso de que se considere riesgoso para los intereses económicos o comerciales de las empresas americanas; desventaja para el transporte mexicano que también tenía el anterior TLCAN.

El presente trabajo de investigación tiene como finalidad analizar, los alcances y las limitaciones del Autotransporte de Carga Internacional en la relación bilateral México-Estados Unidos desde la entrada en vigor del TLCAN hasta la entrada en vigor del Tratado México, Estados Unidos, Canadá (T-MEC). Al ser el objeto de estudio el autotransporte de carga, se plantea comprobar la hipótesis en la cual se considera que el sector del autotransporte de carga internacional presenta desventajas en la aplicación del TLCAN y del T-MEC dentro de la relación bilateral México-Estados Unidos.

Teniendo en cuenta lo anterior, la estructura de la investigación se integra de la siguiente manera, en la que se pretende comprobar la hipótesis y cumplir con los objetivos de investigación planteados: en el capítulo 1 se analiza detalladamente el sector del autotransporte de carga en México y Estados Unidos; llevando a cabo una revisión de los estatutos que conforman a la CANACAR y a los TEAMSTERS principales organizaciones involucradas en el tema, con estadísticas y graficas se describe el proceso de intercambio comercial de mercancías entre México y Estados Unidos mediante el uso del autotransporte de carga.

En el capítulo 2 se revisa el tema del autotransporte de carga en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en la relación bilateral México y Estados Unidos, el calendario de reducción y las reservas sobre la regulación del transporte, tocando la controversia por el alto control y restricción a la entrada de tractocamiones mexicanos a Estados Unidos.

En el capítulo 3 se examina la importancia del autotransporte en la negociación del Tratado México, Estados Unidos, Canadá (T-MEC), la creación del Comité de Servicios de Transporte, así como la situación actual del autotransporte de carga y el déficit de operadores en la relación bilateral.

La presente investigación será analizada mediante la teoría del Realismo Político cuyo principal exponente es Hans Morgenthau, (Política entre las Naciones, 1948) que hace referencia a las medidas excepcionales que se ejercen por parte del Estado con el objetivo de conservar o incrementar su salud y fuerza, bajo el supuesto de que la supervivencia de dicho Estado es un valor superior a otros derechos individuales o colectivos.

El Estado es considerado por la teoría realista como el actor fundamental de las Relaciones Internacionales y puede ser vinculado como el nacionalismo político y económico que constituye una fórmula que busca el desarrollo autónomo y auto determinado de una nación, en el Estado en realidad el aparato gubernamental actúa como promotor y defensor de los intereses nacionales. En el desarrollo del trabajo es notable la aplicación del realismo en las negociaciones tanto del TLCAN, como del T-MEC, puesto que Estados Unidos busca a toda costa proteger su sector del autotransporte de carga sin importar si se vulnera al sector en México.

Por ser un modelo dominante en la política internacional desde que surgió el Estado nacional, su predominio ha determinado una visión estatocéntrica de la realidad mundial en la que la seguridad y el poder de los estados son las preocupaciones primordiales.

Durante el desarrollo del trabajo, también se llevó a cabo investigación de campo realizando entrevistas a operadores de autotransporte de carga con experiencia así como estudiantes de una escuela de Operadores de una empresa dedicada al sector, para entender sus necesidades, la razón de su trabajo en el sector, así como escuchando sus ideas de mejora para la retención de operadores en empresas de autotransporte de carga, esta información se puede consultar en el anexo VI Entrevistas Operadores de Autotransporte de Carga, página 109.

1. El Autotransporte de Carga en México y Estados Unidos

El cruce de la frontera para el autotransporte de carga¹ entre México y Estados Unidos es uno de los más transitados del mundo, debido a la vecindad directa, la posición geopolítica y el alto control transfronterizo hacen que el transporte de mercancías a través de la frontera sea un proceso complicado. Las relaciones entre México y Estados Unidos han estado caracterizadas por coincidencias y desencuentros, a raíz de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994, México y Estados Unidos se convirtieron en vecinos asociados y estrecharon sus relaciones económicas y políticas, aunado a la vasta zona geográfica que comparten.

La línea fronteriza tiene una longitud de 3,169 kilómetros, la región incluye 25 condados de 4 estados: California, Arizona, Nuevo México y Texas del lado norteamericano y 35 municipios de 6 estados: Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas del lado mexicano. Bajo el Acuerdo de la Paz se reconocen 15 ciudades hermanas².

El transporte de carga³ por medio de camión, camioneta, camión unitario y tractocamión⁴, es el encargado de trasladar insumos, bienes de capital o productos manufacturados necesarios para completar las cadenas productivas y comerciales; es considerado un medio de transporte insustituible que completa la denominada

¹ **Servicio de autotransporte de carga:** El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal (Ley de caminos, puentes y autotransporte federal)

² Consultar el apartado Anexo 1 Tabla 2 Ciudades Fronterizas más importantes de México-Estados Unidos, página 99

³ **Carga:** Bienes, productos y mercancías transportadas ya sea por tierra, aire o mar, por empresas del autotransporte federal o del sistema ferroviario nacional o por líneas aéreas o buques nacionales o extranjeros, según sea el caso. Se mide en toneladas y en toneladas-kilómetro.

⁴ **Camión:** Vehículo automotor de operación libre destinado al transporte de carga.

Camioneta: Automóvil menor que el camión, empujado generalmente para el transporte de mercancías

Camión Unitario: Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 toneladas.

Tractocamión: Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques y remolques

última milla gracias a la facilidad de acceso para llegar a varios lugares y vincular regiones aisladas con centros urbanos. De esta forma es un modo de transporte que ofrece un servicio completo, rentable y directo puerta a puerta.

El sector del autotransporte de carga es uno de los ejes centrales en el desarrollo de todas las sociedades, una nación puede paralizar sus actividades como pasó en 2020 con la pandemia de Coronavirus COVID-19, pero no puede detener sus medios de transporte, por lo que el autotransporte de carga continuará en crecimiento constante, razón por la cual millones de personas se emplean en este sector, y con su trabajo ayudan a satisfacer las necesidades básicas de millones más.

1.1 El Autotransporte de carga en México

“El transporte de mercancías es la columna vertebral del país...” Francisco Cervantes Díaz, presidente nacional de CONCAMIN, en el marco del 30 aniversario de la CANACAR, septiembre 2019.

El autotransporte de carga constituye un elemento primordial, además de insustituible para el crecimiento de la economía mexicana, por lo que se considera un sector esencial para el país. En México el autotransporte de carga es la actividad más importante en el sector del transporte tanto por el Producto Interno Bruto (PIB) que aporta, como por el empleo que genera; aproximadamente seis millones de familias, dependen directa e indirectamente del autotransporte de carga. De acuerdo con el concepto del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), “el autotransporte de carga es la actividad dedicada a transportar productos o mercancías de cualquier tipo, pudiendo requerir para su transportación equipo especializado o no.”⁵

⁵ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca>, consultado el 6 de marzo de 2021, 17:30pm.

De acuerdo con el marco normativo mexicano vigente al 2020, el autotransporte federal se rige bajo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus Artículos 1, 5, 6, 14, 16, 27, 28, 42 fracción VI, 73 fracciones XVI y 133, así como, en las Leyes (Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal), Reglamentos (Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares), Normas Oficiales Mexicanas (NOM), Acuerdos y Tratados Internacionales (TLCAN, T-MEC).

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de México en su Artículo 8 establece que se requiere un permiso⁶ otorgado por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT) para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga; los permisos a que se refiere la Ley se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos (Art.9) y se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica (Art.10). El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de

⁶ Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares: **Artículo 9:** En la obtención de permiso para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, los solicitantes deberán acreditar los requisitos establecidos en las fracciones I a VIII, X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7.

Artículo 7: Los permisos para el servicio de autotransporte federal se otorgarán a todo aquel que cumpla con lo siguiente: I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la secretaría; II. Presentar el documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y, en su caso, modificación; III. Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física; IV. (Se deroga) V. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promovente; VI. (Se deroga) VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos; VIII. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente; X. Declaración de características del vehículo; XIV. Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes. Tratándose de personas morales, deberá presentarse, además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado.

Artículo 17- Los permisos contendrán, según la naturaleza del servicio, lo siguiente: I Motivación y fundamentación legal; II. Nombre y domicilio del permisionario; III Registro federal de contribuyentes; IV Clase y modalidad del servicio; V Derechos y obligaciones de los permisionarios; VI Ruta, tratándose del servicio de autotransporte federal de pasajeros; VII Número y tipo de unidades que ampara; VIII Características y condiciones generales de operación; IX Vigencia; X Causas de revocación y terminación; XI Tramo autorizado, tratándose del servicio de arrastre y salvamento.

cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal (Art.50). En 2018 el autotransporte de carga participó con un 3.2% del PIB, de toda la carga que se mueve en el país tanto de importación como de exportación, el 56% corresponde a este modo.⁷

En 2019 el 62.5% del valor total de las exportaciones de México fueron transportadas por carretera, mientras que el valor de las importaciones representó el 48.5%. Se movilizaron 552 millones de toneladas de mercancías y productos, lo que equivale al 81.5% de la carga terrestre y al 56.3% de la carga doméstica total.⁸ En el mapa 1 podemos visualizar los 15 ejes troncales carreteros principales de México a través de los cuales se moviliza la carga en México.

⁷ Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga, INEGI. Marzo 2019

⁸ Agenda Económica del autotransporte de carga; Indicadores del autotransporte de carga 2020. CANACAR

Mapa 1 Ejes Troncales Carreteros



Mapa 1: Fuente: <https://www.sct.gob.mx/14-ejes-troncales/> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 08 de febrero de 2020, 11:32am

La flota vehicular en México hasta la emisión de la Estadística Básica del Autotransporte Federal 2019 por la SICT, ascendía a 1,099,371 unidades⁹; donde el 51.1% corresponde a unidades motrices, definidas por la SICT como vehículos automotores que cuentan con dispositivos necesarios para moverse por sí mismos como lo son Camionetas, Camión de dos ejes (Rabón) y tres ejes (Torthon), Tracto camión de dos ejes y tres ejes.

Ilustración 1 Rabón 2 ejes



Obtenida de <https://www.google.com/search?q=Rabon+Kenworth+T300> 17 de enero de 2023 21:43pm

Ilustración 2 Tractocamión KWT680 Next Generation 2022, 3 ejes.



Obtenida de <https://www.kenworth.com> 5 de mayo de 2022 17:10pm

⁹ Del total de unidades (1,099,371); 497 son Grúas Industriales, clasificadas como GI

El 48.9% restante se contabilizan como unidades de arrastre, descritas por la SICT como vehículos utilizados para el transporte de mercancías que requieren para su movilización ser acoplados a una unidad motriz (remolques y semirremolques¹⁰); estos porcentajes los podemos visualizar en la gráfica 1:

Ilustración 3 Semirremolque 2 ejes Fruehauf



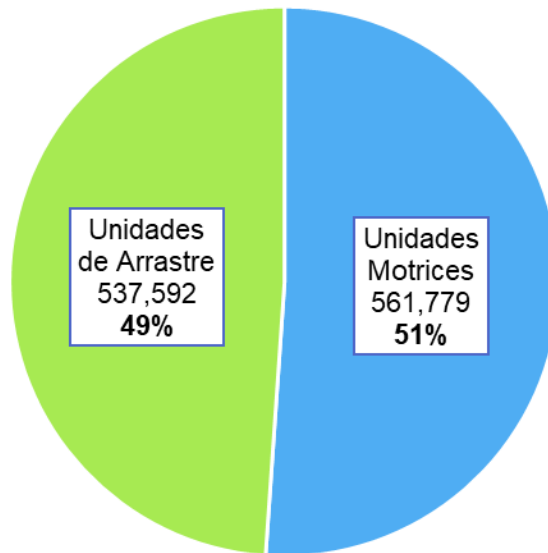
Obtenido de <https://fruehauf.mx/> consultado el 05 de mayo de 2022 17:00pm

¹⁰ **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 este.

Gráfica 1 Flota vehicular en México

Flota vehicular en México



Elaboración propia con datos de la Agenda Económica del autotransporte de carga 2020 CANACAR

El parque vehicular de las 561,061 unidades motoras tiene una antigüedad promedio de 20.3 años, lo que deja en evidencia la importante necesidad de modernización de la flota. En México de acuerdo con la Ley de caminos, puentes y autotransporte federal, el autotransporte de carga se clasifica en: carga general y carga especializada.

Del total de las unidades motrices, 488,361 vehículos prestan el servicio de carga general, entendiéndose éste como el autotransporte de carga que no requiere ningún tipo de equipo especializado; para carga especializada lo hacen 72,700 unidades que comprenden el transporte de materiales, residuos, remanentes y

desechos peligrosos¹¹, también objetos voluminosos o de gran peso¹², como se presenta en la gráfica 2:

Ilustración 4 Remolques para carga especializada



Tolva para transporte de arena sílica, semillas, granos, cementos, cal y productos a granel.



Autotanque para transporte de materiales y residuos peligrosos, en forma líquida o de gas



Plataforma de 53' pies para transportar Acero, Madera, Equipo de construcción, Tubería industrial, Maquinaria Pesada, Equipo de granja



Carga Sobredimensionada, Productos pesados y voluminosos

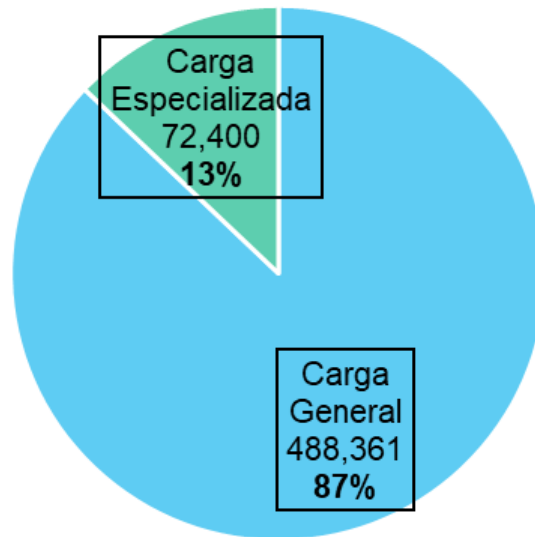
Imágenes obtenidas de: <https://www.google.com/> consultado el 05 de mayo de 2022 a las 19:18pm

¹¹ **Artículo 9-**Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares: Para la prestación del servicio de autotransporte de carga especializada de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, deberá presentarse el listado de productos a transportar y la documentación que especifique el material con que fueron construidos los autotanques, según se establezca en las normas oficiales mexicanas, así como póliza de seguro de daños al medio ambiente.

¹²**Artículo 50-** Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal: Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, se requiere de permiso especial que otorgue la SICT, en los términos de la Ley y los reglamentos respectivos

Gráfica 2 Flota Vehicular: Unidades Motrices

Flota Vehicular: Unidades



Elaboración propia con datos de la Estadística Básica del Autotransporte Federal 2019 SICT

En nuestro país la prestación de los servicios de autotransporte federal podrá realizarlo el permisionario (personas físicas o morales autorizadas por la SICT para prestar el servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares¹³); con vehículos propios o arrendados, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley y sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y Normas Oficiales Mexicanas¹⁴.

De acuerdo con la estructura empresarial del autotransporte de carga, en México se cuenta con un total de 181,031 permisionarios¹⁵; en el que 97.4% son Micro y

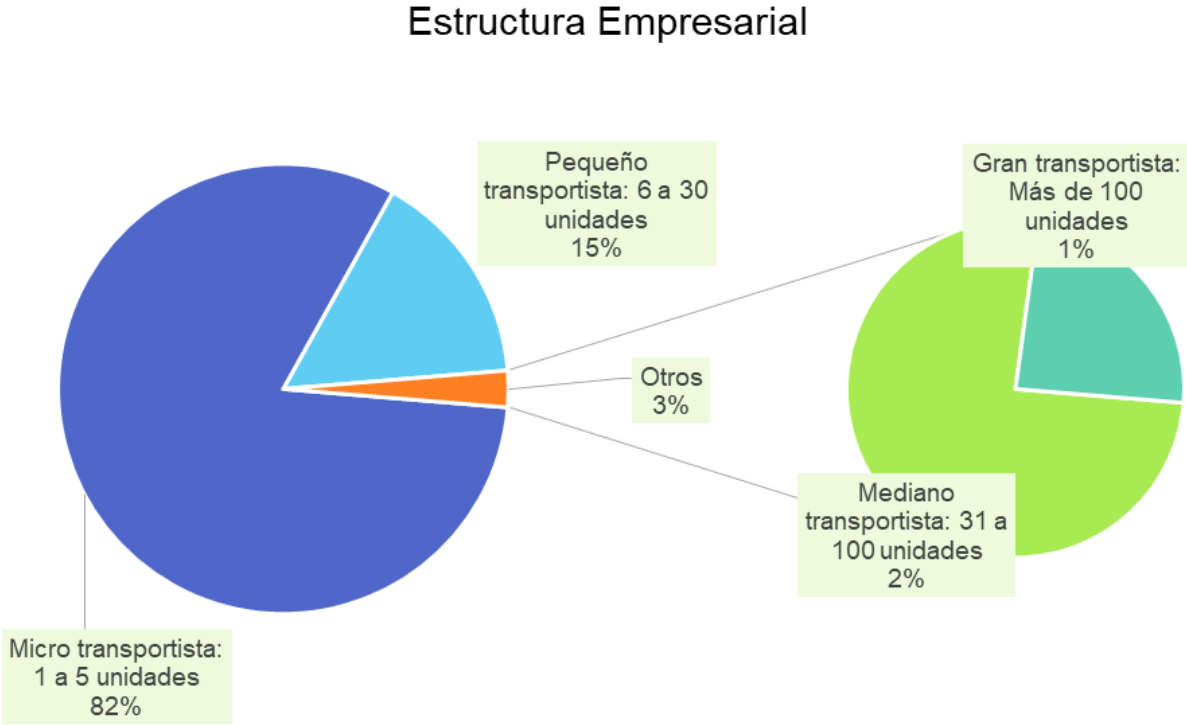
¹³ **Servicios Auxiliares:** Los que, sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación.

¹⁴ **Artículo 34** de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

¹⁵ Estadística Básica del Autotransporte federal, 2019. Secretaría Comunicaciones y Transportes.

Pequeños empresarios, el resto se compone por Medianos y Grandes empresarios, estos datos son representados en la gráfica 3:

Gráfica 3 Estructura Empresarial (Permisos)



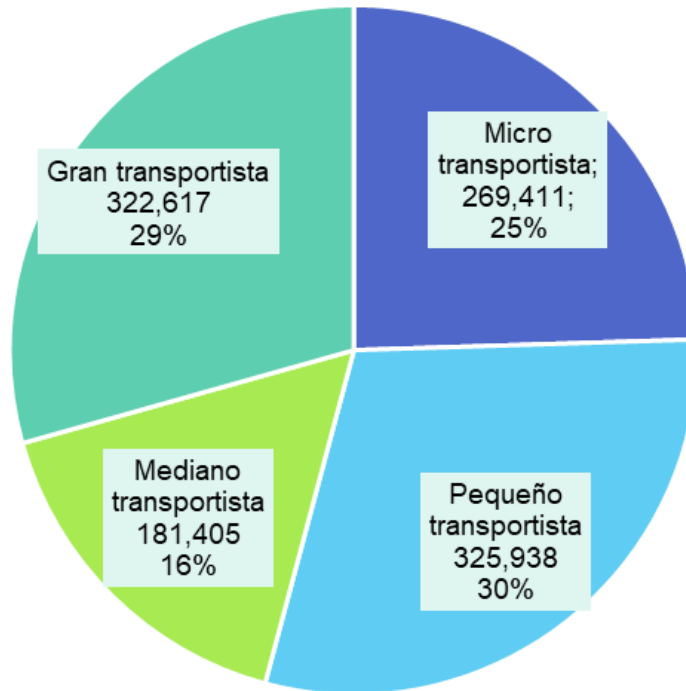
Elaboración propia con datos de la Agenda Económica del autotransporte de carga 2020 CANACAR

Aunque los micro transportistas, mejor conocidos como hombres-camión aportan 82% del total de las compañías en México, solo aportan poco más de un cuarto del parque vehicular de carga¹⁶, como lo veremos en la gráfica 4:

¹⁶ Hombres camión lideran negocio del autotransporte en México, Periódico El Financiero, disponible en <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/hombres-camion-lideran-negocio-del-autotransporte-en-mexico> consultado el 18 de febrero de 2021, 15:56pm.

Gráfica 4 Número de Unidades por estructura empresarial

Unidades por estructura empresarial



Elaboración propia con datos de la Agenda Económica del autotransporte de carga 2020 CANACAR

Entre las grandes empresas competidoras del transporte de carga en México destacan: Traxión, Grupo Alianza Trayecto, Grupo TUM (Operaciones de transporte escolar, traslado de empleados y mudanzas), Autotransporte de Carga Tres Guerras, Transportes Castores, Fletes México, Transportes Marva, Transportes Monroy Schiavon y Grupo Senda. De acuerdo con información del Top 100 del Autotransporte en su edición 2020 realizado por la revista T21 desde 2007, en la categoría de más de 1000 tractocamiones se encuentran:

Tabla 1 Categoría más de 1000 Tractocamiones

Categoría más de 1000 Tractocamiones	
Empresa	2020 (Tractocamiones)
Transportes Monroy Schiavon (TMS)	1,109
Transportes Castores de BC	1,258
Grupo Marva	1,329
Fletes México	1,338
Autotransportes de Carga Tres Guerras	1,827
Traxión	1,859
Alianza Trayecto ¹⁷	3,405

Tabla 1: Elaboración propia con datos del Top 100 del Autotransporte 2020, Revista T21

1.1.1 Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)

“Un país sin transporte, es un país que se estrangula”.
Enrique González Muñoz, presidente de la CANACAR 2018-2021

Con la firma del TLCAN y la incorporación de México al proceso de globalización, que incluía el inicio de la liberación y desregulación de las actividades económicas, fue necesario que el sector del autotransporte de carga contará con una organización que velara por sus intereses; fue así como el 18 de julio de 1989 un comité organizador integrado por los señores: Francisco José Dávila Rodríguez, Bernardo Lijtszain Bimstein, Miguel Quintanilla Rebollar y Héctor Larios Santillán, solicitó a la entonces Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) del Gobierno Federal, la autorización para constituir la Cámara Nacional del

¹⁷ Alianza Trayecto tiene una flota total de 10,799 unidades entre los que se contabilizan: 3,405 Tractocamiones, 62 camiones, 5,674 semirremolques y 1,658 semirremolques especializados.

Autotransporte de Carga (CANACAR)¹⁸. La SECOFI autorizó la constitución de CANACAR por resolución del 25 de septiembre de 1989; es así como el 29 de septiembre de 1989, cuatro días más tarde; la autorización y los primeros estatutos de la Cámara fueron aprobados por la dependencia y publicados en el Diario Oficial de la Federación (DOF). Los estatutos vigentes de la CANACAR están compuestos por 105 artículos divididos en 24 capítulos y dos artículos transitorios.

La CANACAR es definida en el Capítulo I, artículo 1 de sus estatutos vigentes¹⁹ como una institución de interés público, de carácter específico y nacional, autónoma, de duración indefinida, con personalidad jurídica y patrimonio propios, constituida conforme a la Ley de Cámaras de Comercio y de la Industria, por lo que tiene como política institucional el cumplimiento y observancia de las leyes federales y estatales relacionadas con el transporte y la libre competencia.

Ilustración 5 Logotipo de CANACAR



Obtenido de <https://canacar.com.mx/> consultado el 5 de mayo de 2021 a las 35am

¹⁸Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, disponible en <https://canacar.com.mx/>, consultado el 23 de febrero de 2021, 14:02pm.

¹⁹ Estatutos de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, disponible en: <https://canacar.com.mx/>, consultado el 01 de marzo de 2021, 14:26pm.

La CANACAR tiene circunscripción nacional (Art.8), no tiene fines de lucro, y es ajena a cuestiones y actividades religiosas, partidistas y anticompetitivas (Art.3). La afiliación a la CANACAR será un acto voluntario de los transportistas (Art.16), estos pueden ser personas físicas o morales que se dedican al autotransporte de carga y sus servicios auxiliares, que sean concesionarios y/o permisionarios del servicio público de autotransporte de carga, que hayan obtenido su registro y estén al corriente de sus cuotas, domiciliados dentro del territorio nacional (Art.17). Así mismo pertenecer a otras cámaras empresariales no será causa de exclusión o negativa de afiliación a la CANACAR (Art.4). La Cámara tiene como misión representar los intereses de la industria del autotransporte nacional de carga, proyectando y promoviendo su integración, profesionalización y desarrollo.

A continuación, se presenta un resumen del Artículo 11 capítulo II de los estatutos vigentes de la CANACAR en los que se establece que la cámara tiene el objetivo de:

I-Representar, promover y defender los intereses generales del autotransporte de carga, como sector de la economía nacional anteponiendo el interés público sobre los intereses privados;

II-Representar, promover y defender, nacional e internacionalmente, las actividades del sector, y colaborar con el gobierno, representando los intereses generales de los afiliados...

VI-Ser órgano de consulta y colaboración con los tres órdenes de gobierno, para el diseño, divulgación y ejecución de políticas, normas, programas e instrumentos relacionados con el sector del autotransporte;

VIII-Participar en la defensa y representación de los intereses generales y particulares de sus afiliados y colaborar con la Secretaría de Economía en las negociaciones internacionales, cuando así se solicite;

X- Actuar como mediadora, árbitro, perito o síndico nacional e internacional, respecto de negocios y actos relacionados con el sector del autotransporte, conforme a la legislación aplicable;

XIII-Colaborar con la Secretaría de Economía en negociaciones comerciales e internacionales;

XVII-Estudiar los asuntos que afecten las actividades del sector del autotransporte y proponer o proveer medidas de solución;

XVIII-Ejercer, en representación del sector, el derecho de petición ante las autoridades federales, estatales y municipales de la República, hacer las presentaciones ante las mismas que resulten necesarias y solicitar de ellas expedición, la modificación o la derogación de disposiciones que afecten al autotransporte de carga;

XXVI-Fomentar la modernización y desarrollo de la industria del autotransporte de carga en general;

XXXIV-Participar como integrante de las comisiones consultivas o cualquier cuerpo colegiado, federal, estatal o municipal que se relacione directa o indirectamente con la legislación, operación, desarrollo y fomento del autotransporte de carga...²⁰

La CANACAR se compone por: La Asamblea General, El Consejo Nacional Directivo, La Comisión Nacional Ejecutiva, La Vicepresidencia Ejecutiva y La Dirección De Operación (Art.36); en donde La Asamblea General es el órgano supremo de la CANACAR que estará constituida únicamente por afiliados al corriente en el pago de sus cuotas (Art.37). El Consejo Nacional Directivo será el órgano de dirección de la CANACAR; que estará conformado por un Presidente, un

²⁰ Estatutos de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, disponible en: <https://canacar.com.mx/>, consultado el 01 de marzo de 2021, 14:26pm.

vicepresidente ejecutivo, dos vicepresidentes generales, seis vicepresidentes Regionales los cuales se distinguirán por zona, un Secretario General, un Prosecretario General, un Tesorero General, un Protesorero General, quince Secretarios por especialidad o por otra modalidad con sus respectivos Prosecretarios, y un Comisario, con su suplente; de la misma forma estos directivos conforman la Comisión Nacional Ejecutiva (Art.47). Todos los integrantes del Consejo Nacional Directivo deberán ser afiliados y tener como actividad preponderante la del autotransporte de carga o los servicios auxiliares a éste. Las personas que ocupen la Secretaría General y la vicepresidencia ejecutiva durarán en este cargo un año y podrá ser reelecta cuantas veces sea necesario (Art.48).²¹

La visión de la cámara es ser reconocida como la institución representativa de todo el autotransporte de carga en México, ejerciendo la interlocución ante organismos públicos y privados nacionales e internacionales, participando activamente en la formulación y aplicación del marco jurídico, y proporcionando servicios de calidad a sus asociados para fortalecer la competitividad de la industria. Tal como lo veremos en los capítulos siguientes en donde la CANACAR tendrá una activa participación en la redacción y negociación de los Tratados Internacionales de Libre Comercio con América del Norte.

Desde 2013, CANACAR es miembro activo de International Road Transport Union (IRU)²², prestigiosa organización internacional que cuenta con miembros, conformados por asociaciones y operadores de transporte, en más de 100 países en el mundo.

²¹ Estatutos de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, disponible en: <https://canacar.com.mx/>, consultado el 01 de marzo de 2021, 14:26pm.

²² IRU se fundó en 1948 en Ginebra para ayudar a reconstruir los lazos comerciales de una Europa arrasada por la guerra. Desde entonces lidera la promoción del comercio y la mejora del transporte.

Ilustración 6 Logotipo de la Internacional Road Transport Union



Obtenido de <https://www.iru.org/> 05 de mayo de 2021, 23:00pm

1.2 El Autotransporte de carga en Estados Unidos

¡El día en que nuestros camiones se detengan, el país se detiene!
Jimmy Hoffa, Película El Irlandés (2019)

El autotransporte de carga en Estados Unidos adquiere relevancia como un medio de transporte de mercancías, insumos y productos agrícolas después de la Primera Guerra Mundial. Al igual que en México el sector del autotransporte de carga ha sido uno de los pilares de la economía estadounidense. Debido a la gran extensión geográfica, el autotransporte de carga juega un papel fundamental en la distribución de las mercancías, puesto que una buena parte del transporte de carga se realiza por carretera.

En Estados Unidos el Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) fue establecido por una ley del congreso el 15 de octubre de 1966, y su primer día oficial de operaciones fue el 1 de abril de 1957.²³ El DOT es responsable de

²³ Department of Transportation, disponible en: https://www.transportation.gov/about_U.S., consultado el 07 de junio de 2021, 20:39pm.

proporcionar un sistema de transporte rápido, seguro, eficaz, accesible y cómodo que impulse su productividad económica y competitividad global. El Secretario de Transporte es el principal asesor del presidente en todos los asuntos relacionados con los programas de transporte federales.

El DOT tiene a su vez la Oficina de estadísticas de transporte que es una de las 13 principales agencias de estadísticas federales y se rige principalmente por las directivas de la oficina de administración y presupuesto y el título 49 del Código de Estados Unidos. El director de la Oficina de Estadísticas de Transporte²⁴ es por ley el asesor principal del Secretario de Transportes.

²⁴ Bureau of Transportation Statistics (BTS)

Mapa 2 Red de Carreteras de Estados Unidos



Obtenido de <https://www.transportation.gov/> consultado el 05 de mayo de 2022 19:00pm

También del DOT depende la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (Federal Motor Carrier Safety Administration o FMCSA por sus siglas en inglés), que parte de la Administración Federal de Carreteras y cuyas misiones son:

- 1) Garantizar la seguridad en las operaciones de los autotransportistas mediante la estricta aplicación de las normas de seguridad, dirigidas a los transportistas de alto riesgo y a los conductores de vehículos comerciales,
- 2) Mejorar los sistemas de información sobre seguridad y las tecnologías de los vehículos de motor comerciales; fortalecer el equipamiento y las normas de funcionamiento de los vehículos de motor comerciales;
- 3) Aumentar la conciencia de seguridad. Para llevar a cabo estas actividades, la FMCSA trabaja con agencias de ejecución federal, estatal y local, la industria de autotransportistas, grupos de interés en seguridad laboral y otros.²⁵

Las estadísticas del American Trucking Association indican que, en el 2004, el 23.3% de los camiones registrados en Estados Unidos se utilizaron para el comercio de carga²⁶.

De acuerdo con el DOT de Estados Unidos, en el 2015 el número de transportistas registrados fue de 586,014 de los cuales, el 90.8% opera con seis camiones o menos, a este tipo de transportistas se le denomina Owner Operator, lo que en México sería la figura del Hombre-Camión.

²⁵ U.S. Department of Transportation Administrations disponible en: <https://www.transportation.gov/administrations>, consultado el 07 de junio de 2021, 20:41pm

²⁶ American Trucking Association disponible en: <https://www.trucking.org/>, consultado el 2 de marzo de 2021, 13:00pm.

El Buró de Transporte y Estadística publicó que de diciembre de 2016 a diciembre del 2017 el crecimiento de este sector fue de 6.1%. Esto representó la mayor ganancia anual para la industria desde 2010. En 2017 el 9.2% del total del sector lo constituían las grandes empresas de autotransporte de carga²⁷.

Desde 2018 el sector del autotransporte en Estados Unidos atraviesa una fuerte crisis de escasez de operadores de camiones, por lo que los sueldos se aumentaron cerca de un 10%, para evitar que la capacidad del autotransporte se hundiera más, ya que justo en ese año el sector pasaba por un momento turbio, lleno de cambios bruscos en los precios de insumos, retrasos, congestiones y otras complicaciones.

Las congestiones, los retrasos y los costes generales de transporte más altos continúan causando problemas hoy en día. En el caso de los envíos a última hora o en los que suceden cambios en el último minuto, los retos son todavía mayores, y aunque la mayor parte de transportistas tienen sus agendas llenas de reservas formalizadas con varios días de antelación, los cambios imprevistos se traducen en retrasos o en costes adicionales, normalmente por dos motivos:

- 1) Los envíos terminan acumulando cargos de almacenamiento o extra-costos de ocupaciones y demoras;
- 2) que los expedidores se encuentran en la obligación de pagar tarifas más altas para asegurarse de que el transportista gestionará el envío en estas condiciones. Esto repercute en el aumento en los costos de los consumidores, a través de una subida en los precios de los productos.

En diciembre de 2020 el medio de transporte más utilizado fue el camión que movió carga por un valor de 60.5 mil millones de dólares, que representa el 62.6% de toda la carga transfronteriza, un 5.8% más en comparación con diciembre de 2019 ²⁸.

²⁷ Departamento de Transportes de Estados Unidos 2017

²⁸ Estadísticas del Departamento de transportes de Estados Unidos, disponible en: <https://www.bts.gov/transborder> consultado el 5 de marzo de 2021, 16:50pm

1.2.1 Sindicato de camioneros de Estados Unidos

“Los Teamsters miembros de hoy, son los Teamsters dirigentes de mañana.”
Sindicato Internacional de Camioneros EE. UU.-Canadá

La Hermandad Internacional de Camioneros, en inglés International Brotherhood of Teamsters (IBT por sus siglas en inglés) es un sindicato de Estados Unidos y Canadá. La historia de los Teamsters principia cuando habitantes estadounidenses entregaban mercancías transportadas en carretas tiradas por caballos, éstos eran conocidos como carreteros o tronquistas. Con el avance y expansión de la base industrial de Estados Unidos los carreteros se convirtieron en importantes actores de la economía en progreso. Es así como en 1899 en Detroit se formó la Unión Internacional de Tronquistas (Team Drivers International Union, TDIU por sus siglas en inglés), luego de que tronquistas o carreteros de diversas regiones comenzaron a formar uniones locales; en ese mismo año en Chicago, se creó una organización similar a nivel nacional llamada Unión Nacional de Tronquistas (Teamsters National Union-TNU por sus siglas en inglés). Es en 1903 cuando estas dos organizaciones se unen para formar la International Brotherhood of Teamsters (IBT), mejor conocida como “Teamsters”; su primer presidente fue Cornelius Shea y la sede de la Unión estaba en Indianápolis ²⁹.

Ilustración 7 Logotipo de los Teamsters



Obtenido de <https://teamster.org/> consultado el 05 de mayo de 2021 a las 03:00am

²⁹ International Brotherhood of Teamsters, disponible en: <https://teamster.org/about/teamster-history/> International Brotherhood of Teamsters. Consultado l 13 de marzo de 2021, 17:45pm.

En el año de 1912, los Teamsters llevaron a cabo la primera entrega de mercancías en vehículos automotores, y en 1914 cuando estalló la Primera Guerra Mundial en Europa, los Teamsters desempeñaron un papel clave en el apoyo a las tropas estadounidenses. Con la expansión en forma acelerada de la economía estadounidense, los miembros del sindicato también lo hacían, para 1915 los integrantes aumentaron de 40,000 a 60,000³⁰, pero en 1929 con el inicio de la Gran Depresión, la base de miembros de los Teamsters se redujo.

En 1952 la sede de la Unión Internacional de Camioneros (IBT) fue trasladada de Indianápolis a Washington D.C., para que la Unión estuviera cerca del Congreso y de esta forma influyera en las decisiones futuras. En 1957 James Riddle Hoffa, mejor conocido como Jimmy Hoffa, fue elegido presidente del sindicato de los Teamsters. Al frente del sindicato se convirtió en un personaje bastante popular y transformó a la Hermandad Internacional de Camioneros en el principal y más poderoso sindicato de Estados Unidos; gracias a eso logró negociar por primera vez un Acuerdo Nacional Maestro de Transporte de Carga, un contrato que consolidó el poder de los transportistas a nivel nacional.

Un fuerte sentido de solidaridad entre los miembros, han hecho que la Unión de los Teamsters tenga por objetivo ser la Unión más fuerte y eficaz del mundo. Actualmente suman 1.4 millones de miembros y está formado por más de 450 uniones locales ubicadas en todo Estados Unidos. Las uniones locales son autónomas y forman la columna vertebral de la Unión de los Teamsters, es por eso que la Unión es fuerte, cada Unión local toma decisiones que protegen los intereses de los miembros a quienes representan.

La Convención de la IBT que se realiza cada cinco años, es el órgano rector supremo de la Unión de los Teamsters. Cada Unión local de los Teamsters elige cierto número de delegados para asistir a la Convención, los miembros dan a estos

³⁰ International Brotherhood of Teamsters, disponible en: <https://teamster.org/about/teamster-history/> International Brotherhood of Teamsters. Consultado l 13 de marzo de 2021, 17:45pm.

delegados autoridad para reformar la Constitución de la IBT, aprobar resoluciones, y establecer las políticas de la unión. Al igual que sucede en las convenciones de los partidos Republicano y Demócrata, se eligen candidatos para postularse a los cargos de Presidente General, Secretario Tesorero General, Vicepresidentes y Síndicos de la Junta Ejecutiva General.

La Junta Ejecutiva General es responsable de la administración de la Unión de los Teamsters. Desde 1990 los miembros de la Junta Ejecutiva General son elegidos directamente por los miembros de la Unión. El funcionario de mayor jerarquía en la Unión es el Presidente General, quien dirige las actividades diarias de la Unión, entre las cuales figura la supervisión de los programas y las políticas de la Unión Internacional. En el período entre convenciones, la Junta Ejecutiva General es la autoridad rectora de la Unión y se reúne trimestralmente.

1.3 El autotransporte de carga y el intercambio comercial México-Estados Unidos

“Es importante entender que hay más intercambios comerciales que comercio.”
George Bush

Aproximadamente el 75%³¹ de las exportaciones mexicanas a los Estados Unidos se efectúan por carretera cruzando por los pasos fronterizos situados en Baja California y California, Tijuana/San Diego; Sonora y Arizona, Nogales/Nogales; Chihuahua y Texas, Ciudad Juárez/El Paso; Tamaulipas y Texas, Nuevo Laredo/Laredo, que es el punto con mayor circulación de camiones de carga

³¹ Banco Nacional de Comercio Exterior, disponible en: <http://www.revistacomercioexterior.com/> , consultado el 12 de marzo de 2021, 17:15pm

Mapa 3 Frontera MÉXICO- ESTADOS UNIDOS

(La región fronteriza según el Acuerdo de 1983)



Mapa 2: Fuente: <https://mx.usembassy.gov/> Embajada de los Estados Unidos en México. Consultado el 1 de marzo de 2021, 01:30am

El tráfico del autotransporte de carga se concentra principalmente en el estado de Texas, que comparte con México el 63% de la extensión limítrofe fronteriza y cuenta con 10 de los 19 puertos fronterizos³², lo que revela una clara muestra de la cantidad del comercio de nuestro país con esa entidad. Con anterioridad al establecimiento oficial de la frontera entre Estados Unidos y México, la ciudad de Laredo era uno de los pueblos fronterizos más antiguos de Estados Unidos, Laredo era el lugar de cruce frecuente para aquellos que viajaban a Texas, desde Nuevo León y Coahuila. Posterior a la fundación de Nuevo Laredo, la condición de la ciudad como la Puerta de entrada a México se consolidó; y para 1890, Laredo era ya una ruta importante para el comercio entre México y Estados Unidos. Hoy por hoy Laredo/Nuevo Laredo cuenta con un sistema de cinco puentes internacionales de los cuáles dos se utilizan exclusivamente para el transporte comercial; es el segundo puerto comercial del TLCAN por el volumen y valor de los productos que por aquí transitan. Para México, representa el primer puerto comercial terrestre.

Con la entrada en vigor del TLCAN el autotransporte de carga internacional³³ entre México y Estados Unidos se intensificó, por lo que la coordinación en el sector del autotransporte de carga es y debe ser primordial, asimismo debe tener un papel preponderante para las relaciones entre México y Washington.

El intercambio comercial con la movilización de carga por vía terrestre entre México y Estados Unidos ascendió a 442 129 millones de dólares en 2017, participando el autotransporte de carga con el 82.2% del total.³⁴ En 2019 el Intercambio de mercancías transportadas vía terrestre entre México y Estados Unidos el autotransporte de carga representó el 82.5% del total de comercio contabilizado, monto que ascendió a 489,141 millones de dólares. De enero a julio de ese año el

³² Véase Anexo VII Mapa 5 Aduanas de México: Frontera Norte pág. 124

³³ **Artículo 59.-** Ley de caminos, puentes y autotransporte federal: **El autotransporte internacional de carga** es el que opera de un país extranjero al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables.

³⁴Agenda Económica del autotransporte de carga, Indicadores del autotransporte de carga 2017, CANACAR.

comercio movido por el autotransporte de carga tuvo un valor de 292,388 millones de dólares, en donde la Importación aportó 127,778 millones de dólares y la Exportación contribuyó 164,610 millones de dólares. Los pasos fronterizos más transitados por el número de cruces fueron: Nuevo Laredo, Tamaulipas; Tijuana, Baja California y Ciudad Juárez, Chihuahua, que además el primer semestre de 2019 concentró el 60.9% del total de cruces fronterizos.³⁵

Los tres principales puertos fronterizos más concurridos en 2020 por donde cruzaron la mayoría de los camiones con 45.8% del total de la carga transfronteriza fueron:

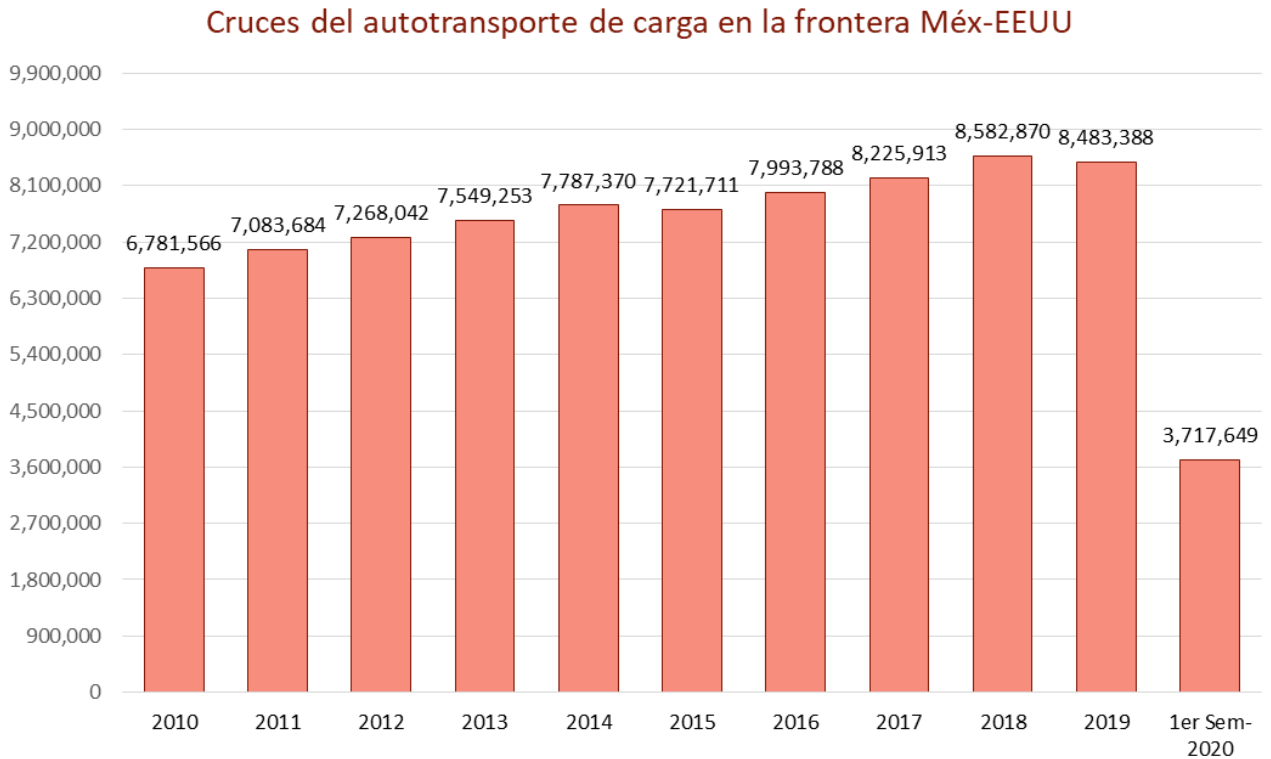
- Laredo TX \$15,000 millones de dólares
- Detroit, MI \$8,300 millones de dólares
- Port Huron, MI \$4,400 millones de dólares ³⁶

En la gráfica 5 se muestra el número de cruces del autotransporte de carga en la frontera México-Estados Unidos desde el año 2010 hasta el primer semestre del año 2020, periodo en el que deja su vigencia el TLCAN e inicia el T-MEC.

³⁵ Agenda Económica del autotransporte de carga, Indicadores del autotransporte de carga 2020, CANACAR.

³⁶ Estadísticas del Departamento de transportes de Estados Unidos, disponible en: <https://www.bts.gov/transborder> consultado el 05 de marzo de 2021, 03:10am

Gráfica 5 Cruces del autotransporte de carga en la frontera México-EE. UU.



Gráfica 5: Elaboración propia con datos de la Agenda Económica del autotransporte de carga 2020 CANACAR

Con la apertura a la globalización, la política económica de México ha sido orientada hacia un modelo exportador, lo que se ha reflejado en los niveles de exportación, principalmente a Estados Unidos; que es el centro del comercio en la región de América del Norte, México es uno de los principales socios comerciales y de inversión de los Estados Unidos. El comercio bilateral creció un 455% entre 1994 y 2017, y ahora México se ubica como el segundo mercado de exportación más grande de los Estados Unidos, y el tercer socio comercial. La gráfica 6 muestra el intercambio comercial que ha mantenido nuestro país con el vecino del norte desde 1993 hasta 2020 periodo durante el cual el TLCAN tuvo vigencia³⁷:

³⁷ Cooperación fronteriza e investigación científica, disponible en: <https://mx.usembassy.gov/>. Embajada de los Estados Unidos en México. Consultado el 29 de abril de 2021

Gráfica 6 Intercambio Comercial México-Estados Unidos 1993-2020



Grafica 6: Elaboración propia con datos de SAT, SE, BANXICO, INEGI. Balanza Comercial de Mercancías de México (1993 - 2020). SNIEG.

En la gráfica 6 podemos observar que, a partir de 1993, año previo al inicio de la entrada en vigor del TLCAN y hasta 2020 se mantiene un incremento vertical, con un ligero decremento en los años 2001 y 2002, una vez más, de 2003 a 2008 el incremento vertical es constante, y en 2009 sucede una caída en picada debido a la crisis inmobiliaria en Estados Unidos que afectó a la economía mundial y a México por supuesto. Los siguientes años de 2010 a 2015 el incremento es continuo una vez más; hasta la llegada del republicano Donald Trump a la Casa Blanca en 2016, quien pretendía anular el TLCAN, lo que llenó de incertidumbre a los empresarios mexicanos y estadounidenses, los posteriores dos años hubo un pequeño incremento, pero, cayó en 2020 con la pandemia del coronavirus. Con un total de 34,000 millones de dólares de intercambio comercial en ambas direcciones.

Entre los productos que más se importan desde Estados Unidos se encuentran el gas natural, que en el periodo de 2016 a 2018 las compras, se elevaron 58.8%;

maíz amarillo que en el mismo periodo se incrementó un 17.2%; las manufacturas ocupan el tercer lugar, ya que en nuestro país es uno de los sectores más importantes de la actividad económica, dentro de ellas se ubican la industria automotriz y la aeronáutica. La turbosina también tiene un lugar en esta lista con un incremento de 136% entre 2016 y 2018; de igual forma el gas propano mostró un incremento de 32.4% en el mismo periodo³⁸.

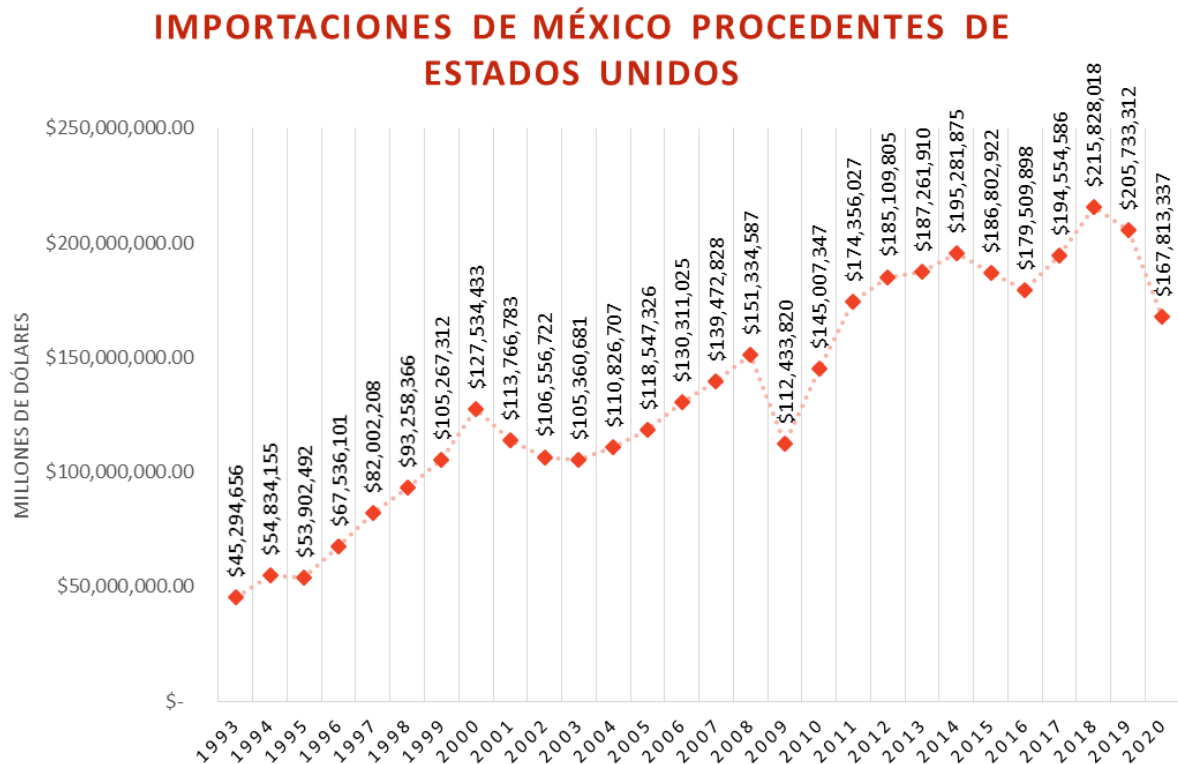
En 2020 el top 5 de los principales productos importados por México procedentes de Estados Unidos, se encuentran localizados los siguientes productos identificados con su fracción arancelaria³⁹: Unidades de memoria (8471.70.01) con 5,110,108 millones de dólares; Gas natural (2711.21.01) con 4,447,905 millones de dólares; Aceite diésel (gasóleo) y sus mezclas, con contenido de azufre inferior o igual a 15ppm (2710.19.09) con 4,162,951 millones de dólares; Maíz amarillo (1005.90.03) con 2,841,627 millones de dólares; Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos, portátiles, de peso inferior o igual a 10 kg, que estén constituidas, al menos, por una unidad central de proceso, un teclado y un visualizador (8471.30.01) con 1,862,337 millones de dólares; entre otros productos con un total anual de importaciones por 167,813,337 millones de dólares.⁴⁰

³⁸Los 5 productos que México le vende y compra a Estados Unidos disponible en: <https://expansion.mx/economia/2019/06/07/>, , EXPANSIÓN Revista Digital, consultado el 03 de marzo de 2021, 01:25am.

³⁹ Fracción Arancelaria de la Tarifa de la Ley de Impuestos Generales de Importación y Exportación.

⁴⁰ Balanza Comercial de Mercancías de México (1993 - 2020). SNIEG

Gráfica 7 Importaciones de México procedentes de Estados Unidos



Gráfica 7: Elaboración propia con datos de SAT, SE, BANXICO, INEGI. Balanza Comercial de Mercancías de México (1993 - 2020). SNIEG.

De acuerdo con la revista digital EXPANSIÓN⁴¹ los productos más comprados por Estados Unidos a México fueron: Automóviles, destacando que la industria automotriz es la más importante dentro del sector manufacturero de nuestro país, gracias a la apertura del comercio y a la inversión en el sector, al cierre del año 2018, México contabilizaba 24 compañías dedicadas a la fabricación de automóviles en el país⁴², con instalaciones para manufacturar en 24 estados, produciendo

⁴¹ Los 5 productos que México le vende y compra a Estados Unidos, disponible en: <https://expansion.mx/economia/2019/06/07/>, EXPANSIÓN Revista Digital. Consultado el 19 de febrero de 2021, 02:30am.

⁴² Las armadoras de vehículos como General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen, Nissan, Honda, BMW, Toyota, Volvo y Mercedes Benz se han establecido en diversos estados de la República como:

vehículos ligeros, pesados, tracto camiones y autopartes.⁴³ Unidades de memoria que en el periodo entre 2016 y 2018 tuvieron un crecimiento de 59.9%; Vehículos para transporte de mercancías, que en exportación cayeron 19.7% en noviembre de 2018; Tractores de carretera de semirremolques crecieron 60.2% en el periodo 2016 a 2018; en este mismo periodo las pantallas planas representaron una caída del 13.2% en el mismo periodo.

México se ha integrado a las cadenas de producción global de la electrónica de consumo y está entre los principales exportadores de televisiones de pantallas planas, computadoras y teléfonos celulares⁴⁴.

En el top 5 del pasado 2020, los principales productos exportados por México a Estados Unidos fueron: Aparatos receptores de televisión, incluso con aparato receptor de radiodifusión o grabación o reproducción de sonido o imagen incorporado: con pantalla plana, incluso las reconocibles como concebidas para vehículos automóviles (8528.72.06) con valor de 11,514,882 millones de dólares. Arnesees reconocibles como concebidos exclusivamente para uso automotriz. (8544.30.02) con 6,433,851 millones de dólares. Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios (8708.29.99) por 3,646,707 millones de dólares; Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios clasificadas en las demás (8708.99.99) con 2,591,238 millones de dólares; y Unidades de memoria de Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos y sus unidades; lectores magnéticos u ópticos, máquinas para registro de datos sobre soporte en

Aguascalientes, Baja California, Chihuahua, Coahuila, Estado de México, Guanajuato, Jalisco, Morelos, Puebla, San Luis Potosí y Sonora.

⁴³ Perfil del sector, mapa de clúster, información estatal y casos de éxito. Secretaría de Economía. Gobierno de México.

⁴⁴ Empresas líderes a nivel mundial en el sector (Samsung, Sony, Lg, Toshiba, Foxconn, Flextronics, Jabil Circuit) se han establecido en los estados de Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas ubicados en la frontera norte, y en Jalisco, Aguascalientes, Estado de México, Querétaro y Durango y Yucatán.

forma codificada y máquinas para tratamiento o procesamiento de estos datos, no expresados ni comprendidos en otra parte. (8471.70.01) con 2,585,494 millones de dólares; entre otros productos con un total anual de exportaciones de 339,180,539 millones de dólares.⁴⁵

Gráfica 8 Exportaciones de México a Estados Unidos



Gráfica 8: Elaboración propia con datos de SAT, SE, BANXICO, INEGI. Balanza Comercial de Mercancías de México (1993 - 2020). SNIEG.

Los tres principales productos movidos por autotransporte de carga durante el 2020, con un 49.1% del total de la carga transfronteriza, fueron:

- Computadoras y partes de computadoras \$11,900 millones de dólares
- Maquinaria eléctrica \$9,400 millones de dólares
- Vehículos y autopartes \$8,500 millones de dólares⁴⁶

⁴⁵ Balanza Comercial de Mercancías de México (1993 - 2020). SNIEG

⁴⁶ Estadísticas del Departamento de transportes de Estados Unidos, disponible en: <https://www.bts.gov/transborder>, consultado el 06 de marzo de 2021, 02:17am

1.3.1 Descripción del proceso de intercambio de mercancías

El aumento del volumen del comercio implica un aumento de cruces fronterizos, lo que también implica una presión mayor para permitir el libre cruce en las fronteras de la región. Desde que Estados Unidos prohibió el ingreso a su territorio a camiones mexicanos de carga comercial más allá de la zona comercial fronteriza, enviar mercancía de México a su destino final en Estados Unidos requiere de 3 camiones diferentes, y de dos diferentes opciones de autotransporte; aunado a los largos tiempos de espera en la frontera.

Las dos opciones de quienes quieren enviar carga a Estados Unidos desde México son el transbordo o el cruce de tráiler⁴⁷. El transbordo es cuando se transfiere la carga de un remolque a otro en la frontera, lo que implica que un transportista de México recoge la carga en México y la lleva a una yarda segura en el territorio de la frontera con Estados Unidos; luego, un transportista lleva el remolque a través de la frontera hasta una instalación de transbordo en el lado estadounidense. A partir de ahí, la red de transbordos trasladará la carga a un transportista estadounidense responsable de realizar la entrega final⁴⁸. En resumen, las mercancías se transfieren a diferentes remolques que se mueven a través de los distintos puntos de control hasta su destino final. El procedimiento desde Estados Unidos a México es similar, solo que a la inversa.

El cruce de remolque mueve la carga a través de la frontera, en este caso no existe la necesidad de transferirlo de un camión a otro, la mercancía o carga se queda en el remolque original. Si se están trasladando productos de México a Estados Unidos, el envío estará en manos de una empresa mexicana que tenga un acuerdo de intercambio de remolques con una compañía estadounidense (TBM Carriers, PAM Transportation Inc, RAGAR Transportation, FTS), el conductor mexicano llevará el

⁴⁷ Tráiler: Tipo de remolque cuya parte delantera se apoya y articula sobre el vehículo tractor.

⁴⁸ Cruce de tráiler o transbordo ¿Qué servicio elegir al enviar desde y hacia México? disponible en: <https://www.shiplilly.com/> ; Shipping & Logistics Blog. Consultado el 07 de marzo de 2021, 04:50am

remolque a través de la frontera hasta una yarda en el territorio de Estados Unidos; entonces el transportista estadounidense llevará a cabo la entrega final⁴⁹. En este proceso de cruce de remolque, la mercancía permanece en el mismo remolque y el remolque se mueve a través de los distintos puntos de control. Si el envío de mercancías viene desde Estados Unidos con destino a México, el proceso es el mismo.

Ilustración 8 Caja Seca RAGAR Transportation de 53' pies



Fotografía propia de una caja seca RAGAR Transportation de 53' pies tomada el 10 de marzo de 2022

Ilustración 9 caja seca PAM Transport de 53' pies



Fotografía propia de una caja seca PAM Transport de 53' pies tomada el 10 de marzo de 2022

⁴⁹Cruce de trailer o transbordo ¿Qué servicio elegir al enviar desde y hacia México? disponible en: <https://www.shiplilly.com/> ; Shipping & Logistics Blog. Consultado el 07 de marzo de 2021, 04:50am

Ilustración 10 Caja Seca TBM Carriers de 53' pies



Fotografía propia de una caja seca TBM Carriers de 53' pies tomada el 10 de marzo de 2022

Estos dos procesos requieren que las mercancías se detengan en un lado de la frontera, luego un tercero (transfer⁵⁰) las mueva a través del cruce de la frontera y luego las recoja en el otro lado. Aquí es donde los Laredos⁵¹ juegan un papel importante, ya que, con las restricciones de entrada de camiones mexicanos a territorio estadounidense, se especializaron en el servicio de transporte de carga comercial local conocido por su denominación en inglés como drayage o transfer, que consiste en recibir la carga de la empresa de un país, cruzar la frontera (realizando todos los trámites aduanales correspondientes) y entregarla a una empresa del otro país en su territorio. Llegan a cobrar desde 200 hasta 400 dólares por cruce. Transportes FEMA es una de las principales empresas con unidades transfer.

⁵⁰ **Transfer:** Intercambiador, lugar destinado a la intermodalidad entre diferentes medios de transporte, (modalidad de pago único en el viaje realizado entre diferentes medios de transporte). Los llamados “transfers”, dedicados a cruzar las cajas de los tráilers de un lado a otro de los puentes fronterizos con tractores.

⁵¹ “Los Laredos” así se denomina localmente a la comunidad única que conforman conjuntamente Laredo, Texas y Nuevo Laredo, Tamaulipas.

Ilustración 11 Unidad Transfer de Transportes FEMA



Unidad Transfer de Transportes FEMA ingresando a importante empresa de autotransporte de Carga en Nuevo Laredo
Fotografía propia tomada el 04 de mayo de 2022

1.3.1.1 Permisos de entrada de México a Estados Unidos

En territorio mexicano para que las empresas estadounidenses brinden el servicio, se requiere un permiso otorgado por la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) de la SICT; para la prestación del servicio de autotransporte internacional de carga general en territorio mexicano, sin embargo, no permite los servicios de pasaje, transporte de materiales peligrosos, ni los servicios domésticos o de cabotaje.

Los interesados podrán obtener el permiso, placas, tarjetas de circulación y engomados en las oficinas de la DGAF-SICT, en donde deberán presentar la Solicitud con pre captura de trámites por internet de la DGAF, los estatutos constitutivos, acta constitutiva o artículos de incorporación de la empresa y sus

modificaciones, en donde se considere la prestación del servicio de autotransporte de carga dentro del objeto social; estos documentos deberán presentarse traducidos al español, apostillados y protocolizados por autoridad mexicana; también deberán contar con el Número asignado por el Departamento de Transporte de los EUA (USDOT Number), esto para empresas; para personas físicas se requieren los mismos documentos además una Identificación oficial vigente con fotografía como ejemplo, el pasaporte, un número de seguridad social, válido en Estados Unidos, y un comprobante de domicilio no mayor a 3 meses de antigüedad. Para registrar a los conductores con Commercial Driver License (CDL por sus siglas en inglés), deberán de contar primeramente con el permiso de la SICT.

Para los vehículos se requiere presentar la Solicitud con pre captura de trámites por internet de la DGAF, el título de propiedad, factura o contrato de arrendamiento con el que sea acreditada la propiedad o legal posesión del vehículo, que incluya año, modelo, Número de Identificación Vehicular (NIV), nombre, marca, tipo de carrocería y ficha técnica con las características del vehículo; el registro oficial emitido por la autoridad encargada del registro de vehículos comerciales, como el Departamento de Vehículos Automotores (DVA) o el equivalente en la jurisdicción correspondiente o del International Registration Plan, en donde se muestre: el nombre, denominación o razón social del permisionario, NIV, matrícula, número de registro, y marca; póliza de seguro emitida por una aseguradora establecida en México a nombre del solicitante que garantice: Cobertura en toda la República Mexicana, Responsabilidad civil por 19,000 UMAs⁵² Servicio Público Federal, vigencia por un año, comprobante de pago; Calcomanía vigente de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA por sus siglas en inglés) o certificado de condiciones físico-mecánicas, conforme a la NOM-068-SCT-2-2014; Certificado de control de emisiones expedido por unidad de verificación de emisiones contaminantes en Estados Unidos o en México en cumplimiento de la normativa ambiental aplicable,

⁵² Unidad de Medida y Actualización

cumplir con lo dispuesto en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, relativo al freno auxiliar y frenos ABS.

El solicitante deberá generar dos números de folio: ALTA EMPRESA y ALTA DE FLOTA. Esto se realiza únicamente cuando es EXPEDICIÓN, posteriormente sólo se realizará el trámite de ALTA de los vehículos. La Dirección de Trámites revisará y decidirá sobre la solicitud en un plazo máximo de 10 días; en el caso de que sea favorable, le dará una cita en la DGAF-SICT⁵³.

El artículo 79 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares de México establece que, en el transporte internacional de mercancías con punto de origen o destino en el territorio nacional, la carta de porte ⁵⁴ y, que al efecto se expida se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares⁵⁵ y en los acuerdos y Tratados Internacionales.

⁵³ Permiso para la prestación del servicio de Autotransporte Internacional de Carga General entre los Estados Unidos de América y Canadá. DGAF-SICT, disponible en: <https://www.sct.gob.mx/>. Consultado el 28 de febrero de 2021, 01:16am

⁵⁴ **Carta Porte:** Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen; (Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal)

⁵⁵ Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares- **Artículo 44F:** La carta de porte incluirá como mínimo lo siguiente: I. Nombre, razón social o denominación del permisionario y su domicilio; II. Nombre, razón social o denominación del usuario y su domicilio; III. Tipo de servicio y fecha de prestación; IV. Lugar o número oficial del kilómetro de la carretera en que se inicie la prestación de los servicios; V. Destino de la entrega del porteador; VI. Precio del servicio; VII. Distancia recorrida; VIII. Autoridad que solicitó u ordenó el servicio, en su caso, así como el número de folio del inventario del vehículo objeto del servicio que haya elaborado; IX. Características del vehículo que recibió el servicio, tales como marca, tipo, modelo, placas de circulación, capacidad, número de serie y de motor y nombre, razón social o denominación del propietario; X. Al reverso, deberá tener impresas las cláusulas a las que se sujeta el contrato entre el usuario y el permisionario, y XI. Los demás requisitos que establece el Código de Comercio para la carta de porte.

Artículo 74: - Los autotransportistas deberán emitir por cada embarque, una carta de porte debidamente documentada, que deberá contener, además de los requisitos fiscales y de las disposiciones aplicables contenidas en el presente reglamento, como mínimo lo siguiente: I. Denominación social o nombre del autotransportista y del expedidor y sus domicilios; II. Nombre y domicilio del destinatario; III. Designación de la mercancía con expresión de su calidad genérica, peso y marcas o signos exteriores de los bultos o embalaje en que se contengan y en su caso, el

El artículo 61 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el período autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia, en el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de autotransporte de carga.

De igual forma el Artículo 88 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y puentes de Jurisdicción Federal establece que los vehículos, remolques y semirremolques matriculados en un país extranjero, podrán transitar observando las disposiciones del Reglamento, por las vías federales, cuando así lo permitan los convenios y tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte. El Artículo 89 señala que la internación legal a territorio nacional de los vehículos que transiten con placas o documentación extranjera deberá ser acreditada por sus respectivos conductores, mismos que si son de alguna otra nacionalidad deberán demostrar su estancia legal en el territorio nacional y deberán ser titulares de la respectiva licencia de manejo que les haya otorgado la autoridad competente de su domicilio.

1.3.1.2 Permisos de entrada de Estados Unidos a México

Todos los vehículos comerciales que entran a Estados Unidos, ya sea registrados en México, en Estados Unidos, o en otro país están sujetos a una inspección de seguridad. Las inspecciones pueden ser realizadas por la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (Federal Motor Carrier Safety Administration o FMCSA por sus siglas en inglés) o por el DOT. Las normas de inspección cumplen con el Programa de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales

valor declarado de los mismos; IV. Precio del transporte y de cualquier otro cobro derivado del mismo; V. Fecha en que se efectúa la expedición; VI. Lugar de recepción de la mercancía por el autotransportista, y VII. Lugar y fecha o plazo en que habrá de hacerse la entrega al destinatario.

(Commercial Vehicle Safety Alliance), las normas de seguridad son las mismas que las impuestas para el tráfico comercial en las carreteras de los Estados Unidos. Estas inspecciones son llevadas a cabo en el cruce fronterizo.

Las empresas de carga estadounidenses que intervienen en el comercio internacional deben estar registradas en la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes y deben tener a la vista su número de registro del Departamento de Transportes de Estados Unidos, USDOT, en sus camiones. Además, del cumplimiento de seguridad del vehículo, las empresas deben cumplir con un seguro, aptitudes del conductor, bitácora, e historia de seguridad de la empresa.

Ilustración 12 Ejemplo de Número USDOT



Obtenido de <https://www.google.com/> consultado el 5 de mayo de 2021 22:00pm

Los requisitos para las empresas de carga mexicanas que operan dentro de Zonas Comerciales Fronterizas en la mayoría de los casos son los mismos que de las compañías estadounidenses. Las compañías de transporte mexicanas también deben solicitar y estar registrados en la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes y deben tener a la vista sus números de registro de USDOT Number y ICCMX en sus tractocamiones. Para adquirir el permiso o matrícula el transportista se debe dirigir a las oficinas de la FMCSA. Hay dos formas diferentes de matrícula, una para transportistas que la necesitan para operar sólo en zonas comerciales Forma OP-2 y una forma separada para transportistas que la necesitan para operar

más allá de las zonas comerciales, Forma OP-1(MX)⁵⁶, al igual que la forma BOC-3. Para los conductores se requiere tener su licencia expedida por la SICT, y someterse a los criterios médicos dictados por la FMCSA, los que incluyen las pruebas antidoping⁵⁷. Asimismo, los operadores deben llevar una bitácora de sueño en la que se registren las horas de descanso⁵⁸ para cumplir con el requerimiento y asegurar el descanso necesario para un manejo seguro.

Los ciudadanos mexicanos que ingresan a los Estados Unidos como visitantes de negocios deben presentar un pasaporte válido y una visa de no inmigrante. Los conductores de camiones de nacionalidad mexicana generalmente califican para permisos de negocio B-159 o visas láser⁶⁰ y deben tramitar una solicitud a través de algún consulado. Igualmente, los conductores que operan dentro de la Zona Comercial Fronteriza, más allá de 25 millas de la frontera deben obtener un permiso de Llegada y Salida conocido como, Forma I-94, facilitado en el cruce fronterizo.

⁵⁶ El formulario mencionado es resultado del programa piloto de autotransporte transfronterizo entre México y Estados Unidos llevado a cabo del 14 de octubre de 2011 al 10 de octubre de 2014. Es necesario para la obtención del registro de autorización por parte del Departamento de Transporte de Estados Unidos

⁵⁷ Una prueba antidoping es un examen químico que apoya en el procedimiento de detección, prevención y control de uso métodos y sustancias químicas, ya sean drogas ilegales o medicamentos controlados

⁵⁸ Consultar Anexo IV Bitácora de horas de Servicio pág. 107

⁵⁹ Los conductores de camiones deben cumplir con los requisitos generales de ingreso como visitante para negocios (clasificación B-1) establecidos en la sección 101 (a) (15) (B) de la Ley de Inmigración y Nacionalidad de 1952 (INA) y las regulaciones del Departamento de Estado.

Para calificar como visitante de buena fe por negocios, el conductor debe:

- Tener una residencia en un país extranjero que él o ella no tiene intención de abandonar.
- Salir de los Estados Unidos al final del período autorizado de admisión temporal.
- Tener medios financieros adecuados para llevar a cabo el propósito de la visita y salida de los Estados Unidos
- Establecer que no es inadmisibles a los Estados Unidos bajo las disposiciones de la sección 212 (a) de la INA, que incluye tales motivos de inadmisibilidad como relacionados con la salud, criminales, subversivos, cargos públicos, forma inapropiada de llegada o documentos inapropiados, otras violaciones de inmigración y varias otras categorías de inelegibilidad.

⁶⁰ **Visa Láser**, un documento de tarjeta de crédito que es a la vez una Tarjeta de cruce fronterizo y una visa de visitante B1 / B2. La Visa Láser se puede obtener solicitando en uno de los siguientes lugares del Consulado de Estados Unidos en México: Ciudad de México, Ciudad Juárez, Guadalajara, Hermosillo, Mérida, Matamoros, Monterrey, Nogales, Nuevo Laredo, Tijuana.

También hay que pasar por una auditoría de la FMCSA de revisión de seguridad, la cual se lleva a cabo en el domicilio de la línea de transporte en México por parte del Gobierno estadounidense. Esta revisión de seguridad o satisfacción del Gobierno se lleva a cabo dentro de los primeros 18 meses de operación.

Los vehículos comerciales que aprueban satisfactoriamente una inspección de seguridad completa están aptos para calificar para una calcomanía de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales, la cual debe estar puesta en el tractor y en el tráiler. Las calcomanías son válidas por un período de hasta 90 días. Los vehículos con calcomanías de la CVSA tienen menos probabilidad que sean inspeccionados con más detalle hasta que la calcomanía expire, a menos que se detecten violaciones severas de seguridad. Además, los vehículos de carga que ingresen a territorio estadounidense deberán tener seguros de cobertura en los Estados Unidos.⁶¹

⁶¹ Permisos para Transportar a Estados Unidos, disponible en: <https://www.transporte.mx/> Revista Transporte MX Consultado el 03 de marzo de 2021, 01:48am

2. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el Autotransporte de Carga Internacional

Al inicio de los años noventa, la política económica de México consistió en la promoción de las exportaciones basadas en la apertura comercial, así como la firma de tratados comerciales, de los cuales el más destacado por la dimensión de intercambio y cercanía geográfica fue el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), firmado por México, Estados Unidos y Canadá.

En junio de 1990, durante el proceso de desregulación en todas las áreas de la economía nacional, el presidente de México viajó a Washington para mantener diálogos con el presidente estadounidense sobre las relaciones bilaterales, con el propósito de ampliar las relaciones comerciales. La conclusión fue, que la instauración de un Tratado de Libre Comercio (TLC) sería el mejor instrumento para alcanzar los múltiples objetivos buscados por ambos países. En septiembre del mismo año, los gobiernos de México y Estados Unidos acordaron formalmente iniciar las negociaciones del TLC. Durante los meses siguientes, Canadá manifestó su interés en participar en las negociaciones de dicho tratado, es así como, en febrero de 1991, en un anuncio simultáneo por parte de los tres gobiernos se expresó la decisión de realizar negociaciones trilaterales, haciendo pública la incorporación de Canadá al tratado comercial, para la negociación y creación de un Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Las negociaciones formales con una duración de un año y dos meses se llevaron a cabo entre el 12 de junio de 1991 y el 12 de agosto de 1992; a través de seis reuniones ministeriales y once reuniones plenarias, incluidas varias reuniones individuales de los grupos de trabajo específicos. La firma del documento final se llevó a cabo el 7 de octubre de 1992 en la ciudad de San Antonio, Texas por parte de los representantes comerciales de los tres países; con la presencia de los entonces presidentes de México y Estados Unidos, Carlos Salinas de Gortari y

George H.W Bush, así como por el entonces primer ministro de Canadá Brian Mulroney.

Para el 17 de diciembre de 1992, los gobiernos de los tres países integrantes habían firmado el tratado en Ottawa, Washington y Ciudad de México, casi de forma sincrónica. Los poderes legislativos de los tres países fueron aprobando sucesivamente el tratado: primero Canadá, con la aprobación de la Cámara Alta del Parlamento, el 23 de junio de 1993. Cinco meses después, el 17 de noviembre, tras un intenso debate, la Cámara de Representantes de Estados Unidos por 234 votos a favor y 200 en contra, y el 20 de noviembre, el Senado, con 61 votos a favor y 38 en contra. El Senado mexicano, a su vez, dio la aprobación por 56 votos a favor y 2 en contra, el 22 de noviembre. Es así como el 8 de diciembre de 1993 en México, se publica en el Diario Oficial de la Federación el decreto presidencial por el que se aprueba el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que entraría en vigor el 1 de enero de 1994⁶².

El TLCAN fue un conjunto de normas obligatorias que dirigió las relaciones económicas entre Canadá, Estados Unidos y México. Buscaba establecer reglas claras y permanentes para fortalecer la estabilidad y transparencia de la política económica y comercial de los tres países. En sus inicios fue también un mecanismo que facilitaba los intercambios internacionales de mercancías, bienes intermedios e inversiones de capital, fomentando la integración económica en la zona de libre comercio y aumentando la interdependencia de las economías de los países firmantes.

En 1994 con la firma del TLCAN se obligaba a México, Estados Unidos y Canadá a reducir gradualmente las barreras arancelarias a fin de promover el flujo constante de mercancías a través de las tres naciones. Desde la entrada en vigor del TLCAN,

⁶² Rico Galeana, Oscar Armando; (2001) La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte; Instituto Mexicano del Transporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Querétaro México publicación técnica No. 169. pp 9-11

Canadá,⁶³ Estados Unidos y México han insistido en la eliminación de las fronteras internacionales para el servicio de autotransporte de carga, compromiso que fue aceptado en el anexo 1 del Tratado. Sin embargo, el transporte de carga mexicano con destino a Estados Unidos fue regulado en extremo, se discutía principalmente el mal estado de las unidades de autotransporte mexicanas en comparación con las estadounidenses, así como el daño ambiental y a la infraestructura carretera causada por éstos.

Es importante señalar que la fecha de la firma y la entrada en vigor del TLCAN sienta las bases para establecer la calendarización del proceso de apertura a la competencia del autotransporte de carga, que analizaremos más adelante.

2.1 El TLCAN en materia de autotransporte de carga Internacional: Compromisos acordados

El autotransporte de carga internacional es considerado dentro del TLCAN como una actividad comercial de servicio transfronterizo, y como una actividad empresarial susceptible de recibir inversión extranjera, razón por la cual está incluido específicamente en los capítulos XI “Inversión” y XII “Comercio Transfronterizo de Servicios” (Rico, 2001). Como parte de los capítulos se establece que se aplicaran los principios de “Trato Nacional” artículo 1202, “Trato de Nación más Favorecida” artículo 1203, el de no exigir presencia local, artículo 1205⁶⁴.

Para el autotransporte se establece como obligatorio otorgar a las empresas extranjeras el principio de “Trato Nacional”, pero al mismo tiempo se otorga a cada uno de los países discrecionalidad⁶⁵ absoluta para otorgar permisos respectivos

⁶³ Canadá y Estados Unidos tienen vigente un tratado de Libre Comercio previo al TLCAN, por lo cual existe libre tránsito de vehículos comerciales a través de su frontera.

⁶⁴ Gambrill, Monica (2006) Diez años del TLCAN en México, México; UNAM p.373

⁶⁵ Discrecionalidad: Lo no sometido a regla, sino al criterio de una persona o autoridad.

solo a las empresas que cumplan con todos los requisitos vigentes sobre regulación del transporte, mismos que se exijan a los propios nacionales.

2.1.1 Reservas y su calendario de reducción

Algunos de los derechos que se reservaron México, Estados Unidos y Canadá en el Tratado, se describieron detalladamente en el Anexo I: Reservas relacionadas con medidas existentes y compromisos de liberación del TLCAN⁶⁶, el autotransporte de carga se encontraba entre las actividades vinculadas a reservas y mediante un programa calendarizado a diez años con metas intermedias, se acordó por los países firmantes del Tratado realizar la apertura de fronteras al autotransporte (Rico, 2001).

La fecha de firma del tratado, el 17 de diciembre de 1992 y la fecha de su entrada en vigor el 1 de enero de 1994; se tomaron como base para el calendario del proceso de apertura a la competencia del autotransporte de carga. Con la entrada en vigor del TLCAN, y de acuerdo con el Anexo I del Tratado, las Partes estaban obligadas a reducir gradualmente ciertas reservas a los artículos 1102 y 1202 Trato Nacional, y a los artículos 1103 y 1203 Trato de Nación más Favorecida.

Para el caso de México, la reserva en materia de autotransporte de carga se aplicaría a la Inversión y al Comercio de Servicios Transfronterizos, respecto al principio de Trato Nacional y Presencia Local, con cláusula de exclusión de extranjeros, según la reserva IM-69 del Anexo I que a la letra dice:

Se requiere de un permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para proporcionar los servicios de autotransporte de carga, desde o hacia el territorio mexicano. Solo los nacionales mexicanos y empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán proporcionar tales servicios. No obstante, el párrafo 2, las personas de

⁶⁶ El Anexo I está conformado por las listas de cada uno de los tres países, en que se describen, con ayuda de los sistemas nacionales de clasificación industrial, las actividades comerciales sujetas a reservas, el tipo de reserva, los ordenamientos legales que causan la reserva y, en su caso, el calendario de reducción a que se sujetará la actividad.

Canadá o de Estados Unidos podrán recibir un permiso para operar servicios internacionales de fletamento desde el territorio de México. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros, utilizando equipo registrado en México que haya sido construido en México o legalmente importado y con conductores que sean nacionales mexicanos podrán obtener permiso para prestar servicios de camión o autobús para transportar bienes o pasajeros entre dos puntos en el territorio de México.

De acuerdo con Rico, 2001; en su publicación “La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte” de donde se compila el siguiente calendario de reducción, los ciudadanos canadienses o estadounidenses estarán autorizadas para prestar:

- Tres años después de la fecha de la firma del Tratado, el 17 de diciembre de 1995, los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio de los estados fronterizos de 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.
- Seis años después de la fecha de la entrada en vigor de este Tratado el 1 de enero del 2000, los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio mexicano.

Con respecto a empresas establecidas o por establecerse en el territorio mexicano que presten servicios de transporte de carga internacional entre puntos en el territorio, los inversionistas de otra Parte o sus inversiones sólo podrán detentar, directa o indirectamente:

- Tres años después de la fecha de la firma de este Tratado, el 17 de diciembre de 1995, sólo un 49 por ciento de la participación en tales empresas.

- Siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, el 1 de enero del 2001, sólo hasta un 51 por ciento de la participación en tales empresas.
- Diez años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, el 1 de enero del 2004, hasta el 100 por ciento de la participación en tales empresas⁶⁷.

Esta reserva la debe defender y cumplir la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Es importante recalcar que las negociaciones no se hicieron extensivas para la participación de empresas que proporcionen el servicio de transporte de carga doméstica.

Para el caso de Estados Unidos, la reserva en materia de autotransporte de carga aplica respecto a los principios de Trato Nacional y Trato de Nación más favorecida, en cuanto a Inversión, y de Presencia Local en cuanto al Comercio de Servicios Transfronterizos, especificando que:

- Se requiere la autorización para operar de la Comisión Interestatal de Comercio (Interstate Commerce Commission: ICC, por sus siglas en inglés) para la prestación de servicios interestatales o transfronterizos de transporte en camión dentro del territorio de Estados Unidos, manteniendo una moratoria a nuevas autorizaciones para mexicanos.
- Conforme a la moratoria, los ciudadanos mexicanos sin autorización para operar podrán hacerlo sólo dentro de las Zonas Comerciales Fronterizas de la Comisión Interestatal de Comercio (ICC), en las que la autorización de operación no es requerida. Los mexicanos que presten servicios de

⁶⁷ Existe una confusión tanto en el texto del propio TLCAN Anexo 1, "Calendario de Reducción" como en la Ley de Inversiones Extranjeras, artículo 6 transitorio; pues se habla de inversión en empresas establecidas o por establecerse que presten servicio de transporte de carga internacional entre puntos en el territorio de México y que, a partir del 1 de enero de 2004, pueden ser totalmente estadounidenses. Esta confusión es evidente, pues el transporte de carga entre puntos en el territorio de México es carga interna y no internacional, y la primera está reservada exclusivamente a mexicanos y a sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros.

transporte terrestre de carga, sin autorización para operar, requieren obtener un certificado de registro de la ICC para entrar a Estados Unidos y operar desde las Zonas Comerciales Fronterizas.

- Sólo nacionales estadounidenses que utilicen camiones de carga registrados en Estados Unidos, y que estén contruidos en Estados Unidos, o importados, en definitiva, previo pago de impuestos, podrán prestar servicios de transporte terrestre de carga entre dos puntos dentro del territorio de Estados Unidos.

Para los nacionales mexicanos se definió el siguiente calendario de reducción, con el que podrían obtener una autorización para proporcionar los siguientes servicios:

- Tres años después de la fecha de firma de este Tratado, el 17 de diciembre de 1995, servicios de transporte transfronterizo de carga desde y hacia los estados fronterizos de California, Arizona, Nuevo México y Texas permitiéndoseles entrar y salir de Estados Unidos a través de diferentes puntos de entrada.
- Seis años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, el 1 de enero del 2000, servicios transfronterizos de transporte de carga desde y hacia territorio estadounidense.

Los ciudadanos mexicanos podrán establecerse en Estados Unidos para proporcionar los siguientes servicios:

- Tres años después de la firma de este Tratado, el 17 de diciembre de 1995, servicios de transporte para la transportación de carga internacional, entre puntos en el territorio de Estados Unidos. La moratoria continuará aplicándose en el otorgamiento de autorizaciones para operar a nacionales

mexicanos que quieran prestar servicios de transporte de carga diferente a la internacional entre puntos de Estados Unidos.

Conviene enfatizar que, de acuerdo con las descripciones de las reservas y sus calendarios de reducción, tanto de México como de Estados Unidos, queda claro que la entrada de vehículos extranjeros en ambos territorios nacionales estará sujeta a la aprobación previa, por parte de la SICT y de la ICC, de aquellas empresas que cumplan con los requisitos exigidos en cada país a sus propios nacionales, como los de seguridad, tipos de vehículos y sus características técnicas (Rico, 2001).

2.1.2 Subcomité de Normas de Transporte Terrestre

En la Tercera Parte del TLCAN, “Barreras Técnicas al Comercio”, en el capítulo IX “Medidas Relativas a Normalización”, se establece que se conformará un Subcomité de Normas de Transporte Terrestre, integrado por representantes de cada una de las partes, la intención fundamental de este grupo de trabajo es el hacer compatibles las medidas adoptadas por los tres países sobre aspectos técnicos y operativos de los sectores del autotransporte, que permitan su estandarización para facilitar la segura y correcta operación de los vehículos de origen extranjero en sus respectivos territorios. Esto debido a que el principio de Trato Nacional otorga los mismos derechos y también las mismas obligaciones a los prestadores de servicios extranjeros, de tal manera que las empresas autorizadas a operar los servicios transfronterizos de autotransporte de carga serían exclusivamente aquellas que cumplan con la normatividad local exigida en los tres países a sus propios nacionales. Este subcomité agotará su agenda en la medida en que entren en vigor las fechas mencionadas anteriormente en el calendario de reducción (Rico, 2001).

Los aspectos para tratar por el subcomité en materia de autotransporte eran los siguientes⁶⁸:

- Antes de año y medio a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado (julio de 1995), medidas relativas a normalización, no médicas, referentes a conductores, incluidas aquellas sobre la edad y el idioma que utilicen los mismos.
- Antes de dos años y medio a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado (julio de 1996), medidas relativas a normalización, en materia médica, referentes a los conductores.
- Antes de tres años a partir de la entrada en vigor del Tratado (enero de 1997), medidas relativas a normalización referentes a 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, también medidas relativas a normalización referentes a la supervisión del cumplimiento de los requisitos de seguridad para los vehículos de autotransporte, así como medidas relativas a normalización referentes al señalamiento en carreteras.
- Antes de seis años a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado (enero del 2000), se ocupará del transporte de sustancias peligrosas, tomando como fundamento las Recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas para el transporte de sustancias peligrosas u otras normas que las Partes acuerden.

⁶⁸ Rico Galeana, Oscar Armando; (2001) La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte; Instituto Mexicano del Transporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes Querétaro México publicación técnica No. 169. pp 13-16

2.1.3 Revisión de los acuerdos sobre autotransporte

Un programa de actividades se estableció en el anexo 1212 “Transporte terrestre” del capítulo XII “Comercio Transfronterizo de Servicios” y tenía como objetivo dar seguimiento y realizar revisiones periódicas del cumplimiento de lo definido en el Anexo I del TLCAN, respecto a la liberalización del servicio transfronterizo de autotransporte de carga.

Las metas específicas del proceso de revisión eran: determinar la efectividad de la liberalización del mercado; detectar problemas específicos no previstos, que surjan derivados de la liberalización; y posibles modificaciones a los periodos acordados (Rico, 2001).

El cronograma estableció que la primera revisión se diera en 1999, durante el quinto año a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado, y en lo subsecuente durante cada segundo año 2001, 2003, 2005, hasta que se concluyera el programa indicado en las listas del Anexo I, incluso se pretendía que, a más tardar en el 2001, se examinará la posibilidad de posteriores compromisos de liberalización.

El procedimiento establecía que la Comisión de Libre Comercio examinará un informe de las Partes que evaluará los avances referentes a la liberalización y que incluyera los tres aspectos mencionados previamente, procurando resolver todo asunto que se derivará del examen del informe.

2.2 Controversia entre México y Estados Unidos

Al tercer año de vigencia del tratado cuando todo parecía estar listo para la apertura de la frontera al autotransporte de carga, el 18 de diciembre de 1995, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos dio a conocer que suspendía lo dispuesto en el TLCAN en materia de autotransporte de carga, frenando unilateralmente la entrada de camiones de carga mexicanos a los estados

fronterizos de California, Arizona, Nuevo México y Texas; y de inversiones a su país a través de una moratoria.⁶⁹

El Departamento de Transportes de Estados Unidos fundamentó su incumplimiento en supuestas razones de seguridad establecidas en artículo 2101 “excepciones generales” del TLCAN. Se exigió a México que estableciera las medidas de control y seguridad vigentes en Estados Unidos y Canadá para que, cumplida tal condición, permitiera el libre tránsito de los transportistas mexicanos, lo que claramente representaba una arbitrariedad e ilegalidad pues no estaba expresado en el Anexo 1. Las “excepciones generales” no aplicaban, debido a que cuando se negoció el TLCAN Estados Unidos estaba plenamente consciente de que el marco normativo de México era claramente diferente del estadounidense.

Estados Unidos estaba quebrantando al TLCAN al no iniciar la reducción calendarizada de las restricciones estadounidenses en los servicios de transporte transfronterizo y en inversiones mexicanas en la industria de transporte terrestre estadounidense⁷⁰, razón por la que México presentó una impugnación según lo acordado en la solución de controversias del TLCAN, argumentando que la decisión de Estados Unidos impedía el flujo de camiones de carga, autobuses de pasajeros e inversiones de capital.

Desde el comienzo del conflicto se hizo público que la presión más sustancial para el gobierno de los Estados Unidos, surgió del Sindicato de operadores de transporte “Teamsters”, los argumentos expuestos públicamente por el sindicato en contra de la liberalización del autotransporte de carga, se concentraron en aspectos de seguridad vial y de tráfico de drogas a través de la frontera; sin embargo, es bien

⁶⁹ Gaceta Parlamentaria del Senado de la Republica “II. En diciembre de 1995, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América tomó la decisión de posponer unilateral e injustificadamente, la apertura de su frontera al transporte de carga y pasajeros mexicanos; así como también la liberalización del transporte de pasajeros que estaba programada para el 1 de enero de 1997, violando de esta forma sus compromisos signados en el Tratado de Libre Comercio.”

⁷⁰ Gambrill, Monica (2006) Diez años del TLCAN en México, México; UNAM p.376

sabido que la verdadera y mayor preocupación de esta organización laboral, deriva de una potencial afectación de los intereses económicos y laborales de sus agremiados, por un proceso de “averaging” u homogeneización de las condiciones salariales y de trabajo con respecto al mercado mexicano. Los Teamsters afirman que los grandes transportistas estadounidenses están interesados en explotar las ventajas que resultan del menor precio de la mano de obra mexicana y sus condiciones menos desarrolladas de organización laboral, propósitos que de concretarse afectarían a los trabajadores estadounidenses.

2.2.1 Perspectiva de México

En 1994 la CANACAR señalaba que no era un momento oportuno para la entrada del TLCAN ya que no existían las condiciones adecuadas para la internacionalización del transporte, sobre todo para los hombres-camión.

Entre los grupos mexicanos con opinión favorable a la apertura del autotransporte de carga se encontraban aquellos cuyas actividades económicas están estrechamente relacionadas con la integración de ambas economías. Los grandes transportistas mexicanos estaban convencidos de que la competencia de las empresas estadounidenses lograría ser un factor importante para el mejoramiento de los servicios de autotransporte de carga y que permitiría el establecimiento de prácticas logísticas más desarrolladas y similares a las utilizadas por sus contrapartes estadounidenses.

Los autotransportistas mexicanos siempre han visto la apertura a la competencia con las empresas estadounidenses con mucho temor, nunca estuvieron de acuerdo con los plazos acordados de inicio en el programa de apertura, por considerar que no les otorgaba tiempo suficiente para alcanzar condiciones adecuadas de competitividad con las empresas extranjeras y por ello reaccionaron con gran aceptación ante la decisión estadounidense de diferir indefinidamente la apertura de fronteras

2.2.2 Perspectiva de Estados Unidos

El sindicato de los Teamsters ha afirmado y difundido que el libre tránsito de los vehículos promoverá el tráfico de drogas, el ingreso de alimentos descompuestos o contaminados con enfermedades transmisibles y el flujo ilegal de inmigrantes, estos argumentos carecen de base verdadera, debido a que la liberalización de la competencia entre las empresas de autotransporte deja intactos los procedimientos de revisión aduanal vigentes y ninguna disposición del TLCAN modifica tal situación; sin embargo, tienen una buena acogida entre amplios grupos de la población estadounidense.

La mayor presión ejercida por el Sindicato de los Teamsters hacia el poder ejecutivo fue de tipo electoral, sobre todo por el peso mismo de sus agremiados directos alrededor de un millón y medio. En octubre de 1995, cuando la administración Clinton tomó la decisión de no cumplir con el acuerdo en materia de autotransporte del TLCAN, la presión del sindicato había ganado fuerza en función de las ya cercanas elecciones de noviembre de 1996, en las que el propio presidente tenía importantes intereses hacia la reelección.

Esta situación se repitió en 1999, ante las votaciones de noviembre del 2000, dado que, en los últimos meses del año, se despertó cierta efervescencia política ante la proximidad de la segunda fecha importante del calendario de apertura de al autotransporte y ante ciertos indicios de que la Casa Blanca pretendía levantar la moratoria al autotransporte mexicano.

2.3 Panel Arbitral

Ante la negativa del cumplimiento de Estados Unidos a los compromisos acordados en cuestión de autotransporte de carga, las autoridades mexicanas declararon injustificables los argumentos expuestos por el gobierno estadounidense, por ese motivo, México consideró la resolución estadounidense como violatoria del acuerdo comercial y procedió inmediatamente a utilizar los mecanismos previstos en el anexo 1 del Tratado donde se presenta el procedimiento para la solución de controversias y disputas comerciales dentro del TLCAN.

La primera reunión formal de consultas inició el 19 de enero de 1996 en la ciudad de Washington Estados Unidos, con una duración de dos días. Los delegados mexicanos instaron al gobierno estadounidense a procesar las 29 solicitudes que habían recibido de parte de empresas mexicanas interesadas en ofrecer servicios transfronterizos; de nuevo, el principal argumento mexicano fue que cada solicitud debería ser analizada de forma individual y resuelta exclusivamente sobre la base del cumplimiento a los estándares establecidos en las leyes y reglamentos estadounidenses. La posición de los Estados Unidos no varió, insistiendo en los supuestos problemas de seguridad.

Las consultas entre México y Estados Unidos tuvieron duración aproximada de año y medio, sin consecuencias positivas para la liberalización del mercado, México da el paso siguiente al proceso de solución de controversias y solicita el 24 de Julio de 1998, una reunión de la Comisión de Libre Comercio según el artículo 2007 del TLCAN alegando la negación por parte de los Estados Unidos en permitir acceso de mexicanos al mercado de autotransporte de carga transfronterizo.

La reunión de la Comisión de Libre Comercio se lleva a cabo el 19 de agosto de 1998, pero tampoco tiene éxito en la solución del tema, lo que conduce a México a solicitar la integración de un panel arbitral para analizar y resolver el conflicto según el artículo 2008 del TLCAN, lo que sucede el 22 de septiembre de 1998.

La integración del panel arbitral⁷¹, según las reglas del TLCAN debería tomar poco tiempo, 15 días de acuerdo con el artículo 2011 pero por razones políticas de México y de que Estados Unidos estaba en una clara estrategia de ganar tiempo, el panel arbitral quedó integrado por 5 miembros propuestos por los dos países que pretendía encontrar una solución al conflicto con dos miembros estadounidenses, dos mexicanos y un presidente de nacionalidad británica, el 2 de febrero del 2000 un año y cinco meses después de la fecha de solicitud de México⁷².

Los trabajos del panel arbitral se desarrollaron durante casi todo el año 2000, el 29 de noviembre se presentó a las Partes en disputa el llamado informe inicial. En los dos meses siguientes se recibieron los comentarios de las Partes al informe inicial y finalmente, el 6 de febrero de 2001 (Expediente del secretariado núm. EUA-MÉX-98-2008-01), se hizo público el informe final, en el que resolvía que la negativa de Estados Unidos a permitir la entrada de automotores de carga mexicanos a su territorio incumplía con el TLCAN, al violar el anexo I Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización, el artículo 1202 Trato Nacional en Servicios Transfronterizos y el artículo 1203 Trato de Nación más Favorecida en Servicios Transfronterizos del TLCAN; así como el 1102 Trato Nacional y el 1103 Trato de Nación más Favorecida en materia de inversiones⁷³ razón por la que se determina un veredicto favorable a México, alcanzado por votación unánime de los panelistas. El Panel recomendó que Estados Unidos llevará a cabo las acciones necesarias para que sus prácticas respecto a servicios e inversiones en materia de transporte transfronterizo cumplan con las obligaciones del TLCAN.⁷⁴

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

⁷² Revista CIMEXUS vol. VII No.1 Enero-Junio 2012 Áurea Cristina de Oliveira Castro, Felipe Proensa Bessa Dias

⁷³ Gambrill, Monica (2006) Diez años del TLCAN en México, México; UNAM p.376

⁷⁴ Expediente del Secretariado Núm. EUA-MÉX-98-2008-01

El gobierno de Estados Unidos incumplió con el capítulo XX del TLCAN en virtud de que violó su artículo 2019, numeral 1, que dice a la letra:

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... 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 en efecto equivalente a la Parte demandada, hasta el momento en que se alcance un acuerdo sobre la resolución de la controversia.

Esto significa que Estados Unidos no dio cumplimiento al plazo máximo de 30 días, que tuvo su vencimiento el 6 de marzo del año 2001, para acatar las recomendaciones y determinaciones del panel de controversias.

El Panel Arbitral determinó que ni las insuficiencias del marco normativo mexicano o las condiciones pactadas en el texto del TLCAN, constituyen una base legal suficiente para que Estados Unidos mantenga la moratoria a la consideración de las solicitudes mexicanas y mucho menos para prohibir a los nacionales mexicanos el invertir en empresas estadounidenses que proporcionen transporte de carga internacional al interior de Estados Unidos. A pesar del veredicto, Estados Unidos mantiene su política, y la precisa a través de una ley que prevé 22 condiciones de seguridad que deben cumplir los camiones mexicanos antes de entrar en territorio estadounidense.⁷⁵ Cabe destacar que dicho fallo no fue publicado en el Diario Oficial de la Federación en México, requisito básico para exigir su cumplimiento, cumplir con esta exigencia legal era responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁷⁶

⁷⁵ El TLCAN y la crisis de los camiones de 2009: Crónicas de una evolución anunciada (2009) Pierre Ejarque Lopez-Brea; Institut d'études Politiques de Grenoble

⁷⁶ Gambrill, Monica (2006) Diez años del TLCAN en México, México; UNAM p.372

2.3.1 Solución de la controversia

La administración del presidente Bush puso en marcha en 2004 debates y proyectos para intentar limitar el incumplimiento del TLCAN, normalizando así su situación a nivel internacional. En 2006 se adaptan los textos que crean el programa piloto de Transporte transfronterizo.

En mayo de 2007 se aprueba el “Safe American Roads Act of 2007”, que entre las medidas que incluía, limitaba a 1000 el número de vehículos mexicanos que podrían participar en el programa piloto de cruce transfronterizo, y consideraba un máximo de 100 autorizaciones para transportistas de ambos países, en el programa participaron 27 empresas mexicanas con 104 unidades y 10 compañías estadounidenses con 52 unidades. Los Teamsters⁷⁷ presentaron una solicitud temporal a la implementación del programa demostrativo, y tras tantas oposiciones y tantas limitaciones, el programa piloto de transporte transfronterizo que se inicia oficialmente el 7 de septiembre de 2007 no responde a todas las exigencias de apertura exigidas por el TLCAN.

En febrero de 2009 ante la amenaza de la cancelación del programa, por la interposición de una enmienda con la que se pretendía suprimir totalmente el uso de fondos del Departamento de Transporte para financiar el programa piloto y la oposición de los Estados Unidos de retirar la moratoria sobre el autotransporte de carga transfronterizo; el embajador de México en Estados Unidos, Arturo Sarukhán anuncia la posibilidad de que México aplique medidas para forzar el respeto del TLCAN por parte de Estados Unidos. La medida es totalmente legal ya que responde a las violaciones al TLCAN. Así el 17 de marzo, México decide aplicar las recomendaciones del panel arbitral del 2001, fijando aranceles del 10% al 45% a 99 productos de origen agrícola e industrial procedentes de Estado Unidos⁷⁸ entre los

⁷⁷ International Brotherhood of Teamsters: Sindicato de camioneros de Estados Unidos y Canadá

⁷⁸ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo del 2009

cuales se encontraban dentífricos, desodorantes, cebollas, naranjas, manzanas, concentrados de jugo y árboles de navidad (medina 2011), justificación encontrada en el artículo 2019 del capítulo XX del TLCAN en materia de solución de controversias⁷⁹. La disposición aplicada por México equivaldría a 2,400 millones de dólares en pérdidas para Estados Unidos.

Las sanciones económicas impuestas por México a 99 productos estadounidenses se levantan en 2011 cuando Estados Unidos decide implementar un segundo programa piloto de autotransporte de carga. Este programa piloto da inicio en octubre del 2011 y culmina en octubre del 2014, tuvo una duración de tres años y contó con la participación por parte de 15 empresas, 55 camiones y 53 choferes mexicanos; por parte de Estados Unidos participaron 5 empresas con 73 unidades y 44 conductores, en cuanto a inspecciones se sobrepasó la meta fijada por el gobierno estadounidense de 4,100 inspecciones ya que se registraron 5,545 inspecciones de seguridad por parte de funcionarios estadounidenses. Como consecuencia del programa, el Departamento de Transportes de los Estados Unidos decide ignorar la moratoria impuesta hace 33 años sobre el autotransporte de carga mexicano; en 2015 concede a México 13 autorizaciones permanentes para operar más allá de la zona comercial, 13 de las 15 empresas que participaron en el programa consiguen este permiso. Los transportistas mexicanos mostraron un nivel de seguridad casi tan alto como sus contrapartes estadounidenses.

Por otra parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México otorgó a 5 empresas estadounidenses, (Stagecoach & Distribution, Plastic Express, A&R Transport, Springs Windows Fashions, TVS Trucking) autorizaciones permanentes para proporcionar servicios de transporte de carga internacional entre México y Estados Unidos.

⁷⁹ Tratado de Libre Comercio de América del Norte 1997, Capítulo XX

Ilustración 13 Tractocamión y remolque de A&R Transport



Obtenida de <https://www.google.com/A%26R+Transport> el 04 de abril 2021 12:00pm

Ilustración 14 Tractocamión y remolque de Stagecoach & Distribution



Obtenida de <https://www.stagecoachcartage.com/> el 04 de abril 2021 12:00pm

3. El Tratado México, Estados Unidos, Canadá (T-MEC) y el Autotransporte de Carga Internacional

A lo largo de la vigencia del TLCAN, México, Estados Unidos y Canadá habían realizado ajustes al tratado, pero no un ejercicio de modernización integral, cambios necesarios para adaptar el tratado al contexto internacional actual y a los retos de la economía del siglo XXI.

En 2016, Donald Trump logró la nominación a la presidencia por parte del partido Republicano, después de haber llamado al TLCAN “el peor acuerdo de la historia”, postura que mantuvo durante todo el proceso electoral. Ya como presidente electo de Estados Unidos amenazó con retirar a su país del tratado, si éste no era modificado. Robert Lighthizer, Representante Comercial estadounidense informó al Congreso de su país, el 18 de mayo de 2017, la intención del presidente Donald Trump de renegociar el Tratado con México y Canadá, como parte de su nueva política comercial.

El 17 de julio de 2017, Estados Unidos publicó un resumen de los objetivos de trabajo para la renegociación del TLCAN. Estos objetivos incluían la reducción del déficit, la adición de un capítulo sobre economía digital y la incorporación y fortalecimiento de las obligaciones laborales y ambientales que actualmente están en los acuerdos paralelos del TLCAN. Por su parte el gobierno mexicano vio la oportunidad para modernizar el instrumento, por lo que estableció sus prioridades para la renegociación entre las que se encontraban: fortalecer la competitividad de América del Norte, avanzar hacia un comercio regional inclusivo y responsable, promover la certidumbre del comercio y las inversiones en América del Norte.

Aunque el T-MEC continúa sobre las bases del TLCAN, se añadieron capítulos y disposiciones en diversos rubros. El T-MEC contiene 34 capítulos, en comparación con los 22 incluidos en el TLCAN. Un avance para México en el T-MEC fue la creación de Comité de Servicios de Transporte, mecanismo que permitió la

participación de la industria privada en las negociaciones realizadas por el Cuarto de Junto, aspectos que se analizarán más adelante en el desarrollo de este capítulo. Cabe resaltar, que con el T-MEC existe el riesgo de que las autorizaciones para los transportistas, que ya circulan con permisos de largo recorrido en Estados Unidos se puedan cancelar si se considera que atentan contra la competitividad de ese país.

El T-MEC a diferencia del TLCAN que no contaba con fecha de caducidad, tendrá una vigencia de 16 años, así como una revisión periódica a partir del sexto año de su entrada en vigor (Artículo 34.7.1), a menos que las tres partes confirmen su deseo de renovarlo por otro periodo de 16 años.

3.1 La negociación

La primera ronda de negociaciones para la modernización del TLCAN, entre México, Canadá y Estado Unidos, se anunció el 19 de julio de 2017 por el gobierno estadounidense, la cual tuvo lugar en Washington, D.C. del 16 al 20 de agosto de 2017. El proceso se dividió en rondas mensuales, donde se discutieron los diferentes acuerdos del tratado.

La segunda ronda de negociaciones se llevó a cabo en la Ciudad de México, del 1 al 5 de septiembre de 2017, mientras que la tercera ronda de negociaciones tuvo lugar en Ottawa, Canadá, del 23 al 27 de setiembre de 2017. La cuarta ronda se realizó en Arlington, Virginia, del 11 al 17 de octubre de 2017; la quinta ronda de renegociación reunió a casi 30 grupos de negociación en la Ciudad de México, concluyendo el 21 de noviembre de 2017. La sexta ronda se llevó a cabo en Montreal, Canadá, del 23 al 29 de enero de 2018; y la séptima ronda de negociaciones concluyó el 5 de marzo de 2018 en la Ciudad de México. Del 4 al 6 de abril de 2018, se decide trabajar en reuniones ministeriales y sesiones técnicas permanentes entre las tres partes desde la Representación Comercial de EU, en Washington.

Durante julio y agosto de 2018, las negociaciones entre México y Estados Unidos se llevan a cabo de forma bilateral, dejando en espera a Canadá. Tras una pausa en las negociaciones, el 27 de agosto de 2018 los representantes de México y Estados Unidos anunciaron que habían llegado a un acuerdo preliminar del TLCAN, pero sin Canadá. Este entendimiento fue formalizado entre los Presidentes, Enrique Peña Nieto de México y Donald Trump de Estados Unidos mediante una llamada telefónica, que permitió avanzar significativamente en la negociación. Un día después de alcanzado el acuerdo con México; Estados Unidos y Canadá regresaron a dialogar sobre el futuro del TLCAN.

El 31 de agosto del mismo año, la Secretaría de Economía y la Cancillería emitieron un comunicado conjunto informando la posición del Gobierno de México respecto a la notificación enviada por el Presidente de Estados Unidos, Donald Trump, al Congreso de su país, en la que manifestó su intención de firmar un acuerdo relativo al TLCAN con México, y con Canadá en su caso, por lo que retomaría las negociaciones con este último.

Con la notificación enviada al Congreso estadounidense se activó un plazo de 90 días para alcanzar la firma de un acuerdo, según lo establecido por la Autoridad de Promoción Comercial⁸⁰ (TPA, por sus siglas en inglés), que le fue conferida al Presidente Trump por el Congreso estadounidense para negociar con México y Canadá, misma que es conocida también como fast track.

Asimismo, se estableció de manera paralela un plazo de 30 días a partir de la notificación, es decir, hasta el 30 de septiembre, para que la Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos (USTR, por sus siglas en inglés) haga

⁸⁰ La Autoridad de Promoción Comercial es la capacidad que le otorga el Congreso de Estados Unidos al presidente de ese país para negociar un tratado con uno o varios países, sin la necesidad de que éste intervenga en la negociación y pueda ser aprobado sin modificaciones. El presidente tiene la responsabilidad de cumplir con los requisitos de la TPA para que el Tratado relativo a la negociación en curso pueda ser aprobado por el Congreso. En el caso del TLCAN, contempla la negociación de un acuerdo trilateral con México y Canadá.

público el texto del tratado con la traducción de los textos al español y francés en su portal de internet e inicien los procesos de revisión legal (legal scrubbing) tanto en Estados Unidos como en México y Canadá.

Un acuerdo relativo a la renegociación del TLCAN deberá ser firmado antes del 29 de noviembre en cumplimiento con los tiempos establecidos por la TPA. De concretarse la firma de un tratado relativo a la renegociación del TLCAN, éste deberá cumplir con los procesos internos correspondientes en cada uno de los países que formarán parte del acuerdo.

En México, el instrumento deberá ser enviado por el Ejecutivo al Senado de la República para su discusión y posible aprobación. En caso de que el instrumento sea aprobado por el Senado, el Presidente procederá con la publicación del decreto correspondiente en el Diario Oficial de la Federación (DOF) y la ratificación del Tratado.⁸¹

En Estados Unidos, por tratarse de un acuerdo del Congreso y el Ejecutivo (Congressional- Executive Agreement en inglés), el instrumento deberá ser enviado al Congreso (bicameral) para su análisis y eventual aprobación tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes. Una vez agotado este procedimiento, el tratado podrá ser ratificado por el Presidente.⁸²

En Canadá, el tratado deberá ser ratificado por el Ejecutivo, aunque la Constitución no exige que los tratados internacionales sean sometidos a consideración del Parlamento (bicameral), el precedente sugiere una votación no vinculante. No

⁸¹ Consideraciones generales sobre el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el proceso de renegociación del instrumento 27 de septiembre de 2018 https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/images/TMEC/docs/FT-TLCAN_270918.pdf consultado el 28 de agosto del 2021 a las 23:01pm

⁸² *Ibíd*em

obstante, la legislación de implementación se vota tanto en la Cámara de los Comunes como en el Senado.⁸³

El 30 de septiembre los negociadores, Chrystia Freeland por Canadá y Robert Lighthizer por Estados Unidos llegaron a un acuerdo para actualizar el TLCAN⁸⁴. El nuevo acuerdo se llamaría USMCA (US, México, Canadá Agreement) por sus siglas en inglés que significa “Acuerdo Estados Unidos-México-Canadá”. El 17 de octubre la Secretaría de Economía anunció que tras consultarlo con el presidente Andrés Manuel López Obrador, se acordó que el acuerdo adoptaría el nombre de “Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá”; T-MEC por sus siglas en español.

El acuerdo fue firmado en el marco de la cumbre del G20, el 30 de noviembre de 2018, en Buenos Aires, Argentina por los entonces presidentes Enrique Peña Nieto, Donald Trump y el Primer Ministro Justin Trudeau.

⁸³ *Ibidem*

⁸⁴ Del TLCAN al T-MEC: La historia del acuerdo comercial. Disponible en: https://www.milenio.com/negocios/del-tlcan-al-t-mec-la-historia-del-acuerdo-comercial_2
Consultado el 26 de agosto de 2021 a las 03:02am

Ilustración 15 Firma del T-MEC por los presidentes Enrique Peña Nieto (izquierda), Donald Trump (centro), Justin Trudeau (Derecha) 30 de noviembre de 2018.



Disponible en: <https://grupoberistain.com/se-firma-el-tmec-entre-mexico-eu-y-canada/> 19 de septiembre 2021 12:30pm

Después de un año de ajustes adicionales al acuerdo, el 10 de diciembre de 2019, el subsecretario para América del Norte, Jesús Seade; la Viceprimera Ministra de Canadá, Chrystia Freeland, el representante comercial de Estados Unidos, Robert Lighthizer, firmaron la versión final del T-MEC (Protocolo Modificadorio del T-MEC) en el Salón Tesorería de Palacio Nacional, con el presidente de México Andrés Manuel López Obrador, y el asesor y yerno de Trump, Jared Kushner como testigos.

Ilustración 16 Firma de la versión final del T-MEC en México el 10 de diciembre de 2019



Chrystia Freeland, Jesús Seade y Robert Lighthizer, Foto: <https://elpais.com/economia/2019/12/10/>
19 de septiembre 2021 12:40pm

El primero en ratificar el Tratado fue México el 12 diciembre de 2019, con 107 votos a favor y uno en contra. En Estados Unidos la cámara de Representantes aprobó el acuerdo comercial el 19 de diciembre de 2019 con 385 votos a favor y 41 en contra, el Senado hizo lo mismo con 89 votos a favor y 10 en contra y 1 abstención⁸⁵. El 16 de enero el senado de Estados Unidos aprobó el acuerdo y envió la medida al Presidente Trump para su promulgación, quien firmó el T-MEC en la Casa Blanca el 29 de enero de 2020.

Tras meses de deliberaciones legislativas el 13 de marzo de 2020 la Cámara de los Comunes y el Senado de Canadá aprobaron de manera unánime la ratificación del T-MEC, Julie Payette, gobernadora general de Canadá, otorgó el consentimiento real a la iniciativa, convirtiéndola así oficialmente en ley.

⁸⁵ El T-MEC recibió más votos a favor que su antecesor el TLCAN, en aquel entonces ese pacto fue aprobado por el senado con 61 votos a favor y 38 en contra.

Tal y como lo establece el párrafo 2 del Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el T-MEC, el primer día del tercer mes siguiente a la última notificación recibida, entrará en vigor el Tratado, esta fecha corresponde al 1º de julio de 2020.

3.1.1 Importancia del autotransporte de carga en México en la negociación

Las negociaciones en el T-MEC no resultaron favorables para el sector del autotransporte de carga, de acuerdo con representantes de la CANACAR, pues en el acuerdo se coloca a los transportistas mexicanos en una situación inequitativa respecto de las condiciones del sector frente a Estados Unidos y Canadá; aun cuando quedó demostrado que esta actividad es parte fundamental del éxito logrado en el TLCAN que sirvió por 26 años, para incrementar sustancialmente nuestro comercio con Estados Unidos y el mundo.

El señor Enrique González Muñoz, presidente nacional de la CANACAR destacó en una conferencia que a los empresarios norteamericanos se les seguirá otorgando permisos de largo recorrido para ingresar a México, mientras que, a los transportistas mexicanos, no. Además, existe la posibilidad de que si el sector en Estados Unidos ve el riesgo de que su economía sea afectada, se podrá cancelar la autorización a las compañías mexicanas que ya la tenían previamente.⁸⁶

La Dra. Luz María de la Mora Sánchez, Subsecretaria de Comercio Exterior en la Secretaría de Economía explica que hay una salvaguarda que podría limitar el otorgamiento de permisos a transportistas mexicanos, la cual puede activarse únicamente si se dan 2 condiciones: que exista una afectación a los transportistas domésticos en Estados Unidos y que esto haya sido causado por transportistas mexicanos.

⁸⁶ El destino del autotransporte con el T-MEC. 06 de enero de 2020 Revista Digital T21. Lastriri, Xanath. Disponible en: <http://t21.com.mx/terrestre/2020/01/06/destino-autotransporte-t-mec> consultado el 19 de septiembre de 2021 a las 23:50pm

Actualmente, se permite la entrada a unos pocos transportistas mexicanos que cuentan con el permiso OP-1(MX)⁸⁷ de la FMCSA, lo que indica una apertura total, pero limitada al autotransporte de carga mexicano en territorio estadounidense.

3.1.2 Cuarto de Junto: Empresarios y especialistas mexicanos del autotransporte de carga

El “Cuarto de Junto” nace en las negociaciones comerciales del T-MEC, éste fue implementado al inicio del proceso por un reclamo de los sectores productivos que señalaban a nuestro gobierno que deberían de participar en las mesas de negociación. Depende del Consejo Consultivo Estratégico de Negociaciones Internacionales (CCENI) en el que participan los organismos cúpula del sector empresarial, empresarios destacados y expertos en materia de negociaciones internacionales.

⁸⁷ **Permiso OP-1MX de la FMCSA:** Aplica para ir más allá de la frontera, es decir transportistas con sede en México para que la Autoridad de Autotransportistas opere más allá de los municipios y zonas comerciales de EU. En la frontera entre EU y México.

Ilustración 17 El Presidente Enrique Peña Nieto, junto al equipo de negociadores del T-MEC, de las Secretarías de Economía y de Relaciones Exteriores, así como del sector privado, Cuarto de Junto.



Foto obtenida de <https://embamex.sre.gob.mx/> consultada el 05 de mayo de 2021 a las 04:15am

El Cuarto de Junto comandado por el empresario Juan Gallardo⁸⁸, se convertiría en un canal permanente de comunicación entre los representantes de los diferentes sectores productivos y el Gobierno; sirvió para que el sector privado mexicano tuviera, un conocimiento profundo de sí mismo; de tomar el pulso a la posición competitiva de sus industrias y de ser un actor, un asesor fundamental y oportuno, para que el gobierno federal pudiera definir una posición en cada uno de los capítulos y las temáticas que se encontraban en la mesa de negociación que involucraba; en ese caso a tres gobiernos: Estados Unidos, México y Canadá.

⁸⁸ Juan Gallardo: Inversionista de Comermex-Inverlat, la empresa química Oxy y el Hotel Presidente, incursionó en el terreno agropecuario (ingenios azucareros) gracias al negocio refresquero: su Grupo Embotelladoras Unidas (GEUSA) es el segundo embotellador de Pepsi en México.

También, el empresario Moisés Kalach⁸⁹ detalló que en el Cuarto de Junto se conformó con cerca de 300 personas y que en los tres años de conversaciones lograron implementar importantes aportaciones desde el conocimiento que tienen dentro de los diversos sectores productivos.

El director ejecutivo en American Chamber of Commerce of Mexico⁹⁰ capitulo Monterrey Guillermo Malpica Soto, presente en las negociaciones comerciales, menciona que los transportistas mexicanos enfrentan una sobrerregulación, inspecciones y distintos tipos de impuestos en Estados Unidos, por lo que el equipo se aseguró de que en la redacción del T-MEC se garantizará la apertura ya comprometida en el TLCAN, lo que incluye la continuidad en la vigencia de los permisos para operar en Estados Unidos de los transportistas mexicanos, así como, la solicitud y expedición de nuevas licencias ante el DOT.

En el Cuarto de Junto, la CANACAR tuvo participación durante las negociaciones del T-MEC, afirmando que el gremio del autotransporte de carga en México fue ignorado durante las negociaciones.

3.2 El T-MEC y el Autotransporte de Carga

El T-MEC ha traído certidumbre en la continuidad de los negocios establecidos en la región de Norteamérica, pero para el servicio de autotransporte de carga que busca traspasar fronteras se ha convertido en un muro. En la ley de Implementación del T-MEC, Estados Unidos incluyó un par de reglas de submercado y transporte transfronterizo de carga, declaradas como definitivas el 2 de abril de 2021, que

⁸⁹ Moisés Kalach: En el ámbito empresarial se desempeña como Vicepresidente de Grupo Kaltex empresa mexicana dedicada a la producción de fibra, hilados y tejidos, productos confeccionados y textiles para el hogar, también es Presidente de Rotopack industria de empaque especializado farmacéutico

⁹⁰ American Chamber of Commerce of Mexico: Facilita la integración comercial entre México y Estados Unidos

facilitan la implementación de salvaguarda establecida de forma oficial en la firma final del Tratado, la cual establece que ese país tiene el derecho de adoptar o mantener restricciones a las concesiones otorgadas a transportistas mexicanos para prestar servicios transfronterizos de largo recorrido en su territorio.⁹¹

El T-MEC contempla las mismas condiciones que el anterior TLCAN, y la sola existencia de una reserva unilateral pone en desventaja al autotransporte mexicano, además de que genera incertidumbre entre aquellos que tienen la autorización para prestar los servicios de largo recorrido y aquellos que aspiran a conseguirlo; la directora de Desarrollo de transporte de CANACAR Irla Espinoza López, afirma que estas reglas transgreden abiertamente lo que se firmó en el marco del T-MEC.

Con el T-MEC las empresas transportistas podrán hacer servicio transfronterizo de carga fuera de un programa demostrativo, pero sujeto a un permiso otorgado por el Departamento de Transporte de Estados Unidos.

De acuerdo con Espinoza López, en entrevista para la Revista Transportes y Turismo⁹², en la práctica se niega la posibilidad de participar en un mercado que para el gremio del autotransporte de carga en México es relevante, por lo que las empresas mexicanas que operan en la frontera van a trasladar su operación del lado de Estados Unidos, ya que se presentan mejores condiciones para operar en el transporte transfronterizo, así como una igualdad de circunstancias, porque como se mencionó anteriormente, las empresas estadounidenses pueden continuar con sus servicios de autotransporte en territorio mexicano, en cambio las empresas mexicanas no pueden ir más allá de la zona fronteriza si no cuentan con los permisos.

⁹¹T-MEC muestra su cara dura al autotransporte de carga. Revista Transportes y Turismo, Balderas Serrato, Nancy 1 de julio de 2021 disponible en: <https://www.tyt.com.mx/nota/t-mec-muestra-su-cara-dura-al-autotransporte-de-carga> consultado 20 de septiembre de 2021 a las 04:25 am

⁹² T-MEC muestra su cara dura al autotransporte de carga. Revista Transportes y Turismo, Balderas Serrato, Nancy 1 de julio de 2021 disponible en: <https://www.tyt.com.mx/nota/t-mec-muestra-su-cara-dura-al-autotransporte-de-carga> consultado 20 de septiembre de 2021 a las 04:25 am

En el T-MEC, los temas de transporte y Cross Border están englobados en el capítulo 15: Comercio Transfronterizo de Servicios. Los principios sobre el transporte transfronterizo se concentran en los Anexos I y II⁹³, mientras que en el TLCAN las obligaciones se distribuían en 4 anexos. El Anexo I, explica la regulación de los países firmantes del acuerdo a la entrada en vigor de este, y se presenta lo que no pueden hacer los extranjeros en términos de servicios o de inversión. El Anexo II es el equivalente en bienes a las exclusiones, aquellos bienes que no entran en la desgravación arancelaria porque son muy sensibles o porque no hay suficiente regulación para ellas o son muy nuevas.

Los cambios sustanciales, respecto a servicios e inversión, se sitúan en la Reserva 1-12 de Estados Unidos, en cuanto a inversión, la Reserva indica que las empresas que realicen cabotaje están sujetas a reciprocidad.⁹⁴ El grado de apertura del TLCAN se mantiene, los operadores que actualmente operan continuarán haciéndolo y los nuevos podrán solicitar la autorización fuera de un programa demostrativo.

En el T-MEC, existe una salvaguarda mencionada anteriormente, que podría limitar el otorgamiento y/o cancelación de permisos a transportistas mexicanos, la cual puede activarse únicamente bajo estas dos condiciones:

- 1) Que haya una afectación a los transportistas domésticos de Estados Unidos
- 2) Que esto haya sido causado por transportistas mexicanos

⁹³T-MEC, la vía para impulsar a transportistas mexicanos, Revista T21, Lastiri, Xanath 20 de julio de 2020, disponible en: <http://t21.com.mx/terrestre/2020/07/20/t-mec-via-impulsar-transportistas-mexicanos> consultado el 03 de septiembre de 2021 a las 04:16am

⁹⁴ Este principio es mantenido en el T-MEC al igual que en el TLCAN. La Reserva señala que el cabotaje de carga o pasajeros es sólo para personas de Estados Unidos, en camiones de Estados Unidos e importados por el mismo país.

En el Tratado se establece que en un plazo de 5 años se revisará si se ha usado la salvaguarda, de lo contrario se buscará eliminarla.

3.2.1 Comité de Servicios de Transporte

En el capítulo 15 Comercio Transfronterizo de Servicios en el Anexo 15-B⁹⁵ se establece la creación de un Comité de servicios de Transporte que se conformara por representantes gubernamentales de las autoridades nacionales relacionadas con el comercio y el transporte de Estados Unidos, México y Canadá.

Por parte de México estará conformado por: Secretaría de Economía y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por Canadá: Global Affairs Canada y Transport Canada y por Estados Unidos: US Trade y el Departamento de Transportes.

El Comité de Servicios de Transporte discutirá asuntos a determinar por las Partes que puedan surgir de la implementación y operación de las obligaciones de las Partes relacionadas con los servicios de transporte en los Capítulos 14 Inversión y 15 Comercio Transfronterizo de Servicios.

El Comité podrá invitar, a representantes de otras entidades pertinentes y representantes del sector privado para asistir a las reuniones y reportar al Comité sobre las discusiones de estos representantes, asimismo, el Comité tomará en consideración las discusiones y resultados relacionados con él, en otros foros en los que las Partes participen con el fin de evitar duplicidad e incorporará aquellas resoluciones y resultados en las discusiones de esté.

⁹⁵ Anexo 15-B Comité de servicios de Transporte. Disponible en http://dof.gob.mx/2020/SRE/T_MEC_290620.pdf pág. 394. consultado el 29 de agosto de 2021 a las 14:31pm

El Comité procurará reunirse dentro del primer año, después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, y posteriormente según sea necesario, en los lugares, formatos, y momentos que las Partes podrán decidir. Por último, el Comité de Servicios de Transporte, reportará a la Comisión de Libre Comercio del T-MEC las actividades llevadas a cabo por las Partes de conformidad con este Anexo.

A pesar de los desafíos y dificultades que se han presentado por la pandemia de COVID-19, el Comité de servicios de Transporte, tal y como se menciona en el Anexo 15-B, se ha reunido virtualmente para definir los aspectos generales que deben servir para la redacción del Reglamento del Comité.

Durante la reunión del Comité se hizo referencia a la discusión entre México y Estados Unidos, debido a la posición de este último en torno a la implementación de sus compromisos contenidos en el Anexo II del T-MEC, con respecto a los servicios transfronterizos de transporte de largo recorrido. El informe del Comité se emitió el 18 de mayo de 2021 dentro de la Declaración Conjunta México, Estados Unidos y Canadá, sobre la 1ª Reunión de la Comisión de Libre Comercio del T-MEC.

Este Comité es el encargado de intervenir cuando se detectan problemas dirigidas a obstaculizar el comercio, más allá de regular o garantizar la seguridad en el transporte.

3.3 Situación actual del autotransporte de carga en la relación bilateral México-Estados Unidos

Si bien el T-MEC ha traído certidumbre en la continuidad de los negocios, para el servicio de autotransporte de carga que busca traspasar fronteras se ha convertido en un muro, puesto que las reglas restrictivas existentes en los distintos Estados fronterizos de Estados Unidos limitan una adecuada operación de los transportistas mexicanos.

Al 1 de julio de 2020 operaban en Estados Unidos 66 empresas mexicanas con 889 operadores y 875 vehículos con permiso de largo recorrido un 35% de las unidades las concentra TransMex Inc filial de Swift Inc empresa de origen estadounidense.⁹⁶ Como efecto del T-MEC, para abril de 2021 solo había 62 empresas y 867 operadores⁹⁷ lo que muestra una disminución de empresas y operadores para operar permisos de largo recorrido en Estados Unidos⁹⁸.

Con base en los datos actualizados de la Dirección General del Autotransporte Federal correspondientes al 20 de julio de 2021, se tienen 84 empresas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para brindar servicios internacionales de autotransporte de carga en México; 82 empresas corresponden a Estados Unidos y 2 a Canadá. La flota por parte de las empresas estadounidenses suma 1286 unidades; mientras que las dos empresas canadienses suman 34 unidades⁹⁹

⁹⁶ Mexico-Domiciled Motor Carriers Authorized to Operate Long-Haul under OP-1MX Authority FMCSA <https://www.fmcsa.dot.gov/> consultado el 20 de abril de 2021 13:25pm

⁹⁷ Consultar anexo de Empresas Mexicanas con autorización de largo recorrido en Estados Unidos pág 101

⁹⁸ Cinco empresas de EU concentran 49% de la flota autorizada para operar en México. Revista T21, publicada el 13 de agosto de 2021. Disponible en: <http://t21.com.mx/terrestre/2021/08/13/cinco-empresas-eu-concentran-49-flota-autorizada-operar-mexico> consultado el 20 de septiembre de 2019 a las 06:00am

⁹⁹ *Ibíd*em

Por parte de Estados Unidos del total del parque vehicular autorizado por la SICT para operar en México, Select Dedicated Solutions tiene registrados 212 unidades, Zaro Transportation integra 173 unidades, PAM Transport contabiliza 119 vehículos, Dx Express cuenta con 74 unidades y Rich Transport suma 60 vehículos¹⁰⁰, 55 empresas están registradas con 10 o menos unidades.

Desde 1995 Estados Unidos no ha permitido el ingreso absoluto del autotransporte de carga mexicano, a pesar de pronosticar su entrada paulatina en el TLCAN, ahora con el T-MEC, una vez más Estados Unidos revive su negativa histórica para que empresas transportistas de México presten sus servicios en su territorio.

3.3.1 Déficit de operadores

Uno de los retos más grandes del sector del autotransporte en México es la escasez de operadores, en la que varios factores influyen, entre los que se encuentran: la mala imagen del sector, las difíciles condiciones de trabajo y el desafío de atraer jóvenes y mujeres a la profesión, pero principalmente la inseguridad y las prolongadas jornadas de trabajo, incluida la fuga de talento hacia Estados Unidos. El trabajo como operador, hace algunos años era heredado de padres a hijos, sin embargo, esta práctica se ha perdido con el tiempo, debido a que los operadores que son padres no quieren que sus hijos se dediquen a esto, lo que propicia aún más el déficit de operadores.

De acuerdo con la organización Mejora Continua para el Transporte (MCT), para satisfacer la demanda de operadores rumbo al año 2030, nuestro país deberá contratar a 41 000 operadores nuevos, el problema es que durante ese periodo se jubilarán cerca de 139,000 operadores, por lo que nuestro país deberá formar

¹⁰⁰ *Ibidem*

260,000 nuevos operadores en los próximos 10 años, aspecto que difícilmente se podrá alcanzar si no existe una mayor permanencia de personal en las empresas de autotransporte.¹⁰¹

En México, la CANACAR estima un déficit de 25 mil operadores de tractocamiones de carga en el país. Una nueva encuesta de la IRU a 23 países, incluido México, revela que la escasez de conductores de camiones aumente en 2021 en más de una cuarta parte con respecto a los niveles de 2020.¹⁰² De acuerdo con Martín Rojas Senior Adviser for the Americas- IRU, en Estados Unidos existe un déficit de 60 000 operadores. Umberto de Pretto, Secretario General de IRU menciona que la escasez de conductores amenaza el funcionamiento del transporte carretero, las cadenas de suministro, el comercio, la economía y con ello el empleo y el bienestar de la población.¹⁰³ El transporte crece proporcionalmente al crecimiento demográfico, todo lo que requerimos los seres humanos se necesita transportar, por lo que a mayor población mayor necesidad de transporte.

Algunas alternativas para hacer frente a la escasez de operadores son despertar interés de las nuevas generaciones, mostrar la operación de vehículos pesados como una actividad atractiva, puesto que de nada sirve tener una flota en el patio, si no hay quien la mueva. La CANACAR ve en la capacitación una solución para mitigar la falta de operadores, ya que la falta de personal calificado propicia la escasez. Hasta junio de 2021 la SICT contaba con 292 centros certificados, de los cuales hay dos tipos: 255 externos, que dan servicio a toda persona que lo solicite,

¹⁰¹ Transporte.Mx Empresas de transporte pierden más de 215 mil pesos por la rotación de operadores 21 octubre, 2020 disponible en <https://www.transporte.mx/empresas-de-transporte-pierden-mas-de-215-mil-pesos-por-la-rotacion-de-operadores/> consultado el 29/04/2022 14:19pm

¹⁰² Agudiza escasez de conductores: IRU. Canacar 7 de junio de 2021. Disponible en: <https://canacar.com.mx/general/agudiza-escasez-conductores-iru/> Consultado el 30 de agosto de 2021 a las 04:51am

¹⁰³ Falta de operadores se pronunciara más en 2021:IRU. Revista T21 08 de marzo de 2021, disponible en <http://t21.com.mx/terrestre/2021/03/08/falta-operadores-se-pronunciara-mas-2021-iru> consultado el 04 de octubre de 2021 a las 00:40am

37 internos, que capacitan únicamente al personal que trabaja en la empresa. De estos centros, 154 cuentan con la facultad para impartir cursos para operar doblemente articulado (TSR/TSS)¹⁰⁴.

Algunas empresas transportistas alientan a sus operadores con bonos por cumplimiento de objetivos (rendimiento/puntualidad), mayor tiempo de descanso y mejores prestaciones; otras se encuentran reclutando personal sin experiencia, brindándoles por medio de sus escuelas para operadores el conocimiento teórico y práctico que se necesita para tomar el control del volante, pero, mientras las empresas no se esmeren en que el personal administrativo a cargo de los mandos medios mejoren el trato al operador, y se tenga la empatía y el conocimiento de lo que es un viaje en carretera con las imitaciones de los operadores, así como pasar hasta 40 horas esperando para cargar o descargar, no se tendrá éxito.

De acuerdo con información recabada de varias entrevistas a operadores con experiencia, la mayoría aprendió a manejar de manera empírica, son pocos los que han recibido instrucción técnica, esto nos deja una ventana de oportunidad en la que debemos empezar a capacitar a nuestros operadores en temas como: conducción técnico-económica, conocimiento de la unidad, mantenimiento preventivo, mecánica básica, y aunque la falta de preparación académica complica un poco más el desarrollo del operador no debe ser un obstáculo (consultar anexo) De acuerdo con Roció Sánchez Rivera, ser operador es una carrera socialmente no aceptada, llamarlos “trailereros” es denigrar el oficio, puesto que ellos pasan mucho tiempo detrás de un volante y eso los vuelve expertos. Un operador que sale a carretera puede llegar a ganar 16 mil pesos, pero si es bueno y con experiencia puede llegar a percibir más de 42 mil pesos mensuales¹⁰⁵.

¹⁰⁴Centros de capacitación autorizados por la SICT. CANACAR. Disponible en <https://canacar.com.mx/centros-de-capacitacion/> Consultado el 07/12/2021 a las 15:23pm

¹⁰⁵ Fuente propia, Información recabada de las entrevistas a los operadores pág 108

La alta rotación de operadores es otro tema que preocupa a las empresas transportistas y al que se enfrentan diariamente, resultado de un ineficiente proceso de selección y contratación, así como, de la falta de políticas de integración. El promedio de rotación de operadores va del 60 al 70%.

Las empresas transportistas deben reconocer la trascendencia del valor de los operadores, no solo por el desgaste significativo de la unidad que representa la rotación, si no a que, el principal costo después de que un operador abandona la empresa es tener las unidades detenidas. El proceso de reclutamiento, selección, contratación y asignación de unidad al nuevo operador abarca alrededor de 21 días en los que se llegan a invertir hasta 15 mil pesos

Conclusiones

El autotransporte de carga al ser un sector sensible a los cambios en la economía es un factor fundamental en el fortalecimiento de la competitividad de América del Norte por lo que la colaboración de los tres países de la región, en el tema será benéfico para la sociedad.

Más de 20 años después de la entrada en vigor del TLCAN, y ahora con la negociación del T-MEC se busca igualdad en el cruce de autotransporte de carga en la relación bilateral México- Estados Unidos, por lo que la hipótesis que se planteaba comprobar fue correcta, y el objetivo se cumplió; ya que el sector del autotransporte de carga internacional si presenta desventajas en la aplicación del TLCAN y del T-MEC dentro de la relación bilateral México-Estados Unidos.

El procedimiento de solución de controversias establecido en el TLCAN no fue lo suficientemente coercitivo para obligar a Estados Unidos al cumplimiento de los acuerdos sobre autotransporte y las disposiciones del TLCAN, específicamente las relacionadas con el autotransporte de carga, no tienen relación alguna con los procedimientos establecidos para las revisiones aduanales y de seguridad en los pasos fronterizos, es así como la mayoría de los problemas respecto a tiempos y dificultades para cruzar la frontera no son atribuibles al transporte sino a las inspecciones aduanales y de seguridad sobre todo en Estados Unidos.

Canadá y Estados Unidos tienen vigente un Tratado de Libre Comercio previo al TLCAN por lo cual existe libre tránsito de vehículos comerciales a través de la frontera entre estos países, mientras que para México siguen existiendo restricciones a la libre circulación.

Para el gobierno de Estados Unidos, la presión más importante ha partido del sindicato de los Teamsters, cuya principal preocupación es la afectación a los intereses económicos y laborales de los agremiados por el proceso de

homogeneización de las condiciones salariales y del trabajo respecto al mercado mexicano.

El T-MEC para el servicio de autotransporte de carga que busca traspasar fronteras se ha convertido en un muro, por lo que se convierte en un retroceso para México en su acceso a Estados Unidos y a la atracción de inversión en este sector. Las alianzas entre empresas México y Estados Unidos facilitarán trabajar en un marco regulatorio en el que puedan competir las empresas con la capacidad de hacerlo.

El cruce de los tractocamiones mexicanos a territorio estadounidense beneficiará al desarrollo de la economía, así como optimizará los tiempos de cruce, traslado y entrega de las mercancías en destino final. El uso de unidades transfer para el cruce de las mercancías en la frontera solo aumenta los costos de operación, y la probabilidad de retrasos debido a la disponibilidad de unidades.

A pesar de los argumentos de México hacia Estados Unidos y del esfuerzo realizado para permitir dichas operaciones, muy pocos transportistas mexicanos operan actualmente en el territorio de los Estados Unidos. Aunado a esto, las revisiones excesivas de control por parte de las autoridades estadounidenses se han convertido en un elemento de desaliento para los transportistas mexicanos que ya cuentan con autorización y para la entrada de nuevos competidores en el mercado.

En el T-MEC se realizó un avance importante a la resolución del tema, mediante la creación del Comité de Transportes, tocará esperar a la realización de las primeras reuniones para evaluar su funcionamiento y verificar la finalidad de creación, esto con la esperanza de mejorar sobre todo el autotransporte de carga mexicano que ha presentado desventajas desde el comienzo del TLCAN.

La situación actual del autotransporte de carga en México y Estados Unidos es complicada, debido a la falta de operadores, sobre todo porque se agravó con la

pandemia de COVID-19, muchos operadores decidieron retirarse debido a cuestiones de salud, y muchos más han decidido no reincorporarse al sector.

El déficit de operadores no es un problema que aqueja sólo a la relación bilateral México-Estados Unidos, sino al mundo entero, hay una gran ventana de oportunidad en la atracción de talento al sector. Inculcar a las nuevas generaciones el gusto por la carretera, ser operador lejos de ser un oficio se ha convertido en una profesión que debe ser reconocida como tal, los ingresos económicos no son malos y esa es una de las principales razones por la que los jóvenes deciden incursionar en el sector.

Los operadores son los cimientos de toda empresa de transporte por lo que dignificar la labor del operador tendrá un beneficio para el sector y evitará el desabasto de operadores.

El sector del autotransporte de carga es demasiado demandante, para todos los que nos desarrollamos en el profesionalmente, para los operadores se requiere valor para conducir un tractocamión de 18 velocidades con 25 toneladas de peso por al menos 24 horas en un recorrido Ciudad de México-Nuevo Laredo, la principal ruta de Importación / Exportación para el transporte de carga.

Anexos

Anexo I

Ciudades Gemelas/Fronterizas

Tabla 2 Ciudades Fronterizas más importantes de México-Estados Unidos

Ciudades Fronterizas	
Estados Unidos	México
	
San Diego, California	Tijuana, Baja California
Calexico, California	Mexicali, Baja California
Nogales, Arizona	Nogales, Sonora
Naco, Arizona	Naco, Sonora
Douglas, Arizona	Agua Prieta, Sonora
El Paso, Texas	Ciudad Juárez, Chihuahua
Presidio, Texas	Ojinaga, Chihuahua
Del Río, Texas	Ciudad Acuña, Coahuila
Eagle Pass, Texas	Piedras Negras, Coahuila
Webb Co., Texas	Colombia, Nuevo León
Laredo, Texas	Nuevo Laredo, Tamaulipas
McAllen, Texas	Reynosa, Tamaulipas
Pharr, Texas	Reynosa, Tamaulipas
Brownsville, Texas	Heroica Matamoros, Tamaulipas

Anexo II

Mapa 4 Ciudades Fronterizas



Explorando la Geografía de México 2, Mapa 1.7, pág. 17 (2001)

Anexo III

Asociación Aduana-Comercio Contra el Terrorismo C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)

Es una iniciativa diseñada para proteger los contenedores de carga contra los actos de terrorismo, que incita a la industria a tomar medidas conjuntas a fin de evitar que la carga comercial sea contaminada con sustancias ilegales o no manifestadas, tales como armas, drogas o explosivos. Fue implementada poco después del 11 de septiembre de 2001 y cuenta aproximadamente con más de 10,000 compañías asociadas voluntariamente.

El programa obliga a los exportadores e importadores a mejorar las prácticas de seguridad en cada uno de los niveles de la cadena de suministro. A cambio de ello, las compañías que son miembros se benefician de un cruce más rápido por las fronteras y de inspecciones reducidas, los cuales implican significativos beneficios monetarios y competitivos para el importador/ exportador.

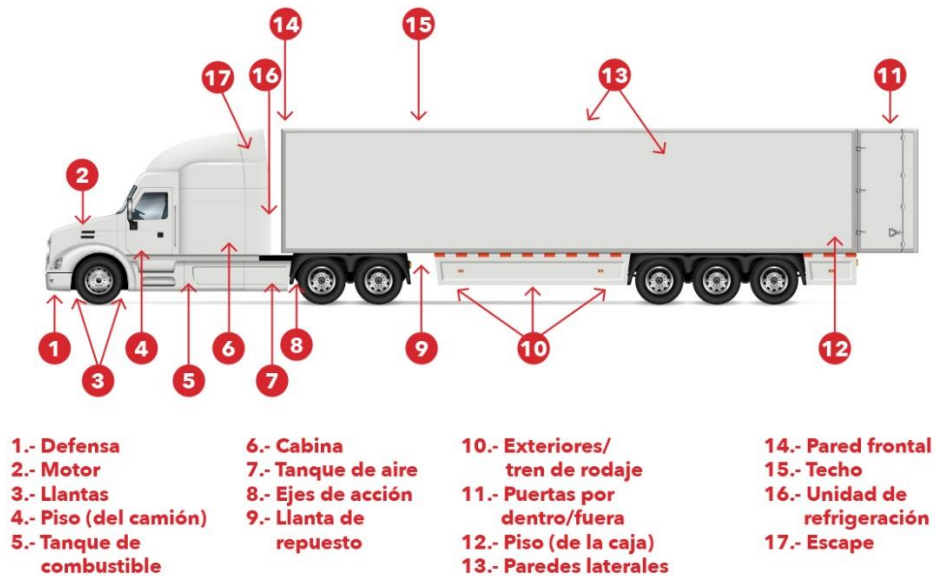
El programa C-TPAT divide la seguridad de la cadena de suministro en siete elementos:

- *Seguridad de procedimientos:* Las compañías deben asegurar que disponen de aplicación de procedimientos para protegerse contra el material no manifestado que ingresa a la cadena de suministro. Los controles de seguridad sugeridos incluyen la introducción y retiro supervisados de carga; el apropiado marcaje, pesaje, recuento y documentación de la carga y del equipo comprobados con los documentos del manifiesto; la detección de mermas y excedentes, y la verificación de los sellos de los contenedores.
- *Seguridad física y control de acceso:* C-TPAT exige que todos los edificios y patios ferroviarios sean construidos con materiales que resistan el ingreso ilegal y los protejan contra la intrusión proveniente del exterior
- *Seguridad del personal:* verificación constante de empleados y entrevistas a los candidatos a empleo.

- *Educación y entrenamiento:* Pide que se proporcione un programa de concienciación de seguridad a los empleados.
- *Procedimientos con los manifiestos:* C-TPAT requiere que los manifiestos sean completos, legibles, precisos y remitidos a la aduana antes que arribe el embarque.
- *Seguridad del transporte:* C-TPAT exige que se mantenga la integridad del transporte para proteger contra la introducción de personal y material no autorizados.

Ilustración 18 Requerimientos Mínimos de seguridad para C-TPAT

LA INSPECCIÓN DEBE COMPLETARSE Y DOCUMENTARSE EN TODOS LOS CONTENEDORES/REMOLQUES/TRANSPORTES LIMITADOS A LOS ESTADOS UNIDOS.



Obtenida de: <https://divineflavor.com/es/2020/06/05/requerimientos-minimos-de-seguridad-para-c-tpat/> 30/04/2022 22:13pm

Anexo IV

Tabla 3 Empresas mexicanas con permiso de largo recorrido en Estados Unidos

(Mexico-Domiciled Motor Carriers with USDOT OP-1(MX) Operating Authority As of 9/1/2021)

	Nombre	USDOT	Fecha de autorización	MCS-150 Drivers	MCS-150 Vehicles
1	TRANSPORTES OLYMPIC DE MEXICO, S DE RL DE CV dba TRANSPORTES OLYMPIC	555188	10/14/2011	125	125
2	TRANSPORTES DEL VALLE DE GUADALUPE SA DE CV	2208377	6/12/2012	2	2
3	JOSE GUADALUPE MORALES GUEVARA dba FLETES MORALES	683409	9/4/2012	10	11
4	GRUPO BEHR DE BAJA CALIFORNIA SA DE CV	861744	2/13/2013	1	1
5	GCC TRANSPORTE SA DE CV	650155	10/22/2012	38	50
6	TRANSPORTES MONTEBLANCO SA DE CV	1059694	10/19/2012	5	5
7	IMPORTACIONES Y DISTRICUCIONES LATINA AMERICA GAMI SA DE CV	2448536	5/23/2014	1	2
8	SERVICIOS REFRIGERADOS INTERNACIONALES SA DE CV	1052546	7/14/2014	1	1
9	RAM TRUCKING SA DE CV	2063285	6/13/2013	1	1
10	ALFREDO CONTRERAS JAUREGUI	634208	9/2/2015	3	4
11	SALVADOR NUNEZ GONZALEZ DBA TRANSPORTES NUNEZ	1174676	11/6/2015	3	3
12	PABLO GONZALEZ VARGAS	2528651	11/18/2015	3	3

	Nombre	USDOT	Fecha de autorización	MCS-150 Drivers	MCS-150 Vehicles
13	ANDRES AGUSTIN GOMEZ LABORIN	762445	1/5/2016	3	3
14	AUTOTRANSPORTES DE CARGA CALIFORNIAS UNIDAS SA DE CV	1158875	12/3/2015	4	5
15	EQUILATERAL LOGISTICS S DE RL DE CV	2843093	5/25/2016	5	5
16	TRAJOSA SA DE CV	729255	6/2/2016	13	13
17	JACOBO ESCOBOSA VALDIVIA	2470533	7/14/2016	17	12
18	CARLOS BACA SAIJAS	2845567	7/15/2016	8	5
19	FERNANDO MENDIOLA ARIZA DBA CHICKEN'S FREIGHT	2900460	8/29/2016	1	1
20	ROBERTO LEZAMA VALDEZ DBA LEZA TRANSPORT	2787351	9/12/2016	5	5
21	INDUSTRIAL GANADERA DE CABORCA SA DE CV	2847154	10/6/2016	2	2
22	FLORENTINO LOPEZ HERNANDEZ	2595544	11/3/2016	1	1
23	CLAUDIA ULLOA CARRANZA	2940842	2/10/2017	1	1
24	IGNACIO ANGUIANO VALENZUELA	2935748	3/3/2017	3	3
25	TRANS-MEX INC SA DE CV	710381	3/10/2017	394	334
26	EXPRESS LOGISTICS DE LA HUERTA SA DE CV	2352859	3/30/2017	65	65
27	YOLANDA GUZMAN ORTIZ	2954075	4/10/2017	10	15
28	MIGUEL VARELA MENDOZA	2961615	6/02/2017	5	4
29	DFL LOGISTICS S DE RL DE CV	3012935	8/24/2017	1	3
30	MAVAL LOGISTICS SA DE CV	2272545	8/31/2017	9	10
31	CARGAS Y DESCARGAS RAPIDOS DEL NORTE S DE RL DE CV	3032064	9/25/2017	4	4
32	TRANSPORTADORA DE CARGA SONOT SA DE CV	558853	11/09/2017	2	2

	Nombre	USDOT	Fecha de autorización	MCS-150 Drivers	MCS-150 Vehicles
33	ALFRI EXPRESS SA DE CV	977522	11/13/2017	22	22
34	MARIA ISABEL MENDIVIL VELARDE	1548345	1/16/2018	23	23
35	IMPORTADORES DE MERCANCIAS POPULARES SA DE CV	1926226	2/06/2018	2	2
36	JOSE EDUARDO FIERRO MELENDEZ	3038581	2/06/2018	1	1
37	LOURDES MARGARITA PUEBLA MALDONADO	1483551	04/15/2018	3	8
38	JESUS MANUEL JIMENEZ GALINDO	3108158	8/08/2018	7	7
39	LINEAS 1 DE MAYO S.A. DE C.V.	2878351	9/24/2018	4	4
40	COMERCIALIZADORA SALAZAR RODRIGUEZ S DE RL DE CV	2493939	10/11/2018	26	26
41	J CRISANTO ESTRELLA GONZALEZ	3114918	11/13/2018	4	3
42	MARCO ANTONIO ALVAREZ MEDRANO	2634489	11/20/2018	6	6
43	COLOR EXPRESS DE MEXICO SA DE CV	3104240	01/07/2019	5	1
44	MARIA DE LOURDES MAYORAL ARROYO	3112101	3/04/2019	3	3
45	KARIM RODOLFO GONZALEZ RAMIREZ	2427247	3/05/2019	3	3
46	FAUSTO ROMERO ROBLES	633509	6/21/2019	1	1
47	JOSE DANIEL LUVANOS ARELLANO	2906146	7/29/2019	5	5
48	MIGUEL ANGEL SILVA MORA	3246445	7/30/2019	3	3
49	ABEL QUINTANA BUSTILLOS	2362876	8/07/2019	1	1
50	OSCAR AHUMADA LEYVA	3099813	8/21/2019	3	4
51	FRANZ NEUFELD NEUSTETER	3292076	9/11/2019	5	5
52	JOSE JUAN CRUZ VALDEZ	2474099	9/20/2019	5	5

	Nombre	USDOT	Fecha de autorización	MCS-150 Drivers	MCS-150 Vehicles
53	RAMON ANDRES ALVAREZ SAMANO	3195462	9/17/2019	1	1
54	HECTOR MANUEL CORTES ROCHA	956340	10/25/2019	1	1
55	JOSE LEONCIO MURO SOTELO	3162103	11/29/2019	2	2
56	DELFINO QUINTANA BUSTILLOS	2467584	12/12/2019	1	1
57	CESAR ROBERTO SALGADO RODRIGUEZ	3270359	4/22/2020	2	2
58	RFC TRANSPORTES SA DE CV	3368190	5/06/2020	4	4
59	TRANSPORTES ORTA SA DE CV	3085830	5/13/2020	40	40
60	PEDRO REIMER HAM	3263341	5/27/2020	1	1
61	ERNIE KRAHN PETERS	3383060	6/24/2020	1	1
62	TRANSPORTES MAJOBA SA DE CV	2865237	08/04/2020	3	5
63	HECTOR OSUNA DERBEZ	1248576	10/29/2020	2	2

Anexo V

Bitácora de horas de Servicio

Ejemplo real proporcionado por un operador de Autotransporte de carga

BITÁCORA DE HORAS DE SERVICIO

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DEL PERMISIONARIO		FECHA DIA: 01	MES: Abril / AÑO: 2026
		DOMICILIO: carr. toluc. - otzacmulco.	
TIPO DE SERVICIO	MODALIDAD	MARCA	MODELO
Autotransporte Carga Federal <input checked="" type="checkbox"/>			
Transporte Privado <input type="checkbox"/>			
NOMBRE DEL CONDUCTOR		interactiva 2020	
LICENCIA No.	VIGENCIA:	ORIGEN	PUNTOS INTERMEDIOS
	2/10/26	Toluca	1) 10/20

HORAS	DE SALIDA	DE LLEGADA
	19:30	13:00

DIA 1																										
HORAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTAL	
CONDUCIENDO																										3 hrs.
PAUSA																										2 hrs.
ACTIVIDADES AUXILIARES																										
CASOS DE EXCEPCIÓN																										
DESCANSO																										

DIA 2																										
HORAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTAL	
CONDUCIENDO																										11 hrs.
PAUSA																										
ACTIVIDADES AUXILIARES																										
CASOS DE EXCEPCIÓN																										
DESCANSO																										2 hrs.

CASOS DE EXCEPCIÓN	ACTIVIDADES AUXILIARES
Percance vial (accidente) _____	Carga o descarga _____
Avería del vehículo _____	Limpieza y mantenimiento técnico unidad _____
Bloqueo carretero _____	Operativos y Retenes (P.F. PGR, SEDENA, etc.) _____
Eventos climatológicos _____	Carga de combustible _____
Otros _____	Otros _____
FIRMA DEL RESPONSABLE	FIRMA DEL CONDUCTOR

Anexo VI

Bitácora del Operador

BITACORA DEL OPERADOR

TIPO DE SERVICIO Y MODALIDAD: MATERIAL Y RESIDUOS PELIGROSOS Y/O CARGA EN GENERAL

PLACAS _____ MODELO _____ SERIE _____

MARCA _____ CLASE T-3 _____

FECHA: _____ TOQUICA A: _____

NOMBRE DEL CONDUCTOR _____

NÚMERO DE LICENCIA _____ VIGENCIA DE LICENCIA _____

ORIGEN _____ DESTINO _____

RUTA A SEGUIR _____

TIEMPO DE VIAJE _____ FECHA Y HORA DE SALIDA _____

FECHA Y HORA DE LLEGADA _____

← A.M.L. →

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

← P.M.L. →

SALIDA (X)
DESCANSO ()
COMIDA ()
FALLA MEC ()
TALACHAS ()
LLEGADA ()

TIEMPO DE MANEJO _____

TIEMPO SIN MANEJAR DURANTE EL VIAJE POR FALLA O TALACHA _____

FUERA DE SERVICIO POR COMIDA _____ FUERA DE SERVICIO POR DESCANSO _____

OBSERVACIONES (CAUSAS POR EXCEDER HORAS DE TRABAJO) _____

BITACORA OCULAR DIARIA

FRENOS ()	LLANTAS ()	FUGAS DE ACEITE ()	EXTINGUIDO ()
LUCES ()	CONNETAS ()	LIQUIDOS DE FRENOS ()	ZAPATOS ()
QUIMPADOR ()	CLAPSON ()	LUCES STOP ()	CHALECO ()
DIRECCION ()	NIVEL DE ACEITE ()	BOTIQUIN ()	LENTES ()

Anexo VII

Entrevistas Operadores de Autotransporte de Carga

Como parte de la investigación y para comprender mejor el funcionamiento del sector, se llevaron a cabo algunas entrevistas a operadores de Autotransporte de Carga con experiencia, así como a principiantes y estudiantes de él, para conocer su perspectiva del sector.

+No se comparten nombres, para mantener la privacidad de los involucrados

Edad: 39 **Años de experiencia:** 18 Tipo de Licencia Federal: B-E
Aprendizaje Autónomo→ Comienzos como ayudante de operador

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

*Gusto por andar en carretera * Alternativa a los estudios *Factor económico

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

*Modalidad de pago

* Profesión peligrosa

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Malos Sueldos propician que los operadores roben combustible a las unidades (Huachicoleo)

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México? ¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Certificaciones ISO 9000: Incluyen beneficios para el operador

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Sueldos más justos,

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?
Con buenas experiencias

Edad: 33 Años de experiencia: 10 Tipo de Licencia Federal: B

Autotransporte de carga: un estilo de vida permanente

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Ingresos Económicos

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado? Mayor tecnología en las unidades

Sueldos → Antes mayores ingresos

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Malos tratos a los operadores

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México? ¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Inseguridad, Robos al autotransporte de carga

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Trato al operador por parte de los empleadores

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

El factor económico para el mejoramiento familiar → principal razón

Edad:23 Años de experiencia:2 meses como operador titular

(Hijo de operador) 8 años conduciendo como ayudante

Tipo de Licencia Federal: B (2años)

Nivel de Estudios: Preparatoria

*Egresado de Escuela para Operadores de Terrestres Esteban

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Herencia familiar *Gusto por andar en carretera *Factor económico

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

Incremento en la delincuencia

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Corrupción por parte de policías federales en carretera, inseguridad.

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México? ¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Deficiencia de operadores

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Trato a los operadores

¿De que forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Estilo de vida permanente

*Es un trabajo pesado sobre todo por las jornadas

*Percepción sobre las cachimbas¹⁰⁶: Perdida de tiempo y gasto de dinero

*Al tener jornadas de trabajo tan pesadas y por la necesidad de estar alerta

¹⁰⁶ Cachimba: Fonda o lugar donde venden comida a la orilla del camino.

Edad:35 Años de experiencia:15 Tipo de Licencia Federal: A, B
Operador de Pasaje y Turismo por 8 años Operador de Autotransporte de
Carga: 6 meses

¿Cuál fue la principal razón que lo impulsó a trabajar en el sector de pasaje y turismo? Gusto por andar en carretera, conocer lugares

¿Y en el autotransporte de carga?

Factor económico: La pandemia por COVID-19 afectó demasiado los servicios de pasaje y turismo

¿Qué diferencia hay en el sector de pasaje y turismo y el autotransporte de carga?

La forma de trabajo (En Pasaje siempre andas limpio, en carga es inevitable ensuciarte)

Los ingresos económicos son similares en pasaje-turismo y carga

Pasaje y Turismo: mayor tiempo de convivencia con la familia

Carga: Horarios de trabajo más complicados que dejan de lado la convivencia familiar

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Falta de valor hacia el operador

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México?

No hay empatía → Valorar el trabajo de los operadores

¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Déficit de operadores

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Respetar las regulaciones en cuanto a los tiempos de conducción

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Bastantes satisfacciones

Edad:34 **Años de experiencia:**15 **Tipo de Licencia Federal:** B

Hijo de operador Maneja desde los 17 años

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Gusto por andar en carretera

* Gusto por el trabajo

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

Percepción de los operadores por parte de los empleadores // Falta de empatía

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México? Delincuencia, Robo al autotransporte

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México?

Falta de comunicación entre los operadores

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Mayor conciencia hacia el operador →Empatía

Edad:25 **Años de experiencia:**6 meses **Tipo de Licencia Federal:** B

Nivel de estudios: Lic en Contaduría

*Egresado de la Escuela para Operadores de Terrestres Esteban

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

*Gusto por andar en carretera

*Factor económico

*Trabajo temporal (5años)

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Malos sueldos, mala percepción de los operadores

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Mejor organización en la forma de trabajo de la empresa a la que pertenezco

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Me ha ayudado a ser más consiente de varias cosas

Edad:35 **Años de experiencia:**15 **Tipo de Licencia Federal:**A-B

Operador de Pasaje y Turismo por 15 años

Operador de Autotransporte de Carga: 6 meses

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Pandemia COVID-19

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el Autotransporte en México?

Inseguridad: Varios asaltos al autobús

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México?

Mucha explotación laboral con malos sueldos

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Mejora en los sueldos

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Carga: Mucho tiempo fuera de casa, poca convivencia familia

Pasaje-Turismo: Mayor tiempo en familia

Edad:47 **Años de experiencia:** 31 **Tipo de Licencia Federal:** A-B

Estudios: Técnico en máquinas y herramientas

Comienzos en autobuses 4 caminos → Temporalidad en empleo 10 años

Empresa de Autobuses Flecha Roja: 19 años

Empresa de Transporte de carga: 2 años

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de Pasaje y Turismo?

Negocio familiar (Empresa familiar de autobuses)

¿Y en el autotransporte de carga?

La pandemia por COVID-19: disminuyeron los servicios de pasaje y turismo

¿Qué diferencia hay en el sector de Pasaje y Turismo desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

Antes había mayor comunicación entre los operadores y los empleadores

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de Pasaje y Turismo en México?

*Delincuencia → Asaltos al pasaje

Falta de Conciencia hacia la labor del operador

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga, pasaje y turismo en México?

Falta de operadores

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Valorar el trabajo de los operadores

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?
Buenas experiencias

Estabilidad económica para la familia

*Manejando en transporte de carga se pierde la noción del tiempo, sobre todo por las extremas jornadas de trabajo

Edad:33 **Años de experiencia:**3 **Tipo de Licencia Federal:**B

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Gusto por el transporte de carga, sobre todo por los tractocamiones

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México?

Sueldos mal pagados

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Mejorar el trato al operador en las cuestiones laborales

De la empresa en la que trabajo una mala experiencia debido a la mala planeación

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Conocer lugares me ha traído buenas experiencias

+++

Edad:27 **Años de experiencia:**3 meses **Tipo de Licencia Federal:**En tramite

Antes de ser operador era obrero

Egresado de la escuela de operadores de Terrestres Esteban

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Gusto por andar en carretera, ganas de manejar un tractocamión en carretera

Inestabilidad económica provocada por la Pandemia COVID-19

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

La delincuencia, recientemente en mis primeros viajes en la ruta Toluca-Nuevo Laredo fui secuestrado por hombres armados que robaron el tractocamión y la carga. El Tractocamión fue recuperado ya desvalijado y la caja vacía, ambos en ubicaciones diferentes. Fue una impresión verdaderamente grande, que me ayudo a valorar mi vida y el oficio al cual me quiero dedicar.

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Deseo convertir al autotransporte de carga en un estilo de vida permanente para ofrecerle estabilidad económica a mi familia, consciente de que en este trabajo se corre bastante riesgo y en un segundo te puede cambiar la vida.

Edad:59 Años de experiencia:42 Tipo de Licencia Federal: B

(Hijo de operador, aprendió a conducir desde los 12 años)

¿Cuál fue la principal razón que lo impulsó a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Pasión por manejar un tractocamión, como dicen me corría el diésel por las venas

Gusto por manejar largas distancias

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

Mayor tecnología de las unidades, lo que permite un mayor control para evitar errores

*Falta de compañerismo

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Mala remuneración económica

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México? ¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Seguramente la inversión extranjera va a cambiar la forma de trabajar, puede que para bien o para mal, esperemos que se mejoren las condiciones laborales.

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Mayores tiempos de descanso, para evitar accidentes, ya que por el cansancio físico son provocados muchos accidentes.

Mejor remuneración para los operadores

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Me ha dado muchas satisfacciones, al día de hoy me siento conforme con lo que tengo y con lo que he logrado.

Lo único que me pesa es el distanciamiento familiar.

***Gusto por los tractocamiones Freightliner (motor Detroit)

Recomienda a las nuevas generaciones pensar que es lo que se quiere ya que el autotransporte de carga es un trabajo rudo y pesado, así mismo ya no hay dinero como antes, y se debe tener una mejor administración económica.

Edad:28 **Años de experiencia:**6 **Tipo de Licencia Federal:**B

*Tramito su licencia federal sin siquiera saber conducir un tractocamión

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Gusto por manejar un tractocamión, solo imaginarme manejando un tracto me emocionaba

La cuestión económica fue un factor, pero no el decisivo

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Falta de comunicación entre los empleadores y los operadores

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México? ¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Malos sueldos, provocados por los mismos operadores que mal baratan su trabajo

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Conciencia hacia el operador → Valorar el trabajo de los operadores

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Forma de vida permanente

*En la ruta Toluca-Nuevo Laredo, sobre todo entrando a Nuevo Laredo Tamaulipas, hay puntos de revisión de los carteles que controlan la zona, buscan evitar que la droga (no producida por ellos) cruce hacia Estados Unidos por su territorio, de igual forma tienen castigos severos para operadores a quienes descubran consumiendo cristal, tratan de “hacer una limpia” de operadores, solo permiten el consumo de pericos.

Edad:33 **Años de experiencia:**8 **Tipo de Licencia Federal:** B, E

Aprendí a manejar tracto por enseñanza de un familiar

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

La necesidad económica, pues antes de dedicarme a esto era obrero

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

En la actualidad hay mayor inseguridad, en cualquier momento se trepan al camión para asaltarte.

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Corrupción por parte de Policías Federales en carretera, a los operadores nos ven con signo de pesos

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Incremento en los salarios

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?
El autotransporte de carga es para mí un estilo de vida

Lejanía familiar: Actualmente estoy atravesando por un proceso de divorcio debido a mi ausencia en el hogar, lo más duro es que mis hijos quedan en medio de esta situación.

Edad:40 **Años de experiencia:**21 **Tipo de Licencia Federal:**B

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Aprendí a manejar tracto por enseñanza familiar, y el gusto a esta profesión; el factor económico también influyo bastante.

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

La tecnología en las unidades, ahora son más fácil de manejarse, ahora cuentan con sensores que simplifican la conducción del operador y ayudan a salvar vidas en carretera.

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Delincuencia, sin duda

+Discriminación hacia los operadores

¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Las nuevas generaciones tendrán que acoplarse a las nuevas formas de trabajo

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Jornadas de trabajo menos duras, evitarían muchos accidentes

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?
Me ha dejado muchas satisfacciones, pero también me ha alejado de mi familia. Esto para mi es un estilo de vida permanente

*Como Instructor de operadores ruta larga, puedo decir que las nuevas generaciones deben tener amor a la profesión, ya que por las largas jornadas de trabajo muchos no logran aguantar los ritmos de trabajo, de igual forma el sueldo llega a ser poco competitivo frente a trabajos menos desgastantes.

*Tractocamión favorito: KW680

Edad:33 **Años de experiencia:**12(pasaje y turismo) **Tipo de Licencia**
Federal:A-B

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Pandemia COVID 19

Obtener ingresos para solventar los gastos de mi hogar, ya que, con la pandemia, el trabajo en pasaje y turismo se acabó.

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga vs pasaje y turismo?

La responsabilidad con pasajeros es mucho mayor

El tipo de vestimenta, en pasaje casi no te ensucias y en carga eso es imposible, cuando enganchas y desenganchas la caja o realizas alguna reparación al tracto.

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Delincuencia

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México?

Malos sueldos a los operadores, así como malos tratos por el hecho de ser operadores

¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Deben mejorarse las condiciones, el transporte es el engrane principal del desarrollo en México.

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Trato al operador

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?
La ausencia familiar es algo que duele, pero lo hacemos por mejores condiciones económicas para la familia.

Edad:48 **Años de experiencia:**23 **Tipo de Licencia Federal:** A, B, E

Aprendizaje autónomo

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Factor económico

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

Delincuencia

Asalto: robo de un camión

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Delincuencia

Malos salarios

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México? ¿Cuál será el destino del autotransporte de carga en México?

Peligros en la carretera, la vida la tenemos en un hilo

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Mejora a los salarios

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Muchas experiencias

Edad:25 **Años de experiencia:**6 **Tipo de Licencia Federal:**B, E

Un vecino me enseñó a conducir

¿Cuál fue la principal razón que lo impulso a trabajar en el sector del autotransporte de carga?

Necesidad económica

¿Qué diferencia hay en el sector del autotransporte de carga desde que usted comenzó al día de hoy? ¿Qué ha cambiado?

Antes había mejores sueldos

¿Cuál cree que es, de todos, el principal problema que padece el transporte de carga en México?

Delincuencia: Robo al autotransporte

Hace algunos años viví un asalto a caja seca en Puebla, llevaban motocicletas, el camión y la caja vacía fueron recuperadas y a mí no me hicieron nada.

¿Cuál es la realidad del autotransporte de carga en México?

Malos salarios provocados por los mismos operadores que no valoran su trabajo y aceptan cobrar menos

En su opinión que debería cambiar de la forma de trabajo

Los sueldos, así como seguridad para los operadores

¿De qué forma el autotransporte de carga ha transformado su vida?

Lejanía familiar, es un trabajo de muchos sacrificios, es por eso que esto para mi es temporal, hasta que logre consolidar un negocio y poder retirarme.

Anexo VIII

Mapa 5 Aduanas de México: Frontera Norte



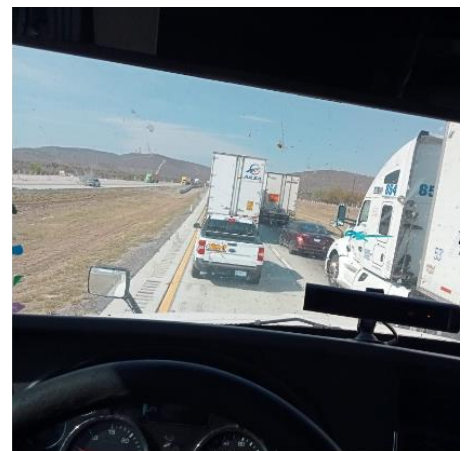
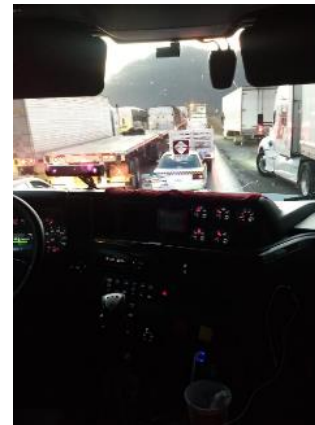
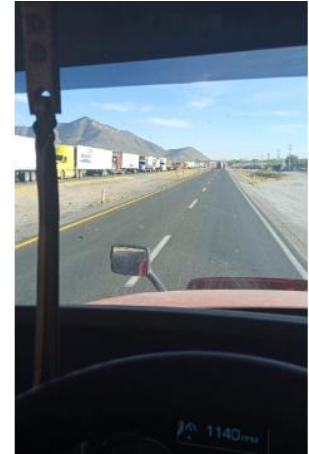
Obtenido de <https://reinoaduanero.mx/wp-content/uploads/2020/12/mapa-Aduanas-fronterizas-de-Mexico.jpg> consultado el 19 de enero de 2023

Anexo IX

Principales puntos de referencia Ruta Toluca, México-Nuevo Laredo, Tamaulipas

Ilustración 19 Imágenes compartidas por operadores de autotransporte de tráfico en carretera

- ❖ Toluca, Méx
- ❖ Caseta del Dorado, Méx
- ❖ Atlacomulco, Méx
- ❖ Acambay, Méx
- ❖ Aculco, Méx
- ❖ Puerta Palmilas, Qro
- ❖ San Juan del Rio, Qro
- ❖ Libramiento de chichimequillas, Qro
- ❖ Querétaro, Qro
- ❖ San José Iturbide Gto
- ❖ San Luis de la Paz, Gto
- ❖ San Diego de la Unión, Gto
- ❖ Santa María del Rio, SLP
- ❖ Parador el Potosino, SLP
- ❖ Libramiento de San Luis Potosi, SLP
- ❖ Villa Hidalgo, SLP
- ❖ Retén Militar Villa de Arista, SLP
- ❖ Entonque de Matehuala, SLP
- ❖ Recta de Matehuala, SLP
- ❖ Matehuala, SLP
- ❖ Parador San Roberto NL
- ❖ Entronque San Roberto, NL
- ❖ San Rafael Galeana, NL
- ❖ El Huachichil, Coah
- ❖ Los Chorros, Coah
- ❖ Saltillo, Coah
- ❖ Ramos Arizpe, Coah
- ❖ Santa Catarina, NL



- ❖ Escobedo, NL
- ❖ Libramiento de Monterrey, NL
- ❖ Entronque Laredo- Salinas Victoria, NL
- ❖ Ciénega de Flores, NL
- ❖ Mamulique, NL
- ❖ Sabinas Hidalgo, NL
- ❖ Parador Restaurante La Bamba, NL
- ❖ KM 26, Tam
- ❖ Libramiento de Nuevo Laredo, Tam
- ❖ Nuevo Laredo, Tam

Anexo X

Mapa 6 Ruta Toluca-Nuevo Laredo

Mapa de ruta recorrida por un tractocamión de Toluca a Nuevo Laredo con duración de 18h



Obtenido de plataforma de Rastreo satelital Enlace Freightliner 13 de abril de 2021

Glosario

- ❖ **Autotransporte internacional de carga:** es el que opera de un país extranjero al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables
- ❖ **Camión Unitario:** Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 toneladas.
- ❖ **Camión:** Vehículo automotor de operación libre destinado al transporte de carga.
- ❖ **Camioneta:** Automóvil menor que el camión, empelado generalmente para el transporte de mercancías
- ❖ **Carga:** Bienes, productos y mercancías transportadas ya sean por tierra, aire o mar, por empresas del autotransporte federal o del sistema ferroviario nacional o por líneas aéreas o buques nacionales o extranjeros, según sea el caso. Se mide en toneladas y en toneladas-kilómetro.
- ❖ **Carta Porte:** Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen; (Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal)
- ❖ **Discrecionalidad:** Lo no sometido a regla, sino al criterio de una persona o autoridad
- ❖ **GI:** Grúas Industriales
- ❖ **IRU:** se fundó en 1948 en Ginebra para ayudar a reconstruir los lazos comerciales de una Europa arrasada por la guerra.
- ❖ **Los Laredos:** así se denomina localmente a la comunidad única que conforman conjuntamente Laredo, Texas y Nuevo Laredo, Tamaulipas.
- ❖ **PermisoOP-1MX de la FMCSA:** Aplica para ir más allá de la frontera, es decir transportistas con sede en México para que la Autoridad de Autotransportistas opere más allá de los municipios y zonas comerciales de EU. En la frontera entre EU y México.

- ❖ **Rabón:** Camión de dos ejes
- ❖ **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 este.
- ❖ **Servicio de autotransporte de carga:** El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal (Ley de caminos, puentes y autotransporte federal)
- ❖ **Servicios Auxiliares:** Los que, sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación.
- ❖ **Torthon:** Camión de tres ejes
- ❖ **Tractocamión:** Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques y remolques
- ❖ **Transfer:** Intercambiador, lugar destinado a la intermodalidad entre diferentes medios de transporte, (modalidad de pago único en el viaje realizado entre diferentes medios de transporte). Los llamados “transfers”, dedicados a cruzar las cajas de los tráilers de un lado a otro de los puentes fronterizos con tractores.
- ❖ **Visa Láser:** Es un documento de tarjeta de crédito que es a la vez una Tarjeta de cruce fronterizo y una visa de visitante B1 / B2. La Visa Láser se puede obtener solicitando en uno de los siguientes lugares del Consulado de Estados Unidos en México: Ciudad de México, Ciudad Juárez, Guadalajara, Hermosillo, Mérida, Matamoros, Monterrey, Nogales, Nuevo Laredo, Tijuana.

Siglarío

BTS: Bureau of Transportation Statistics - por sus siglas en inglés
CANACAR: Cámara Nacional del Autotransporte de Carga
CCENI: Consejo Consultivo Estratégico de Negociaciones Internacionales
CDL: Commercial Driver License - por sus siglas en inglés
CVSA: Commercial Vehicle Safety Alliance - por sus siglas en inglés
DGAF: Dirección General de Autotransporte Federal
DOF: Diario Oficial de la Federación
DOT: Departamento de Transporte - por sus siglas en inglés
DVA: Departamento de Vehículos Automotores
FMCSA: Federal Motor Carrier Safety Administration - por sus siglas en inglés
IBT: Hermandad Internacional de Camioneros -por sus siglas en inglés
ICC: Interstate Commerce Commission - por sus siglas en inglés
INEGI: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática
IRU: Internacional Road Transport Union
MCT: Mejora Continua para el Transporte
NIV: Número de Identificación Vehicular
NOM: Normas Oficiales Mexicanas
PIB: Producto Interno Bruto
SICT: Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes
SECOFI: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial
TDIU: Team Drivers International Union -por sus siglas en inglés
TLC: Tratado de Libre Comercio
TLCAN: Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TNU: Teamsters National Union - por sus siglas en inglés
TPA: Autoridad de Promoción Comercial - por sus siglas en inglés
USDOT Number: Número asignado por el Departamento de Transporte de los EUA
USMCA: US, México, Canadá Agreement
USTR: Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos - por sus siglas en inglés

Referencias bibliográficas

Gambrill, Monica (2006) *Diez años del TLCAN en México*, México; UNAM

Hortiales Gómez Dolores Maribel (2012) "*Alcances y Límites del autotransporte de Carga Interfronterizo México-Estados Unidos (1994-2012)*" Tesina de licenciatura en Relaciones Internacionales. Universidad Nacional Autónoma de México. México

Mendoza Cota, Jorge Eduardo & Díaz, Eliseo. (2003). Obstáculos al comercio en el TLCAN: El caso del transporte de carga. Comercio Exterior 53(no. 12), pp1112-1120.

Pierre Ejarque Lopez-Brea (2009); *El TLCAN y la crisis de los camiones de 2009: Crónicas de una evolución anunciada*; Institut d'études Politiques de Grenoble.

Rico Galeana, Oscar Armando; (2001) La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte; Instituto Mexicano del Transporte Secretaría de Comunicaciones y Transportes Querétaro México publicación técnica No. 169.

Sánchez Urincho, Rubén (2007) "*El autotransporte federal de carga mexicano y su situación jurídica ante el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos*" Tesis de Licenciatura en Derecho, Universidad Nacional Autónoma de México. México

Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Panel Arbitral establecido en términos del capítulo veinte en el asunto de Servicios de Transporte Transfronterizo. Expediente del Secretariado N° EUA-MEX-98-2008-01. Informe final del Panel. 5 de febrero de 2001.

Villanueva Mendoza Alejandra (2013) "*La agenda de Política Exterior Mexicana en torno al Autotransporte de Carga Internacional México-Estados Unidos en el marco del TLCAN*" Tesis de licenciatura en Relaciones Internacionales. Universidad Nacional Autónoma de México. México

Villegas Ramírez, Patricia (2009) "*La situación que enfrenta el autotransporte de carga mexicano ante el incumplimiento del TLCAN por parte de los Estados Unidos*" Tesis de licenciatura en Relaciones Internacionales. Universidad Nacional Autónoma de México. México

Witker Velásquez, Jorge; (2006) Implementación y aplicación del TLCAN por las autoridades mexicanas: el caso del autotransporte de carga pp373- 381

Bibliografía

Baena, Guillermina; Montero, Sergio (2010) *Tesis en 30 días*. México: Editores Mexicanos Unidos.

Chong Campuzano, Martín José (2016) *Metodología de la Investigación I*. México, Universidad Autónoma del Estado de México.

Colección de estudios sectoriales y regionales; Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga, marzo de 2019; Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México

Zubieta, C. H; "La relación con Estados Unidos: la prueba de ácido de la política exterior mexicana", *La reconstrucción de la política exterior de México: principios, ámbitos, acciones*. Jorge Eduardo Navarrete (coord.) Ed. UNAM, México 2008, pp 175-246

Hemerografía

Bejar Lavallo, Salvador. (Enero-Marzo 2019). "Del TLCAN al T-MEC". *Foreign Affairs Latinoamérica*, Vol.19, pp12-20.

Colección de estudios sectoriales y regionales; Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. Marzo de 2019; Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México.

García, Gustavo. (Diciembre 2018). "Transporte, cumplimiento de la ley y Estado de Derecho" *Revista T21*, Vol.232, pp22.

Krauze, Enrique (2003) "*Historia de Vecindad*". *Letras Libres*, No. 53, pp.12-14.

Lastiri, Xanath. (Diciembre 2018). "Crónica de una tarifa aumentada". *Revista T21*, Vol.232, pp31-32.

Lastiri, Xanath. (Enero 2019). "Prohibición de fulles "atropellaría" a México" *Revista T21*, Vol.233, pp33-35.

Medina Ramírez, Salvador. (2011). Apertura fronteriza al transporte de carga mexicano: ¿Fin del problema? *Comercio Exterior* 62(no.1), pp9-11.

Muñoz López, José Refugio. (Diciembre 2018). "Las letras chiquitas del T-MEC (Parte I)". *Revista T21*, Vol.232, pp24.

Muñoz López, José Refugio. (Enero 2019). "Las letras chiquitas del T-MEC (Parte II)". Revista T21, Vol.233, pp23.

Secofi Informa, Boletín de Prensa, (22 de septiembre 1998) México y E.U. obligados a encontrar una solución a la problemática fronteriza en el Panel Arbitral entre México y E.U. para resolver controversia en materia de transporte de carga. SECOFI.

Ramírez Torres, Didier. (Diciembre 2018) "Top 100 del Autotransporte" Revista T21, Vol.232, pp36-55.

Revista de Comercio Exterior, (diciembre 1993), La recta final del TLC. Una cronología. pp 1202-1206. México.

Rico Galeana Oscar. (1965) Impactos estructurales de la apertura económica en la industria del autotransporte de carga. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica 69. Querétaro.

SECOFI. Cronología de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio. Revista de Comercio Exterior. Septiembre de 1992, pp 865-872. México.

Cibergrafía

¿Deseas transportar carga en EU? Esto es lo que necesitas saber. Revista TRANSPORTE.MX 16 de marzo de 2021 disponible en: <https://www.transporte.mx/deseas-transportar-carga-en-eu-esto-es-todo-lo-necesitas-saber/> consultado el 20 de septiembre de 2021 a las 00:05am

9 momentos clave de la negociación del TMEC con EEUU, EL FINANCIERO Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/que-momentos-pusieron-en-peligro-la-aprobacion-del-t-mec-en-el-congreso-de-eu/> consultado el 26 de agosto de 2021 01:35.

Aduana en México y el mundo blog: Básicos: Ingreso de autotransporte de carga a Estados Unidos. Disponible en: <https://aduanaenmexico.wordpress.com/2017/10/24/basicos-ingreso-de-autotransporte-de-carga-a-estados-unidos/> Consultado el 2 de marzo de 2021

Autotransporte. SICT. Boletines de Prensa. 3 de junio de 1999. Base Aduanera Digital Online Anexo 913.5.a-1: Subcomité de Normas de Transporte Terrestre <https://bado.mx/articulos/3107/tlcan/anexo-913.5.a-1-subcomite-de-normas-de-transporte-terrestre/> consultado el 06 de abril de 2021, 22:06pm.

Bureau of Transportation Statistics, TransBorder Freight Data, <https://www.bts.gov/transborder> Consultado el 4 de marzo de 2021.

Consideraciones generales sobre el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el proceso de renegociación del instrumento 27 de septiembre de 2018, https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/images/TMEC/docs/FT-TLCAN_270918.pdf consultado el 28/08/2021 a las 23:01pm

De la Mora, Luz María; *El comercio exterior como palanca del crecimiento económico y desarrollo de México* Disponible en: <http://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=81&t=el-comercio-exterior-nbspcomo-> consultado el 26 de febrero de 2021.

Del TLCAN al T-MEC: La historia del acuerdo comercial. Disponible en: https://www.milenio.com/negocios/del-tlcan-al-t-mec-la-historia-del-acuerdo-comercial_2 Consultado el 26 de agosto de 2021 a las 03:02am

Dirección General de Autotransporte Federal; Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Glosario, Estadística Básica del Autotransporte Federal 2008; Disponible en: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2008/EB2008-12-GLOSARIO.pdf

Forager Blog, *La Historia de la Carga en Laredo*, publicado el 29 de mayo de 2020, Disponible en: <https://www.foragerscs.com/tmec-y-covid19/la-historia-de-la-carga-en-laredo> consultado el 26 de febrero de 2021.

International Brotherhood of Teamsters, Disponible en: <https://teamster.org/about/teamster-history/> consultado el 26 de febrero de 2021

Ley de caminos, puentes y autotransporte federal [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Juridico/leyes/Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Juridico/leyes/Ley_de_Caminos_Puentes_y_Autotransporte_Federal.pdf)

Lopez-Brea, Pierre Ejarde (2009) Centro de Investigación y Docencia Económica “El TLCAN y la crisis de los camiones de 2009: Crónicas de una evolución anunciada” disponible en: <https://www.sciencespo.fr/> consultado el 20 de enero de 2021

Maure, Diana; Cruce de trailer o transbordo ¿Qué servicio elegir al enviar desde y hacia México?; Shipping & Logistics Blog 25 de junio de 2019. Disponible en: <https://www.shiplilly.com/es/blog/cruce-de-trailer-o-transbordo-que-servicio-elegir-al-enviar-desde-y-hacia-mexico/> . Consultado el 4 de marzo de 2021.

México solicita entrada del autotransporte a EU; se negoció en el T-MEC, defiende Revista T21 publicado el 19 de mayo de 2021 Duarte Enrique, disponible en:

<http://t21.com.mx/terrestre/2021/05/19/mexico-solicita-entrada-autotransporte-eu-se-negocio-t-mec-defiende> consultado el 20 de septiembre de 2021 a las 00:27am

Permiso para la prestación del servicio de Autotransporte Internacional de Carga General entre los Estados Unidos de América y Canadá. Dirección General de Autotransporte Federal; Secretaría de Comunicaciones y Transportes <https://www.sct.gob.mx/>

Permisos para Transportar a Estados Unidos, 9 de mayo de 2017 Revista Transporte MX Disponible en: <https://www.transporte.mx/permisos-para-transportar-a-estados-unidos/> consultado el 4 de marzo de 2021.

Prioridades de México en las negociaciones para la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte <https://www.gob.mx/se/articulos/prioridades-de-mexico-en-las-negociaciones-para-la-modernizacion-del-tratado-de-libre-comercio-de-america-del-norte?idiom=es> consultado el 28/08/2021 a las 22:28pm

Redacción CANACAR, *Aniversario CANACAR: 31 años haciendo camino...* Publicado el 29 de septiembre de 2020, Disponible en: <https://canacar.com.mx/general/aniversario-canacar-31-anos-camino/> consultado el 13 de febrero de 2021

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Juridico/reglamentos/Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.pdf>

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Juridico/reglamentos/Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.pdf>

Rosas Alejandro, Los 5 productos que México le vende y le compra a Estados Unidos, EXPANSIÓN Revista Digital, 07 de julio de 2019, disponible en <https://expansion.mx/economia/2019/06/07/los-5-productos-que-mexico-le-vende-y-compra-mas-a-estados-unidos> consultado el 02 de marzo de 2021.

Secretaría de Gobernación, *Diario Oficial de la Federación 29 de septiembre de 1989-Edición Matutina*, Disponible en: https://www.dof.gob.mx/index_113.php?year=1989&month=09&day=29 consultado el 13 de febrero de 2021

Tratado de Libre Comercio de América del Norte entre el Gobierno del Canadá, el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos. Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE); Organización de Estados Americanos http://www.sice.oas.org/Trade/nafta_s/Indice1.asp consultado el 06 de abril de 2021, 23:04pm.

Videografía

Una nación sobre ruedas: El Autotransporte de Carga en México CANACAR 7 de octubre de 2019 Documental de Youtube <https://youtu.be/xaEtzYnbOPA?t=1701>