

México Plataforma Logística de América

**Agenda de
Desarrollo
en el Sector
Transportes**

Desafíos del
Tratado
de Libre
Comercio de
América del
Norte



Elaborado por:

 **CONSULTORES INTERNACIONALES, S.C.[®]**
Experiencia con Futuro

Elaborado para:

CMET
Consejo
Mexicano
del Transporte

4 Desafíos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte

El comercio mundial por modos de transporte se está concentrando principalmente en Asia. Este cambio es el resultado de la incorporación creciente de los países emergentes en el comercio mundial, lo que ha ocasionado transformaciones en la manera de operar de las cadenas globales de suministro.

México no es la excepción en este auge de las economías emergentes. En la actualidad, existen avances en la posición del país en el ámbito de competitividad mundial. Asimismo, el conjunto de acuerdos comerciales internacionales de los que forma parte, representan ventajas competitivas que facilitan el comercio con los principales centros de consumo mundial, a través de sus medios de transporte.

No obstante, una primera limitante para que México avance como plataforma logística de América, tiene que ver con las condiciones de la participación de los modos de transporte en relación a los países socios que integran el Tratado de América del Norte (TLCAN), condiciones asimétricas que no se han resuelto a 18 años de su entrada en vigor. La gran dependencia comercial de México con Estados Unidos, el marco regulatorio interno, así como los grupos de presión en este país, constituyen otros desafíos en la relación bilateral.

Desde las negociaciones del TLCAN, México se ha pronunciado por la integración de sus modos de transporte como un factor determinante para facilitar el libre comercio con la Región. Este aspecto tiene gran importancia económica y social porque el sector de servicios de transporte de carga en México, representa una

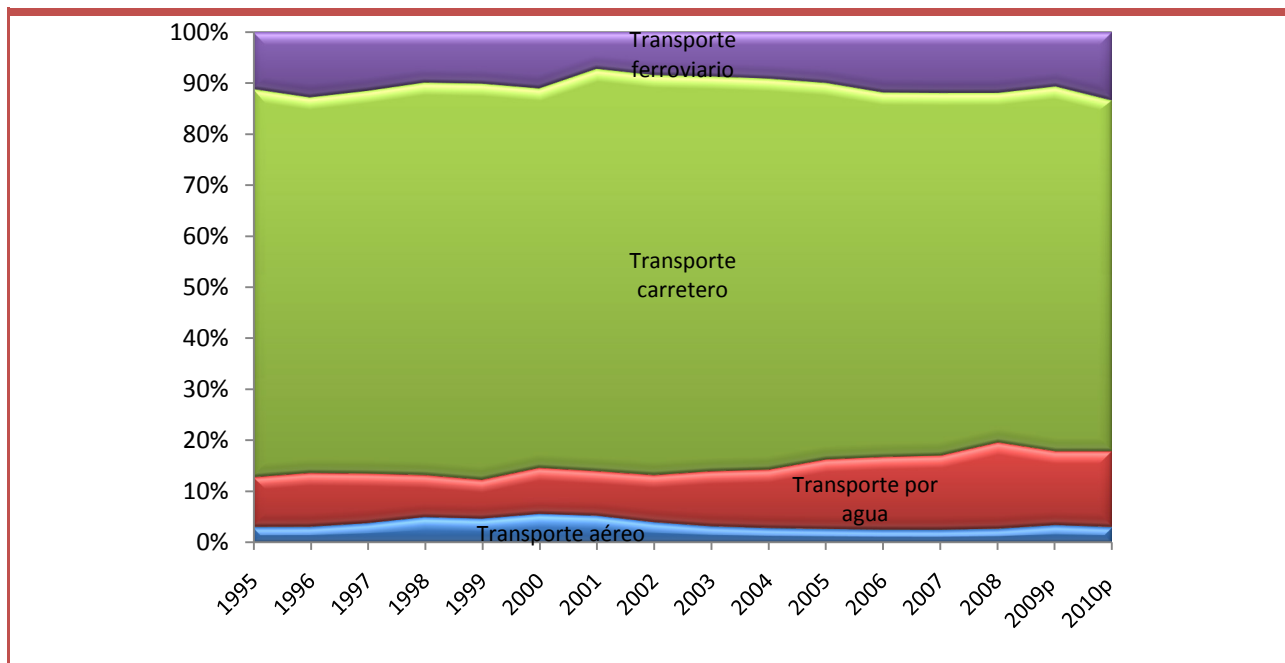
actividad que se conforma en su mayoría por micro y pequeñas empresas, muchas de las cuales se constituyen por trabajadores independientes. Considerando que Estados Unidos continúa siendo el principal socio comercial de México, resulta fundamental propiciar una adecuada integración comercial que sea equitativa; es aquí donde está el reto para nuestro país.

4.1 Aportes al desarrollo

El comercio exterior de México con Estados Unidos pasó de 111 mil 828 millones de dólares en 1995 a 370 mil 372 millones de dólares en 2010. En este periodo, 1995-2010, la tasa media de crecimiento anual del comercio exterior de México con Estados Unidos fue de 8%, siendo el autotransporte el principal medio de movilización de las mercancías con una participación de 73.6%, seguido por el transporte por agua con 12.2%, el ferroviario con 10.6% y, finalmente, el aéreo con 3.6%.

Este primer caso ilustra la importancia del sector del autotransporte como motor en el desarrollo del comercio exterior con Estados Unidos, pese a que su dinamismo es menor que en los primeros años del TLCAN.

Ilustración 8 México: comercio exterior con Estados Unidos por modo de transporte 1995-2010. (Millones de dólares)



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. con información de Estadísticas de Transporte de América del Norte. Disponible en: <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/siteContent.jsp?i=2>

Por ejemplo para el período 1995-1999, la tasa de crecimiento promedio anual del transporte carretero se situó en 14%, mientras que para el lapso 2000-2005 y 2006-2010, se coloca en 3.8% y 2.0% respectivamente. Los otros modos de transporte, con la excepción del transporte por agua, también presentaron un comportamiento similar: crecieron aceleradamente durante los primeros años del TLCAN y luego disminuyeron su dinamismo.

Si bien nuestra balanza comercial con Estados Unidos es superavitaria, la producción manufacturera nacional ha perdido lugares en las preferencias de importación en Estados Unidos, bien sea por la desaceleración interna de la economía estadounidense, por la entrada de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC), por el crecimiento de importaciones de otros países emergentes

o por la actual crisis mundial. A estos factores habría que agregar el incumplimiento de algunos puntos clave del TLCAN en materia de transporte, como la liberalización del paso del autotransporte de carga de México hacia Estados Unidos. Asimismo, los ataques terroristas a Estados Unidos en 2001, acrecentaron las regulaciones en materia de seguridad, afectando el servicio de transporte de carga.

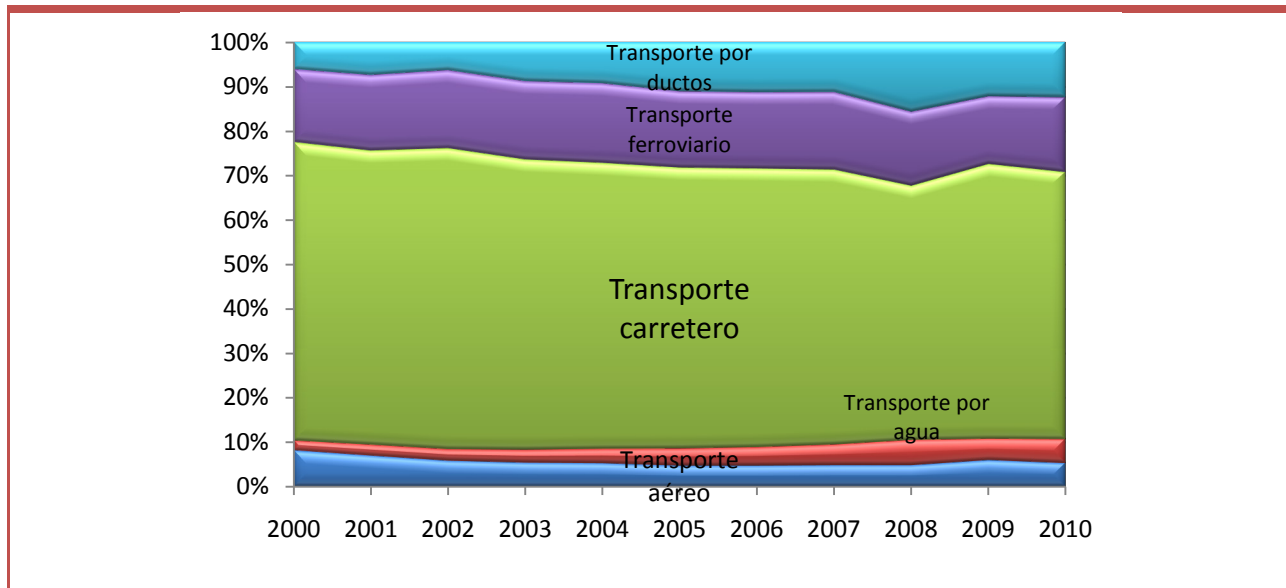
Tabla 5 México: Variación del comercio exterior con Estados Unidos por medio de transporte 1995-2010. (Porcentajes del valor)

Medio de transporte	1995-1999	2000-2005	2006-2010
Transporte aéreo	19.6	-9.5	11.0
Transporte por agua	5.8	9.5	0.9
Autotransporte	14.0	3.8	2.0
Ferroviario	11.8	-2.6	1.8
Comercio total	12.9	3.4	2.0

Fuente: Consultores Internacionales, S.C. con información de Estadísticas de Transporte de América del Norte. Disponible en: <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/siteContent.jsp?i=2>

Respecto a los flujos en toda la Región, es conveniente también observar lo que sucede entre Estados Unidos y Canadá. El comercio exterior de Estados Unidos y Canadá tuvo una tasa media de crecimiento anual de 4% durante el período 1997-2010. En esta relación comercial, también predominó el autotransporte como principal medio de movilización de las mercancías, con una participación de 64.25%; en segundo lugar el transporte ferroviario con 16.9%, seguido del transporte por ductos con 9.3%; el transporte aéreo con 5.9%; y, el transporte por agua con 3.7%.

Ilustración 9 Estados Unidos: comercio exterior con Canadá por medio de transporte 2000-2010. (Millones de dólares)

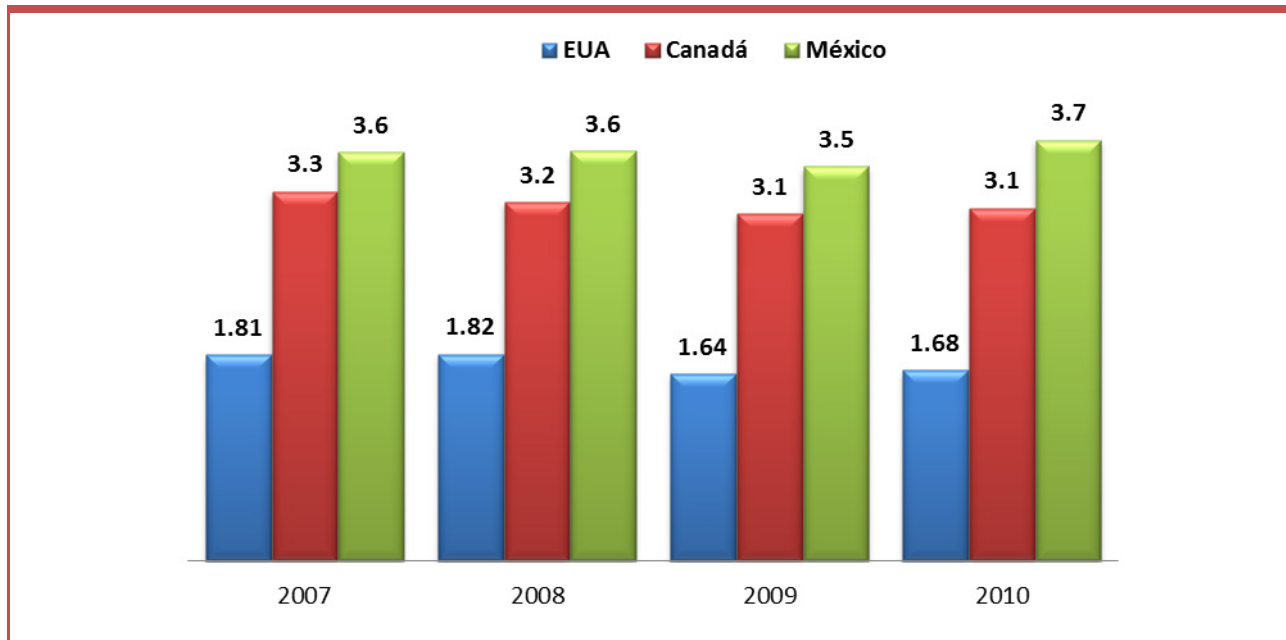


Fuente: Consultores Internacionales, S.C. con información de Estadísticas de Transporte de América del Norte. Disponible en: <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/siteContent.jsp?i=2>

En ambos casos, México con Estados Unidos y Estados Unidos con Canadá se observa que prevalece el sector del autotransporte, pero las condiciones de competencia en la materia han sido muy distintas, como se comentará más adelante.

Respecto a la aportación que el sector transportes realiza a las economías de los socios del TLCAN, la participación de México es relevante. La contribución del sector al PIB para el periodo 2007-2010 fue: 1.7% en promedio para los Estados Unidos de América, 3.6% para México y de 3.2% para Canadá.

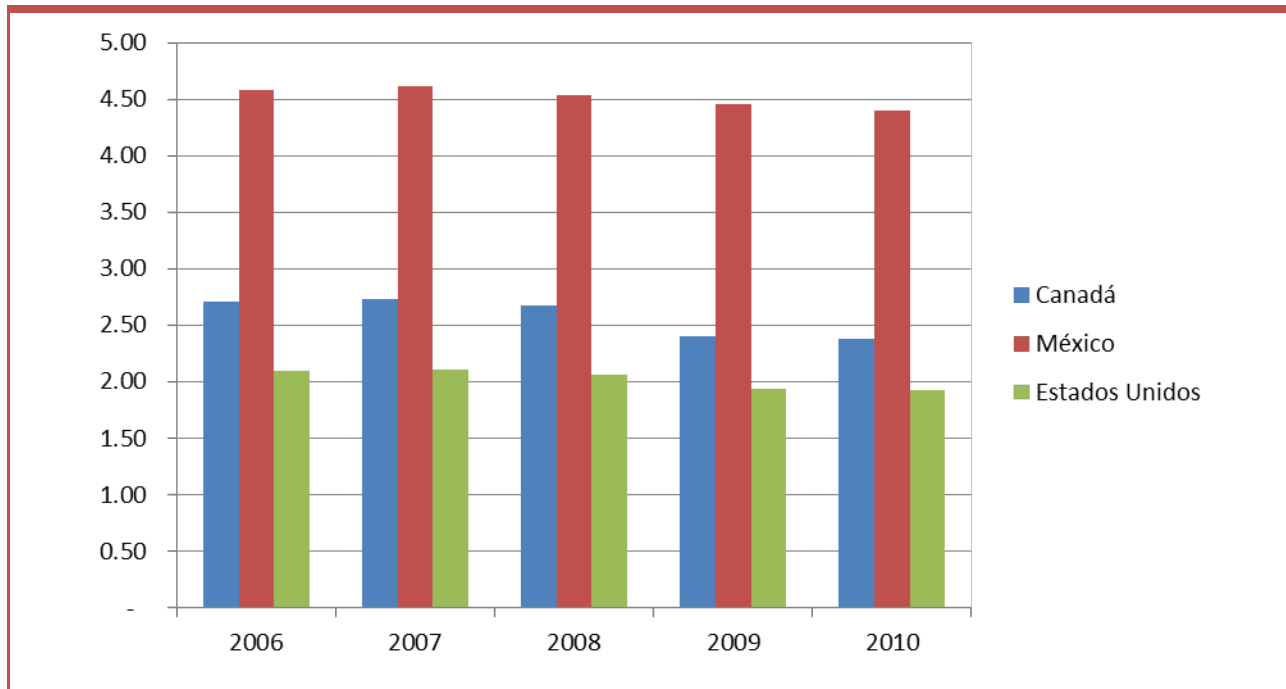
Ilustración 10 Miembros del TLCAN: Participación del PIB del sector transporte como porcentaje en el PIB. (Porcentaje)



Fuente: Elaborado por Consultores Internacionales, S. C., con datos de INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales, Bureau of Economic Analysis y Statistics Canada, 2012

Para los tres países, en años recientes, el sector transportes mantiene un comportamiento equilibrado en la participación de la estructura de sus economías, situación similar se observa en la ocupación.

Ilustración 11 Miembros del TLCAN: Población empleada en la industria del transporte en relación al total de la Población Económica Activa. (Porcentaje)



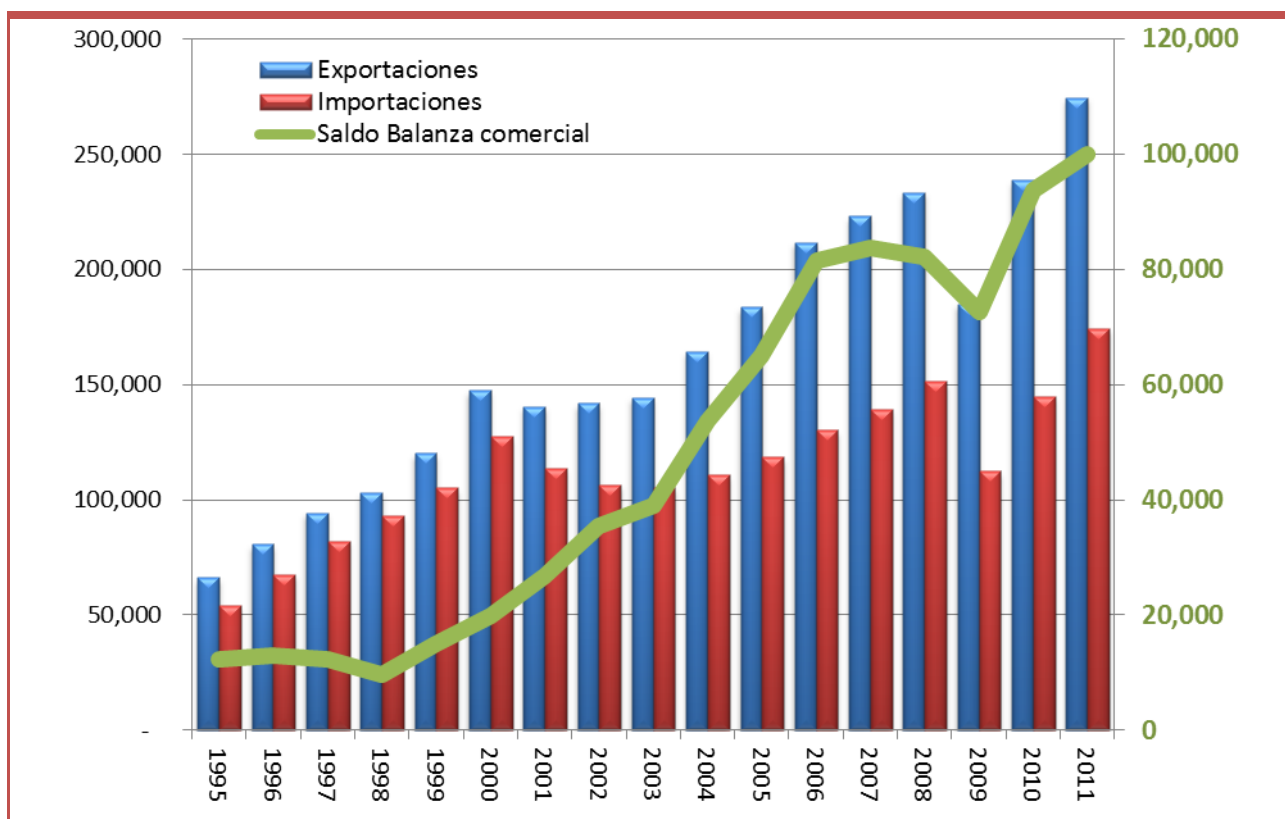
Fuente: Elaborado por Consultores Internacionales, S. C., con datos de Estadísticas de Transporte de América del Norte y del Banco Mundial, 2012

No obstante, pese a la relevancia en el PIB y el empleo, el sector transportes presenta asimetrías cuando se le compara con sus socios comerciales. Es necesario comprender los principales desafíos que suponen los procesos globales de las cadenas de valor, con el fin de identificar las acciones necesarias para detonar todo el potencial que aún puede ofrecer el TLCAN, en el marco de una política integral de transportes, que considere como aliados fundamentales al ordenamiento logístico, el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura sectorial.

4.2 Principales desafíos del TLCAN

A casi dos décadas de la entrada en vigor del TLCAN, los resultados comerciales han sido positivos para México en términos generales, ya que actualmente se mantiene un superávit comercial con nuestro principal socio comercial, Estados Unidos. Sin embargo, esta situación no ha sido la misma para todos los sectores, debido a la falta de reciprocidad en aspectos críticos del Tratado, particularmente en el sector transportes.

Ilustración 12 México: Balanza comercial con Estados Unidos desde la entrada en vigor del TLCAN. (Miles de dólares)



Fuente: Elaborado por Consultores Internacionales, S. C., con datos de INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales, 2012.

Son diversos los desafíos que representan para México demandas incumplidas, desde la concepción misma del Tratado y la manera en cómo las partes entienden el mismo. Este problema también se encuentra en la falta de homogeneidad existente en las legislaciones estatales y federales, así como en las tendencias regulatorias que prevalecen en cada país. Todos estos retos han ocasionado que México siga compitiendo en desventaja y que los beneficios que ofrece el Tratado no sean explotados en su totalidad.

En el caso mexicano, un Tratado tiene rango de Ley Federal una vez que es ratificado por el Congreso; sin embargo en Estados Unidos existen ciertas particularidades a considerar. Para Estados Unidos, el TLCAN no es un Tratado internacional con todos sus derechos y obligaciones. La Constitución de los Estados Unidos⁹ en su Artículo II -Sección 2, establece que 2/3 partes del Senado deben ratificar cualquier Tratado para que éste tenga efecto; con la composición actual del Senado, esto significa que deben de votar a favor un total de 67 senadores. Cuando en su momento el TLCAN llegó al Senado, el número de votos a favor que obtuvo fue de solamente 61. Por ello, con el fin de lograr su entrada en vigor, se llegó a un “congressional-executive agreement” que es una de las tres maneras (las otras dos siguen siendo el voto en el Senado y el “sole-executive agreement”) en cómo un Tratado puede llegar a su ratificación. Esta situación ha provocado una gran cantidad de demandas por parte de empresas y asociaciones contra el Tratado, a fin de declararlo inconstitucional debido a su particular status. Sin embargo, aun cuando éstas han llegado a la Suprema Corte, los fallos han sido favorables al TLCAN.

Lo anterior sirve para entender la complejidad del sistema americano, que se ha valido de este tipo de cuestiones legales a fin de no dar cumplimiento a muchas de

⁹ Disponible en: página web de la Constitución de los Estados Unidos de América. http://www.usconstitution.net/xconst_A2Sec2.html. Consulta: 4 de octubre de 2012.

las demandas del sector transporte, particularmente. Asimismo, a pesar de que paneles del TLCAN han ejecutado sanciones contra Estados Unidos, parece existir más disposición a asumir dichas sanciones antes que cumplir con las demandas de reciprocidad.

Esto también es una muestra de que dicha falta de reciprocidad también ha venido obedeciendo a la falta de voluntad política por parte de los Estados Unidos en muchas áreas estratégicas, como resultado de las acciones que llevan a cabo ciertos grupos de presión del sector. Una prueba de ello se tiene en el programa piloto para el cruce de unidades de autotransporte. La administración del Presidente Barack Obama canceló dicho programa en julio de 2009 debido a la presión ejercida por el Sindicato de Transportistas de los Estados Unidos. No obstante, ante las sanciones impuestas a productos estadounidenses por el gobierno mexicano, el programa volvió a funcionar, aunque limita a los transportistas mexicanos, toda vez que su carga debe ser transferida en la frontera. Las principales causas que mencionan estos grupos de presión son el incumplimiento en las medidas de seguridad por parte de los transportistas mexicanos, así como el hecho de no poder competir en cuanto a salarios¹⁰.

Es necesario recalcar que el propio Departamento del Transporte de los Estados Unidos ha mencionado que, por su parte, las regulaciones son claras en cuando al libre tránsito de los autotransportes mexicanos y que las compañías que han aplicado al programa cumplen con los requerimientos en seguridad (los camiones son monitoreados vía satélite y los conductores deben pasar pruebas físicas y demostrar la capacidad de comunicarse en inglés¹¹). A pesar de contar con la

¹⁰ Disponible en: página web del Huffington Post. http://www.huffingtonpost.com/2011/10/24/nearly-20-years-after-nafta-first-mexican-arrives-in-us-interior_n_1028630.html. Consulta: 4 de octubre de 2012.

¹¹ Disponible en página web del Departamento del Transporte. <http://www.fmcsa.dot.gov/documents/nafta/Fact-Sheet.pdf>. Consulta: 4 de octubre de 2012.

aprobación de las autoridades correspondientes, pocos avances se han logrado a esta fecha.

El “U.S.-Mexico Cross-Border Trucking Pilot Program” ha aprobado al día de hoy solamente a 7 compañías para el programa y a 9 conductores de las mismas¹². De éstas, solamente 5 han realizado cruces. Por su parte, 14 compañías se encuentran pendientes de aprobación y 6 han sido rechazadas. Esta situación es una muestra del alargamiento en los tiempos burocráticos como barrera para cumplir esta demanda. Es de destacar que este programa comenzó a realizar sus operaciones de inspección en 1995 y no fue sino hasta octubre de 2011 cuando el primer camión mexicano cruzó la frontera. Asimismo, es de notar otro gran problema relacionado: el exceso de burocratización a causa del sistema federal de los Estados Unidos. Esto debido a que las compañías que deseen ingresar al programa, además de registrarse ante el Departamento del Transporte, deben también realizar el trámite ante las autoridades estatales correspondientes en los Estados en los cuales realizarán operaciones¹³. Esto supone un esfuerzo extra tanto en recursos como en tiempo.

La situación anterior ejemplifica el caso más palpable de incumplimientos de demandas del TLCAN (particularmente del anexo 1212), situación que ha impedido disfrutar en su totalidad de los beneficios del Tratado y, a su vez, ha generado pérdidas a la industria del transporte. Dichos daños se estimaron en 6,000 millones de dólares en la demanda presentada en 2011. El programa demostrativo indica una buena señal por parte del Ejecutivo Federal; sin embargo, el daño ya está hecho y dicho programa también podría ser solamente una

¹² Disponible en página web del Departamento del Transporte. <http://www.fmcsa.dot.gov/intl-programs/trucking/trucking-program.aspx>. Consulta: 4 de octubre de 2012.

¹³ Disponible en página web del Departamento del Transporte. <http://www.fmcsa.dot.gov/registration-licensing/licensing/registr.htm>. Consulta: 4 de octubre de 2012.

herramienta para prolongar más las negociaciones, como lo muestra el exceso de burocratización y falta de claridad del mismo.

Esperar un cambio en el futuro inmediato es poco probable, principalmente por cuestiones políticas originadas por una creciente desaprobación del TLCAN por parte de la población en los Estados Unidos. Estudios del Economic Policy Institute indican que se han perdido más de un millón de empleos¹⁴, lo que ha originado que poco más de la mitad de la población (53%) vea de manera negativa acuerdos como el TLCAN a pesar de que a poco más de 10 años, estos acuerdos recibían una opinión favorable de hasta el 70%¹⁵. El objetivo de analizar este cambio en la percepción sirve para comprender que, debido a la delicada situación económica en los Estados Unidos, este tema pasa de ser uno económico a uno político, por lo que el enfoque también debe cambiarse a fin de lograr presionar para ver cumplidas las demandas. Esto supone un desafío mucho más complicado para el país.

El gran tema para la industria del transporte será entonces canalizar sus demandas por otros medios. La administración federal estadounidense, aun cuando muestra su buena voluntad en este asunto, no es el único actor, por lo que el sector del autotransporte puede ver como una oportunidad el canalizar sus demandas de manera directa con sus contrapartes, a manera de buscar contrapesos. **El caso anterior se ilustra cuando México puso sanciones a productos comerciales: los principales afectados fueron los empresarios estadounidenses.** Por ello, **el sector del transporte en México debe entender y**

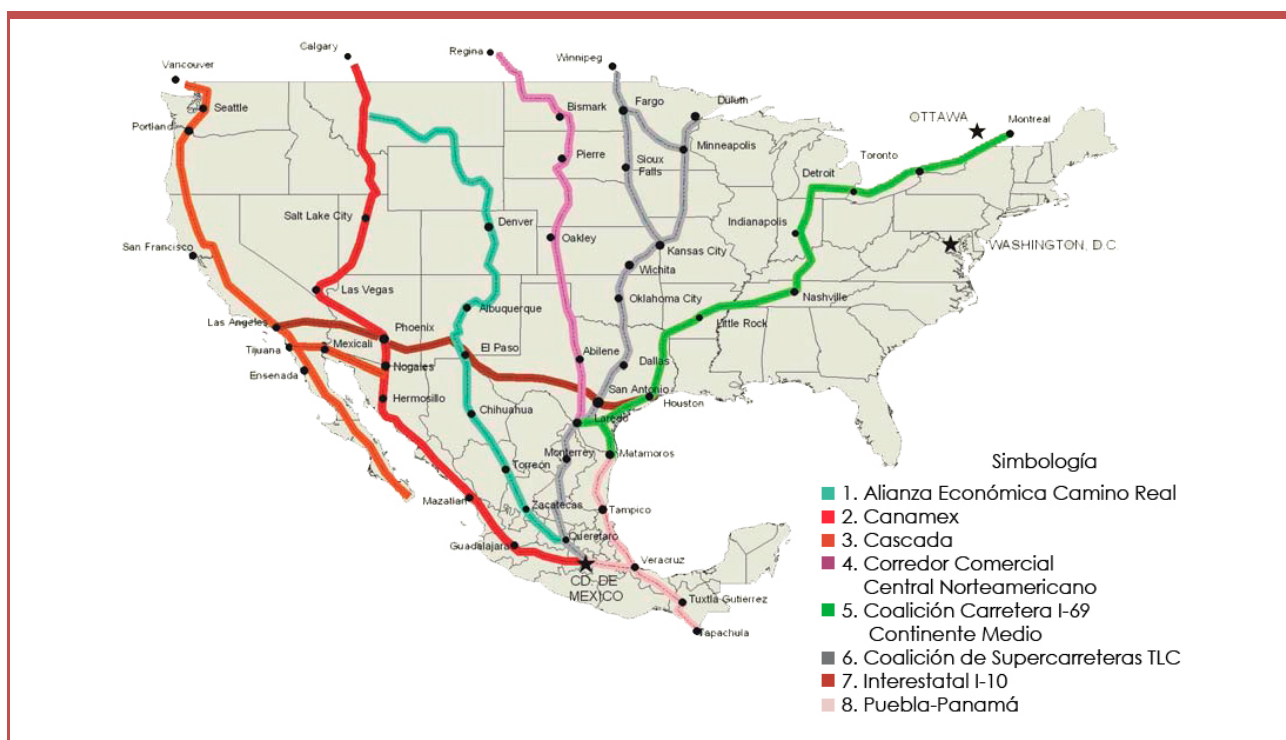
¹⁴ Economic Policy Institute (2011): NAFTA's Broken Promises 2011: Outcomes of the North American Free Trade Agreement Disponible en: www.epi.org/publication/heading_south_u-s-mexico_trade_and_job_displacement_after_nafta. Consulta: 4 de octubre de 2012.

¹⁵ NBC News and Wall Street Journal, "Survey: Study #101061," Hart/McInturff, Sept. 2010. Available at: <http://online.wsj.com/public/resources/documents/WSJNBCPoll09282010.pdf>

aprovechar los instrumentos con los que cuenta como grupo de presión tal como lo hacen sus contrapartes en los Estados Unidos.

Otros dos retos importantes para el sector autotransporte, y que van de la mano, son la falta de homologación en las leyes al interior de los Estados Unidos en términos de estándares de velocidad y de regulación ambiental, por el mismo desconocimiento que pueda existir de estas regulaciones.

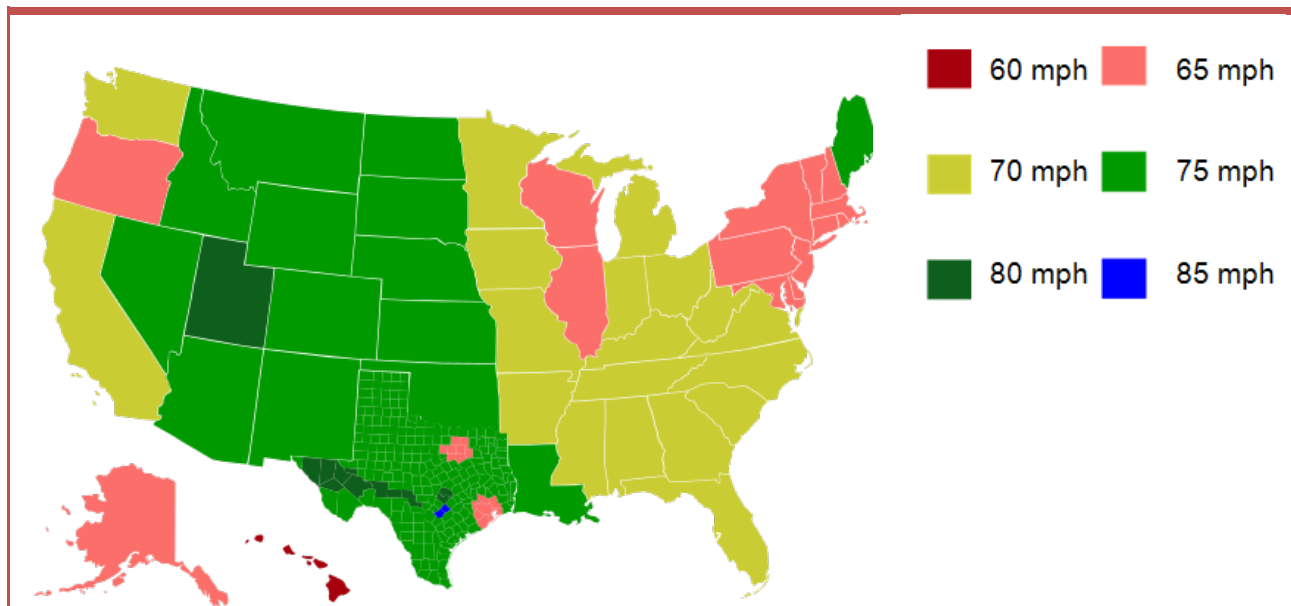
Ilustración 13 TLCAN: Integración de principales corredores comerciales, 2011



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2006). Plan de desarrollo de la Frontera Norte.

Al observar los principales corredores comerciales, se aprecia que cada corredor puede atravesar diferentes estados, por lo que se vuelve necesario conocer las leyes estatales en la materia con el fin de transitar en dichos caminos, marcos legales que al igual que en México no necesariamente están homologados entre sí. Esta problemática muestra el desafío que supone para el sector transporte adaptarse a cada legislación estatal (incluso a nivel de condados), ya no solo en términos de ajustar su logística por los límites de velocidad y el nuevo reglamento en términos de horas de servicio permitidas por operador, sino también a la normatividad ambiental propia de cada Estado, que obliga a las empresas que deseen ingresar al mercado estadounidense mantenerse al tanto de dichas regulaciones.

Ilustración 14 Estados Unidos: Límites de velocidad en los Estados Unidos

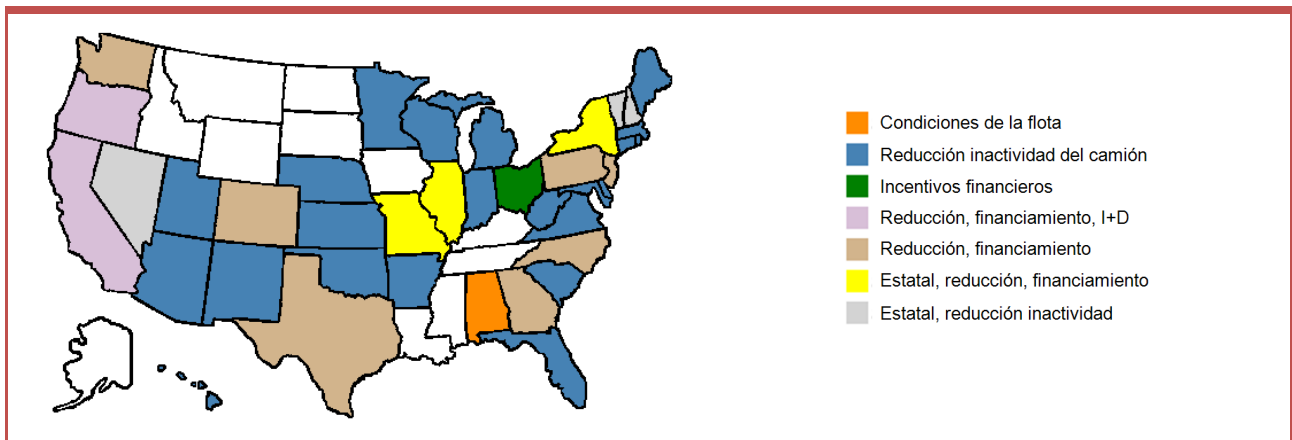


Fuente; Disponible desde página web de la Asociación Nacional de vehículos de motor.
<http://www.motorists.org/speed-limits/>. Consulta: 9 de octubre.

Por ejemplo, si se busca transportar carga hacia la costa este, se pueden encontrar hasta cinco diferentes regulaciones. Ante situaciones como ésta, se vuelve necesaria una adecuada concientización al respecto a fin de evitar quedarse fuera del sector por desconocimiento de las leyes o, en su defecto, pagar multas.

Otro tema importante sobre la sobrerregulación, consiste en la falta de homologación en las regulaciones estatales en lo relacionado a cuidado del medio ambiente. Al respecto, existen diferentes políticas y leyes a nivel estatal que impactan de manera directa o indirecta al transporte y cuyo análisis se vuelve necesario para (al igual que en el caso anterior) evitar perder el licenciamiento para transporte de carga debido al incumplimiento de alguna norma.

Ilustración 15 Estados Unidos: Diferentes políticas y leyes que impactan a la industria del autotransporte.



Fuente: Disponible desde la página web del Centro para Soluciones Climáticas y Energéticas. <http://www.c2es.org/us-states-regions/policy-maps/medium-heavy-duty-vehicle-policies>. Consulta: 10 de octubre de 2012.

NOTA: En Estatal se incluyen medidas relacionadas con combustibles y de pesos y dimensiones.

El mapa anterior agrupa las diferentes políticas y regulaciones a nivel estatal que impactan a la industria del autotransporte. Este abanico de diferentes leyes supone un reto al cual el sector transportes debe adaptarse. Por ejemplo, si se lleva mercancía de Texas a la zona de los grandes lagos, se deben de considerar que en Texas existen leyes que penalizan emisiones superiores a los 30 gramos de óxidos de nitrógeno¹⁶. Sin embargo, al estar en ruta, y pasar por Missouri, la legislación estatal establece que los vehículos que emplean diesel, deben llenar sus tanques con mezclas que contengan biodiesel en al menos un 20%¹⁷, esto debido a las políticas estatales existentes que buscan promover fuentes “limpias” de energía.

En resumen, el asunto no es sólo que se permita el paso del autotransporte mexicano de carga al territorio estadounidense, sino que luego los transportistas nacionales tendrán que adaptarse a cada norma de cada entidad de la unión americana, por la que deban transitar para distribuir las mercancías.

El incumplimiento en el TLCAN no es exclusivo del sector del autotransporte, toda vez que existen serias asimetrías en el transporte marítimo, ferroviario, aéreo y en paquetería y mensajería.

En el caso del transporte marítimo, la legislación actual pone serias restricciones a los proveedores extranjeros de este servicio, bajo las llamadas “cargo reservations”. Estas restricciones establecen que ciertas mercancías (por ejemplo aquellas relacionadas con productos de interés gubernamental estratégico) solo pueden ser transportadas en vehículos con bandera de los Estados Unidos. A su vez, las restricciones para poder navegar con la bandera estadounidense también

¹⁶ Fuente; Disponible desde página web del Departamento de Energía de Estados Unidos. <http://www.afdc.energy.gov/laws/state>. Consulta: 9 de octubre.

¹⁷ Fuente; Disponible desde página web del Departamento de Energía de Estados Unidos. <http://www.afdc.energy.gov/laws/state>. Consulta: 9 de octubre.

son prohibitivas puesto que establecen que para hacerlo, es necesario ser una entidad de propiedad estadounidense y estar certificada por la guardia costera¹⁸. Las “cargo reservations” son consideradas una barrera al comercio por la OCDE, y actualmente entre los miembros de la OCDE solamente Estados Unidos y Turquía aplican este tipo de regulaciones¹⁹. Este caso ilustra otro tipo de restricciones existentes en los Estados Unidos y que también suponen un importante desafío para el sector transporte en México. A su vez, las restricciones para poder navegar con la bandera estadounidense también son prohibitivas puesto que establecen que para hacerlo, es necesario ser una entidad de propiedad estadounidense y estar certificada por la guardia costera^[1]. Las “cargo reservations” son consideradas una barrera al comercio por la OCDE, y actualmente entre los miembros de la OCDE solamente Estados Unidos y Turquía aplican este tipo de regulaciones^[2]. Este caso ilustra otro tipo de restricciones existentes en los Estados Unidos y que también suponen un importante desafío para el sector transporte en México.

Una reglamentación adicional que ilustra el proteccionismo en el sector (misma que prevalece desde hace casi 100 años) es el Acta de Marina Mercante de 1920, particularmente en su sección 27 (conocida como “Ley Jones”). Este estatuto a nivel federal establece que todos los bienes transportados entre los puertos estadounidenses, solo pueden ser trasladados en embarcaciones con bandera estadounidense. Además, dichas embarcaciones debieron haber sido construidas

¹⁸ Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico APEC (2011). The Impacts and Benefits of Structural Reforms in Transport, Energy and Telecommunications Sectors: Maritime Transport in the United States. Filipinas, 2011.

¹⁹ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OCDE (2011): Regulatory issues in international maritime transport. Dirección de Ciencia, Tecnología e Industria. París, Francia 2011.

^[1] Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico APEC (2011). The Impacts and Benefits of Structural Reforms in Transport, Energy and Telecommunications Sectors: Maritime Transport in the United States. Filipinas, 2011.

^[2] Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OCDE (2011): Regulatory issues in international maritime transport. Dirección de Ciencia, Tecnología e Industria. París, Francia 2011.

en territorio estadounidense, y ser propiedad y ser tripuladas por ciudadanos nacionales.^[3]

Otro aspecto a considerar consiste en que Estados Unidos cuenta con la Zona Económica Exclusiva más grande del mundo, la cual llega a ser hasta tres veces la de México. Para Estados Unidos, su ZEE es de 11,351,000 km²^[4], lo que implica una considerable área de influencia en donde se aplica la legislación local, creando una mayor zona que protege a la industria nacional del transporte marino.

El transporte aéreo, por su parte, también enfrenta importantes desequilibrios. En lo que a la región del TLCAN se refiere, México no cuenta con un Tratado de Cielos Abiertos con Estados Unidos mientras que Canadá sí cuenta con un acuerdo de este tipo²⁰. En el caso de Canadá con Estados Unidos, el Tratado original data de 1995 pero solo se limitaba a pasajeros, mientras que el nuevo acuerdo (que entró en vigor en 2007) ya permite el paso de mercancías. Este aspecto resulta importante ya que muestra la disparidad con la que Estados Unidos trata a ambos socios comerciales. Un Tratado de Cielos Abiertos elimina la interferencia gubernamental en la toma de decisiones de los operadores de carga en relación a rutas y capacidad; asimismo, permite explorar rutas entre cualquier ciudad de ambos territorios con el fin de ofrecer un servicio más eficiente.

^[3] Disponible en texto completo de la Ley de Marina Mercante de 1920 en página web del Centro de Asuntos Públicos y Urbanos de la Universidad de Portland. http://www.upa.pdx.edu/IMS/currentprojects/TAHv3/Content/PDFs/Jones_Act_1920.pdf. Consulta, 14 de octubre de 2012.

^[4] Disponible en página web de la Oficina de Guardacostas de los Estados Unidos. <http://www.nauticalcharts.noaa.gov/csdl/mbound.htm>. Consulta, 14 de octubre de 2012.

²⁰ Disponible en página web del Departamento de Estado. <http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm>. Consulta. 6 de octubre de 2012.

En el caso del transporte ferroviario, al ser estadounidenses las principales concesionarias de la red ferroviaria, éstas se adaptan a su legislación nacional, facilitando la manera en cómo abordan los retos propios de su sector.

Para el caso de paquetería y mensajería los principales retos van de la mano con las limitaciones que padecen los otros medios de transporte, por lo que las demandas de reciprocidad no cumplidas en los otros modos afectan la capacidad para que las empresas mexicanas del sector entren al mercado. El caso se agrava cuando se comparan las diferencias entre las grandes compañías (FEDEX, UPS, DHL), que ocasionan fuertes desequilibrios. Por ello, la falta de reciprocidad cae en la discriminación a empresas mexicanas en este sector, que viene desde las condiciones pactadas y en la regulación y políticas, lo que ha impedido que empresas mexicanas inviertan en contrapartes de mensajería y paquetería en los Estados Unidos. Así, el sector no solo enfrenta una enorme competencia sino que la forma en cómo se ha dispuesto el TLCAN, no le permite competir en igualdad.

En síntesis, no solo existen apartados completos del TLCAN que no han sido cumplidos por las contrapartes de México, sino que además, existen otra serie de desequilibrios que eventualmente podrían incidir en el flujo del transporte a su mercado más importante. Es necesario comenzar a atender estos desafíos, puesto que la suma de todos estos factores está ocasionando que la posición geográfica de México, como la “puerta de entrada a Estados Unidos”, deje de tener relevancia.

4.3 Tendencias regulatorias internas en Estados Unidos y Canadá

El exceso en las regulaciones y la falta de homologación en ellas es un aspecto que se debe estudiar a profundidad por su impacto en el tema de reciprocidad. Ya se ha hecho mención de cómo se han empleado diferentes interpretaciones a nivel

constitucional para frenar la total operatividad del TLCAN; sin embargo, existen otro tipo de regulaciones dentro de las socios del TLCAN que pueden servir como barreras de entrada al transporte mexicano. Las principales tendencias regulatorias al alza en estos dos países son aquellas en materia de seguridad y de protección al medio ambiente.

El aspecto de la seguridad ha afectado todos los sectores (públicos y privados) en los Estados Unidos desde hace más de una década, siendo el transporte aéreo el que mayores cambios ha sufrido. A su vez, para el caso mexicano, las regulaciones también se han elevado como consecuencia del problema de inseguridad en México, lo cual causa preocupación a las autoridades al otro lado de la frontera. El tema de la seguridad abarca la seguridad en el transporte mismo de la mercancía, desde el manejo de materiales peligrosos hasta las horas de descanso del operador a fin de evitar accidentes. En este aspecto, el tema de las tecnologías de información resulta fundamental. En el caso del autotransporte, los más recientes avances en tecnologías de la información permiten un monitoreo constante de la unidad; dicho monitoreo consiste no solo en la velocidad sino también en las horas de descanso del operador.

Para el caso ferroviario, por ejemplo, recientemente se ha diseñado un dispositivo que ayuda a prevenir descarrilamientos en tiempo real. Es un sistema de TI suplementario de vigilancia y monitoreo (del tamaño de una caja de cerillos) de las condiciones de las vías férreas y puede integrarse sin inconvenientes en las infraestructuras ferroviarias ya existentes²¹.

En el caso del transporte marítimo, se han desarrollado sistemas de alarmas a fin de prevenir la piratería, un problema creciente en la industria. Se trata de un

²¹ Disponible en Tendencias 21. http://www.tendencias21.net/Un-pequeno-dispositivo-evitara-los-descarrilamientos-de-trenes_a8706.html. Consulta: 4 de octubre de 2012.

sistema de sensores inalámbricos, basado en el protocolo de comunicaciones ZigBee que permite la localización de personas y mercancías en un barco y al control de muchos elementos de la propia embarcación a través de la instalación de pequeños dispositivos controlados por un software²².

Para el caso de la seguridad, particularmente en Estados Unidos, las tendencias se dirigen hacia menos horas de trabajo para sus operadores. La regulación más reciente se publicó el 27 de diciembre de 2011 y es efectiva desde el 27 de febrero de 2012. La regulación anterior de 2003 permitía un máximo de 14 horas consecutivas manejando y 80 horas de servicio a la semana; la nueva regulación reduce las horas consecutivas a 11, establece períodos de descanso cada 8 horas y reduce el promedio de horas de servicio a la semana a 72²³. Estos cambios en las regulaciones obedecen a la preocupación por reducir los accidentes fatales de la industria. En 2010, cuando se comenzaron a discutir cambios en la legislación, el promedio de accidentes fatales que involucraron camiones de carga se incrementó en un 8.75%, que si bien no representaba un incremento considerable, sí se consideró aún demasiado alto. El propio Departamento del Transporte reconoció que no es posible establecer una relación entre el número de horas laboradas y los accidentes²⁴; sin embargo y, a pesar de costos que genera para el sector no cumplir con las horas de entrega, esta nueva norma es una muestra de la preocupación del Ejecutivo por la seguridad vial. La actual Administración estadounidense ha sido señalada por ignorar los potenciales costos al sector transporte en pro de la seguridad. En particular, se señala que entre multas y

²² Disponible en Agencia SINC <http://www.agenciasinc.es/Noticias/Desarrollan-un-sistema-de-localizacion-y-control-de-barcos-para-evitar-la-pirateria>. Consulta: 4 de octubre de 2012.

²³ Disponible en página web del Departamento del Transporte. <https://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/rulemakings/final/HOS-Final-Rule-12-27-11.pdf>. Consulta: 4 de octubre de 2012.

²⁴ Disponible en página web del Departamento del Transporte. <https://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/rulemakings/final/HOS-Final-Rule-12-27-11.pdf>. Consulta: 4 de octubre de 2012.

retrasos, esta norma puede tener un costo total para el sector superior a los 2,000 millones de dólares²⁵.

El tema de la seguridad seguirá presente en los próximos años; el transporte nacional le debe prestar particular atención, a fin de realizar las adecuaciones necesarias para ajustarse al cumplimiento de las normas.

En el caso de las tendencias en regulación ambiental, es necesario recordar que apenas en 2010 la administración del Presidente Barack Obama instruyó a la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) para que se tomaran acciones contra las emisiones de gases de efecto invernadero en vehículos ligeros y transportes de carga. Estas nuevas regulaciones, particularmente las contenidas en el Acta para Aire Limpio²⁶ se han venido intensificando en los últimos años y cada vez tienen un efecto más transversal, al grado de que las últimas enmiendas a la Ley ya no solo atacan las emisiones en modelos antiguos, sino que buscan la eficiencia en modelos para el período 2012-2018. Esto implicaría que para cumplir la normatividad, será necesario contar con flotas modernas y eficientes.

En el caso canadiense también existe una creciente tendencia a mayores regulaciones ambientales para todo tipo de transportes, ya no solo en el caso del autotransporte. Un ejemplo de ello se tiene en la “Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations”, una ley recién publicada en 2011 que tiene por objetivo establecer medidas y regular las emisiones en el transporte marítimo con el objeto de salvaguardar los ecosistemas

²⁵ Disponible en página web del Comité de Políticas del Senado de los Estados Unidos. <http://www.rpc.senate.gov/policy-papers/obama-driving-up-trucking-costs>. Consulta: 6 de octubre de 2012.

²⁶ Disponible en página web del Departamento del Transporte. <http://www.epa.gov/air/caa/>. Consulta: 6 de octubre de 2012.

y la salud del pueblo canadiense²⁷. Se trata de la primera ley de su tipo en Canadá y vale la pena resaltar que, para este caso, las naves con bandera estadounidense pueden cumplir con la norma ya que la certificación de la EPA es válida.

Estas nuevas regulaciones muestran cómo crece la tendencia de regulaciones medio ambientales, al grado que impactan en la eficiencia de los modelos de transportes por venir.

Son muchos y muy diversos los retos que presenta el TLCAN para los diferentes modos del transporte. El principal desafío sigue siendo el incumplimiento de la liberalización del autotransporte, cuyas pérdidas han sido y siguen siendo millonarias. Asimismo, en otros sectores, los retos van más allá de lo estipulado (y no cumplido) en el Tratado, ya que se trata de demandas en términos de competitividad del transporte nacional; el caso más claro es el de la mensajería y paquetería. Este sector no solo enfrenta las demandas incumplidas del Tratado que afectan la posibilidad de realizar su labor, sino que debe enfrentar la imposibilidad de realizar inversión en el exterior. A su vez, es necesario revisar el caso de modos que quedaron fuera del Tratado, como el transporte marítimo, a fin de que no sean excluidos, toda vez que el potencial que ofrecen las rutas cortas puede ser de gran importancia económica para el sector y el país. En este sentido, es necesario superar las asimetrías existentes en términos de la legislación local que promueven prácticas proteccionistas.

La reciprocidad con los socios del TLCAN debe pasar necesariamente por cambios en las estrategias de negociación, donde se observe una participación más activa de los empresarios del sector y no solamente se consideren los

²⁷ Disponible en página web del Departamento del medio ambiente del gobierno de Canadá. <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=109>. Consulta: 6 de octubre de 2012.

acuerdos propios del Tratado, sino que también se le otorgue importancia a las leyes de las entidades federales de Estados Unidos y las tendencias regulatorias propias de cada uno de los países socios. Solamente de esta forma, viendo el problema desde una visión holística, estaremos en el camino de fortalecer de manera equilibrada, para todos los modos de transportes, nuestro comercio con los principales socios comerciales de nuestro país.