

# 1. Permitir el transporte de carga trasfronterizo.

## PROBLEMA

La Ley de Inversión Extranjera no limita la inversión extranjera en el transporte internacional (trasfronterizo) y, para la prestación del servicio, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) remite a los tratados internacionales. En este orden de ideas, bajo el TLCAN, Estados Unidos debía abrir sus fronteras para el cruce, a partir de 1995, desde y hacia los estados fronterizos, y el servicio sería libre, desde y hacia todo el territorio de México y Estados Unidos, a partir del 2000. No obstante, Estados Unidos incumplió con sus obligaciones bajo el Tratado, según lo determinó un panel de solución de controversias el 5 de febrero de 2001. A consecuencia de lo anterior, México aplicó medidas espejo, es decir, tampoco permitió el cruce de transportistas estadounidense a territorio nacional.

La falta de acuerdos entre las dos naciones, y de los gobiernos de cada una de ellas con sus empresarios transportistas ha impedido que se logre hacer efectivo el TLCAN en este aspecto. Lo cual ha resultado en un costo para las empresas que importan y exportan. Actualmente, el costo promedio de un *transfer* para un cruce en la frontera es de US\$ 8015, incrementando así el precio de los productos.

## ¿QUÉ SE TIENE QUE HACER?

Técnicamente, no existe ningún impedimento para que camiones mexicanos realicen servicios de transporte trasfronterizo a los Estados Unidos y viceversa. Sin embargo, hasta el momento no se ha logrado llegar a un acuerdo entre ambos gobiernos. Lograr dicho acuerdo resulta complicado debido a que los grupos empresariales tanto mexicanos como estadounidenses han presionado fuertemente para que estos acuerdos no prosperen.

## ¿QUÉ SE LOGRA CON LA PROPUESTA?

Si las empresas pudieran ahorrarse el costo del transporte trasfronterizo les permitirá lograr una mejor asignación de sus recursos. Técnicamente menores costos de transporte deberían resultar en precios de los productos más bajos para los consumidores y harían el comercio con nuestro país mucho más atractivo, sobre todo considerando que el 67% del comercio con Estados Unidos se realiza por esta vía.

## ¿QUÉ SE HA HECHO?

Luego de gestiones que duraron varios años para dar una solución al problema, en septiembre de 2007 inició un “Programa Demostrativo” de acceso al autotransporte de carga, con duración de un año, bajo el cual un listado de empresas de ambos países previamente autorizadas podrían prestar servicios trasfronterizos. El programa inició con modestos aunque positivos resultados y fue prorrogado por dos años más en agosto de 2008. No obstante, fue cancelado en marzo de 2009 cuando el Congreso de los Estados Unidos prohibió al Departamento de Transporte utilizar fondos para mantener el programa. Como consecuencia, México suspendió beneficios de efecto equivalente, eliminando aranceles preferentes en una serie de bienes originarios de Estados Unidos, medida validada a la postre por la Suprema Corte.

Recientemente, se firmó el Programa de Autotransporte de Carga Transfronterizo, mismo que funcionará como piloto con un grupo de empresas las cuales podrán obtener permisos permanentes para ofrecer este servicio. No obstante es demasiado pronto para saber si dicho programa funcionará y con qué resultados.

**FUENTE:** INVERSIÓN EXTRANJERA EN PAQUETERÍA, MENSAJERÍA Y TRANSPORTE DE CARGA: ¿RESISTENCIA O ESTADO DE DERECHO? ALEJANDRO FAYA. 2010