

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Apertura de la Frontera al Autotransporte de Carga de Largo Recorrido

Memoria Documental



Índice

Apertura de la Frontera al Autotransporte de Carga de Largo Recorrido

1. Presentación
 - 1.1 Principales componentes del programa
 - 1.2 Objetivo
 - 1.3 Periodo de Vigencia
 - 1.4 Ubicación Geográfica
 - 1.5 Principales características técnicas
 - 1.6 Unidades administrativas participantes

2. Fundamento Legal y Objetivo
 - 2.1 Fundamento Legal
 - 2.2 Objetivo

3. Antecedentes
 - 3.1 Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN)
 - 3.2 Proyecto Demostrativo del Autotransporte Transfronterizo de Carga 2007.
 - 3.3 Programa Piloto de Autotransporte de Largo Recorrido
 - 3.4 FMCSA y la implementación del Programa Piloto.
 - 3.5 Oposición al Programa Piloto. Demandas Judiciales.
 - 3.6 Conclusión del Programa Piloto.
 - 3.7 Apertura de la Frontera al Autotransporte Internacional de Carga.

4. Marco Normativo Aplicable

5. Vinculación del Programa con el Plan Nacional de Desarrollo y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales

6. Acciones Realizadas 2012 – 2018

- 6.1 Acciones conceptuales
- 6.2 Acciones legales
- 6.3 Acciones administrativas
- 6.4 Acciones operativas
- 6.5 Acciones de seguimiento
- 6.6 Aplicación de recursos (Acciones presupuestarias)

7. Problemáticas o situaciones críticas

8. Resultados alcanzados e impactos identificados

- 8.1 Recomendaciones

9. Informe Final de la Dirección General de Autotransporte Federal

10. Glosario de términos

11. Anexos

12. Fuentes consultadas

1. Presentación

Concepto	Descripción
Nombre	Apertura de la Frontera al Autotransporte de Carga de Largo Recorrido.
Principales componentes del programa	Programa Piloto para la Apertura de los Servicios de Carga de Largo Recorrido entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América (EUA), acordada en 1994 en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).
Objetivo	Acordar la Apertura de los Servicios de Carga de Largo Recorrido entre México y los EUA, mediante la implementación de un programa piloto, de tres años de duración, requerido en las regulaciones de los EUA, con el objetivo de inferir la seguridad de los autotransportistas mexicanos al operar en ese país, una vez abierta la frontera a los servicios de carga de largo recorrido.
Periodo de vigencia	Diciembre de 2006 a octubre de 2018.
Ubicación geográfica	La operación del presente mecanismo se lleva a cabo a nivel bilateral, en México y los EUA, de forma recíproca.
Principales características técnicas	Los autotransportistas y conductores participantes en la prueba piloto fueron supervisados por las autoridades de transporte de ambos países durante tres años para medir, mediante una muestra estadística válida, los niveles de seguridad operativa satisfactorios, de conformidad con la normativa aplicable en ambos países, para inferir la seguridad de sus operaciones, y así determinar, al finalizar el Programa, la pertinencia de la liberalización de los servicios del autotransporte de carga de largo recorrido entre México y EUA.
Unidades administrativas participantes	Por parte de México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Subsecretaría de Transporte y la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF). Por parte de EUA: Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT), Administración Federal de Seguridad de Autotransporte (FMCSA).

2. Fundamento Legal y Objetivo

2.1. Fundamento Legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018 (artículos 6,25 y 134).
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015 (artículos 3 fracciones VII y IX; 4; 8; 24; fracciones V y VI; 113, fracciones I, II, VII, y 116).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017 (artículos 3; 11, fracciones V y VI; 12; 15; 68;).
- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.
- ACUERDO por el que se establecen Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio de 2017 (artículos 39, 40, 41, 42, y 43).
- Manual ejecutivo para la Entrega Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018. Manual publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017 apartado VII, numeral 1.

2.2. Objetivo

Describir los acuerdos para la Apertura de los Servicios de Carga de Largo Recorrido entre México y EUA, mediante la implementación de un programa piloto, requerido en las regulaciones de los EUA, con el objetivo de inferir la seguridad de los autotransportistas mexicanos al operar en ese país, una vez abierta la frontera a los servicios de carga de largo recorrido, y documentar el proceso del autotransporte de carga entre México y EUA, a partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), cuya liberalización fue acordada en 1994 e incumplida unilateralmente por EUA hasta 2015, al finalizar dicho programa piloto.

3. Antecedentes

3.1 Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN)

- 1982** Moratoria (*Bus Regulatory Reform Act of 1982*¹) impuesta por los EUA para impedir que las empresas mexicanas de autotransporte reciban autorización para operar, primero en los estados fronterizos y posteriormente en la totalidad del territorio estadounidense. Aunque permitiendo la operación de los transportistas mexicanos a lo largo de la frontera, con la finalidad de transferir la carga y a los pasajeros en “zonas comerciales fronterizas” que generalmente se extienden entre 3 y 20 millas más allá de los límites establecidos por municipalidades de los EUA, dependiendo de la población de las mismas, para su transporte, hasta su destino final dentro del país, por operadores nacionales.
- 1992** Firma del TLCAN, entre México, los Estados Unidos de América y Canadá, el cual liberaliza la prestación de los servicios de autotransporte de carga, pasaje y turismo, mediante el acceso de camiones y autobuses de las Partes, así como la inversión extranjera en empresas nacionales de transporte.
- 1994** El TLCAN entra en vigor, el 1 de enero de 1994, al ser ratificado por el poder legislativo de cada país.
- 1995** El gobierno estadounidense anunció una demora en la implantación de las previsiones de liberalización referentes al cruce de camiones y autobuses en la frontera.

Al argumentar una clara violación a lo estipulado en el TLCAN, el gobierno mexicano impugnó la acción de los EUA, en un principio, a través de consultas y más tarde, ante un panel de arbitraje internacional, en apego al TLCAN.

¹https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/Motor_Carrier_Moratorium_Mexico_and_NAFTA_508CLN.pdf

2001 En febrero de 2001, el panel² dictaminó que, aun cuando EUA aducía legítimas preocupaciones concernientes a la seguridad del autotransporte mexicano y que, por razones de seguridad, pretendía impedir a los autotransportistas mexicanos o camiones operar más allá de las zonas comerciales, de acuerdo con el TLCAN resultaba improcedente una prohibición a la operación de camiones más allá de las zonas comerciales para la prestación de los servicios de largo recorrido.

Sin embargo, EUA no atendió la resolución de panel en el plazo estipulado y mantuvo la Moratoria por un periodo adicional de 22 meses. México, por su parte, se mantuvo a la espera de una resolución satisfactoria y de la apertura fronteriza convenida; con beneficios equitativos para ambas partes.

En mayo de 2001 el *DOT-FMCSA* publicó, un primer paquete de reglas para la apertura, que fue ultimado y publicado con ajustes y adiciones más restrictivas en marzo de 2002, aunque de manera unilateral, sin previo acuerdo de éstas con México, que las consideró reglas discriminatorias, discrecionales o asimétricas, sin viabilidad para su cumplimiento y violatorias de los acuerdos suscritos en el TLCAN.

La Moratoria³ para la inversión mexicana, estipulada en el TLCAN, fue levantada, aunque tardíamente, el 6 de junio de 2001:

El calendario de apertura o liberalización, pactado en el TLCAN fue el siguiente:

- a) Tres años después de la firma de este Tratado, servicios de transporte para la transportación de carga internacional, entre puntos en el territorio de Estados Unidos;
- b) Siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, servicios de autobús entre puntos de Estados Unidos.

2002 En junio de 2002, EUA levantó su Moratoria impuesta al autotransporte de México en servicios de carga, luego de la publicación unilateral de sus reglas. Sin embargo, la apertura no se concretó ya que grupos de ambientalistas, autotransportistas y organizaciones civiles de ese país antepusieron una apelación judicial argumentando que no se realizaron los estudios del impacto ambiental correspondientes para levantar la moratoria impuesta al autotransporte mexicano. El Circuito 9º de Apelaciones de California determinó la inviabilidad del levantamiento de la Moratoria.

² http://www.economia.gob.mx/files/comercio_transfronterizo.pdf

³ https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/Motor_Carrier_Moratorium_Mexico_and_NAFTA_508CLN.pdf

En este lapso, el gobierno estadounidense dio muestras de estar dispuesto a cumplir con sus obligaciones y proceder a la apertura fronteriza al autotransporte.

Con excepción de un reducido número de autotransportistas, el 27 noviembre de 2002, los camiones y autobuses de líneas con intervalos regulares domiciliados en México solamente podían cruzar la frontera para operar dentro de las zonas comerciales.

2004 La Suprema Corte de Justicia de los EUA atrajo el caso y en 2004 declaró el derecho del presidente para levantar la Moratoria dando su fallo a favor del *DOT* indicando que no es requerido otro procedimiento jurídico para la apertura al autotransporte de México. Para México esto no resolvió las diferencias entre los gobiernos con respecto a las reglas.

La SCT, SE, SRE, el *DOT* y el *USTR* (2004-2006) continuaron trabajando en diferentes temas de controversia (reglas de apertura, seguros, pagos de impuestos y registros, entre otros) sin conciliar completamente sus visiones.

3.2 Proyecto Demostrativo del Autotransporte Transfronterizo de Carga 2007.

2007 Con dichos antecedentes y luego de trabajos bilaterales para realizar la apertura pendiente, la SCT y el *DOT*, la SE y el *USTR*, convinieron en instrumentar un programa piloto para observar en la práctica el funcionamiento de las reglas y la operación de los autotransportistas en ambos países, privilegiando los aspectos de seguridad, trato nacional, reciprocidad, no discriminación y competitividad.

El 22 de febrero de 2007, el Secretario de la SCT, Luis Téllez, recibió a la Secretaria del *DOT*, Mary Peters, en Monterrey, Nuevo León, para constatar las condiciones de seguridad de la empresa mexicana Páez Treviño, interesada en efectuar servicios de carga internacional de largo recorrido en los EUA dentro de la prueba piloto. Después de 12 años de demora, la Administración del Presidente George W. Bush decidió cumplir los compromisos establecidos en el TLCAN.

El 23 de febrero, ambos países anunciaron formalmente la puesta en marcha de la prueba piloto denominada: Proyecto Demostrativo (PD) del Autotransporte Transfronterizo de Carga del TLCAN.

El 8 de marzo de 2007, en Audiencia ante el Senado, la Secretaria Peters del *DOT*, declaró que se tomaron las medidas necesarias para implementar el Proyecto conforme a las disposiciones de la Ley.

El 1 de mayo de 2007, el *DOT* publicó en *el Federal Register*⁴ el anuncio del inicio del PD para demostrar la capacidad de los autotransportistas mexicanos de operar con seguridad a lo largo de la frontera de ambos países.

El 8 de junio de 2007 la *Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)* anunció detalles adicionales con respecto al inicio del PD.

El Ejecutivo Federal, a través de la SCT, instaló la mesa interinstitucional solicitada por el Senado de la República para dar seguimiento al PD, la cual se reunió tres veces: el 11 de junio, el 14 de agosto y el 21 de noviembre de 2007.

El 30 de agosto de 2007, la SCT publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Acuerdo⁵ por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga, en el cual establecieron las reglas de operación para los transportistas estadounidenses en el marco del PD.

El PD inició el 7 de septiembre de 2007, con duración de un año con la empresa mexicana de Monterrey (Transportes Olympic) y el 14 de septiembre con la primer empresa estadounidense (*Stagecoach Cartage & Distribution*) lo que permitió la realización de los servicios de autotransporte de carga transfronterizo, de largo recorrido entre ambos países.

2008 La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR) sometió una reclamación de arbitraje al gobierno estadounidense por la afectación de la industria nacional, la cual no prosperó al tener una visión distinta del caso, como resultado de una reunión en Washington, D.C. Sin embargo, un año después, dicho alegato fue retomado por la CANACAR.

El 10 de julio de 2008, el senador Byron Dorgan (D-ND) presentó una iniciativa para cancelar la posibilidad de establecer el PD. (*establish vs. implement*), la cual no logró impedir la operación del PD gracias al apoyo de la Casa Blanca y del *DOT* y la Administración continuó con la operación bajo el argumento de que éste ya estaba establecido. El Senador Dorgan criticó “la arrogancia” por el supuesto desacato al no implantar la voluntad del Congreso.

⁴ <https://www.federalregister.gov/agencies/federal-motor-carrier-safety-administration>

⁵ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4999126&fecha=30/08/2007

El 4 de agosto de 2008, ambos gobiernos anunciaron que el Programa se extendería hasta dos años, para promover mayor participación de los transportistas y facilitar la instrumentación de las obligaciones del TLCAN.

El 30 de septiembre de 2008, el Presidente George W. Bush, promulgó en ley la resolución *HR 2638*⁶ para continuar operando conforme al presupuesto asignado en 2008, hasta marzo de 2009. La Embajada de México en EUA (EMBAMEX), cabildeó para evitar que se incluyera en ella cualquier disposición que cancelara el PD.

El 11 de diciembre de 2008, se suscribió el Memorándum⁷ de Cooperación Técnica entre la SCT y el *DOT* para las Revisiones *In-Situ* de autotransportistas. La DGAF y la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte (DGPMP), firmaron dicho instrumento, el cual fue enviado a Washington D.C. el 11 de diciembre de 2008, para la firma del Administrador de la *FMCSA*. El Memorándum fue firmado y remitido a México en enero de 2009.

2009 En marzo de 2009, al concluir la administración del Presidente Bush, el Congreso de los EUA, a través de diversos representantes demócratas, canceló el presupuesto asignado al *DOT* para la operación del PD, con el argumento de buscar niveles razonables de seguridad. Esta medida afectó seriamente las inversiones de los transportistas mexicanos participantes en el Piloto.

Por su parte, México suspendió -al amparo del TLCAN- beneficios arancelarios a 89 productos estadounidenses, por un monto estimado en 2,400 millones de dólares, aunque sin cancelar la operación de los camiones estadounidenses con autorización de la SCT, con la finalidad de no incumplir con lo pactado en el TLCAN.

Al 11 de marzo de 2009 se reportaron 40,968 cruces de empresas mexicanas en EUA.

Los transportistas mexicanos fueron los mayores usuarios del PD, dado que participaron con 26 empresas y 103 unidades, realizando el 80% de los 48,000 cruces fronterizos totales registrados en el proyecto. Se transportaron 48 distintos productos entre 12 estados de la República Mexicana y 23 de los EUA; entre los principales: perecederos, materia prima para electrónicos, plástico a granel, partes de carros de ferrocarril, estructuras para perforación, maquinaria industrial, estructuras de acero y para construcción, medicamentos, tanques de gas y cemento, entre otros.

⁶ <https://www.congress.gov/110/plaws/publ329/PLAW-110publ329.pdf>

⁷ Ver apartado X.2 2

2010 El 18 de agosto de 2010, la Secretaría de Economía, en una medida denominada como “carrusel”, suspendió beneficios arancelarios a 26 nuevos productos estadounidenses, lo que representó un total de 99 productos sin beneficios arancelarios para ese país.

El 31 de agosto terminó la vigencia del Acuerdo de la SCT de Transporte Transfronterizo, sin embargo, la SCT continuó otorgando el acceso a los camiones de EUA, bajo los términos del PD.

3.3 Programa Piloto de Autotransporte de Largo Recorrido

2011 Luego de una reunión entre los Secretarios de la SCT, Juan Molinar Horcasitas, y del *DOT*, *Ray Lahood*, en Monterrey, N.L., en marzo de 2011 los Presidentes de México y EUA anunciaron un acuerdo para resolver la disputa por el autotransporte y consecuentemente, la eliminación paulatina de las represalias comerciales. Ello dio pauta a la adopción de un nuevo programa de autotransporte de carga que pondría énfasis especial en los aspectos de inspección y monitoreo permanente de las compañías mexicanas de transporte de carga de largo recorrido fuera de la región fronteriza.

Con la finalidad de cumplir los compromisos adquiridos en el TLCAN y de acordar los términos para revocar la aplicación de represalias comerciales por parte de México, el 6 de julio de 2011, la SCT y el *DOT*, suscribieron el Memorándum⁸ de Entendimiento que permitió implementar el Programa Piloto de Autotransporte de Largo Recorrido, con el objetivo de evaluar el cumplimiento de los estándares de seguridad por parte de los transportistas participantes, durante un periodo de prueba de tres años.

Con la firma del Memorándum, México acordó suspender la mitad de los aranceles que impuso a los productos provenientes de EUA. Esta reducción comenzó a aplicarse desde el 8 de julio del 2011.

El acuerdo implicó demostrar operaciones seguras de los transportistas mexicanos, similares a las de los transportistas estadounidenses, mediante resultados estadísticamente válidos (33 empresas y 4,100 inspecciones), así como implementar un Grupo Binacional de Monitoreo conformado por funcionarios de ambos gobiernos, para dar seguimiento a lo acordado y resolver los problemas durante el Piloto.

⁸ Ver apartado X.2.3

El 21 de octubre de 2011, la empresa Transportes Olympic de México, S. de R.L. de C.V., realizó el primer cruce en la frontera de Nuevo Laredo, lo que permitió reiniciar las operaciones de largo recorrido del autotransporte mexicano en los EUA.

Al cruce de la empresa mexicana, la SE suspendió el 50 por ciento restante de las “represalias arancelarias”.

3.4 FMCSA y la implementación del Programa Piloto.

En términos operativos, la administración del Presidente *Barack Obama*, tuvo que trabajar con el Congreso para retomar algunas de las disposiciones, previamente aprobadas, a efecto de permitir al *DOT* el uso de recursos públicos para conducir las tareas de auditoría e inspección necesarias, así como también establecer los “candados” para que la operación plena de compañías mexicanas de autotransporte de carga, se dieran de manera permanente (estándar) al término del Programa Piloto, siempre y cuando se cumplieran con los requerimientos de seguridad establecidos en las leyes previamente aprobadas.

Las regulaciones que establecen las características técnicas de las medidas de verificación y seguridad que fueron plasmadas en el Memorándum⁹ de Entendimiento del 6 de julio de 2011, están contenidas en las leyes públicas *PL 107-87 “Making appropriations for the Department of Transportation and related agencies for the fiscal year ending September 30, 2002, and for other purposes”* y, en la *PL 110-28 “U.S. Troop Readiness, Veterans” Katrina Recovery, And Iraq Accountability Appropriations Act 2007*¹⁰, así como también el requerimiento de que antes de iniciar el Programa Piloto, la Oficina del Inspector General (OIG) del *DOT* debería enviar un informe al Congreso verificando el cumplimiento de las restricciones de la Sección 350 (a) y que se han tomado las acciones necesarias para atender las observaciones de la OIG y, detallar dichas acciones en un informe al Congreso. La Sección 6901 de la *PL 110-28*, igualmente requiere a la OIG, la presentación de un informe interino / provisional al Congreso seis meses después del inicio del Programa Piloto y un reporte final a la conclusión del mismo.

⁹ Ver apartado X.2 3

¹⁰ <https://www.congress.gov/110/plaws/publ28/PLAW-110publ28.pdf>

Siguiendo las disposiciones mencionadas, la OIG presentó el 19 de agosto de 2011 su informe inicial titulado *“FMCSA Generally Complies With Statutory Requirements, but Actions are Needed prior to initiating its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program¹¹”* en el que expuso, entre otras cosas que la *FMCSA* no había cumplido aún con los requerimientos para conducir las revisiones de seguridad en México, en específico los requerimientos para realizar el 50 por ciento de las auditorías de pre-autorizaciones de seguridad (*PASA* por sus siglas en inglés). Por lo anterior, emitió cinco recomendaciones que deberían observarse antes de iniciar el Programa Piloto:

- 1) Acciones para dar cumplimiento a la realización de al menos el 50 por ciento de las *PASA*’s en México.
- 2) Planes de coordinación con *Customs and Border Protection (CBP)* para que los participantes en el Programa Piloto fueran inspeccionados en la frontera.
- 3) Sistema para verificar la elegibilidad de los conductores y camiones que participarían en el programa.
- 4) Plan para el uso de sistemas de monitoreo electrónico en el Programa Piloto.
- 5) Capacitación y entrenamiento de inspectores en la frontera.

La *FMCSA* presentó en respuesta y como lo prevé la Ley de EUA, un informe al Congreso en octubre de 2011, con el que respondió a las cinco recomendaciones antes señaladas, aportando elementos de información puntuales sobre la atención a las recomendaciones o sobre las modificaciones en los criterios, a fin de atender los planteamientos de la OIG. Dicho documento enfatizaba que el Programa Piloto es un paso importante para dar cumplimiento a las obligaciones bajo el TLCAN, con el fin de remover los aranceles impuestos a los productos estadounidenses y así, mantener la buena relación con uno de sus principales socios comerciales.

- 2012** El 16 de agosto de 2012, la OIG presentó el reporte interino a los seis meses de iniciado el Programa Piloto y se trazó como objetivos:
- a) Obtener una muestra adecuada y representativa de compañías mexicanas;
 - b) Vigilar y cumplir con las disposiciones legales a nivel federal y estatal;
 - c) Establecer mecanismos para determinar sí el Programa Piloto tendría efectos adversos en la seguridad del transporte en EUA.

Bajo el título *“Increased Participation and Improved Oversight Mechanisms would Benefit the NAFTA Pilot Program¹²”*, este informe

¹¹ <https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/NAFTA%20Final%20Report.pdf>

¹² <https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/NAFTA%20INTERIM%20REPORT%5E8-16-12.pdf>

estableció con claridad que la baja participación de compañías mexicanas en el Programa Piloto ponía en riesgo el objetivo de contar con una muestra adecuada y representativa de autotransportistas mexicanos, de las inspecciones necesarias para evaluar el impacto por parte de la *FMCSA*. Mencionó que ese Organismo, estableció que requería al menos 46 compañías para lograr el objetivo de 4,100 inspecciones en los tres años de duración del Programa. Asimismo, el informe dictaminaba que los mecanismos de verificación no garantizaban el pleno cumplimiento de los requerimientos. También subraya, que no se dio cumplimiento a las exigencias para comprobar la suficiencia en el manejo del idioma inglés por parte de los conductores y reconoció algunas carencias en los mecanismos de monitoreo electrónico. En este contexto, se establecieron cuatro nuevas recomendaciones;

- 1) Revisar los criterios para evaluar los señalamientos de tránsito para que las respuestas por parte de los conductores mexicanos se dieran en inglés e incluyeran las 21 señales básicas, entre otras;
- 2) Examinar los criterios de calidad de los procedimientos para la autorización de seguridad (*PASA*), de modo tal que los supervisores verificaran la validez de los mecanismos de verificación establecidos por la SCT en materia de exámenes de manejo y toxicológicos;
- 3) Analizar el plan de monitoreo del Programa Piloto, para incluir controles proactivos mediante el uso de dispositivos electrónicos y;
- 4) Desarrollar mecanismos para detectar violaciones a las disposiciones en materia de servicio doméstico, conocido como “cabotaje”.

3.5 Oposición al Programa Piloto. Demandas Judiciales.

La Unión de Sindicatos “*International Brotherhood of Teamsters*” y la “*Owner-Operator Independent Drivers Assn., Inc. –OOIDA-*”, opositores a la apertura fronteriza al autotransporte mexicano en EUA, demandaron al *DOT*, ante la Corte de Apelaciones del Noveno Circuito judicial de Columbia (DC).

El alegato principal fue la solicitud de cancelar el Programa Piloto de autotransporte con México, así como el rechazo a la Licencia Federal de Conductor (LF) y su Certificación Médica.

La primera demanda fue presentada en 2007, al iniciar el Proyecto Demostrativo, misma que luego de ser fallada a favor de los sindicatos por la Corte de San Francisco fue atraída y anulada por la Suprema Corte de Justicia de ese país.

Otros dos casos fueron presentados en 2011, al pactar el *DOT* con la SCT, el Memorándum que permitió establecer el nuevo Programa Piloto sobre autotransporte de largo recorrido.

En audiencia el 6 de diciembre de 2012, la SCT documentó información para presentar ante la Corte de Apelaciones del DC, un *Amicus Brief* - testimonio amigo- del gobierno mexicano, para apoyar los argumentos del *DOT*, respecto de que la SCT, cuenta con normas equivalentes, y otorga reciprocidad para los transportistas estadounidenses.

En particular, la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) y la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva del Transporte (DGPMP) documentaron que de conformidad con el Memorando¹³ de Entendimiento entre ambos países sobre el Reconocimiento y la Validez de las Licencias Federales de Conductor (LFC) y las Licencias Comerciales de Conductor (*CDL* por sus siglas en inglés) suscrito en 1991, la SCT reconoce y acepta la *CDL* emitida por los EUA, de la misma forma que ese país reconoce y acepta la LFC emitida por México.

La DGAF y la DGPMP presentaron además información, sobre los procedimientos médicos principales para el otorgamiento de la LFC, que aplica la SCT a los conductores, para controlar las condiciones de aptitud psicofísica y la seguridad del autotransporte federal en México.

¹³ Ver apartado X.2 1

2013 El 19 de abril de 2013, la Corte estadounidense del Distrito de Columbia, determinó desechar la revisión de los dos casos reclamados:

- 1) *International Brotherhood of Teamsters, et al*, en contra del, *DOT -Caso Núm. 11-1444-* y
- 2) *Owner-Operator Independent Drivers Assn., Inc., OOIDA*, en contra de la *Federal Motor Carrier Safety Administration -Caso Núm. 11-1251-*.

La determinación de la Corte implicó continuar con el Programa Piloto para la operación del transporte de largo recorrido y dejar de lado los reclamos de ambos sindicatos que aducían, entre otros argumentos, que “...México no cuenta con normas equivalentes, ni hay reciprocidad para los camioneros estadounidenses”.

En este contexto, la Corte ordenó al *DOT* proceder a enviar una respuesta a los *Teamsters* para el 29 de junio de 2013 y otra a la *OOIDA* antes del 2 de julio del mismo año.

3.6 Conclusión del Programa Piloto

2014 El 28 de octubre de 2014, el *Motor Carrier Safety Advisory Committee (MCSAC)*, asesor de la *FMCSA*, emitió un informe preliminar con comentarios sobre el Programa, en el cual concluye que se lograrán los objetivos establecidos en el *Federal Register* de abril de 2011, relativo a la puesta en marcha de la Prueba Piloto. Asimismo, efectúa comentarios críticos, entre los que destacan:

- El tamaño de la muestra integrada por 13 empresas participantes no es representativa de los transportistas mexicanos.
- De las 5,046 inspecciones realizadas durante la vigencia del Programa Piloto, 5,042 fueron realizadas en la frontera y 4,110 inspecciones fueron de Nivel III, es decir inspecciones principalmente en materia de documentación.
- De las 5,046 inspecciones realizadas durante la vigencia del Programa Piloto, 4,158 fueron realizadas en vehículos comerciales pertenecientes sólo a dos de las empresas participantes en el Programa.
- Si bien, el Programa Piloto buscaba analizar la seguridad en el transporte de largo recorrido, sólo 1,150 cruces de los 20,918 realizados por autotransportistas mexicanos tenían por destino, puntos fuera de la zona comercial.

En general, el Subcomité concluyó que la *FMCSA* hizo lo propuesto en el Programa Piloto. Sin embargo, cuestionó la cantidad y calidad de la información derivada de los transportistas mexicanos participantes en el Programa Piloto y su suficiencia para establecer una conclusión apropiada sobre el mismo.

El informe señaló que, considerando que la mayor parte de la información sobre inspecciones o infracciones (93 por ciento) fue obtenida de cuatro empresas participantes domiciliadas en México y principalmente dentro de la zona comercial, estos datos parecen “insuficientes” para determinar si las empresas de transporte domiciliadas en México y que operarían más allá de la zona comercial, tendrían niveles de seguridad similares a los de aquellas domiciliadas en los EU.

Posterior a la publicación del reporte, funcionarios de la SCT (DGAF) y la Embajada de México (EMBAMEX) realizaron diversas reuniones y teleconferencias con personal de *FMCSA*, en donde fue señalada la fortaleza del Programa Piloto y la capacidad de esa dependencia para debatir los argumentos críticos presentados por *MCSAC*.

Adicionalmente, el 10 de diciembre de 2014, la *OIG*, presentó un informe sobre el programa piloto, que fue publicado el 29 de diciembre, señalando que los participantes cumplieron con los elementos de seguridad requeridos en el mismo, sin embargo, considera que la muestra no puede ser considerada como representativa.

3.7 Apertura de la Frontera al Autotransporte Internacional de Carga.

2015 El 9 de enero de 2015, El *DOT* entregó al Congreso¹⁴ su Informe Final sobre el Programa Piloto de Autotransporte de Carga Transfronterizo entre México –EUA, al tiempo que anunció que los autotransportistas mexicanos podrán presentar solicitudes para ingresar a todo el territorio de ese país.

Este Reporte toma en consideración los informes presentados por el *MCSAC* y el de la *OIG* del *DOT*, que fueron publicados previamente.

¹⁴ <https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/US-Mexico%20Cross-Border%20Long-Haul%20Trucking%20Pilot%20Program%20Report%20FINAL%20January%202015.pdf>

El Reporte Final indicó que los objetivos del Programa Piloto se cumplieron en tiempo y forma. Al momento de su finalización el 10 de octubre del 2014, habían sido practicadas 5,545 inspecciones (35% más de la muestra necesaria), mismas que demostraron que las compañías participantes mantuvieron porcentajes similares en cuanto al rango denominado “criterio de fuera de servicio”, comparado con el de los transportistas estadounidenses.

El 15 de enero de 2015, El *DOT* notificó en el *Federal Register*¹⁵, el establecimiento de las reglas definitivas para transportistas mexicanos, con lo cual liberó las restricciones de acceso a los servicios transfronterizos de Carga de Largo Recorrido pactados en el TLCAN. Continuando con el proceso de autorización de nuevas solicitudes de carga de largo recorrido, así como el fin de la disputa del autotransporte de carga transfronterizo entre México y EUA por más de 15 años derivada del TLCAN.

2016 En este año, la SCT revisó la situación con el *DOT* para encontrar una solución a las dificultades que enfrentaron algunos transportistas con autorización federal *OP1-(MX)* para obtener placas en Texas del *International Registration Plan (IRP)*, requeridas en EUA para operar en dos o más estados, al no contar con un domicilio en esa jurisdicción. La SCT ha propuesto una modificación al Plan IRP para hacer obligatorio el registro de los transportistas mexicanos, aunque México no sea miembro del IRP, por así convenir a sus intereses y por ser un país con una composición federal en su registro de transporte y no estatal, como en los EUA y Canadá.

En este sentido, se realizó una reunión de seguimiento el 8 de septiembre en San Antonio Texas, entre el *CEO, Tim Adams*, el *Chair Peter Hurst* del *IRP Inc.*, y el Director General de Autotransporte Federal (DGAF), Adrián del Mazo, el Director de Servicios Internacionales de Autotransporte, Salvador Monroy Andrade y por la Administración Federal para la Seguridad de los Autotransportistas (*FMCSA*) del Departamento de Transporte (*DOT*) de los Estados Unidos de América, Marcelo Perez.

En este encuentro fueron expuestas las consecuencias que dichas limitantes generan a los transportistas mexicanos al no poder realizar operaciones de largo recorrido en EUA, vía Texas. De igual forma fueron dados a conocer los esfuerzos que el *IRP, Inc.* ha realizado para solucionar esa problemática.

¹⁵ Ver apartado XI. 7

Entre los principales acuerdos, destacó la necesidad de lograr una solución de corto plazo así como explorar alternativas para el registro de autotransportistas mexicanos. Dicha expectativa, fue avalada por la *FMCSA*, quien expresó su apoyo a la SCT – DGAF para la resolución del tema.

También, en el 2016 con la finalidad de refrendar la vigencia y legalidad del Memorando¹⁶ de Entendimiento entre México EUA sobre el reconocimiento y la validez de las Licencias Federales y las Licencias Comerciales de Conductor (MDE), suscrito en 1991, la SCT y el *DOT*, acordaron suscribir una enmienda que actualizara su alcance considerando los nuevos desarrollos en materia de seguridad vial y tecnología de vehículos comerciales.

De esa forma, un conductor mexicano con licencia federal no requiere obtener una licencia comercial de conductor para operar en EUA, y viceversa, con el fin de fomentar las oportunidades económicas de ambos países, así como alcanzar una mayor cooperación y armonización del transporte terrestre.

2017 El 6 de enero en Washington y el 9 de enero en la Ciudad de México, se firmó la Enmienda al Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre el reconocimiento y la validez de las licencias comerciales de conductor y las licencias federales de conductor. La enmienda actualiza el marco regulatorio y añade aspectos como: exámenes prácticos en los vehículos que la licencia autorice y pruebas de manejo en condiciones de calle.

El 16 de diciembre de 2017, *FMCSA* publicó la regla *49 CFR 395*¹⁷, la cual menciona que todos los transportistas y conductores que circulen en los EUA deben usar un dispositivo de registro electrónico (en inglés *Electronic Logging Device ELD*) o un dispositivo de grabación automática a bordo (en inglés *Automatic On-Board Recording Device, AOBRD*). Esta regla aplica para los conductores de autobuses y camiones domiciliados en los EUA, Canadá y México, y entró en vigor el 18 de diciembre del mismo año.

Inició la renegociación del TLCAN, que reflejó incertidumbre para los transportistas nacionales. En lo concerniente a la DGAF, fue convocada para la mesa de discusión fija de Comercio Transfronterizo de Servicios (*Cross Border Trade in Services, CBTS* por sus siglas en inglés) a partir de la segunda ronda de negociación.

¹⁶ Ver apartado X.2 4

¹⁷ <https://www.fmcsa.dot.gov/foia/49-cfr-part-395-hours-service-commercial-motor-vehicle-drivers-regulatory-guidance-concerning>

2018 Al término de las negociaciones del TLCAN, en lo que respecta a la mesa de discusión de Comercio Transfronterizo de Servicios se acordó la creación de un Comité de Transporte, que sea de apoyo para realizar un trabajo conjunto en la solución de obstáculos que surjan en materia de liberalización y operativa, sin requerir recurrir a un panel de controversias, aunque con el apoyo interinstitucional de alto nivel de las Partes.

Conforme al *IRP*, hay algunos aspectos por revisar con el mismo respecto a algunos requerimientos de transportistas que desean realizar servicios de largo recorrido y han tenido dificultades para desempeñarse a pesar de contar con la *OP1-MX*, particularmente en el estado de Texas. La SCT continúa trabajando en este tema para alcanzar una solución. Tal vez sea el primer tema que constituya México ante el nuevo Comité de Transporte del TLCAN 2.0.

4. Marco Normativo Aplicable

- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Publicado en el DOF el 8 de diciembre de 1993.
- “ACUERDO por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América” publicado DOF el 7 de julio de 2011
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Última reforma publicada en el DOF el 25 de junio de 2018.
- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Última reforma publicada en el DOF el 28 de noviembre de 2000.
- NORMA Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condición físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
- NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
- NORMA Oficial Mexicana NOM-041-SEMARNAT-2015, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible.
- NORMA Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2017, Protección ambiental. - Vehículos en circulación que usan diésel como combustible.- Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición.



- NORMA Oficial Mexicana NOM-004-SSA3-2012, Del expediente clínico.
- Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.
- Requisitos médicos relativos al personal del autotransporte público federal.

5. Vinculación del Programa, Proyecto o Asunto con el Plan Nacional de Desarrollo y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales

La SCT-DGAF ha buscado promover el servicio público federal de autotransporte federal al extranjero, fortaleciendo las relaciones comerciales en ambas fronteras, cumpliendo con lo estipulado en el Plan Nacional del Desarrollo 2013-2018, para el libre comercio e integración regional

“Las negociaciones comerciales internacionales son indispensables para incrementar la presencia y participación de México en los mercados globales más relevantes. Esto se logrará a través de la creación de nuevas oportunidades de comercio e inversión para potenciar los flujos de inversión y comercio en América del Norte, el acceso a nuevos mercados, la consolidación de México como actor relevante en América Latina, la revitalización de nuestros vínculos comerciales y económicos con Europa, y la defensa de los intereses comerciales en el exterior.”

En tanto uno de los objetivos del *PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 2013-2018* es:

2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.



ESTRATEGIA

2.2 Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país.

LINEA DE ACCIÓN

2.2.6 Propiciar una mejor integración logística del autotransporte de carga internacional.

La apertura de la frontera al autotransporte de carga de largo recorrido reposiciona a México como una plataforma logística mundial, como centro de transporte de mercancías y servicios para el resto de Norteamérica.

Se incrementó la inversión, se reducen costos operativos, se abren nuevos nichos de mercado para importaciones y exportaciones en la región, además se fomenta la inversión y desarrollo de infraestructura, carreteras, puentes y cruces aduanales, así como, en la renovación del parque vehicular nacional, en beneficio del medio ambiente y la seguridad vial.

6. Acciones Realizadas 2012 – 2018

6.1 Acciones conceptuales

Apertura fronteriza para los servicios de autotransporte federal internacional de carga en América del Norte pactada en el TLCAN.

- Servicios transfronterizos

Las personas de Canadá o de los EUA estarán autorizadas para prestar:

- a) Tres años después de la fecha de la firma de este Tratado, los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio de los estados fronterizos (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas) y a tales personas se les permitirá entrar y salir de México a través de diferentes puertos de entrada en dichas entidades federativas;
- b) Tres años después de la fecha de la entrada en vigor de este Tratado, los servicios transfronterizos de autobús regulares de o hacia el territorio de México; y;
- c) Seis años después de la fecha de la entrada en vigor de este Tratado, los servicios transfronterizos de carga de o hacia el territorio de México.

- Programa Piloto de Autotransporte de Carga Transfronterizo

El Programa surgió como resultado del *Memorando¹⁸ de Entendimiento sobre los Servicios de Autotransporte Transfronterizo de Carga*, suscrito el 6 de julio de 2011. Se realizó durante 3 años de acuerdo a lo establecido y finalizó con resultados satisfactorios.

¹⁸ Ver apartado X.2 3

- 2015 Apertura a los Servicios de Largo Recorrido entre ambos países¹⁹

El 15 de enero de 2015, El DOT notificó en el *Federal Register*, el establecimiento de las reglas definitivas para transportistas mexicanos, con lo cual liberó las restricciones de acceso a los servicios transfronterizos de Carga de Largo Recorrido pactados en el TLCAN. Continuando con el proceso de autorización de nuevas solicitudes de carga de largo recorrido, así como el fin de la disputa del autotransporte de carga transfronterizo entre México y los EUA por más de 15 años derivada del TLCAN.

6.2 Acciones legales

- En 1992 se firma el TLCAN, y entra en vigor en 1994.
- El Calendario de Reducción de la Lista de México del Anexo I del Tratado señala los compromisos de apertura.
- Programa Piloto de Autotransporte de Carga Transfronterizo
El Programa surgió como resultado del *Memorando²⁰ de Entendimiento sobre los Servicios de Autotransporte Transfronterizo de Carga*, suscrito el 6 de julio de 2011. Se realizó durante 3 años de acuerdo a lo establecido y finalizó con resultados satisfactorios.
- *Memorándum²¹ de Entendimiento sobre los Servicios de Autotransporte Transfronterizo de carga internacional entre México y Estados Unidos de América*, suscrito el 6 de julio de 2011.
- El 9 de enero de 2017, se suscribe la *Enmienda al Memorando²² de Entendimiento entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre el reconocimiento y la validez de las licencias comerciales de conductor y las licencias federales de conductor*. La enmienda actualiza el marco regulatorio y añade aspectos como: exámenes prácticos en los vehículos que la licencia autorice y pruebas de manejo en condiciones de calle.

¹⁹ <https://www.federalregister.gov/agencies/federal-motor-carrier-safety-administration>

²⁰ Ver apartado X.2 3

²¹ ibídem

²² Ver apartado X.2 4



- **Modernización del TLCAN**
Durante 2017-2018, la SCT a través de la DGAF participó en la actualización del TLCAN 2.0 *, en la mesa de Comercio Transfronterizo de Servicios (CBTS)

Fueron revisados, la creación del Comité de Transporte y el Anexo de Servicios de Entrega

6.3 Acciones administrativas

No aplica.

6.4 Acciones operativas

- La Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT-DGAF) establece los requisitos²³ para otorgar un permiso para los transportistas de EUA y Canadá que desean prestar Servicios de Autotransporte Internacional, que cumplan con los requisitos establecidos en México.

6.5 Acciones de seguimiento

- Como parte de la apertura lograda, la DGAF entregó en 2017 un nuevo paquete normativo, que contempla las modalidades internacionales de carga a fin de brindar certidumbre jurídica a las operaciones de los transportistas, el cual tiene como finalidad sustituir el “Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional”, publicado en el DOF del 7 de julio de 2011, una vez que sea aprobadas las reformas a las leyes y reglamentos propuestos.

²³ <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/temas-internacionales/autotransporte-transfronterizo-mexico-estados-unidos/>



- Mediante el Programa de Trabajo, se evalúan los avances del autotransporte internacional, en apego al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018. Esto ha servido para medir los resultados de las reuniones, teleconferencias, etc., lo cual ha permitido dar seguimiento a acciones concretas establecidas como metas.
- Se realizan teleconferencias semanales con nuestra contraparte estadounidense a fin de atender los temas derivados de la apertura del autotransporte de carga.
- Se generan reportes mensuales, los cuales contienen el registro de las empresas mexicanas y estadounidenses, así como el número de vehículos y conductores autorizados para operar bajo el permiso de autotransporte de largo recorrido.

Al 14 de septiembre²⁴ de 2018, la DGAF tiene registro de 42 empresas mexicanas con 513 conductores y 462 vehículos y 22 empresas estadounidenses con 406 conductores y 365 vehículos (ver tabla).

6.6 Aplicación de recursos (Acciones presupuestarias)

6.6.1 Humanos

No aplica, no existe partida presupuestaria para este programa o proyecto.

6.6.2 Financieros

No aplica, no existe partida presupuestaria para este programa o proyecto.

6.6.3 Presupuestarios

No aplica, no existe partida presupuestaria para este programa o proyecto.

²⁴ 1) Tabla informe final sobre el programa piloto de autotransporte México – Estados Unidos de América al 14 septiembre 2018

7. Problemática o situaciones críticas

- EUA incumplió el compromiso de liberalización de los servicios de carga para materiales y residuos peligrosos y de pasaje, de acuerdo al calendario establecido en el TLCAN.
- La situación de transferir la carga en frontera delimita la competitividad comercial.
- Factores políticos- económicos- administrativos y de intereses comerciales han afectado la apertura de la frontera.
- Medidas proteccionistas generadas por uniones sindicales y transportistas de ambos países han afectado la apertura de los servicios entre México y EUA, lo cual dificulta a los gobiernos pactar una apertura integral y eficiente de largo recorrido.
- Limitante existente para realizar operaciones domésticas, al impedir realizar otros servicios, lo cual se traduce en operaciones de regreso sin carga al otro país, elevando los costos. No obstante, puede ser resuelta dicha limitante por los transportistas a través de una labor de mercado y operaciones eficientes.
- EUA cuenta con tres regulaciones distintas para controlar el cabotaje lo cual dificulta las operaciones de largo recorrido. Regulaciones en materia de transporte, aduanales y migratorias pendientes de armonizar por parte de distintas agencias gubernamentales, lo cual entorpece las operaciones del autotransporte de carga de largo recorrido.
- Condiciones de los conductores del autotransporte federal, han generado una crisis en la oferta de estos trabajadores en América del Norte. Esto, además de las restricciones laborales implícitas en el TLCAN, y a las regulaciones migratorias, implican que un conductor de los EUA solo pueda trabajar para una empresa de la otra parte, al contar un permiso de residencia y trabajo permanente. Y que los conductores del largo recorrido solo pueden realizar servicios internacionales para una sola empresa.

8. Resultados alcanzados e impacto identificados

8.1 Impacto económico²⁵

- Las cifras del crecimiento del sector autotransporte federal se encuentran por arriba del crecimiento económico del país en los últimos años, lo que da cuenta de su rentabilidad y fortaleza.
- Movilización óptima de las mercancías.
- 83% del transporte del país, proviene de carga y pasajeros.
- La participación del autotransporte asciende a 5.5% del PIB Nacional²⁶.
- El autotransporte contribuye con el 85.8% ²⁷del total de empleos generados del Sector.
- El autotransporte de carga representa el 80%²⁸ del transporte de superficie en México y genera 1.8 millones de empleos directos.
- En 2017, el comercio exterior México - EE. UU. alcanzó \$557,851 MDIs²⁹
- Según datos³⁰ de 2017, el autotransporte participa en promedio con 433,798 MDIs. Es decir, en promedio pasan por la frontera \$825,338 dólares por minuto.

²⁵ Ver apartado XI

²⁶ En 2015 la participación del sector era de 4.8% del PIB nacional.

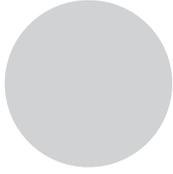
²⁷ Fuente: Estadística Básica del Autotransporte Federal 2012-2017, SCT-DGAF.

²⁸ *Ibíd*em

²⁹ Fuente: Comercio Exterior, Secretaría de Economía.

³⁰ Fuente: Estadística Básica del Autotransporte Federal SCT-DGAF.

8.2 Impacto productivo



La apertura de la frontera al autotransporte de carga de largo recorrido reposiciona a México como una plataforma logística mundial, como centro de transporte de mercancías y servicios para el resto de Norteamérica.

8.3 Impacto social

A través de los nuevos Programas de Capacitación para los conductores de transporte de carga de largo recorrido influye directamente en la profesionalización del sector, para beneficio de las familias de los conductores, usuarios y dueños, elevando su calidad de vida y la imagen pública.

8.4 Impacto regulatorio orientado a mejores prácticas

La SCT (DGAF) promovió con el *FMCSA - DOT*, las prácticas aplicadas en México para la capacitación de conductores de nuevo ingreso al servicio público federal, mismo que EUA replicó como requisito para sus conductores.

8.5 Recomendaciones.

- *International Registration Plan (IRP)*
Retomar la participación de la SCT para el análisis de una solución viable para el registro de transportistas mexicanos transfronterizos en el IRP.
- Programa Piloto de Materiales y Residuos Peligrosos
Se sugiere retomar las negociaciones para la apertura de los servicios de transporte de Materiales y Residuos Peligrosos. Impulsar el programa piloto establecido en el TLCAN por EUA para la apertura de dichos servicios.

Debido al éxito de programa se recomienda mejorar las condiciones de acceso de los transportistas mexicanos, ampliar la armonización del marco regulatorio, elevar los estándares de seguridad, así como promover el uso de nuevas tecnologías en el sector.

9. Informe final del Servidor Público de la dependencia o identidad, responsable de la ejecución del programa, proyecto o asunto

Tanto el Programa Demostrativo, como el Programa Piloto, fueron responsabilidad de la SCT, a través de la DGAF, así como del DOT, mediante la FMCSA, las cuales mantuvieron los controles y registros necesarios sobre los transportistas para evaluar de manera permanente su cumplimiento. Este esfuerzo conjunto finalizó de manera positiva mediante la Apertura de la Frontera al Autotransporte de Carga de Largo Recorrido.

Con la apertura fronteriza el Gobierno de México busca incrementar la inversión, reducir costos operativos, abrir nuevos nichos de mercado para importaciones y exportaciones en la región, además de fomentar la inversión y el desarrollo de infraestructura, carreteras, puentes y cruces fronterizos, así como, incidir en la renovación del parque vehicular nacional, en beneficio del medio ambiente y la seguridad vial.

Cabe resaltar, cuatro elementos incluidos en la actualización del TLCAN, que inciden en el Sector del Autotransporte Federal:

- 1) EUA incluyó en "Medidas Disconformes" una Salvaguardia, que podrá aplicar en el caso de que ese país demuestre que los transportistas mexicanos lleguen a constituir un daño material o amenaza de daño material en su mercado de transporte.
- 2) La creación del Comité de Transporte, que podrá discutir temas que se acuerden por las Partes y que puedan surgir de la implementación y operación de las obligaciones de las Partes.
- 3) En Inversión, EUA incluyó un compromiso para que las autorizaciones para proveer los servicios de carga, a mexicanos, entre puntos de EUA, diferentes al transporte de carga internacional transfronteriza -cabotaje- estén sujetas a reciprocidad

Glosario

SCT- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SE- Secretaría de Economía.

SRE- Secretaría de Relaciones Exteriores.

DGAF- Dirección General de Autotransporte Federal.

DGPMPT- Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.

TLCAN- Tratado de Libre Comercio con América del Norte.

EUA. - Estados Unidos de América.

DOF- Diario Oficial de la Federación.

Bus Regulatory Reform Act- Ley de Reforma Reguladora de Autobuses.

DOT- Department of Transportation, Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América.

CFR- Code Federal Regulations, Código Federal de Regulaciones

FMCSA- Federal Motor Carrier Safety Administration, Administración de Seguridad en el Autotransporte Federal.

USTR - United States Trade Representative.

Federal Register- Registro Federal del Gobierno Estadounidense.

Stagecoach Cartage & Distribution- Empresa Estadounidense.

PD- Proyecto Demostrativo.

CANACAR- Cámara Nacional de Autotransporte de Carga.

HR-6630- iniciativa aprobada por la Cámara de Representantes de EUA.

HR 2638- Resolución Promulgada en Ley.

EMBAMEX- Embajada de México en EUA.

Revisiones In-Situ- Auditorías de seguridad de pre-autorización y revisiones de cumplimiento realizadas en el lugar de la empresa de un autotransportista para asegurar que pueden desempeñarse de manera segura en el autotransporte internacional.

MoU- Memorandum of Understanding, Memorando de Entendimiento.

GTI- Grupo de Trabajo Intersecretarial, conformado por representantes de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, de Economía y de Relaciones Exteriores.

PL 107-87 “Making appropriations for the Department of Transportation and related agencies for the fiscal year ending September 30, 2002, and for other purposes”,

PL 107-87 “Hacer asignaciones para el Departamento de Transporte y las agencias relacionadas para el año fiscal que finaliza el 30 de septiembre de 2002 y para otros fines”; y, en la PL 110-28 “U.S. Troop Readiness, Veterans Katrina Recovery, And Iraq Accountability Appropriations Act 2007”, PL 110-28 “Preparación para las Tropas de los Estados Unidos, Cuidado de Veteranos, Recuperación de Katrina y Ley de Apropiación de Responsabilidad de Iraq, 2007”.

OIG-Oficina del Inspector General.

Transfer- Sistema de cruces fronterizos no más allá de las zonas comerciales entre los Estados Unidos de América y México.

“FMCSA Generally Complies With Statutory Requirements, but Actions are Needed prior to initiating its NAFTA Cross-Border Trucking Pilot Program”. FMCSA generalmente cumple con los requisitos legales, pero se necesitan acciones antes de iniciar su Programa Piloto de Transporte Transfronterizo del TLCAN”.

PASA- Pre-Authorization Safety Audits, auditorías de pre-autorizaciones de seguridad.

“Increased Participation and Improved Oversight Mechanisms would benefit the NAFTA Pilot Program”. El aumento de la participación y la mejora de los Mecanismos de Supervisión beneficiarían al Programa Piloto del TLCAN.

CBP- Customs and Border Protection, Aduanas y Protección Fronteriza.

International Brotherhood of Teamsters, Asociación Internacional de Transportistas.

OOIDA- Owner-Operator Independent Drivers Association, Unión de Sindicatos que representan a los hombres-camión en los Estados Unidos de América.

DC- District of Columbia, Distrito de Columbia.

LFC- Licencia Federal de Conductor.

CDL-Commercial Driver License, Licencia Comercial de Conductor.

Amicus Brief- testimonio amigo.

MCSAC - Motor Carrier Safety Advisory Committee. Comité Asesor de Seguridad del Autotransporte.

OP1-(MX)- Solicitud para registrar transportistas mexicanos en EUA.

IRP- International Registration Plan, Plan Internacional de Registro.

CEO- Chief Executive Officer, Director Ejecutivo.

Chair- Presidente.

ELD- Electronic Logging Device, dispositivo de registro electrónico.

AOBRD- Automatic On-Board Recording Device, dispositivo de grabación automática a bordo.

CBTS- Cross Border Trade in Services, Comercio Transfronterizo de Servicios.

NOM- Norma Oficial Mexicana.

Anexos

Tratados Internacionales

- 1) Tratado de Libre Comercio de América del Norte, 1994, consultado en URL: <http://www.economia-snci.gob.mx/sicait/5.0/doctos/TLCAN.pdf>
- 2) Tratado México - Estados Unidos - Canadá (T-MEC), en proceso de suscripción: <https://www.gob.mx/tlcan/acciones-y-programas/resultados-de-la-modernizacion-del-acuerdo-comercial-entre-mexico-estados-unidos-y-canada?state=published>

Memorándums

- 1) Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de los Estados Unidos y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos en relación con el reconocimiento y la validez de Licencias de Conducir Comerciales y Licencias Federales de Conductor, firmado el 21 de noviembre de 1991, por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México.
- 2) Memorándum de Cooperación Técnica entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América relativo a los protocolos para las revisiones in-situ de Autotransportistas, firmado el 11 de diciembre de 2008.
- 3) Memorándum de Entendimiento sobre los Servicios de Autotransporte Transfronterizo de carga internacional entre México y Estados Unidos de América, firmado el 6 de julio de 2011.
- 4) Memorando de entendimiento entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre el reconocimiento y la validez de las licencias comerciales de conductor y las licencias federales de conductor, firmado en la Ciudad de México el 9 de enero de 2017.

Acuerdos

- 1) Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, 30 de agosto 2007.
- 2) Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, 7 de julio 2011.

Otros documentos.

- 1) Tabla informe final sobre el programa piloto de autotransporte México – Estados Unidos de América.

Fuentes Consultadas

- 1) Acuerdo por el que se crea la modalidad temporal del servicio de autotransporte transfronterizo de carga internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América. Publicado en el DOF el 30 de agosto de 2007. Información consultada en URL: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4999126&fecha=30/08/2007
- 2) Avances en la Implementación y Ejecución del Programa de Trabajo de 2012 – 2017.
- 3) Buró de Censos de los EUA, consultado en URL: <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/index.html/>
- 4) Buró de Transporte de Estadística de EUA, consultado en URL: <http://nats.sct.gob.mx/>
- 5) Código Federal de Registro de EUA. 49 USC, Edición 2017. Título 49. Transporte. Subtítulo I. Departamento de Transporte. Capítulo 1, Organización. Sec. 113 Administración Federal de Seguridad de Autotransportes de la Oficina de Publicaciones del Gobierno de los Estados Unidos, consultado en URL: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2017-title49/html/USCODE-2017-title49-subtitle1-chap1-sec113.htm>
- 6) Código Federal de Registro de EUA. 49 CFR Parte 395. Horas de servicio para conductores de vehículos comerciales; Orientación normativa sobre el tiempo fuera de servicio. Consultado en URL: <https://www.fmcsa.dot.gov/foia/49-cfr-part-395-hours-service-commercial-motor-vehicle-drivers-regulatory-guidance-concerning>

- 7) Derecho Público 110-28, 25 de mayo de 2007. Preparación para las Tropas de los Estados Unidos, Cuidado de Veteranos, Recuperación de Katrina y Ley de Apropiación de Responsabilidad de Iraq, 2007. Información consultada en URL:
<https://www.congress.gov/110/plaws/publ28/PLAW-110publ28.pdf>
- 8) Estadística Básica del Autotransporte Federal del Año 2012 - 2017. Consultado en URL:
<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/>
- 9) Informe de Auditoría de la Oficina del Inspector General. La FMCSA en general cumple con Los Requisitos Estatutarios, pero las Acciones se necesitan antes de iniciar su Programa Piloto de Camiones con Transferencia de NAFTA. Administración Federal de Seguridad de Autotransporte. Número de informe: MH-2011-161. Fecha de emisión: 19 de agosto de 2011. Consultado en URL:
<https://www.google.com.mx/search?q=traductor&oq=traductor&aqs=chrome..69i57j69i59j0l4.1472j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- 10) Informe de Auditoría de la Oficina del Inspector General, de la Auditoría final de la implementación de FMCSA del programa piloto de transporte transfronterizo NAFTA, 30 de julio de 2014, consultado en URL:
<https://www.oig.dot.gov/library-item/32031>
- 11) La Moratoria del Autotransporte, México, y TLCAN. Consultado en:
https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/Motor_Carrier_Moratorium_Mexico_and_NAFTA_508CLN.pdf
- 12) Panel Arbitral establecido en Términos del Capítulo XX del TLCAN en el Asunto de Servicios de Transporte Transfronterizo. Expediente del Secretariado Núm. EUA-MEX-98-2008-01. Consultado en:
http://www.economia.gob.mx/files/comercio_transfronterizo.pdf

- 13) Producto Interno Bruto y Cuentas Nacionales, cifras del INEGI. Consultado en URL:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/pibt/default.aspx>
- 14) Programas Integrales de Capacitación 2015. Consultado en la página oficial de la SCT, URL: <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/centros-de-capacitacion/capacitacion-2015/>
- 15) Proyecto de demostración sobre disposiciones de transporte en camiones del TLCAN. Aviso de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes del 01 de mayo de 2007. Consultado en URL:
<https://www.federalregister.gov/documents/2007/05/01/07-2152/demonstration-project-on-nafta-trucking-provisions>
- 16) Registro Federal de EUA. Consultado en el Vol. 80 / No.10 / Jueves 10 de enero de 2015 / Sección de Noticias.
- 17) Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA). Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, URL:
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/10_Reglamento_de_Autotransporte_Federal_y_Servicios_Aux.pdf
- 18) Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 2012, URL:
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n354.pdf>

Elaborado por: Lic. Salvador Monroy Andrade
Director de Servicios Internacionales de Autotransporte