



Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla

Facultad de Comercio Internacional

TRABAJO RECEPCIONAL

**“EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MÉXICO
ANTE LAS EXIGENCIAS DE LA GLOBALIZACIÓN”**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL

PRESENTAN:

**MARÍA DOLORES NEGRETE VENEGAS
VICTOR DELFINO AHUACTZIN JACOBO**



UPAEP – Secretaría General

Dirección General de Apoyos Académicos

Dirección del Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación.

Biblioteca Central - **Karol Wojtyla**

Tesis Digitales Restricciones de uso:

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

El uso de textos, imágenes, gráficas, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente de donde la obtuvo mencionando el autor o autores involucrados en el documento.

Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Puebla, Pue., a 28 de Junio de 2002.

Lic. José Francisco Villareal Reyna
Director del Departamento de
Ciencias Económicas.
Universidad Popular Autónoma del
Estado de Puebla.

Por medio de la presente me permito informarle que los alumnos:

María Dolores Negretes Venegas
Victor Delfino Ahuactzin Jacobo

Matricula 820144
Matricula 820170

me solicitaron asesorar su Trabajo Recepcional titulado:

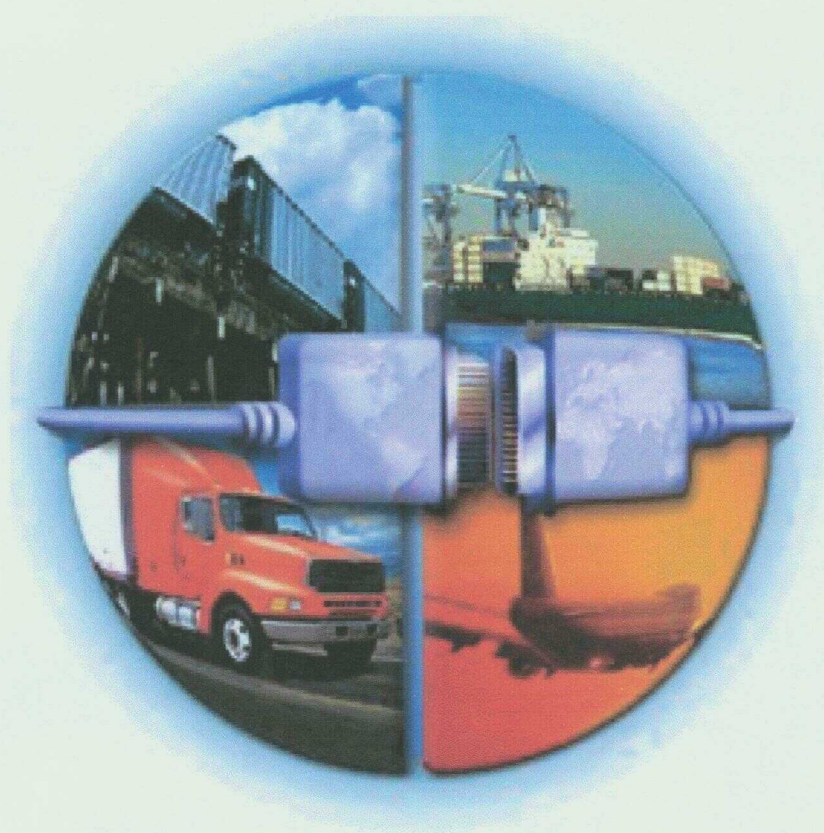
**“El Transporte Multimodal en México
ante las Exigencias de la Globalización”**

Dicha tesis fue concluida satisfactoriamente y aprobada en su totalidad.

De antemano agradezco su fina atención quedando a sus órdenes, para cualquier aclaración.



Lic. Nera Arroyo Carrasco
Asesora de Tesis



PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Durante los últimos años, México ha abierto sus fronteras al Comercio Exterior mediante la firma de diversos Tratados de Libre Comercio que le han permitido entrar a la globalización. Sin embargo esto no debe significar ser un miembro pasivo de un bloque de países, sino tener el compromiso de interactuar y desarrollarse con ellos en los ámbitos que se estipulen, y tomando en cuenta los cambios que se puedan suscitar dentro del país, así como dentro de los otros países miembros del respectivo Tratado.

Un aspecto de vital importancia para cualquier Tratado Comercial, es el intercambio de las mercancías entre países, que se pretende agilizar con la eliminación de las barreras comerciales; por ello México debe tener especial atención en el establecimiento de un sistema de transporte competitivo a nivel internacional, pues con la firma de un tratado se debe cumplir no solo con las normas, leyes, reglamentos, demandas y exigencias de un mercado nacional, sino que ahora se ve obligado a conocer y poner en práctica nuevas normas, leyes, reglamentos, demandas y exigencias que pide un mercado extranjero, y bajo las cuales se encuentra regida la transportación de mercancías en los países participantes de los acuerdos. Para poder lograr una evolución positiva en este aspecto se hace necesario reestructurar la cultura e infraestructura del transporte en México.

El transporte Multimodal es un paso a seguir dentro de esta evolución del transporte y de la globalización, ya que ofrece las ventajas que se requieren en la actualidad como son, un solo responsable que se dedique al servicio del transporte del producto, y que se comprometa a cumplir con el servicio *Just in time*, es decir, colocar las mercancías de sus clientes desde su lugar de origen hasta su destino final, en un tiempo determinado; así como cumplir con todas las actividades que se deriven durante el trayecto de puerta a puerta de la mercancía, permitiendo a los empresarios enfocar su desarrollo en las áreas de su actividad como lo por ejemplo la producción.

En México son pocas las empresas que se dedican a esta modalidad de transporte, por lo que es importante determinar si realmente operan bajo el concepto establecido, y su capacidad para cubrir las nuevas exigencias que marca la globalización para poder competir con los países miembros de los tratados que México forma parte. Conocer realmente la infraestructura de transporte con que se cuenta en nuestro país, los recursos económicos y humanos, y además promover una cultura de verdadera Transportación Multimodal nos permitirá establecer la posibilidad de que se formen más empresas dedicadas a esta actividad.

HIPÓTESIS

El conocimiento y difusión de todos los elementos que envuelve un Sistema de Transporte Multimodal y su establecimiento en empresas en México, situará a las empresas nacionales de transporte en un estado mas competitivo, ya que se desenvolverán al nivel de las grandes empresas de transporte y logística internacional que operan actualmente mediante este esquema en otros países y en México, y así ofrecerán sus servicios de una manera más rápida, ordenada, eficaz y segura, tratándose de un solo responsable del transporte.

OBJETIVO GENERAL

Comprobar la existencia de una cultura de Transporte Multimodal en México, que cubra las expectativas y exigencias internacionales que están surgiendo con la globalización, y señalar las medidas necesarias para competir en este aspecto con otros países.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ✓ Realizar un análisis de la infraestructura de los modos de transporte utilizados en México (Aéreo, Marítimo, Ferroviario y Terrestre).
- ✓ Describir los aspectos que envuelve el concepto de Transporte Multimodal.
- ✓ Conocer el estado actual del Transporte Multimodal en México en cuanto infraestructura, reglamentación, normatividad, desarrollo y posibilidades.

JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo busca determinar el estado actual de la infraestructura del transporte en México en todas sus modalidades, aéreo, marítimo, ferroviario y terrestre mediante una investigación de cada uno de ellos, para demostrar si verdaderamente las empresas que llevan a cabo el Transporte Multimodal aplican el concepto al prestar sus servicios, de tal manera que el lector del presente documento podrá conocer plenamente la situación del Transporte en México, las medidas necesarias para el correcto desarrollo de este sector, así como el comportamiento de las empresas que se dedican al transporte de mercancías, sus reacciones ante la globalización, así como el papel que desempeña el gobierno en este rubro.

RESUMEN EJECUTIVO.

El presente trabajo pretende realizar un estudio del estado actual del sistema de transporte en México y de su infraestructura en todas sus modalidades: Aéreo, Marítimo, Ferroviario y Terrestre, mediante un análisis de su capacidad para cubrir las exigencias que surgen ante la apertura de sus fronteras al Comercio Internacional, y la implementación del concepto de Transporte Multimodal.

En el capítulo 1 se da una descripción de los avances en el sistema aéreo mexicano, en cuanto a su infraestructura, así como las adecuaciones al marco jurídico correspondiente para llevarse a cabo la privatización del mismo, se presenta la división de los grupos aeroportuarios y de la principal paraestatal en este sector (ASA), y se sugieren las adecuaciones necesarias para lograr conectar este modo al sistema Multimodal.

En este mismo capítulo se presenta al igual que en el sistema aéreo, la evolución de los puertos marítimos mexicanos, desde sus carencias y retos a enfrentar ante la globalización, hasta los avances que se han llevado a cabo en este sector, como es el caso de la creación de las API'S (Administración Portuaria Integral).

En el capítulo 2 se identifica la conformación del sistema carretero (federal, estatal y caminos rurales), así como su finalidad, los avances en las concesiones carreteras, al igual que sus faltas para una adecuada interconexión con los otros modos.

Dentro de este mismo capítulo se explica la evolución del sistema ferroviario mexicano en la privatización del mismo, sus principales lineamientos para llevar a cabo la concesión, la configuración actual de las líneas regionales (Norte-Pacífico, Noroeste, Sureste), así como las principales líneas cortas; y finalmente se sugieren los caminos a seguir, como en cada uno de los modos de transporte que existen, para optimizar un sistema Multimodal.

En estos dos capítulos se describe también, para cada modo de transporte, el papel que el gobierno ha desempeñado, y las acciones que llevará a cabo a través de su plan de desarrollo.

En el capítulo 3 se presenta una descripción del concepto de Transporte Multimodal, desde su legislación tanto internacional como nacional con la cual se rige, así como la documentación necesaria para utilizar este servicio. De igual manera se establece la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal (OTM), así como las características necesarias que debe cumplir un OTM para ofrecer un servicio integral óptimo. Se pretende identificar algunas ventajas palpables de este sistema para nuestro país y las consideraciones necesarias para la optimización del mismo.

También se sobresaltan las carencias mas importantes existentes para llevar a cabo este sistema eficazmente en México.

Al igual que en los otros modos del transporte, en este capitulo se señala el papel del gobierno en este rubro, el cual ha incluido un capitulo al respecto en su plan nacional de desarrollo; y por último, se enlistan algunas de las principales empresas de logística mas fuertes en su ramo, así como la manera de operar en el país de empresas nacionales y extranjeras.

El ultimo capitulo, se muestra la forma en que las grandes empresas de logística internacional han diversificado sus servicios hacia el transporte Multimodal, a través de grandes inversiones en otros sectores de transporte (alianzas), donde no se desarrollaban con anterioridad, pero que se les hace necesario ante las exigencias de la globalización, al igual que se exponen algunos aspectos relevantes de la globalización en este rubro de transporte y distribución para el comercio internacional de México.

Este trabajo ha sido complementado con anexos informativos, que contienen datos importantes para obtener una visión más completa de la situación en que se encuentra la infraestructura de cada modo de transporte de México.

También se ha anexado un glosario para que este trabajo sea aún más claro, el cual contiene términos utilizados en el comercio internacional y específicamente en transporte.

INDICE

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

HIPÓTESIS

OBJETIVO GENERAL

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

JUSTIFICACIÓN

RESUMEN EJECUTIVO

CAPITULO I. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN MÉXICO

1.1 Transporte Aéreo	3
1.1.1 Privatización	4
1.1.1.1 Marco Jurídico	4
1.1.1.2 Los Grupos Aeroportuarios	7
1.1.2 La Red Nacional de Aeropuertos	9
1.1.3 Plan de Desarrollo en el Transporte Aéreo	10
1.2 Transporte Marítimo	13
1.2.1 Principales Retos	13
1.2.2 Plan de Desarrollo en el Sector Puertos	15
1.2.3 Avances en los Puertos Marítimos	18
1.2.3.1 Administración Portuaria Integral	18
1.2.4 Los Puertos de México	19

CAPITULO II. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN MÉXICO

2.1 Transporte Carretero	22
2.1.1 La Red Nacional de Carreteras	22
2.1.1.1 Principales Ejes Troncales	23
2.1.2 Concesión de Carreteras	25
2.1.3 Plan de Desarrollo en el Transporte Carretero	27
2.2 Transporte Ferroviario	29
2.2.1 Reestructuración del Sistema Ferroviario	29
2.2.1.1 Marco Jurídico	29
2.2.1.2 Las Líneas Regionales	31
2.2.2 Principales Retos en el Sistema Ferroviario	32
2.2.3 Plan de Desarrollo del Transporte Ferroviario	34

CAPITULO III. EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MÉXICO

3.1 Transporte Multimodal	39
3.2 El Operador y el Documento de Transporte Multimodal	41
3.2.1 Limitación de la Responsabilidad del OTM	43
3.3 Regulación	44
3.3.1 Internacional	44
3.3.2 Nacional	45
3.4 Incoterms y el Transporte Multimodal	46
3.5 Ventajas del Transporte Multimodal	48
3.6 Optimización de un Sistema Multimodal	48
3.7 Adecuación del Transporte Multimodal en México	49
3.7.1 Marco Jurídico	50
3.7.2 Retos en la Adecuación del Multimodalismo en México	51
3.8 Empresas que ofrecen Servicios Multimodales en México	53
3.8.1 Responsabilidad y Seguro	56
3.9 El OTM Optimo	56

CAPITULO IV. LA GLOBALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL

4.1 Globalización	59
4.1.1 Globalización Económica	61
4.1.2 Globalización y Transporte	62
4.1.3 Globalización y Competitividad	65
4.1.3.1 Integración Multimodal	67

CONCLUSIONES

70

ANEXOS

74

GLOSARIO

135

BIBLIOGRAFÍA

141

CAPITULO I

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN MÉXICO (AEREO , MARÍTIMO)

La entrada en vigor de diversos Tratados de Libre Comercio firmados por México, ha permitido que en los últimos años la economía mexicana se incorpore a la economía mundial con la apertura de sus fronteras, es decir, nos hemos convertido en un país globalizado.

"Hablar de libre comercio es hablar de transportes, el sector que transporta a las mercancías"¹; en estos días los exportadores e importadores, quienes utilizan estos servicios, requieren ser más eficientes y competitivos para posicionar sus productos en otros mercados con ventajas frente a sus competidores, ya sean locales o extranjeros, el transporte de los mismos influye en la determinación de los costos de producción y distribución de bienes y servicios, por lo que es un factor esencial para la economía nacional, además de impulsar y aprovechar el potencial de crecimiento de las distintas regiones del país.

La globalización ha provocado un profundo cambio en la estructura y funcionamiento del mercado de transportes en México, así como también ha influenciado en la transformación cualitativa de estos servicios, que convierten a este sector en generador directo de valor agregado y divisas para nuestra economía, además de constituir un elemento estratégico del proceso de desarrollo nacional.

Por lo tanto, el sector transportes constituye un instrumento de enlace con los demás sectores del país. "Todas las actividades económicas de producción de bienes o servicios dependen, en una u otra forma, del desplazamiento de los insumos y mercancías o cargas de toda categoría y del traslado de personas como productoras o consumidoras"²

Este desplazamiento, ya sea de insumos o bienes terminados o de personas, se lleva a cabo en diferentes modos, los cuales son Aéreo, Marítimo, Carretero, y Ferroviario. En México, hasta hace algo más de un decenio, la necesidad de trasladar bienes de manera más rápida y eficiente ha impulsado a la industria y al comercio del país a demandar a los transportistas una mayor articulación Multimodal, es decir, "el manejo de mercancías por dos o más modos de transporte mediante la responsabilidad de un solo operador"³. Esta demanda de transporte Multimodal, está basada en la necesidad de las empresas a atender con mayor eficiencia y con menores costos las demandas de bienes (insumos o productos terminados), de acuerdo con técnicas modernas de gestión de inventarios "día a día" (reducción de inventarios) y de producción y de entrega "justo a tiempo", apoyadas en sistemas informáticos.

¹ EL TLC ¿Y QUÉ? Eduardo Reyes Díaz Leal 1998 Pág. 109 y 110

² TRANSPORTE ESTRATÉGICO EN EL PROCESO DE DESARROLLO NACIONAL, en Certeza Económica. Publicación mensual No. 14. Octubre – Noviembre, 1999.

³ "Transporte multimodal", Enciclopedia Microsoft® Encarta® 99. © 1993-1998 Microsoft Corporation. Reservados Todos Los Derechos

El Multimodalismo ha sido muy difícil de desarrollar y prácticamente no existía (como hoy se le conoce). Por un lado se necesitan modernizar las tecnologías y los sistemas administrativos y logísticos de transporte, y por otro lado, existe una situación de control legal y regulatorio por parte del gobierno, que dificulta enormemente la estructuración de una cadena Multimodal.

Sin embargo, en México se está dando un crecimiento del transporte moderno, el cual obedece a la toma de conciencia de autoridades y empresarios, sobre la necesidad de mejorar el sistema de transporte de nuestro país, para adecuarlo a las nuevas exigencias que plantean las relaciones comerciales globalizadas en la que nuestro país participa activamente.⁴

Es por ello que para determinar la adecuación de un Sistema de Transporte Multimodal en México, se hace necesario conocer la realidad actual en que se desenvuelven los modos de transporte en nuestro país, de los cuales a continuación se da una descripción:

1.1 TRANSPORTE AEREO

Durante el sexenio de Miguel de la Madrid (1982–1988) se logró poner en servicio los nuevos aeropuertos de Aguascalientes, Morelia, Tlaxcala, San Luis Potosí, Los Mochis, Huatulco, Colima, Santa Rosalía y Puebla.

En el sexenio de Carlos Salinas de Gortari (1988 – 1994), entraron en servicio los nuevos aeropuertos de El Bajío y Tepic. Por primera vez se hicieron grandes obras, como terminales, plataformas y otras instalaciones aeroportuarias por cuenta de empresarios privados mediante convenios de inversión como la Nueva Terminal Internacional de la Ciudad de México y otras muy importantes hechas en los aeropuertos de Cancún, Tijuana, Los Cabos y Puerto Vallarta.

En el periodo 1988–1993, el número de líneas aéreas troncales pasó de dos a seis; el de las empresas que prestan servicios regionales aumentó de ocho a trece; además se autorizó a diez operadores a prestar los servicios de fletamento (vuelos "charter").

En el año de 1994 Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), el cual es un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, adquirió del gobierno del Estado de México el Aeropuerto Internacional de Toluca en el que se

⁴ Cedric I. Escalante Sauri. Transportes y Comunicaciones en el Desarrollo del Estado de Veracruz. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2000, p.113

hicieron grandes inversiones para albergar a la aviación general que anteriormente operaba en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Durante este largo trayecto histórico, México adquirió una notable experiencia en la localización, planeación, construcción, operación, administración y mantenimiento de aeropuertos, tanto en lo técnico (los aeropuertos mexicanos están contruidos a nivel del mar y a más de 2000 metros de elevación, los hay sobre terrenos rocosos y sobre lechos lacustres, en desiertos y en selvas, en zonas sísmicas, en regiones de gran precipitación pluvial y en lugares donde casi no llueve, algunos están ubicados en lugares de altas temperaturas en verano y muy bajas en invierno) como en lo administrativo, así como en un proceso de apertura a la inversión privada del Sistema Aeroportuario Mexicano.

1.1.1 PRIVATIZACION

Mientras se mantenían los programas de construcción y mantenimiento para que el Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM) pudiera continuar prestando un servicio seguro y eficiente, se trabajó en la revisión y puesta al día de la legislación con el objeto de actualizar el marco jurídico de la aviación civil y prever los cambios necesarios para proporcionarle un nuevo futuro a los aeropuertos.

1.1.1.1 MARCO JURIDICO

El esfuerzo en materia de legislación se plasmó en la Ley de Aviación Civil, aprobada por el Congreso de la Unión y publicada en el Diario Oficial del día 12 de mayo de 1995. Complementaria de la anterior es la Ley de Aeropuertos, primera legislación autónoma de la República en materia específica aeroportuaria, igualmente aprobada por el Congreso de la Unión y publicada en el Diario Oficial del 22 de Diciembre de 1995; en la cual quedó claramente especificado que la construcción, operación, administración y explotación de los aeródromos civiles son parte integrantes de las vías generales de comunicación y todo lo relacionado con ello es materia de jurisdicción federal.

Se diseñó una estrategia de cambio estructural orientada a ampliar, conservar y modernizar la infraestructura del transporte para impulsar el crecimiento. Se ha reconocido que por la importancia del desarrollo del transporte aéreo y su evolución futura, se requiere de la consolidación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, por lo que se hace necesario abrir mayores espacios y oportunidades de participación a la inversión privada. Para tal efecto, con la actualización del marco jurídico aplicable a los aeropuertos, al tiempo que fortalece la rectoría del Estado, permite establecer bases claras para fomentar la participación privada en el sector, bajo condiciones de transparencia y certidumbre jurídica. Asimismo se ha llevado a cabo un proceso de reestructuración del Sistema, con el fin de establecer las

condiciones necesarias para dar inicio al proceso de apertura a la inversión privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano.

El día 9 de febrero de 1998 se publicaron en el Diario Oficial los "Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano", firmados por el C. Lic. Carlos Ruiz Sacristán, extitular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En un extenso texto se explican con toda claridad los principios fundamentales de la apertura a la inversión privada en los aeropuertos mexicanos, la cual se deberá llevar a cabo mediante "un proceso equitativo, objetivo, transparente y expedito, que está destinado a propiciar la participación de inversionistas y operadores de calidad, capacidad y solvencia técnica, operativa, administrativa y financiera, respetando los derechos de los trabajadores conforme las leyes aplicables, tratando de asegurarse para el Estado, las mejores condiciones en cuanto a precio, calidad, oportunidad y demás circunstancias pertinentes"⁵.

Entre las disposiciones más relevantes que esta ley contiene se encuentran las siguientes:

- Se otorgarán concesiones para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos hasta por un plazo de 50 años, las que pueden ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que no exceda de 52 años adicionales.
- La inversión extranjera podrá participar hasta en un 49 % del capital social de las sociedades concesionarias; dicho porcentaje solo podrá ser mayor previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.
- Los concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales, solo podrán participar hasta con el 5 % de las acciones ordinarias emitidas por una sociedad mercantil concesionaria de un aeropuerto o de su controladora.
- La Comisión Intersecretarial para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos Previstos en la Ley de Aeropuertos, constituida mediante el acuerdo del Ejecutivo Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de Septiembre de 1996, es la encargada de conocer, estudiar y emitir su opinión sobre las propuestas que al efecto presente la capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera de los posibles concesionarios.⁶

⁵ www.asa.gob.mx

⁶ Escalante Sauri Cedric I. Transportes y Comunicaciones en el Desarrollo del Estado de Veracruz. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2000

En esta Ley se especifican también todas las causas por las cuales la SCT podría revocar concesiones y permisos para la operación y administración de aeropuertos, todas ellas sobre el común denominador de la defensa de los intereses nacionales y la garantía de la seguridad y calidad en el aerotransporte. Igualmente quedó establecido que habrá regulación tarifaria para aplicarla a la prestación de los servicios aeroportuarios.

Con todo esto se buscó que a través de las autoridades del sector se instrumentara la modernización de la infraestructura aeroportuaria y la mejora de las condiciones de competitividad y calidad, fortalecer la seguridad, consolidar la competencia entre líneas aéreas y contar con esquemas de evaluación y de supervisión claros y sencillos.

En lo que respecta a la infraestructura aeroportuaria, se hace énfasis en lo siguiente:

- Dar prioridad a la conservación y al mantenimiento de la red aeroportuaria, para garantizar la seguridad y mantener la confiabilidad en el servicio.
- Fomentar la participación de los particulares de acuerdo con lo que establece la ley respectiva.
- Concluir las obras en proceso.

La estrategia de apertura de la inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano consiste en la conformación de grupos regionales de aeropuertos y en la participación del capital privado en estos grupos, principalmente a través de los mecanismos bursátiles propios de los mercados de valores nacional e internacional, para promover la participación de una amplia gama de inversionistas en el capital de las empresas aeroportuarias.

La instrumentación de la estrategia de apertura a la inversión establece una estructura corporativa con las siguientes características:

* Cada grupo de aeropuertos cuenta con un socio estratégico seleccionado mediante licitación pública.

* Se constituirá por cada uno de los aeropuertos, una empresa de participación estatal mayoritaria, a cada una de las cuales, en los términos señalados en el artículo 14 de la Ley de Aeropuertos, le será otorgado el título de concesión del aeropuerto correspondiente.

* Para cada grupo de aeropuertos, el proceso de apertura a la inversión se hará por medio de la selección de un socio estratégico, mediante licitación pública; el cual aportará a la sociedad controladora capacidad técnica y administrativa para mejorar la operación de los aeropuertos, el cual se regirá por un contrato de largo plazo y tendrá como principales responsabilidades y obligaciones:

* Participar en el desarrollo, bajo el concepto de aeropuertos modernos de las áreas operativas, financieras, comerciales y de mercadotecnia

* Transferir tecnología y capacitación del personal.

1.1.1.2 LOS GRUPOS AEROPORTUARIOS

Los tres Grupos Regionales Aeroportuarios del Sistema Aeroportuario Mexicano son:

1) Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A. de C.V. cuyo socio estratégico está integrado por el grupo nacional Triturados Basálticos y Derivados, S.A. de C.V. (Tribasa), Copenhagen Airports A/S, Groupe GTM, S.A., y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A.; **2) Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. de C.V.** que tiene como socio estratégico al consorcio constituido por Grupo Empresarial Angeles, S.A. de C.V., Inversora del Noroeste, S.A. de C.V., AENA Servicios Aeronáuticos, S.A. y Grupo Dragados, S.A. de C.V.; y **3) Grupo Aeroportuario del Centro-Norte, S.A. de C.V.** que está en proceso de licitación; los cuales además de realizar ya cuantiosas inversiones y diversas obras en las terminales aéreas bajo su responsabilidad, han comprometido recursos, que en su conjunto son del orden de los mil 595 millones de pesos, para los próximos años.



* Ver anexo 1 - Aeropuertos administrados por ASA y los grupos Aeroportuarios (2000) por Entidad Federativa

Aeropuertos y Servicios Auxiliares como Organismo Público Descentralizado del Sector Comunicaciones y Transportes, es responsable de administrar, operar, construir, ampliar y mantener 24 de los aeropuertos que constituyen la red aeroportuaria del país, además de llevar un registro del movimiento de pasajeros y operaciones que se dan en dicha red.

Durante el 2001, el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, llevó a cabo el proceso de colocación del 85 por ciento de las acciones para el Grupo Aeroportuario del Pacífico. En el año 2002, será la colocación accionaria de el Grupo Aeroportuario del Centro Norte.

El pasado 28 de septiembre se llevó a cabo la colocación del 73.9 por ciento de las acciones del capital social de el Grupo Aeropuertos del Sureste en los mercados de Estados Unidos, Europa y México, y se obtuvieron ingresos netos por 322.2 millones de dólares. Esto permitirá, contar con una empresa totalmente con participación privada, y tener en México una empresa verdaderamente pública, desde un punto de vista financiero, y la primera de su tipo en el país y con acciones en los mercados de valores.

El **Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México** ocupa el primer lugar del movimiento aeroportuario en el país, pues atiende al 35.9 % de los pasajeros y al 50 % de la carga que se desplaza por vía aérea. Debido a la dinámica de la demanda de servicios aeroportuarios, que se ha observado en este aeropuerto, se prevé que se presentarán problemas de saturación, tanto en pistas como en terminales, hacia finales de la presente década, lo cual hace impostergable la construcción de un aeropuerto complementario. Es por ello que recientemente, después de 30 años de realizar diversos estudios para precisar la ubicación del nuevo aeropuerto, la SCT, mediante licitación, otorgó la concesión al Grupo ICA (Ingenieros Civiles Asociados) para construir el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México en la zona de Texcoco, por considerarla "la mejor opción en términos de una mayor economía de escala, aeronáutico y económico; además de que la nueva ubicación permitirá atender con la confiabilidad que rige la industria, en una sola instalación, la demanda del transporte aéreo del valle de México más allá del año 2050, y asegura un alto nivel de servicio al cumplir rigurosamente con las normas nacionales e internacionales en la materia"⁷. La inversión para la ubicación del nuevo aeropuerto de la ciudad de México estará formada por capital privado en un 75% y por un 25% de capital por parte del gobierno. Según estimaciones oficiales, la construcción del nuevo aeródromo, que empezará a operar en 2006 y sustituirá a la actual terminal capitalina, costará más de 2,800 millones de dólares en una primera etapa y podría tener un costo total superior a los 4,000 millones de dólares.

⁷ www.sct.gob.mx - Pedro Cerisola, Secretario de Comunicaciones y Transportes.

1.1.2 LA RED NACIONAL AEROPORTUARIA

La red nacional de aeropuertos comunica todas las ciudades de más de 50 mil habitantes, cuenta actualmente con 1,726 aeródromos, 83 aeropuertos, de los cuales 51 prestan servicios para vuelos nacionales e internacionales, y los 32 restantes lo hacen exclusivamente para los nacionales, 9 están ubicados en ciudades fronterizas, 4 en ciudades que son consideradas metrópolis, 15 en ciudades con gran actividad turística y 30 registran una gran actividad regional del país*. Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) administra un total de 58 aeropuertos, de los cuales 43 prestan servicio para vuelos nacionales e internacionales, y 15 operan sobre rutas en el interior del país. En tan sólo siete aeropuertos de la red administrada por ASA se concentra el 70 por ciento del movimiento de pasajeros.

RED AEROPORTUARIA NACIONAL	
A CARGO O PROPIEDAD DE:	NUMERO DE AEROPUERTOS
Aeropuertos y Servicios Auxiliares	58
Estatales	10
Municipales	5
Particulares	4
Dependencias del Gobierno Federal	6
TOTAL	83

Fuente: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil

Los aeropuertos más importantes de la red son los de la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Tijuana, Cancún y Puerto Vallarta; están ubicados en regiones que en conjunto generan el 55 % del Producto Interno Bruto y con ellos se beneficia la tercera parte de la población de México. En estos aeropuertos se efectúa el 46 % de todas las operaciones comerciales que se realizan en el país.

Los servicios de control de tránsito aéreo se brindan a través del órgano desconcentrado de la SCT denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), el cual, para el señalamiento de aerovías y rutas, mantiene en operación 74 sistemas de radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR) e igual número de equipos medidores de distancia (DME) en áreas continentales. Asimismo, cuenta con 23 equipos de radiofaro no direccional (NDB) en áreas oceánicas y 17 sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS).

* Ver anexo 2 – Red Nacional de Aeropuertos, donde se describen datos generales, así como datos de operación de cada aeropuerto nacional.

No obstante el nivel de infraestructura con que cuentan actualmente los aeropuertos nacionales, aún subsisten problemas en este sector, por lo que se requiere de modernización. Los problemas que con mayor incidencia se presentan en este sector son: la saturación y falta de mantenimiento en salas y edificios; carencia de vías de acceso eficientes en los principales aeropuertos; las deficiencias en la señalización, en la información sobre los vuelos; falta de regulación de los servicios de taxis. Aeropuertos ubicados en zonas que presentan frecuentes fenómenos meteorológicos adversos, se requiere fortificar el equipamiento de ayudas a la navegación, tales como los sistemas de aterrizaje por instrumentos. La centralización excesiva en la toma de decisiones en los aeródromos, repercute en ineficiencias. Además, falta de capacitación y rezagos en cuanto a equipo de apoyo. Esta necesidad de modernización o mejora se traduce en necesidades de inversión crecientes.

Los servicios de transporte aéreo, constituyen un elemento fundamental para el desarrollo económico. Ello sólo puede concretarse plenamente en la medida en que los niveles de seguridad, tanto en términos de disminución de accidentes como de hechos ilícitos, permitan salvaguardar la vida humana y preservar el valor de los equipos y bienes transportados. En este orden de ideas, la responsabilidad del Gobierno en materia de prevención de accidentes se vincula con el establecimiento de normas que garanticen la supervisión y vigilancia, y la imposición de sanciones. Los accidentes de transporte de nuestro país representan la tercera causa de la mortandad general. El valor de las pérdidas por accidentes, asciende al uno por ciento del producto interno bruto.

1.1.3 PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE AEREO

El gobierno en función del plan para el desarrollo y crecimiento de los aeropuertos nacionales, se ha planteado el cumplimiento de los siguientes objetivos:

Conservar, modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria; elevar los niveles de seguridad; e incrementar la rentabilidad y eficiencia de la red; y, aumentar la eficacia y mejorar la calidad de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales; y lograr que sean prestados de manera competitiva y no discriminatoria, en beneficio de los usuarios.

Para el logro de los objetivos se llevarán a cabo las siguientes acciones:

1. Se reforzarán los mecanismos de regulación y supervisión de la Secretaría, con el propósito de fortalecer la rectoría del Estado y verificar el cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios en materia de inversiones, calidad del

servicio, conservación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, en beneficio de los usuarios.

2. Se avanzará en el proceso de apertura a la inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano, mediante la colocación en los mercados de valores del resto de los títulos representativos del capital social del Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A. de C.V., y del Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. de C.V., aún en poder del Gobierno Federal, siempre y cuando las condiciones de los mercados lo permitan.
3. Se concluirá el proceso de licitación del 15 por ciento de los títulos representativos del capital social del Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V., conforme al esquema establecido de incorporación de un socio estratégico y la posterior colocación de acciones en el mercado de valores.
4. Se continuarán supervisando a los comités de operación y horarios instalados en los aeropuertos de la red, a fin de que los vuelos y la asignación de horarios en los aeropuertos se efectúen con eficiencia y equidad.
5. Se continuará fomentando el desarrollo regional y promoviendo el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria y del transporte aéreo, a través de la rehabilitación y ampliación de aeródromos en diversas regiones del país.
6. Se fortalecerán las acciones de verificación a los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles, con el fin de que las operaciones aéreas que se realizan en dichas instalaciones se lleven a cabo en forma segura, eficiente y expedita, así como el estricto cumplimiento de las obligaciones contenidas en los títulos de concesión y de los permisos.
7. Se revisará el cumplimiento de las bases de regulación tarifaria por parte de los grupos aeroportuarios concesionados, bajo un contexto de eficiencia en la operación, calidad de los servicios e incremento de los estándares de seguridad, verificando su correcta aplicación.
8. Se verificará que se registren las tarifas específicas aplicables en la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, sujetos a regulación, para los grupos aeroportuarios que se concesionen, considerando la reorientación de la actividad normativa y reguladora del Estado hacia funciones de supervisión y control.
9. Se verificará que los niveles de cobro aplicables en la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios en el caso de aeródromos administrados por particulares, gobiernos estatales y entidades públicas que no formen parte de los grupos aeroportuarios concesionados sean registrados, estableciendo de ser el caso, las bases de regulación respectivas.
10. Se continuará participando con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en la revisión y actualización del marco normativo tarifario aplicable al organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares, tanto en los niveles de cobro, como en las reglas de aplicación utilizadas por dicho Organismo.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

11. Se apoyará a la SCT en los trabajos para la licitación del 15 por ciento de los títulos representativos del capital social del Grupo Aeroportuario del Centro Norte.
12. Se continuarán apoyando los trabajos con agentes financieros nacionales e internacionales, para la oferta pública de las acciones de los Grupos Aeroportuarios del Sureste y del Pacífico, que aún están en poder del Gobierno Federal.
13. Se implementarán en coordinación con la SCT las acciones administrativas necesarias para racionalizar la operación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), en las horas pico.
14. Se concretarán en conjunto con la SCT las medidas y estudios finales para el desarrollo de nuevas instalaciones aeroportuarias en la Zona Metropolitana del Valle de México.
15. Se proseguirán los trabajos tendientes a apoyar a los gobiernos estatales y a la SCT en los estudios que permitan una operación segura y eficiente de las instalaciones aeroportuarias, particularmente en el relativo a Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.
16. Se llevarán a cabo obras de ampliación de los edificios terminales en los aeropuertos de Guaymas, Ciudad del Carmen y Toluca, a fin de solucionar los problemas de saturación que presentan. Asimismo, se llevará a cabo la rehabilitación de pistas de los aeropuertos de Ciudad del Carmen, Ciudad Victoria, Nuevo Laredo, Uruapan y Matamoros y la estabilización de taludes en el aeropuerto de San Cristóbal de las Casas en Chiapas.
17. Se supervisarán las obras efectuadas en las plantas de combustibles ubicadas en alguno de los 35 aeropuertos ya desincorporados o próximos a desincorporarse, como resultado de las auditorías ambientales realizadas por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) y la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP).
18. Se instrumentará el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México 1999-2005.
19. Se invertirán importantes recursos en los aeropuertos del Grupo Aeroportuario Centro-Norte para llevar a cabo diversas obras de ampliación y remodelación de terminales, rehabilitación de pistas y remediación ambiental, entre otras, con el propósito de mantener en óptimas condiciones de operación dicha red aeroportuaria y ofrecer la mayor calidad a los usuarios.
20. Se realizarán trabajos de ampliación y remodelación de los edificios terminales de los aeropuertos de Acapulco, Ciudad Juárez y Monterrey⁸

⁸ www.sct.gob.mx PROGRAMA DE TRABAJO 1995-2000

1.2 TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo, con gran influencia en el desarrollo económico, responde a los requerimientos del comercio, que tiende a exigir un aumento considerable en la capacidad de la carga, la rapidez y la especialización. En 1996 el granel mineral y el petróleo conjuntamente manejaban el 85 % del total de carga internacional movida por este medio, el escenario era similar en el caso de cabotaje, hoy se cuenta con diversos tipos de buques que se ajustan a las diferentes necesidades de carga, que es muy variada.

Comparado con otros medios de transporte, el marítimo es el más barato, en función de la capacidad de arrastre de los buques y de que abarca destinos mas lejanos.⁹

1.2.1 PRINCIPALES RETOS

La apertura comercial de México y la necesidad de aprovechar las ventajas que ofrecen los puertos nacionales, obligan a hacer compatibles la infraestructura, los servicios y la administración portuaria acorde con el tipo y las características del transporte marítimo mundial. Este no es, sin embargo, el único reto que enfrentan los puertos nacionales hoy en día.

A pesar de los volúmenes de mercancías operados y de las tasas de crecimiento registradas durante los últimos años en algunos renglones, es necesario reconocer que la actividad portuaria en México no corresponde aún al nivel de desarrollo del país. A pesar de los esfuerzos realizados por el gobierno federal en materia de mejoramiento de la infraestructura y equipamiento portuario, han subsistido, entre otros, los siguientes problemas en este sector:

- Elevado número de puertos de altura en el país con muy bajo uso de la capacidad instalada en la gran mayoría de ellos, e insuficiencia de los recursos para conservar apropiadamente las instalaciones portuarias. Este fenómeno se explica, entre otras razones, por la limitada integración entre las comunicaciones terrestre y portuaria; y por la falta de instrumentos que vinculen eficientemente los programas de desarrollo regional con la capacidad portuaria instalada.
- Se carece de una estructura moderna y eficiente de enlace terrestre, por carretera y ferrocarril, entre los puertos y los principales centros de producción y consumo.

⁹ Guía Básica del Exportador, 7a. Edición, BANCOMEXT, México 1999

- No ha existido la atención integral local a los aspectos ambientales del puerto, debiendo formar parte esencial de sus planes maestros.
- Administración portuaria excesivamente centralizada.
- Baja participación del capital privado en este sector.
- Prestación bajo régimen monopólico, de los servicios portuarios por parte del gobierno federal.
- Rigidez laboral, que impone barreras para la libre entrada de empresas maniobristas.
- Escasa coordinación entre las diferentes instancias de autoridad dentro de los puertos.
- Esquema financiero globalizado, que impide evaluar los resultados en cada puerto en forma individual.
- Existencia de subsidios cruzados.
- Insuficiente desarrollo del transporte marítimo de cabotaje.

Otros problemas importantes son los altos costos de operación de los barcos con bandera mexicana, el escaso financiamiento y los seguros marítimos costosos; lo que ha causado un acelerado proceso de desabanderamiento de la flota nacional y ha obligado a los barcos a adoptar otra nacionalidad que les ofrezcan mayores ventajas; otro problema mas es el insuficiente y obsoleto señalamiento marítimo, causa de inseguridad en la navegación.

Sin embargo, los puertos mexicanos registran actualmente un crecimiento dinámico y su futuro es promisorio pero, para que el sistema portuario mexicano pueda alcanzar los niveles de competitividad y eficiencia requeridos por la apertura comercial, y por las condiciones actuales de competencia impuestas por la globalización de la economía mundial, es necesario apoyar la transformación del sector marítimo y portuario de manera permanente, así como promover mayores niveles de eficiencia y productividad en todas las actividades que se llevan a cabo en los puertos del país.

Es decir, es necesario:

- Fortalecer el proceso de modernización y complementación de la infraestructura portuaria.
- Aumentar la eficiencia y la productividad, hasta el punto de que se cumplan con estándares internacionales.
- Propiciar la eficacia de los enlaces del transporte marítimo con el terrestre.
- Apoyar las acciones tendientes a lograr precios competitivos.
- Promover el desarrollo industrial, comercial y turístico de los puertos para lograr mas y mejores oportunidades de empleo portuario.
- Promover y fortalecer la inversión privada para el establecimiento y el desarrollo de todos los servicios, y de la propia administración de los puertos.

- Para así contar con puertos modernos, eficientes, competitivos, en calidad y precio, y suficientes para apoyar la apertura de la economía mexicana y la participación competitiva de nuestro comercio en los mercados internacionales.

A su vez, estas acciones podrán realizarse primordialmente mediante la:

- Redefinición del papel del gobierno en el desarrollo de los puertos; limitado a funciones de rectoría, normatividad y supervisión.
- Descentralización de los puertos; cada puerto debe tener su propia Administración Portuaria Integral (en 1994 se inició la constitución de APIs). La cual es una figura legal innovadora que permite que los puertos sean independientes y autosuficientes y que compitan entre sí; es una sociedad mercantil que asume todas las funciones administrativas de un puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la construcción de infraestructura.

1.2.2 PLAN DE DESARROLLO DEL SECTOR PUERTOS

Durante los últimos años el gobierno federal ha iniciado este proceso de transformación del sistema portuario mexicano, y ha planteado los siguientes objetivos en el plan de desarrollo del sector:

Contar con infraestructura y servicios modernos, con calidad y precios competitivos, para atender eficientemente el manejo de cargas y a la industria de cruceros turísticos, y enlazar de manera más apropiada a los puertos con los otros modos de transporte; y,

Contar con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros, con calidad y precios competitivos, para apoyar el comercio interior y exterior del país; y reforzar las medidas para la prevención de la contaminación marina y la seguridad de la vida humana en el mar;

Se llevarán a cabo las siguientes acciones por parte del gobierno federal, para el cumplimiento de los objetivos establecidos:

1. Se continuará promoviendo el incremento de la oferta del transporte marítimo para que los puertos del país formen parte de las rutas de transporte más eficientes, mediante la facilitación de los procedimientos aplicables a sus operaciones y el mejoramiento de la infraestructura marítimo portuaria.
2. Se promoverá la coordinación entre las navieras mexicanas y los usuarios del transporte marítimo del país, a fin de estimular el crecimiento de esta actividad.

3. Se pondrá en marcha un sistema de información y atención ciudadana, el cual proporcionará los servicios al público a través de un módulo de atención y servicios por vía telefónica (infolínea). Asimismo, se continuarán los trabajos relacionados con la simplificación de trámites, tanto en oficinas centrales, como en las capitanías de puerto, a fin de facilitar la actividad de los agentes relacionados con la industria marítimo-portuaria.
4. Se continuarán las actividades de integración del padrón de embarcaciones que operan en el país, mediante la digitalización del registro público marítimo nacional de embarcaciones.
5. Se incrementarán las acciones de capacitación a inspectores, a fin de ejercer de manera más eficiente la verificación y certificación técnica de embarcaciones, así como las funciones normativas en la actividad, particularmente con respecto a las empresas privadas que proporcionen el servicio. Asimismo, en el marco de los acuerdos vigentes, se llevará a cabo el programa de intercambio de inspectores técnico-navales entre México, Canadá y los Estados Unidos de América.
6. Se proseguirá con el desarrollo del programa de ventanilla única, mediante la instalación del sistema digital de consulta de trámites en las seis principales capitanías de puerto. Además se continuará dotando de equipo de cómputo tanto a éstas, como a las delegaciones de puerto, a fin de mejorar los procesos de trabajo, la elaboración de estadísticas y la transmisión de datos a oficinas centrales
7. Se avanzará en la consolidación operativa de los puertos comerciales, industriales y turísticos del país como centros de actividad y de servicios de alto rendimiento, mediante la modernización y el fortalecimiento de su infraestructura, el incremento de la participación de la inversión privada, la promoción de una mayor competencia y el mejoramiento de las reglas de operación.
8. Se dará continuidad a las actividades de promoción de los puertos comerciales e industriales del país, con objeto de incrementar los volúmenes de tráfico y las inversiones en infraestructura y equipos con tecnología más avanzada.
9. Se continuará impulsando la inversión privada en los puertos, concluyéndose las siguientes licitaciones: en Topolobampo, para el establecimiento, uso, operación y explotación de una marina turística y de la terminal granelera (de usos múltiples); en Coatzacoalcos, para el uso, aprovechamiento y explotación de una instalación para proporcionar el servicio de pesaje a unidades de autotransporte y ferroviarias; en Lázaro Cárdenas, para el uso, aprovechamiento y explotación de la terminal de contenedores y para la consolidación de una nueva; así como para la enajenación del 100 por ciento de las acciones de la administración portuaria integral (API) de Guaymas.

10. Se continuará con el programa de verificación del cumplimiento de concesiones y permisos, para lo cual se diseñará una base de datos de obligaciones establecidas en los títulos de concesión otorgados, y se integrará y administrará el registro de contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios.
11. Se verificará el cumplimiento de los acuerdos del Comité Permanente de Atención a las Líneas de Cruceros, a fin de promover el crecimiento de esta actividad en el país
12. Se promoverá el establecimiento de programas de productividad y calidad por parte de los operadores de terminales e instalaciones y de los prestadores de servicios, y se concluirán los correspondientes a las APIS.
13. Se continuará promoviendo la constitución de administraciones portuarias integrales en puertos pesqueros, comerciales y turísticos de influencia local en las entidades donde no existan.
14. Se continuarán realizando los estudios relacionados con las obras marítimo-portuarias tales como levantamientos topohidrográficos, análisis de agua y sedimento, manifestaciones de impacto ambiental y estudios de factibilidad, con el propósito de realizar el seguimiento y control de las obras, así como el cumplimiento de la normatividad en materia ecológica.
15. Se continuará aplicando la política de desregulación tarifaria y se revisarán los criterios de aplicación del sistema de tarifas por uso de infraestructura.
16. Se continuarán los trabajos para la elaboración y publicación de normas oficiales mexicanas en materia de operación y administración portuaria, que comprenden los requerimientos generales para la prestación de los servicios de remolque, lanchaje, maniobras en terminales especializadas de contenedores y terminales de carga general, suministro de combustibles y tratamiento de desechos sólidos.
17. Se participará en foros y organismos portuarios internacionales que permitan ampliar los programas de cooperación técnica y comercial entre los puertos de México y los de otros países, así como mejorar el ejercicio de las funciones de autoridad. Además, se organizará la convención anual de la Asociación de Autoridades Portuarias de América (AAPA).
18. Se publicará el catastro portuario nacional para facilitar la consulta de información actualizada sobre los servicios que se prestan en los puertos del país.
19. Se elaborarán y difundirán el Anuario Estadístico 2000 y el libro "Los Puertos Mexicanos en Cifras", publicaciones que incluyen información detallada del movimiento de carga y pasajeros, infraestructura portuaria y aspectos financieros de los principales puertos de México. Además, se continuará con la

edición de estadísticas de movimiento de carga, pasajeros y buques para los principales puertos mexicanos.¹⁰

1.2.3 AVANCES EN LOS PUERTOS MARÍTIMOS

El sistema portuario nacional vive una nueva etapa. El modelo de organización y operación de los puertos establecido en los últimos años impulsa la eficiencia y competitividad, y asegura el crecimiento y modernización de la infraestructura para atender la demanda futura y, de esta manera, su desarrollo en el largo plazo.

Como resultado de este proceso de transformación del sector, se han registrado varios avances en diversos rubros, como en el marco laboral, en 1995 se negoció y acordó con los trabajadores dar por terminados los antiguos contratos colectivos de trabajo que no eran consistentes con las nuevas condiciones de operación de los puertos, ya que obligaban al pago por tonelada manejada, establecían salarios en función de la relación del trabajador con el sindicato y no de acuerdo con las características de las labores desempeñadas, y restringían la introducción de nuevas tecnologías. Ahora existen sindicatos de empresa, se establecen salarios por jornada, las empresas seleccionan a su personal y definen los lugares de trabajo.

Como resultado del dinámico crecimiento de los volúmenes de mercancías transportadas por vía marítima, así como del mayor número de empresas operadoras y prestadoras de servicios que hoy actúan en los puertos, el número de empleos directos generados en éstos se ha incrementado en 48 por ciento entre 1994 y 2000, pues pasó de 14.8 mil a casi 22 mil, dando ocupación a 7.1 mil personas más que antes.

Cabe señalar que también aumentaron los empleos indirectos generados por las empresas transportistas, agencias aduanales, agencias navieras y otras prestadoras de servicios, cuyas actividades están estrechamente vinculadas al transporte de mercancías por los puertos.

1.2.3.1 ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL

Los puertos comerciales, industriales y turísticos del país cuentan con una administración propia, con autonomía de gestión y autosuficiencia financiera Administración Portuaria Integral (API)— que no sólo opera sin subsidios sino que genera utilidades, cubre su gasto corriente y de mantenimiento de las instalaciones, paga una renta al Gobierno Federal, paga impuestos y realiza nuevas obras de

¹⁰ www.sct.gob.mx PROGRAMA DE TRABAJO 2000

infraestructura en función de la demanda de servicios. En esta figura (API), la infraestructura portuaria existente, los terrenos y áreas de agua que constituyen el recinto portuario, no se desincorporan del dominio público; solo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API para la administración integral del puerto. La API debe cumplir con un programa maestro en el que se establecen compromisos sobre los usos de las áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión y otras medidas para su eficiente explotación del puerto.

Mediante la liquidación de las empresas paraestatales prestadoras de servicios portuarios, y con el apoyo de los trabajadores, se transfirió la responsabilidad de brindar los servicios portuarios a nuevas empresas privadas, las cuales pudieron celebrar libremente sus respectivos contratos colectivos con sindicatos de empresa. Se desregularon las tarifas por la prestación de servicios, y se flexibilizaron las correspondientes al uso de infraestructura, para que los precios relativos reflejen los costos de administración y operación, y se adecuen a las condiciones de la oferta y la demanda.

Hoy están en funcionamiento 23 APIs, de las cuales 16 son federales, 5 estatales y 2 privadas; participación del sector privado en todas las áreas de la actividad portuaria incluida la administración del puerto, promoción de la competencia leal, desregulación, simplificación de las actividades, y de la reglamentación para facilitar las tareas de coordinación entre las diferentes autoridades en cada puerto así como la seguridad entre las mismas, y seguridad garantizada al inversionista privado. Todo ello está enmarcado en la nueva Ley de Puertos, publicada en 1994.

1.2.4 LOS PUERTOS DE MEXICO

Dentro de los puertos más importantes de México encontramos:

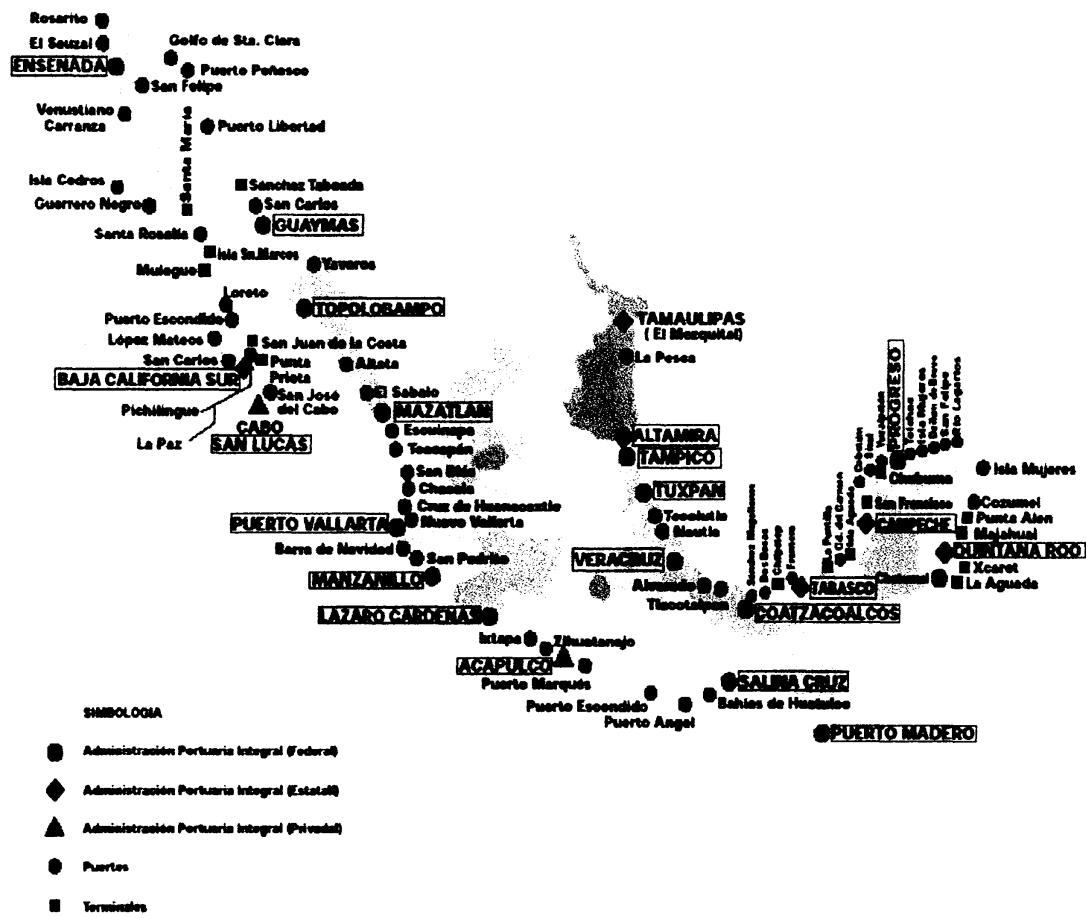
REGION GOLFO Y CARIBE

Puerto Industrial de Altamira	Puertos de Tabasco
Puerto de Tampico	Puertos de Campeche
Puerto de Tuxpan	Puerto de Progreso
Puerto de Coatzacoalcos	Puertos de Quintana Roo
Puerto de Veracruz	

REGION PACIFICO

Puerto de Ensenada	Puerto Vallarta
Puertos de Baja California Sur	Puerto de Manzanillo
Puerto de Cabo San Lucas	Puerto Industrial de Lázaro Cárdenas
Puerto de Guaymas	Puerto de Acapulco
Puerto de Topolobampo	Puerto de Salina Cruz
Puerto de Mazatlán	Puerto Madero

Los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico, y Tampico y Veracruz en el Golfo, son los únicos con posibilidades y condiciones de desempeñar un papel protagónico dentro de la estrategia comercial del país, pero es imperativo que se modernicen, sobre todo en el manejo de contenedores, que eleven su eficiencia y garanticen competitividad internacional. *, **



* ver anexo 3 - Servicios regulares de puertos.

** ver anexo 4 - Infraestructura de los puertos.

CAPITULO II

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN MÉXICO (CARRETERO, FERROVIARIO)

2.1 TRANSPORTE CARRETERO

2.1.1 LA RED NACIONAL DE CARRETERAS

El sistema nacional de carreteras constituye el principal medio de desplazamiento de personas y bienes y es, al mismo tiempo, un instrumento primordial para la integración social, económica y cultural de la nación.

Con una extensión de 300,000 kilómetros, las carreteras de México enlazan a las capitales de los estados, cabeceras municipales, zonas urbanas y rurales, puertos, fronteras y aeropuertos, así como a los principales centros de producción y consumo del país.

La mayor parte del flujo terrestre de pasajeros y carga circula por este sistema, en sus diferentes modalidades, por este sistema se movilizan anualmente más de 2,700 millones de personas y alrededor de 620 millones de toneladas de carga, equivalente al 60% del tonelaje total de carga que circula por el territorio, y al 98% de los pasajeros, lo que lo convierte en el principal medio de traslado en el país.¹¹ En este sistema se sustentan, en gran medida, las cadenas de producción y distribución de mercancías en todo el territorio, al igual que los sectores generadores de divisas, como el exportador y el de turismo. Representa, también, un importante instrumento de desarrollo social, pues comunica a poblaciones aisladas y dispersas, y facilita el acceso de sus habitantes a los servicios básicos.

Esta infraestructura carretera -cuya composición se presenta en el cuadro siguiente- se ha desarrollado durante las últimas décadas y constituye hoy parte fundamental del patrimonio nacional, cuya preservación y aprovechamiento es de interés primordial para el país.

SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS			
Clasificación	Pavimentadas (km)	No pavimentadas (km)	Total (km)
Red federal	47,960	651	48,611
Libre (A cargo de la SCT)	42,277 1/	651	42,928
Autopistas de cuota	5,683	0	5,683
A cargo de Capufe	1,420	0	1,420
Concesionadas a particulares	3,176	0	3,176
Concesionadas a gobiernos de los estados	1,087	0	1,087

¹¹ INEGI. Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1994. p. 313

Red estatal	44,458	12,201	56,659
Libre	43,853	12,201	56,054
Autopistas de cuota	605	0	605
Caminos rurales	3,527	143,929	147,456
A cargo de la SCT	1,845	73,433	75,278
A cargo de gobiernos de los estados	1,127	25,307	26,434
A cargo de otros	555	45,189	45,744
Brechas	0	50,536	50,536
TOTAL	95,945	207,317	303,262

Fuente: SCT. Dirección General de Evaluación

La red federal de carreteras, está constituida por 42,928 kilómetros (15% del total) de caminos libres y 5,683 kilómetros (casi 2 % del total) de autopistas de cuota. De la red total, el 33.7% se refiere a carreteras pavimentadas con más de cuatro, cuatro o dos carriles. Asimismo, el 47% de las carreteras –libres y rurales- se encuentra revestida.

La red federal comunica a la ciudad de México con las capitales de los estados y con los principales puertos marítimos y fronterizos; cuenta con una edad promedio aproximadamente de 30 años (solo el 16% tienen menos de 15 años), las autoridades del sector indican que un 29 % de su superficie está en buenas condiciones, 32 % en condición mediana y 39 % en mal estado¹². Esta tendencia hacia el deterioro se acentúa si no se elevan en forma sensible los niveles de inversión para intensificar los trabajos de conservación, mejorando el equipo y la maquinaria con que se realizan.

2.1.1.1 PRINCIPALES EJES TRONCALES

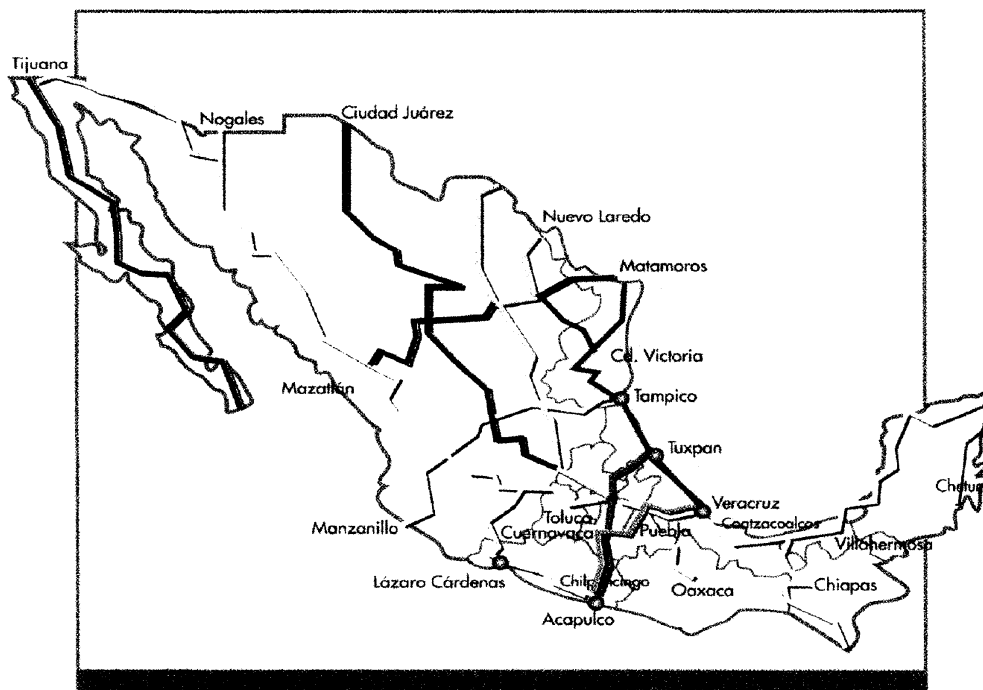
Dentro de esta red federal se identifican 10 ejes troncales, que comunican las principales zonas de producción industrial y agropecuaria, así como las más importantes localidades urbanas y centros turísticos a lo largo y ancho del país. En estos ejes, existen tramos con volúmenes diarios de tránsito que oscilan entre 2 mil y 30 mil vehículos:

- México-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Guaymas-Hermosillo-Nogales, con ramales a Lázaro Cárdenas y Tijuana.
- México-Querétaro-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-Nuevo Laredo, con ramales a Reynosa y Piedras Negras.
- Querétaro-Irapuato-León-Lagos de Moreno-Aguascalientes-Zacatecas-Torreón-Chihuahua-Ciudad Juárez.

¹² "Modelo de Simulación de Estrategias de Mantenimiento Carretero (SISTER)", SCT 1998

- Acapulco-Cuernavaca-México-Pachuca-Tuxpan-Tampico-Matamoros.
- México-Puebla-Coatzacoalcos-Campeche-Mérida-Cancún-Chetumal, con ramales a Oaxaca y Chiapas.
- Mazatlán-Durango-Torreón-Salttillo-Monterrey-Reynosa-Matamoros.
- Manzanillo-Guadalajara-Lagos de Moreno-San Luis Potosí-Tampico.
- Acapulco-Cuernavaca-Puebla-Veracruz.
- Veracruz-Tampico-Monterrey.
- Tijuana-Santa Rosalía-La Paz-Cabo San Lucas (Transpeninsular).

Ejes troncales principales



- 1 México - Nogales, con ramales a Lázaro Cárdenas, Acapulco y Tijuana
- 2 México - Nuevo Laredo, con ramal a Piedras Negras
- 3 Querétaro - Ciudad Juárez
- 4 Acapulco - Tuxpan
- 5 México - Cancún - Chetumal, con ramales Oaxaca y Chiapas
- 6 Mazatlán - Matamoros
- 7 Manzanillo - Tampico
- 8 Veracruz - Acapulco
- 9 Veracruz - Monterrey, con ramal a Matamoros
- 10 Tijuana - Cabo San Lucas (Transpeninsular)

Fuente: SCT. Subsecretaría de Infraestructura

La red de caminos estatales del país, "tiene una longitud de 60 mil kilómetros; el 31 % de estas vías está en buen estado, el 43 % presenta una condición media y el 26 % restante está en malas condiciones. Los caminos estatales cumplen la función de comunicar a las principales poblaciones de un estado con su capital. Por su parte, la red de caminos rurales tiene una longitud de 150 mil kilómetros y representa casi la mitad (49 %) del sistema carretero del país". Su función primordial es comunicar y propiciar la integración de pequeñas poblaciones, esto es, fomentar y hacer efectivo el desarrollo a escala local y regional de poblaciones, zonas productivas y mercados.

13

2.1.2 CONCESIÓN DE CARRETERAS

En febrero de 1989 comenzó el Programa Nacional de Autopistas, que comprende tres rubros: autopistas de cuota concesionadas a particulares; autopistas desarrolladas con fondos públicos - generalmente libres, pero en algunos casos de cuota - y las autopistas de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos CAPUFE, el cual es un organismo público descentralizado.*

Este programa permitió la incorporación de particulares, instituciones financieras y gobiernos de los estados en la construcción y operación de autopistas bajo el régimen de concesión.

Dentro de este nuevo esquema se dio preferencia a aquellos proyectos que daban continuidad a la red o que crearan ejes prioritarios de comunicación.

De esa manera se otorgaron concesiones para construir 5,245 kilómetros de carreteras de altas especificaciones; 14 libramientos y seis puentes internacionales.**

La perspectiva de crecimiento y modernización del país exige, sin embargo, construir alrededor de 16 mil kilómetros de autopistas para integrar las diversas regiones del país, mediante un sistema de transporte carretero moderno y rápido, y para satisfacer así la exigencia planteada por la mayor vinculación de México con el exterior.

Sin embargo, el transporte carretero adolece de varias faltas más:

- Escasez de parque vehicular calificado; un buen número de accidentes son causados por la mala condición físico-mecánica de los vehículos; el 60 % del

¹³ Escalante Sauri Cedric I, Transportes y Comunicaciones en el Desarrollo del Estado de Veracruz. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2000 op. Cit, p. 5

* Ver anexo 5 – Principales obligaciones de CAPUFE

** Ver anexo 6 – Infraestructura del autotransporte

parque vehicular del autotransporte federal de carga rebasa la edad de 10 años, por su parte, los vehículos utilizados para prestar el servicio de transporte de pasajeros también tienen una antigüedad promedio de 10 años, lo que a su vez, genera incapacidad, inseguridad y deterioro de la infraestructura carretera y una operación irracionalmente costosa.

- Una buena parte de los vehículos que circulan actualmente en la red carretera de México ha rebasado el peso y las dimensiones permitidos, por lo que es necesario, además de la intensificación de los trabajos de modernización y conservación de las carreteras, instalar centros de control de peso y dimensiones para evitar que se circule con cargas excesivas que afecten gravemente la vida útil de los pavimentos.
- Otro problema grave es el de la inseguridad de los usuarios de la red carretera; la Policía Federal de Caminos ha registrado en los últimos años índices crecientes de asaltos y hechos delictivos de diversa índole. Deben aumentarse las acciones de policía para revertir esta tendencia.
- También deben reforzarse las acciones de prevención de accidentes carreteros en dos aspectos fundamentales: por una parte mejorar y modernizar el parque vehicular, en general, y el que transporta materiales peligrosos, en particular. Y por otra, reforzar la medicina preventiva del transporte, cuya finalidad es lograr la aptitud plena del personal que tiene a su cargo la operación del transporte público de carga y pasaje.

En el pasado reciente y después de experimentar un proceso de desregulación, el autotransporte público federal evolucionó favorablemente, hasta que, como consecuencia de la desaceleración de la actividad económica, vio interrumpido su crecimiento.

Pero los problemas del transporte no se agotan aquí, si bien el proceso de desregulación favoreció el crecimiento de esta actividad, así como la reducción en tarifas y una mayor competencia, también provocó una sobreoferta de vehículos, y diversas prácticas de competencia desleal motivadas, principalmente, por la proliferación de un importante número de automotores irregulares.

Otra demanda de transporte Federal, plantea que se reduzcan las tarifas de peaje de las autopistas.

Como resultado de lo anterior y aunado al descenso en la actividad económica, situación esta última que ocasionó una caída en la demanda de servicios de transporte, se produjo una contracción importante en los ingresos de esta industria,

lo que generó un considerable endeudamiento de los autotransportistas, que les impide cumplir con el servicio de sus pasivos.

2.1.3 PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE CARRETERO.

A fin de resolver la problemática descrita e impulsar la plena reactivación de esta industria, el gobierno se propone alcanzar el siguiente objetivo:

Lograr el sano desarrollo del autotransporte federal, con el propósito de responder a una creciente demanda de sus servicios en condiciones de seguridad, eficiencia y competitividad.

Para cumplir con el objetivo fijado, habrán de instrumentarse las siguientes estrategias:

- Actualizar el marco legal y administrativo para consolidar y ordenar el proceso de desregulación del autotransporte, y para mejorar la calidad del servicio, con la coordinación que corresponda de gobiernos estatales y municipales.
- Incrementar la competitividad y la eficiencia en el uso y conservación de la infraestructura, mediante la elevación de los estándares de servicio, la modernización de sus equipos, y la capacitación de los operadores.

Las estrategias señaladas se orientarán a través de la ejecución de la siguientes acciones:

1. Ejercer una efectiva supervisión y vigilancia respecto del cumplimiento del marco regulatorio, para mejorar la calidad del servicio, evitar la competencia desleal, y fortalecer los niveles de seguridad tanto de operadores como de usuarios.
2. Instrumentar un programa integral de regularización del autotransporte, y desarrollar un sistema de información que permita su seguimiento y evaluación.
3. Impulsar la integración de estos servicios con los de otros modos de transporte, con sujeción a los aspectos normativos y operativos pertinentes.
4. Impulsar la homogeneización de las normas federales, estatales y municipales, relativas a las condiciones y operación del autotransporte, a fin de facilitar la prestación de los servicios a lo largo del sistema nacional de carreteras y para contribuir al proceso de descentralización del Sector.
5. Promover la desconcentración, sistematización y simplificación de trámites y servicios.

6. Avanzar en el cumplimiento del Programa Nacional de Normalización del Transporte Terrestre, mediante la generación, modificación y ampliación de normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables.
7. Promover la armonización de normas y especificaciones técnicas de los vehículos, así como la homogeneización de los esquemas de supervisión y control, de acuerdo con lo establecido en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
8. Promover la construcción y modernización de terminales de pasajeros, de carga y Multimodales, el establecimiento de centros de verificación y control, de capacitación y actualización, y la operación de paradores.
9. Participar activamente en la formulación de un programa específico de mantenimiento y conservación de la infraestructura carretera, que tienda a reducir los sobrecostos originados por el mal estado de la red.
10. Desarrollar el programa de renovación y ampliación del parque vehicular, mediante la concertación con las cámaras nacionales del autotransporte (Canapat y Canacar), la industria automotriz y la banca nacional e internacional.
11. Coadyuvar a la consolidación de los procesos de reestructuración de las empresas del subsector.
12. Promover la formación de empresas integradoras en el autotransporte federal.
13. Procurar el fortalecimiento de las comisiones consultivas del transporte, con el propósito de ampliar la coordinación con otras dependencias federales y con los gobiernos estatales y municipales, que conlleve al mejoramiento integral de los servicios de autotransporte; de las condiciones de seguridad en las carreteras; y a la protección del medio ambiente.
14. Coadyuvar en el diseño de programas que permitan la utilización de medios electrónicos en el pago de cuotas en autopistas.¹⁴

Con las acciones anteriores, se fortalecerá el desarrollo del autotransporte federal eficiente, con estructuras financieras sanas, dotado de equipos modernos y seguros, que cuenten con sistemas de control de tráfico mediante la introducción de tecnología de punta, con calidad y competitividad a nivel internacional, y debidamente integrado con otros modos de transporte.

También es necesario hacer mención de las condiciones que el Tratado de Libre Comercio de Norte América impone al transporte en México. En términos generales, este convenio dispone la internacionalización gradual de los servicios de transporte; en unos años, los transportistas mexicanos estarán compitiendo de igual a igual en

¹⁴ Programa de Desarrollo del Sector 2000, SCT

servicios de carga y pasaje internacional y ello obligará a operar con la calidad, seguridad, eficiencia y costos con que operan los transportistas en Canadá y los Estados Unidos.

2.2 TRANSPORTE FERROVIARIO

2.2.1 REESTRUCTURACION DEL SISTEMA FERROVIARIO

De conformidad con la estrategia económica contenida en el Plan Nacional de Desarrollo 1995 – 2000, el gobierno enfatizó la importancia de contar con una infraestructura de transporte moderna y adecuada, incluyendo un sistema ferroviario eficiente, seguro y competitivo, que permitiera fomentar un crecimiento económico sostenido.

2.2.1.1 MARCO JURÍDICO

Con el propósito mencionado, se llevó a cabo la reestructuración del sistema ferroviario mexicano para permitir la participación de la inversión privada y social en los servicios ferroviarios, para lo cual se realizaron las debidas adecuaciones al marco jurídico.

En Febrero de 1995, el H. Constituyente Permanente aprobó las reformas al artículo 28 párrafo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que consideraba a los ferrocarriles como una actividad exclusiva del Estado. Esta iniciativa presentada por el Presidente Ernesto Zedillo fue aprobada por la cámara de diputados y de Senadores del Congreso de la Unión, así como por la mayoría de las legislaturas de los estados. Dichas reformas incluyen la reclasificación de la actividad ferroviaria como área prioritaria para la Nación, abriendo la oportunidad para la participación del sector privado en el Sistema.

Como punto de partida para realizar la reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano se consideraron las siguientes premisas fundamentales: preservar la soberanía nacional, fortalecer la rectoría del Estado, asegurar el respeto a los derechos de los trabajadores, dotar al País de un sistema seguro, competitivo y eficiente, que fomentara la competencia del sector, promoviera el desarrollo del transporte Multimodal, y llevara a cabo un proceso de licitación transparente y competitivo.

En Mayo 12 del mismo año, se publicó en el DOF la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que norma y define los mecanismos, medidas y normas para el otorgamiento de concesiones o permisos a los particulares que pretendían prestar el servicio público de transporte ferroviario o sus servicios auxiliares. Establece las

reglas bajo las cuales habrá de prestarse el servicio público de transporte ferroviario, cuyas principales características son las siguientes:

- ⊗ El servicio podrá ser prestado por particulares operando mediante el régimen de concesión, y a través de permiso para el caso de la prestación de los servicios auxiliares.
- ⊗ Las concesiones se otorgarán mediante licitación pública.
- ⊗ El plazo máximo de las concesiones es de 50 años, prorrogable hasta por 50 años adicionales.
- ⊗ Las concesiones y permisos podrán otorgarse a personas físicas o morales mexicanas, en las que podrá participar la inversión extranjera hasta en un 49%. Porcentajes superiores requerirán autorizaciones de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.
- ⊗ Se podrán asignar concesiones directamente a estados, municipios o entidades paraestatales.
- ⊗ Los centros de control de tráfico deberán establecerse dentro del territorio nacional.
- ⊗ Se requiere autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para la instalación en las vías de comunicación ferroviaria, de fibra óptica, ductos, etc.
- ⊗ El servicio público de transporte ferroviario podrá ser de pasajeros y de carga.
- ⊗ Los concesionarios podrán establecer libremente las tarifas. Cuando se den prácticas que disminuyan, dañen o impidan la competencia, la SCT, con la opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá establecer bases de regulación tarifaria.
- ⊗ Es obligación de los concesionarios de transporte ferroviario de personas o de carga, responder por los daños y pérdidas que se puedan ocasionar a los bienes y productos que transporten, a los pasajeros, sus equipajes y daños a terceros en sus bienes y personas, y a las vías generales de comunicación.
- ⊗ La SCT tendrá a su cargo la verificación para garantizar el pleno cumplimiento de la Ley y tendrá las atribuciones adecuadas para imponer sanciones a los infractores.
- ⊗ Se establecen sanciones por la invasión o uso indebido del derecho de vía.

Con el propósito de definir las estrategias de las diferentes fases del proceso, así como para integrar los documentos técnicos necesarios para la privatización, se creó el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, con participación de

funcionarios de SCT y Ferrocarriles Nacionales Mexicanos FNM*, la paraestatal que durante décadas administró este sistema. También se creó el Comité interno de Reestructuración, cuya misión es orientar y coordinar esfuerzos internos.

2.2.1.2 LAS LINEAS REGIONALES

Con base en los estudios realizados y la experiencia internacional, se seleccionó la opción de dividir por regiones el sistema ferroviario, mediante la creación de empresas regionales integradas verticalmente, las cuales son responsables de prestar el servicio público de transporte ferroviario.

Este esquema incluye, en unidades separadas de negocios, todas las variables que inciden en el sistema ferroviario, y propicia una operación enfocada a las necesidades del mercado, minimiza la complejidad normativa y operativa, estimula la operación de acuerdo con las necesidades regionales, racionaliza el funcionamiento de los servicios y agiliza la respuesta de las empresas a los cambios estructurales de la economía.

Asimismo, impulsa la competencia al interior del sistema. Los ferrocarriles regionales están debidamente interconectados para conformar el Sistema Ferroviario Mexicano.

Además, esta opción reconoce el origen de las líneas ferroviarias de México, y corresponde a la estructura de los ferrocarriles, que en diversos países han presentado un notable renacimiento y vigor en los últimos años.

De esta manera la reestructuración de los ferrocarriles planteó la creación de tres empresas regionales:

- Ferrocarril Norte – Pacífico, concesionado a Ferrocarril Mexicano (FERROMEX),
- Ferrocarril del Noreste, concesionado a Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM),
- Ferrocarril del Sureste concesionado a FERROSUR.
- Además una unidad responsable de las operaciones en el centro del país, denominada Ferrocarril Terminal Valle de México FERROVALLE, y un conjunto de líneas cortas y especializadas entre las que destacan el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y el Ferrocarril Chiapas–Mayab. **

* Ver anexo 8 – Privatización de Ferrocarriles.

** Ver anexo 7 - para una descripción de las líneas regionales, la Terminal del Valle y de las líneas cortas de Chihuahua al Pacífico y Chiapas Mayab.



2.2.2 PRINCIPALES RETOS EN EL SISTEMA FERROVIARIO

La falta de experiencia de los nuevos operadores enturbió al principio el proceso de privatización, provocando un verdadero caos. Los nuevos concesionarios no se ponían de acuerdo en cómo operar las rutas, causando a los clientes pérdidas de tiempo y dinero. Por ejemplo, para mover carga del puerto de Manzanillo a Monterrey, Ferromex desviaba los trenes a Irapuato y Torreón, pues no había acuerdos para utilizar las vías de TFM; lo cual duplicaba el tiempo de viaje. Además, si la carga pasaba de un troncal a otra había que bajarla y subirla a los trenes de cada compañía.

En los primeros meses de la operación privada faltaba equipo, los créditos eran inexistentes y los robos seguían.

Con el tiempo el servicio comenzó a mejorar, entre los avances está una reducción significativa en el número de robos de mercancías, menor retraso en las entregas,

mayor velocidad de los trenes, más y mejor infraestructura. Gracias al trabajo de los grupos de facilitación en los que participan concesionarios, clientes y Gobierno, se han llegado a acuerdo amigables que permiten sincronizar mejor las operaciones.

El sistema ferroviario nacional tiene una infraestructura de vías de 26,445 kilómetros, de los cuales más de cuatro quintas partes son de vía principal y el resto de vías secundarias y de particulares. "La red troncal tiene una longitud de 13 mil kilómetros, es la más transitada y no está en buenas condiciones. Es indispensable reconstruir con riel nuevo un 15 % de la red, reforzar el 30 % de los puentes y el 15 % de las alcantarillas. Es necesario también construir líneas nuevas y continuar las que en diferentes momentos se han suspendido, por falta de recursos".¹⁵

La operación ferroviaria adolece de obsolescencia de equipo, de falta de una adecuada señalización, de problemas laborales derivados de salarios no remunerativos, de improductividad en talleres y de insuficiente capacitación de personal; estos y otros problemas financieros han causado un deterioro muy grave de la calidad y de la eficiencia de los servicios de carga y pasaje.

La vocación del ferrocarril en la actualidad es el transporte interregional de carga de bienes de baja intensidad económica, aunque también es importante el transporte a grandes distancias de ciertos bienes de alto valor como son los vehículos.

La demanda del ferrocarril puede aumentar, en particular en los renglones mencionados, y puede también aumentar sus posibilidades de servicio si se enlaza a otros modos de transporte y demuestra que puede tener costos menores y ser más eficiente que el autotransporte en determinadas rutas. Para ello debe modernizar sus métodos y procedimientos operativos y demostrar que todavía puede cumplir la función estratégica de ser la "espina dorsal del transporte": debe atender la demanda de trasladar bienes y personas a menor costo que los otros modos y con ello contribuir al desarrollo equilibrado del sistema de transporte de nuestro país. No debe competir con los otros modos, debe integrarse a ellos, utilizando sus ventajas, como son: mayor capacidad de carga, menores costos de operación a grandes distancias y menor agresividad con el medio ambiente. Los ferrocarriles requieren recuperar el papel que les corresponde en el movimiento de la carga en México, ha sufrido grandes pérdidas debido al mal uso. Limpiar la reputación de los ferrocarriles mexicanos puede resultar tan difícil, si bien no tan inútil, como reparar un vagón viejo de tren. Durante décadas su operación estuvo asociada a ineficiencia y corrupción. Su decadencia hizo que cada vez menos empresas se apoyaran en él para el traslado de mercancías. Entre 1970 y 1995 su participación dentro de la carga terrestre nacional bajó de 23 a 12%. No obstante, conforme caía en desuso, más dinero se le inyectaba y se convirtió en un pozo sin fondo. En los últimos 20 años recibió subsidios por casi

¹⁵ ESCALANTE Sauri Cedric I, Transportes y Comunicaciones en el Desarrollo del Estado de Veracruz. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2000, op. Cit. Pag 5.

\$4,000 millones de dólares, pero prácticamente nada se destinó a su modernización. Cada vez se cargaba menos y se iban deteriorando. Aunque han perdido terreno en el transporte de la carga total nacional, también han alcanzado metas importantes y tienen renovadas posibilidades de desarrollo.

Es necesario transformar el sector ferroviario, elevar su eficiencia, actualizar su tecnología y particularmente, orientarlo a las necesidades de un mercado interno más complejo y con vínculos estrechos con los mercados mundiales.

Para ello es necesario instrumentar las siguientes estrategias:

- a) Dar prioridad a la inversión de Ferrocarriles Nacionales de México, en los rubros de mantenimiento, modernización y reconstrucción de vías y puentes
- b) Destinar el máximo de recursos disponibles a la terminación de proyectos
- c) Relocalización de líneas para abatir pendientes y curvaturas
- d) Modernizar y ampliar patios y terminales para minimizar los tiempos de recepción-entrega
- e) Modernización de los sistemas de señalización y ampliación del sistema ferroviario de telecomunicaciones
- f) Lograr que el ferrocarril sea autosuficiente, mediante la venta de sus servicios de transporte
- g) Ampliar la infraestructura y la capacidad de las líneas disminuyendo el uso de recursos presupuestales.

2.2.3 PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

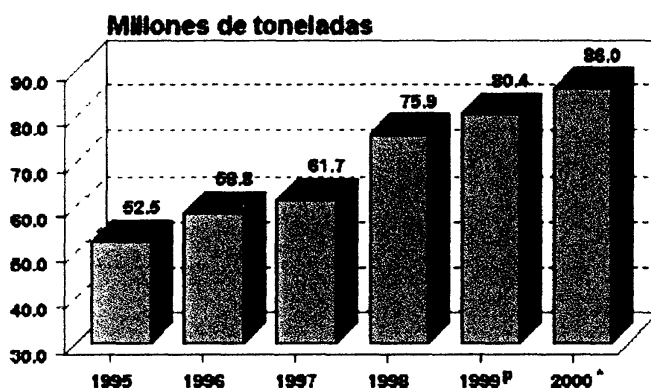
Con el establecimiento de las estrategias anteriores se pretende conformar un sistema ferroviario moderno, seguro, eficiente y competitivo que, mediante la adopción y aplicación de tecnología de punta, coadyuve a satisfacer las necesidades de los usuarios y a establecer vínculos más estrechos con los mercados internacionales.

Para contribuir al logro del objetivo, el gobierno efectuará las siguientes acciones:

1. Se reforzarán los mecanismos de regulación y supervisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el propósito de fortalecer la rectoría del Estado y verificar el cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios en materia de inversiones, mantenimiento, señalización, telecomunicaciones y modernización de la infraestructura ferroviaria, en beneficio de los usuarios.

2. Se continuará promoviendo una mayor participación del transporte ferroviario en el movimiento de bienes tal como se hizo en los últimos cinco años según lo muestra el siguiente grafico.

Transporte ferroviario de carga



3. Se procederá a la asignación de la línea corta Tijuana-Tecate al Gobierno del Estado de Baja California. Asimismo, se realizará el estudio para evaluar la conveniencia de licitar el taller de Matías Romero en Oaxaca.
4. Se realizará, a través del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, la administración, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, incluyendo el control de tráfico y los derechos de paso de los ferrocarriles conectantes, para mantener la continuidad de los servicios de transporte de carga en el Istmo de Tehuantepec y sureste del país.
5. Se dará seguimiento a las inversiones que se tienen establecidas para el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, tanto en mantenimiento y rehabilitación de vías como en equipo relacionado con el control de tráfico.
6. Se llevará a cabo el seguimiento de las inversiones comprometidas por el Ferrocarril Chiapas-Mayab, así como del avance en las obras que se realicen y que administrará el fideicomiso establecido para tal efecto en Nacional Financiera (Nafin) de acuerdo con el título de concesión de dicho ferrocarril.
7. Se dará seguimiento a las inversiones comprometidas por los concesionarios del servicio de transporte ferroviario, las cuales se ubican en cerca de 2,930 millones de pesos, destinados esencialmente a la modernización y rehabilitación de infraestructura, equipos y sistemas, lo que permitirá una mayor participación del ferrocarril en el sistema integral de transporte.
8. Se evaluarán y determinarán las contraprestaciones por servicios de interconexión, derechos de paso y de arrastre obligatorios, en aquellos casos que se presenten controversias entre concesionarios, de conformidad con la normatividad aplicable.

9. Se continuarán realizando las acciones que permitan proteger, conservar y regularizar el derecho de vía existente en el Sistema Ferroviario Mexicano.
10. Se dará seguimiento a las bases y convenios que celebre esta Secretaría con gobiernos estatales y municipales, para el aprovechamiento y utilización de diversos inmuebles que forman parte de las concesiones otorgadas a las empresas ferroviarias, para la correspondiente modificación de los títulos de concesión.
11. Se apoyará a los gobiernos estatales y municipales que tengan a su cargo servicios de transporte de carga y pasajeros por ferrocarril.
12. Se realizará la recopilación y actualización de datos para proceder a la publicación del anuario estadístico del Sistema Ferroviario Mexicano, esto con la finalidad de disponer de información oportuna y expedita en aspectos de infraestructura, equipo y operación de los concesionarios de servicios ferroviarios.
13. Se llevará a cabo el seguimiento y la evaluación del desempeño de los servicios ferroviarios proporcionados por los concesionarios mediante la utilización del sistema automatizado de información financiera, estadística y operacional.
14. Se dará seguimiento, en su caso y una vez aprobada la Iniciativa de Ley correspondiente, a las actividades encomendadas a la unidad liquidadora de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) con la finalidad de evaluar los resultados de los procesos pendientes del Organismo hasta su formal extinción.
15. Se realizarán actividades de apoyo para que se proporcionen los servicios de paso de trenes mediante el mejoramiento continuo de las vías y la operación ferroviaria.
16. Se promoverá la puesta en marcha de nuevos sistemas de operación, despacho, telecomunicaciones y señalización, así como el desarrollo de infraestructura conexas y complementaria, y de conexión Multimodal.
17. Se proseguirá con la integración del registro ferroviario mexicano el cual incluirá lo referente a los servicios, instalaciones y equipo ferroviario en las áreas de: concesiones y permisos, infraestructura ferroviaria, equipo tractivo y de arrastre, gravámenes, tarifas, clasificación de los servicios de transporte ferroviario, reglamento interno de transporte y horarios, licencias federales ferroviarias, y pólizas de seguro.
18. Se registrarán las tarifas que fijen los concesionarios del servicio de transporte ferroviario y los permisionarios tanto del servicio público de maniobras en zonas federales de las estaciones de ferrocarril, como de talleres de mantenimiento del equipo ferroviario, y se verificará su correcta aplicación.

19. En los casos que no exista competencia efectiva o se presenten abusos por parte de los concesionarios en la fijación de las tarifas, previa opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá bases tarifarias de acuerdo con las disposiciones reglamentarias.
20. Se continuará participando en el Grupo Intersecretarial de Puertos y Servicios Fronterizos, encargado de analizar aspectos operativos, financieros y de impacto regional sobre proyectos de construcción o modernización de infraestructura y cruces fronterizos que deban incluirse en la concertación de acuerdos internacionales y permitan la facilitación de los cruces en la frontera norte del país.
21. Se continuará con el programa de elaboración de normas oficiales mexicanas para consolidar el marco legal sobre especificaciones técnicas y de seguridad para la infraestructura de vías y equipo ferroviario, así como para el transporte de materiales y residuos peligrosos, que aseguren la eficiencia y la calidad del servicio ferroviario.¹⁶

¹⁶ Programa de Desarrollo del Sector 2000, SCT

CAPITULO III

EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MEXICO

3.1 TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte internacional generalmente implica el uso de varios modos de transporte, cada intersección de estos modos corresponde a una transferencia, almacenamiento u operación de transporte, ya sea en el país de origen, en un país de tránsito o en el país de destino final, que pone en riesgo la mercancía ya sea por pérdida, daño o robo, además de que no siempre se aclara quien es el responsable de entregar la carga en su destino en condiciones seguras y en tiempos estimados.

Y, considerando la variedad de culturas, lenguajes y prácticas comerciales que se da en la operación de transporte internacional, se hace razonable que el usuario deje a un operador calificado de transporte organizar y ser el responsable de la entrega de su mercancía. De tal manera que las empresas que manejan el transporte al percatarse de estos problemas han desarrollado sistemas que hagan el comercio más eficiente y confiable, ofreciendo los servicios Multimodales a sus clientes aceptando la responsabilidad puerta a puerta.

Es así como surge el término de Transporte Multimodal que se refiere a la integración coordinada por una sola entidad, de los diferentes modos de transporte y de sus interfaces; esta entidad es la única responsable ante el usuario que requiere el servicio.

El Transporte Multimodal se ha convertido en un factor fundamental del comercio interregional, nacional e internacional de mercancías, pues reduce significativamente los costos, tiempos y riesgos de transporte.

Según el artículo Primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se entiende por Transporte Multimodal "...el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte Multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente". Es una cadena que interconecta los diferentes modos de transporte aéreo, marítimo, terrestre y ferroviario- en un completo proceso que asegura un eficiente y costeable transporte puerta a puerta

De acuerdo a esta definición, el transporte Multimodal se caracteriza por ser:

- Una actividad de servicios que consiste en el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte entre el Operador de Transporte Multimodal (OTM) y su cliente;

- "Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere por lo tanto un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas;
- Proporciona un flujo ininterrumpido de bienes desde su origen hasta su destino;
- Un factor de integración del transporte internacional para la expansión del comercio;
- Unifica cada modo de transporte y lo convierte en una sola industria competitiva conocida como mercado de Transporte Multimodal
- Representa la oportunidad de satisfacer las necesidades de los consumidores que se encuentran localizados en las mas remotas regiones al utilizar distintos medios de transporte
- Representa la oportunidad de satisfacer las necesidades de los consumidores que se encuentran localizados en las mas remotas regiones al utilizar distintos medios de transporte
- Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversos modos de transporte.¹⁷
- El movimiento de mercancías en la misma unidad cerrada, o contenedor, sobre dos o más modos diferentes de transporte.¹⁸

Actualmente los beneficios del transporte Multimodal son fáciles de percibir; sin embargo el Multimodalismo fue muy difícil de desarrollar y prácticamente no existía (como hoy se le conoce) hasta antes de los años ochenta. Por un lado se necesitaban modernizar las tecnologías y los sistemas administrativos y logísticos de transporte, y por otro lado, existía una situación de control legal y regulatorio por parte del gobierno, que dificultaba enormemente la estructuración de una cadena Multimodal.

Los modos de Transporte (Marítimo, Terrestre, Aéreo y Ferroviario) se han desarrollado individualmente. En México, hasta hace algo más de un decenio, la necesidad de trasladar bienes de manera más rápida y eficiente impulsó a la industria y al comercio del país a demandar a los transportistas una mayor articulación Multimodal. La evolución del Transporte Multimodal está basada en la necesidad de las empresas a atender con mayor eficiencia y con menores costos las demandas de

¹⁷ Transporte Multimodal y Oportunidades de Comercio 1994, p. 20; Organización de Naciones Unidas. UNCTAD

¹⁸ "Transporte Multimodal", Enciclopedia Microsoft® Encarta® 99. © 1993-1998 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

bienes (insumos o productos terminados), de acuerdo con técnicas modernas de gestión de inventarios "día a día" (reducción de inventarios) y de producción y entrega "justo a tiempo" apoyadas en sistemas informáticos.

En México, el desarrollo del Transporte Multimodal esta en cieme: en los años ochenta había solo 3 empresas que presentaban este servicio; en 1994 ya había aproximadamente 22. Este rápido aunque incipiente crecimiento del transporte moderno, obedece a la toma de conciencia de autoridades y empresarios sobre la necesidad de mejorar el sistema de transporte de nuestro país, para adecuarlo a las nuevas exigencias que plantean las relaciones comerciales globalizadas en la que nuestro país participa activamente.¹⁹

3.2 EL OPERADOR (OTM) Y EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

De acuerdo a los principios generales de los contratos de transporte, un transportista es el que concluye un contrato de transporte a su nombre, con un propietario de carga, o acuerda transportar una carga en particular. En este sentido, aquél que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final vía transporte combinado, asume el status de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.

El documento de transporte Multimodal, deberá ser un documento expedido por un Operador de Transporte Multimodal, bajo la solicitud del embarcador (consignatario), y negociable como un conocimiento de embarque. De esta manera, este certificado es el recibo de los bienes, expedido por el transportista responsable de la mercancía y evidencia del acuerdo de un contrato de Transporte Multimodal y más aún, se considera como un documento de título o un documento negociable. Los datos que debe contener dicho documento se encuentran enunciados en el Artículo 18 del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.*

Por lo anterior, se desprende que el transportista contratado bajo estas circunstancias, es el Transportista Multimodal u Operador de Transporte Multimodal OTM.

El OTM puede ofrecer servicios puerta a puerta; de puerto a puerta; de puerta a puerto; o complementar el segmento de un traslado en específico.

El OTM organiza su propia cadena de transporte de tal manera que pueda controlarlo por completo, eligiendo de esta forma los modos de transporte y combinaciones

¹⁹ Cedric I. Escalante Sauri. Transportes y Comunicaciones en el Desarrollo del Estado de Veracruz. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2000, p.112-113

* ver anexo 9 - Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional

óptimas para que la suma de los costos, más sus honorarios ofrezcan un precio adecuado al usuario.

En el ámbito internacional, los OTM son principalmente: Empresas navieras, de autotransporte, ferroviarias, aéreas o reexpedidores de carga (forwarder). Es importante hacer mención sobre la diferencia que existe entre los cuatro primeros y el último, misma que radica en la propiedad o posesión de los medios de transporte.

Dentro del ámbito de las empresas navieras, la gran mayoría operan transporte Multimodal, y cuentan no sólo con los medios propios para la realización del segmento marítimo, sino, en muchos casos, también cuentan con los medios terrestres.

En el caso de los no propietarios de los medios de transporte, se encuentran: las empresas consolidadoras de carga, los agentes aduanales y las empresas almacenadoras, entre otros.

Independientemente de que el OTM posea o no los medios de transporte, éste deberá ser capaz de ofertar servicios globales que incluyan tanto el transporte y las maniobras, así como el almacenamiento de las mercancías en condiciones óptimas de eficiencia y precio. Deberá atender con eficacia y seguridad las necesidades específicas de las empresas y sus mercancías objeto de comercio exterior, coadyuvando por ende, a la mejora de la logística del transporte de éstas. Los OTM forman parte del sector transporte de un país, por lo que deberán ser reconocidos plenamente por su capacidad para gestionar operaciones internacionales de transporte. Sin ese reconocimiento oficial, se corre el riesgo de que no estén autorizados para expedir documentos de transporte Multimodal aceptados por bancos tanto nacionales como internacionales, además de no contar con derecho a una cobertura adecuada del seguro de responsabilidad.

Por lo anterior, se sugiere cerciorarse que el OTM, con el que se realizan operaciones comerciales, cuente con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.²⁰

Asimismo, el OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquiera otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato.

También se responsabiliza de entregar las mercancías:

²⁰ www.infoport.com.mx, 2000

- Cuando el documento de transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;
- Cuando el documento de transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales debidamente endosado, y
- Cuando el documento de transporte Multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario.

Por otro lado, el OTM será responsable de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, cuando la pérdida, daño o retraso, se haya verificado estando las mercancías bajo custodia y siempre que se compruebe que hubo culpa o negligencia de su parte o de sus empleados.

La cuantía de la indemnización por dicha pérdida o daño, se fijará según el valor de las mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario, o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte Multimodal, hubieren debido ser entregadas.

3.2.1 LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL OTM.

La limitación de la responsabilidad del OTM ha sido tema central de las autoridades, dentro de los trabajos para procurar el marco jurídico necesario para el desarrollo de este sistema de transporte.

Según las Reglas de 1991 de la UNCTAD y específicamente de la Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.), el OTM sólo será responsable por una suma que no exceda del equivalente a 933.34 USD por bulto o unidad; o a 2.8 USD por kilogramo, si esta cantidad es mayor, salvo que el valor de las mercancías haya sido declarado por el expedidor y que haya sido consignado en el documento.

Si un contenedor, o un elemento análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el documento de transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada.

Si el transporte Multimodal no incluye el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo (11.66 .USD.).

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte Multimodal, respecto del cual sean aplicables un convenio internacional o una ley nacional que contengan otro límite de responsabilidad, el límite se determinará de acuerdo a lo dispuesto en el convenio o ley nacional que rija el acto donde ocurre la pérdida.

El consignatario de las mercancías objeto del transporte Multimodal, deberá dar aviso por escrito de la pérdida o daños sufridos, especificando la naturaleza de éstos, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder. Pues de lo contrario, el hecho de que el OTM las haya entregado al consignatario establecerá, salvo prueba en contrario, que éste lo hizo tal y como aparecen descritas en el documento de Transporte Multimodal.

El OTM quedará exonerado, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, de toda responsabilidad, en virtud de las reglas de transporte Multimodal, si no se entabla una demanda dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías, o desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas.

3.3 REGULACIÓN

3.3.1 INTERNACIONAL

Dado el crecimiento de la utilización del contenedor por vía marítima, lo cual dio base al transporte Multimodal de hoy, el Comité Marítimo Internacional tomó, en las postrimerías de los años 60's, la iniciativa de la elaboración de un proyecto de estudio para la adopción de una Convención sobre Transporte Multimodal. Una serie de estudios y discusiones antecedieron a la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de Mercancías, en mayo de 1980, mismo que fue ratificado dos años después por México.

El Convenio consta de un preámbulo y ocho partes, con 40 artículos y un anexo.* Los títulos de las partes son los siguientes: Disposiciones Generales, Obligación del operador de Transporte Multimodal, Obligación del Consignador, Demandas y Acciones, Disposiciones Suplementarias, Materia Aduanal, y Últimas Cláusulas.

Dicho Convenio no ha entrado en vigor internacionalmente, ya que se requiere para su entrada en vigor la participación de 30 estados, de acuerdo al artículo 36 de dicho convenio; actualmente solamente Chile en 1982, Malawi en 1984, Marruecos en 1983, Ruanda en 1987, Senegal en 1984, Zambia en 1991, y México en 1982 son los

* Ver anexo 10 - Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

estados que han ratificado su firma en el convenio; así como Noruega y Venezuela quienes firmaron su ingreso pero sin ratificación.²¹

El Convenio tiene por objeto, el lograr uniformar el transporte Multimodal y restablecer el equilibrio en los montos de responsabilidad que existían entre transportistas y cargadores desde 1924.

El Convenio, aunque incluye ciertas previsiones de derecho público, está esencialmente compuesto de normas de derecho privado centradas en lo relativo a la responsabilidad del transportista.

3.3.2 NACIONAL

México forma parte de la Convención de las Naciones Unidas de Transporte Internacional Multimodal de Mercancías de 1980, promulgó el texto de la convención publicado en el DOF el 27 de Abril de 1982. Además ha promulgado la siguientes regulación: REGLAMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL^{**}, del 6 de Julio de 1989, publicado en el DOF al siguiente día.

En este Reglamento de 21 artículos, se establecen los requisitos que habrá de cumplir un Operador de Transporte Multimodal, para constituirse como tal y la responsabilidad de éste.²²

Según el Artículo 7º, del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional "En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de Transporte Multimodal internacional, la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de Transporte Multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato".

La regulación aplica al transporte Multimodal Internacional de bienes, incluyendo varias actividades de OTM tales como el seguro de las mercancías, no incluye definición de términos excepto la de el OTM (Art. 1, 3, 5, 6, 7 y 9). Tampoco incluye una sección sobre reclamos, horarios y jurisdicción.

En cuanto a la Documentación establece que el Documento de Transporte Multimodal usado por el OTM debe ser aprobado por la SCT para que tenga valor legal.(Art. 9 c))

²¹ UNCTAD, "Status of United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980)", (c) Commonwealth of Australia 1998

^{**} ver Anexo 9 - Reglamento Para El Transporte Multimodal Internacional

²² Manual de consulta para Autotransporte de Carga, México, 1994, p.131; CANACAR

De acuerdo al Artículo 15 si el OTM o una persona que actúa en su nombre tiene las bases suficientes para creer que el usuario no ha proporcionado la información necesaria para la realización del Transporte Multimodal Internacional, o que ésta no representa con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, podrá incluir en el Documento de Transporte Multimodal Internacional una Reserva que especifique las inexactitudes, sospecha o falta de medios de verificación. De lo contrario, según el Art. 7 serán como aceptadas en buen estado.

La expedición del Documento de Transporte Multimodal Internacional es independiente de cualquier otro documento que pueda ser expedido por porteadores unimodales en conformidad con la legislación aplicable (Art. 19).

Con respecto a la responsabilidad del OTM, de acuerdo al Artículo 10, ésta cubre el período desde que los bienes son entregados a él o algunos de sus agentes representantes hasta la entrega a la persona de consigna de acuerdo con la reglamentación de cada modo de transporte. En ese sentido, y de acuerdo a la reglamentación internacional y nacional, se establece que el período de responsabilidad abarcará el período comprendido, desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega. El OTM es responsable de la pérdida o daño de los bienes o la demora en entrega, sin embargo no es responsable por esto si es causado por defectos de origen en la mercancía, casos fortuitos o de fuerza mayor (Art. 12). Bajo el artículo 11 el OTM podrá ejercitar en contra de los transportistas unimodales o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido el problema.²³

En el Anexo 9 se cita textualmente dicho reglamento.

3.4 INCOTERMS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL

Al negociar un contrato de compraventa, el comprador y el vendedor deberán acordar, entre otras cosas, cómo se distribuirán las responsabilidades del transporte de las mercancías, objeto del contrato. Si es el comprador o el vendedor quien va a sufragar los gastos relacionados con el traslado de las mercancías, y a partir de qué punto el riesgo de daños o pérdidas (responsabilidad) se transmite del vendedor al comprador.

Por ello, deberán de acordar un INCOTERM (Términos Internacionales de Comercio), los que delimitan las responsabilidades tanto del vendedor como del comprador, que permita organizar plenamente la transferencia de las mercancías. Así pues, pueden utilizarse condiciones como: EXW (en fábrica); libre transportista (FCA); transporte

²³ Implementación De Reglas De Transporte Multimodal. UNCTAD, 25 de Junio, 2001.

pagado hasta (CPT); transporte y seguro pagados hasta (CIP); entrega en frontera (DAF); entrega derechos no pagados (DDU); o entrega derechos pagados (DDP).

Tomando en consideración que la mayoría de las transacciones nacionales se ajustan a prácticas de compraventa tradicionales de Transporte Multimodal, los Términos utilizados en transacciones internacionales son: EXW(importaciones) y DDP(exports), tomando en consideración que es la empresa nacional quien contrata el servicio de transporte Multimodal en dichas transacciones.

A continuación se describen ambos, y se aplican a los contratos de transporte Multimodal:

EX WORKS (EXW)

- Término clásico para el servicio puerta a puerta. El OTM, toma la mercancía bajo su responsabilidad en punto de origen y la entrega en tiempo y forma en destino.
- El servicio es por cuenta del comprador de la mercancía.
- El vendedor se obliga a entregar la mercancía de acuerdo a las condiciones preestablecidas.
- El vendedor coloca la mercancía en el tiempo y lugar acordado, generalmente en planta de origen.
- El empaque y embalaje es por cuenta del vendedor.
- El comprador corre los riesgos del transporte y maniobras intermedias; de acuerdo con el contrato de Transporte Multimodal, el transportista adquiere esta responsabilidad y es responsable de entregar la mercancía en tiempo y lugar.

DELIVERED DUTY PAID (DDP)

- Al igual que la anterior, esta modalidad se aplica a las operaciones puerta a puerta. La contratación del transporte es por cuenta del vendedor.
- Las obligaciones de compra-venta, y de empaque y embalaje, así como los riesgos corren por cuenta del vendedor.
- Requiere mayor participación del vendedor, pero suele obtener mejores condiciones comerciales.
- La modalidad DDP incluye el seguro por cuenta del transportista, que muchas veces es más conveniente debido a las bajas primas que implican los volúmenes que contrata.
- La modalidad DDP implica que el seguro del transporte lo obtenga directamente el vendedor. (Es aconsejable, cuando el vendedor tiene volúmenes o condiciones especiales con la aseguradora, que ésta le ofrezca menores costos).
- En esta modalidad, la responsabilidad de entregar las mercancías en tiempo y lugar la comparten el vendedor y el OTM, de acuerdo al contrato de

Transporte Multimodal, así como los riesgos del transporte y maniobras intermedias.

3.5 VENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Las ventajas del Transporte Multimodal se han puesto de manifiesto con la globalización de las economías. Dada la intensificación de la competencia internacional, los servicios de transporte integrados pueden reducir el tiempo de tránsito e incrementar la puntualidad, con efectos directos en la reducción de inventarios; de entre varias ventajas que ofrece este transporte podemos enumerar las siguientes:

1. Brinda comodidad al usuario al tratar con un sólo prestador de servicios, estrechando relaciones comerciales;
2. Reduce costos administrativos y de logística, para lograr la sincronía y enlaces internacionales;
3. Ofrece mayor seguridad, especialmente en los puntos intermedios, reduce los gastos de transporte y de otros costos conexos;
4. Un solo responsable de todo el trayecto de transporte y maniobras en el mismo;
5. Proporciona precios propiamente acordados para las operaciones puerta a puerta, finalmente, algo muy importante, propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales, como consecuencia de mejores servicios de transporte.²⁴

3.6 OPTIMIZACION DE UN SISTEMA MULTIMODAL

Para lograr la optimización de un Sistema de Transporte Multimodal, como se trata de dos modos como mínimo, será determinante conocer en primer lugar, si el operador es el mismo en ambos modos o es diferente; está inscrito como OTM en un país que ha promulgado la legislación sobre el TM; el destino de las mercancías es un país que está suscrito al convenio internacional; o al menos tiene reglamento el sistema, etc.

Es importante conocer que son pocos los países que suscribieron el convenio de las Naciones Unidas, fundamentalmente porque se impone la legislación del país donde se formalice el contrato sobre la legislación internacional, excepto en el caso de que se trate de un bloque regional, como es el caso de la Unión Europea o el MERCOSUR. Sin embargo una consideración de valor para la reglamentación y aprobación de la legislación de este sistema de transporte, es el límite al monto de la indemnización en

²⁴ Dr. Roberto Bloch, profesor de transporte multimodal en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires, Arg., en artículo "Sistema Integrado de Transporte"; www.webpicking.com

caso de siniestro de las mercancías, dado que aquí se impone el criterio de aplicabilidad de la legislación del modo donde se produce el evento, y de prima el máximo de responsabilidad que cada modo tiene contemplado en su regulación. No es lo mismo la indemnización en el transporte marítimo que en el aéreo o el terrestre.

Y este punto es tema de permanente discusión, razón por la cual se demora la promulgación o sanción de la legislación pertinente en los diferentes países. Es imperativo escribir un tratado sobre los diferentes aspectos que deberán contemplarse para suscribir un contrato de transporte Multimodal, sin embargo por el momento la situación se zanja, realizando operaciones sucesivas de transporte, sin un único contrato, y con la coordinación y supervisión de un operador principal, y aquí entramos de plano en la consideración de la figura de transporte Multimodal.

De ahí que optimizar este sistema consiste en replantear el proceso teniendo como limitante los aspectos jurídicos de los demás modos de transporte.

3.7 ADECUACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN MÉXICO

La economía global en el inicio del Siglo XXI se caracteriza por una feroz competencia que cada día se desplaza mas de las eficiencias de la producción a las de la distribución. Para un México que lleva 15 años buscando afanosamente insertarse en ese contexto, el transporte Multimodal resulta paradójico, pues nuestro interés por el tema aumenta incesantemente, pero al mismo tiempo reconocemos que se trata de una actividad incipiente.

Los resultados son evidentes cuando se compara la suma del total de los contenedores movidos en los puertos mexicanos (mas de un millón en el año de 1999), contra lo que movió un solo puerto como Houston en el mismo periodo (mas de un millón) y particularmente con puertos como Hong Kong y Singapur, en donde se mueven mas de diez millones de contenedores anualmente.

En México, desafortunadamente, cuando hablamos de la modernización de la infraestructura y la operación de los modos de transporte, lo hacemos pensando en unidades de transporte, lo hacemos pensando en unidades de negocio independientes, lo cual muchas veces solo implica llegar mas rápido a la siguiente zona de ineficiencia para una adecuada integración. Lo que resulta, es un cuadro de recriminaciones entre prestadores de servicios que buscan explicar al cliente la tardía llegada de su carga, explicación que por lo demás, el cliente no quiere escuchar, puesto que a él solo le interesa su mercancía a salvo en destino y en el tiempo acordado.

3.7.1 MARCO JURÍDICO

Es un hecho que el entorno económico (globalización) se ha convertido en el factor determinante para la reconfiguración del marco jurídico que pudiera respaldar las nuevas exigencias en materia de transporte; adicionalmente, no es posible ver a ninguno de los modos de forma aislada, todos son parte de un mismo sistema necesariamente interconectado.

Es por ello que gobiernos sucesivos han desplegado diversas formulas en apoyo del Transporte Multimodal en México, a través de sus planes de desarrollo incluyendo en ellos un capítulo sobre el tema. Para el ultimo sexenio, en dicho plan, se ha planteado el siguiente objetivo:

Integrar los diversos modos de transporte en forma articulada con el fin de hacer más eficiente, moderno y competitivo el movimiento de carga y lograr una adecuada coordinación y eficaz interrelación entre usuarios y proveedores de servicios.

Para contribuir al logro del objetivo, se efectuarán las siguientes acciones:

- ✓ Se proseguirán los esfuerzos tendientes a concretar la creación de una entidad reguladora del transporte que lleve a cabo la verificación de los compromisos asumidos por los concesionarios de los modos de transporte.
- ✓ Se difundirá entre empresas y grupos inversionistas del Sector las facilidades de gestión para el otorgamiento de autorizaciones para operar el transporte Multimodal y de los permisos para instalar terminales interiores de carga.
- ✓ Se continuará promoviendo el transporte Multimodal mediante la organización de talleres de trabajo con la participación de los agentes económicos involucrados en el desarrollo del transporte Multimodal en México, con el propósito de impulsar la prestación de servicios integrales.
- ✓ Se continuará difundiendo el servicio de transporte Multimodal, participando en seminarios y conferencias organizadas con autotransportistas, cámaras industriales y empresas de logística, para promover las ventajas y beneficios de los servicios integrados.
- ✓ Se impulsará el desarrollo del transporte Multimodal, mediante reuniones con los operadores y permisionarios de las terminales interiores de carga, autoridades y terceros involucrados.
- ✓ Se pondrá en marcha un programa de verificación a los proyectos permisionados para construir, instalar, operar y explotar terminales interiores de carga.
- ✓ Se continuará con los operativos de visitas de verificación en materia tarifaria, a los concesionarios y permisionarios de los servicios de los diferentes modos de

transporte, a fin de garantizar que los servicios se presten en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

- ✓ Se continuará con el seguimiento de las actividades que se desarrollen en torno de la firma del Acuerdo de Mejora Regulatoria del Sector Comunicaciones y Transportes.
- ✓ Se fortalecerán las medidas de coordinación para el seguimiento y cumplimiento de las acciones de cooperación técnica, científica y económica del Sector Comunicaciones y Transportes en el marco de la Comisión Mexicana para la Cooperación con Centroamérica y el Caribe, de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) y del Grupo de los Tres (G-3).²⁵

Por su parte, en años recientes, la iniciativa privada ha invertido miles de millones de dólares en la modernización de los transportes de nuestro país, esperando de alguna forma casi circunstancial, que la dinámica de sus inversiones den como resultado la ansiada eficiencia de los transportes en México, así como su adecuada articulación.

El desarrollo del transporte Multimodal es esencial para incrementar la eficiencia; prestar los servicios con oportunidad; y reducir los costos en el manejo de mercancías. Los esfuerzos por integrarlo eficientemente se traducen en la realización de grandes inversiones en la Infraestructura Básica*; la actualización del marco normativo en cada uno de los distintos modos; y en el diseño de políticas de apertura comercial.

Pero si ya se cuenta con los elementos fundamentales ¿Por qué no se crece a la velocidad esperada?. Puede decirse que la "obra negra" del Multimodalismo se encuentra en un aceptable grado de avance, lo que ahora hace falta es continuar con los "detalles".

3.7.2 RETOS EN LA ADECUACIÓN DEL MULTIMODALISMO EN MÉXICO

Ante la falta de un instrumento que visualice el conjunto Multimodal en el marco jurídico mexicano, se vuelve imperiosa la necesidad de identificar los problemas que surgen al momento del contacto – o la falta de este – entre los diferentes modos. La falta de coordinación genera "fricciones" que impiden ofrecer un "servicio sin costuras" de puerta a puerta.

²⁵ www.sct.gob.mx Plan de Desarrollo para el Sector 2000, SCT.

* ver anexo 11- Infraestructura del Transporte Multimodal

Es de reconocer que el servicio de transporte Multimodal no se ha desarrollado adecuadamente, ya que los importadores y exportadores nacionales continúan realizando el movimiento de sus mercancías en forma unimodal.

Sin embargo la problemática que se presenta en nuestro país para el desarrollo del servicio de transporte Multimodal estriba, principalmente, en el crecimiento independiente de las diferentes formas de transporte, lo que ha dificultado la utilización de éstos de manera integrada.

Asimismo, la diversidad de trámites y requisitos administrativos, aunados a la falta de coordinación entre las diferentes autoridades, han dificultado su articulación y ocasionado ineficiencias en el traslado de las mercancías, con el consecuente incremento en tiempo y costo; la falta de capacidad de almacenamiento y el insuficiente desarrollo de las operaciones de consolidación y desconsolidación entre los flujos de importación y exportación, han limitado también el desenvolvimiento de este servicio de transporte, y la creación de la infraestructura necesaria para su desarrollo.

Además de estos existen otros problemas a resolver dentro de este sistema de Transporte en México como:

- Falta de Coordinación de Autoridades (aduanales, PGR, otras).
- Maniobras Excesivas
- Daños y costos por revisiones de PGR
- Convenios de revisión en aduanas interiores
- Altos costos de seguridad y vigilancia en carreteras.
- Costo de retorno de contenedores vacíos.
- Falta de Chassises porta contenedores.
- Altos costos de ferrocarril derivados de derechos de paso/interconexión
- Altos costos de pólizas de seguros de transporte Multimodal.
- Altos costos por revisiones en frontera.
- Necesidad de agilizar la transferencia entre modos.

Por consiguiente se hace necesario llevar a cabo las siguientes acciones para continuar con la adecuación de un Sistema Multimodal Mexicano:

- Mejoras en aquellos elementos con los que ya contamos (Reglamento Multimodal, aplicación del Reglamento de Pesos y Dimensiones, Capacitación del personal, mayor sensibilidad de las autoridades (Aduanas, PGR, etc.) al

fenómeno Multimodal. Instrumentar un marco de cooperación entre autoridades, usuarios y prestadores de servicios.

- Coordinación entre Autoridades que intervienen, para simplificar y desregular funciones, para resolver la problemática y para incentivar una mayor eficiencia.
- Identificación de los elementos tanto de infraestructura como de operación, y del marco jurídico que faltan (mayor definición de responsabilidad, seguros y fianzas, etc.)
- Coordinación de los diversos esfuerzos operativos e inversiones (servicios integrales, manuales operativos, etc.)
- Promover la creación de empresas integrales de servicios Multimodales mediante alianzas estratégicas que garanticen una importante participación nacional.
- Identificación de los productos que pueden esperar los usuarios a corto plazo (mejoras en los tiempos de tránsito, confiabilidad de los servicios, cadenas logísticas, servicios de valor agregado, etc.)
- Desarrollar la infraestructura de apoyo: introducción de tecnologías modernas, capacitación, difusión de Multimodalismo, disponibilidad de seguro y de financiamiento.
- Diseñar e implantar un adecuado sistema de información del Multimodalismo orientado al mercado.

El reto del transporte Multimodal en nuestro país, todavía tiene mucho que ver con la difusión de sus ventajas para la industria y el comercio, y de concepción del Multimodalismo como un agente integrador de los distintos modos, mas que una competencia entre ellos. Así, elementos como Logística y Transporte serán indiscutiblemente parte del sello característico de la distribución eficiente y competitiva de las mercancías en este siglo.

3.8 EMPRESAS QUE OFRECEN SERVICIOS MULTIMODALES EN MÉXICO

El transporte Multimodal exige la participación de múltiples componentes, tales como buques, trenes, camiones, aviones, puertos marítimos, terminales intermodales, contenedores, chasis, etc. La participación de especialistas en cada segmento asegura el adecuado movimiento físico de las mercancías. Debido a la complejidad

del transporte Multimodal, los agentes que integran y administran el total de los elementos, resultan determinantes para el éxito de la cadena en su conjunto.

La globalización exige soluciones integrales; es decir, en otros términos, el cliente desea que su producto llegue a tiempo en condiciones óptimas a su destino . Y en el caso de que por alguna razón esto no suceda así, estar informado con la mayor anticipación posible y en su caso contar con alternativas que reduzcan los efectos negativos del incumplimiento.

Así, un punto muy importante dentro de la cadena Multimodal, para servir a la industria y al comercio, es identificar un único responsable de todo el transporte; en este caso es la figura de el Operador de Transporte Multimodal (OTM).

Es por ello, que las operaciones de entrega y recolección de mercancías, tractoreo o (drayage), hasta el almacén, fabrica o lugar convenido deberán estar expresamente convenidas en Contrato de Transporte Multimodal para que se consideren parte de dicho movimiento.

En México se encuentran registradas aproximadamente 22 OTM's sin que en realidad ninguna de ellas opere como tal.

Sin embargo existen las llamadas IMC (*Intermodal Marketing Company*), que son empresas que no cuentan con activos propios, y se identifican como compañías logísticas (*third party logistic companies*). Esta figura tiene su origen en los Estados Unidos y está fundada en los acuerdos comerciales logrados con ferrocarriles de Estados Unidos y Canadá y con los proveedores de equipo Intermodal especializado (en general plataformas de doble estiba), así como en contratos con los dueños de los contenedores y con los proveedores del propio servicio de carga y descarga en origen y en destino.

Hay que aclarar que los IMC's en México actúan como agentes de carga, pues no cuentan con la aprobación como OTM según la reglamentación aplicable. Además de que nuestra legislación no contempla dicha figura.

Los siguientes son algunos ejemplos de empresas que operan como OTM entre México, Estados Unidos y Canadá:

- Alliance
- APL (IMS)
- CSX intermodal
- HUB City
- MARK VII
- Schneider Optimodal

Agente de Carga (AC) (Freight Broker, Freight Forwarder)

Por su parte, el AC es una entidad que ofrece soluciones de transporte, actuando a nombre de terceros, pero no hace frente a la responsabilidad generada por los proveedores de servicios.

Algunas de las agencias mas importantes son:

- Consol Export
- A.T. Carga
- Representaciones Marítimas
- Palazuelos Hermanos
- Galindo Brokers
- Penske Logistics.

Solo para efectos de mayor claridad, vale la pena recordar que en las relaciones establecidas entre los OTM y los IMC`s con los prestadores de servicio de transporte, la obligación de transportar es justamente de esas empresas, sin embargo, son las primeras que responden ante el dueño de la carga en caso de un incumplimiento de las empresas contratadas (obligación de segundo grado, que aparece cuando la primera no se cumple).²⁶

La operación del transporte de hecho, en la practica no es del interés de las empresas de logística transnacionales, primero por la reserva para nacionales del servicio de cabotaje; y segundo porque el mayor negocio está en el control de los contratos de transporte a través de cuyo manejo subcontratan a transportistas mexicanos al mejor precio. Las empresas de logística tienen al cliente y negocian con el transportista, la calidad y el precio del flete, sin necesidad de tener una flota propia.

Por otro lado, actualmente las grandes empresas de Logística, con presencia internacional que ofrecen el servicio Multimodal, son alrededor de una decena entre las que se encuentran:

- EXEL LOGISTICS
- USCO LOGISTIC
- RAIDER LOGISTIC
- SCHNEIDER LOGISTIC
- PENSKE
- DSL
- DATX LOGISTICS
- ROADWAY EXPRESS

²⁶ Sergio A. Ruiz O. ¿Quiénes son realmente los integradores de servicios intermodales?. En Transporte Siglo XXI, Año 2, Volumen 19, Abril 2001, Pág. 16-18.

- REDWOOD SYSTEMS.

Entre las compañías Mexicanas en el ramo Multimodal, y que tienen ya mas de diez años en el mercado destacan:

- DIMALSA LOGISTIC
- SIMCA
- PANALPINA
- PONDISA

3.8.1 RESPONSABILIDAD Y SEGURO

En la actualidad, debido a la falta de regulación de la Responsabilidad en México, los usuarios se encuentran con una gran diversidad de oferentes de servicios con diversos grados de responsabilidad que los obligan a proteger su carga a través de la contratación de seguros, algunas veces duplicando coberturas, lo cual no hace mas que incrementar los costos del transporte injustificadamente.

Así encontramos en un extremo integradores de servicios sin ninguna responsabilidad y en el otro a los OTM que no pueden limitar la suya, teniendo que recurrir a onerosas primas de seguro, lo que les impide desempeñarse como auténticos operadores del transporte Multimodal.

La figura del seguro, es solo un instrumento que se utiliza para resarcir un daño al verificarse la eventualidad prevista en el contrato de seguro respectivo. Pero no sustituye de modo alguno a la responsabilidad del OTM ni del IMC. Una empresa integradora de servicios Multimodales profesional, reconocida y con los recursos financieros adecuados solo estará interesada en subcontratar a otra empresa igualmente profesional reconocida y con alta tecnología que implique el menor riesgo posible de incumplimiento, mejorando sensiblemente la calidad de la cadena Multimodal y reduciendo drásticamente los costos de seguro. De ahí la urgencia de reglamentar la figura del OTM, en forma adecuada y a corto plazo, convirtiéndola en viable.

3.9 EL OTM OPTIMO

Dentro del Sistema de Transporte Multimodal se busca a un operador, compañía o agente, que pueda integrar eficiente y responsablemente, todos los elementos del concepto de Multimodalismo del Transporte. Ya que como hemos visto este es el resultado de la participación de múltiples componentes, tales como buques, trenes, camiones, aviones, puertos, terminales, contenedores, almacenes, tractocamiones,

operadores, etc. Así como también de aquellos aspectos operativos, normativos, la correcta participación de los especialistas en cada segmento, y los agentes que integran y administran el total de los elementos, para obtener una cadena exitosa en su conjunto.

Partiendo de esto, cualquiera que sea el contexto jurídico, cualquiera que sea la forma comercial, todos buscan a un solo actor: *Aquel que de forma confiable pueda hacerse cargo de el mayor numero de aspectos involucrados en el transporte de forma:*

- *Operativamente Eficiente*
Contratando solo a los mejores proveedores de servicios de transporte, almacenamiento, transferencia de carga, etc.;
- *Legalmente Responsable*
Que cumpla con toda la normatividad aplicable y responda por todos ante el usuario;
- *Tarifariamente Competitivo*
Logrando los mejores acuerdos comerciales con proveedores de servicios de transporte y de valor agregado, lideres en su ramo;
- *Financieramente Sólido*
Que sea una empresa con los recursos económicos que garantice su permanencia y no una que al poco tiempo desaparezca del mercado;
- *Logísticamente Optimo*
Ofreciendo las mejores rutas, con alta tecnología para el seguimiento de la carga y alternativas de transporte en caso de necesidad. Así como negociaciones de equipo para mayores volúmenes y propiciando la unificación de procesos tanto operativos como documentales.²⁷

En resumen, una persona que adquiere un producto cualquiera, desea que este llegue a tiempo y en forma, en condiciones óptimas a su destino para ser comercializado, transformado o para completar una cadena productiva que le permita obtener los beneficios para los que esta siendo requerido.

²⁷ Sergio A. Ruiz O. Coordinador del comité Ferroviario- Marítimo-Portuario de la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal. En Transporte Siglo XXI, Año 2, Volumen 19, Abril 2001, Pág. 18.

CAPITULO IV

LA GLOBALIZACIÓN Y EL EL TRANSPORTE MULTIMODAL

4.1 GLOBALIZACION

Globalización, concepto que pretende describir la realidad inmediata como una sociedad planetaria, más allá de fronteras, barreras arancelarias, diferencias étnicas, credos religiosos, ideologías políticas y condiciones socio-económicas o culturales. Surge como consecuencia de la internacionalización cada vez más acentuada de los procesos económicos, los conflictos sociales y los fenómenos político-culturales. En sus inicios, el concepto de globalización se ha venido utilizando para describir los cambios en las economías nacionales, cada vez más integradas en sistemas sociales abiertos e interdependientes, sujetas a los efectos de la libertad de los mercados, las fluctuaciones monetarias y los movimientos especulativos de capital. Los ámbitos de la realidad en los que mejor se refleja la globalización son la economía, la innovación tecnológica y el ocio.²⁸

No existe, al parecer, una definición precisa y ampliamente aceptada del término globalización. De hecho, la variedad de significados que se le atribuye pareciera ir en aumento en lugar de reducirse con el paso del tiempo, y adquiere connotaciones culturales, políticas y de otra índole, además de la económica.

Existen diversos significados para el concepto de globalización, aunque en general expresan coincidentemente la creciente importancia de los aspectos económicos, sociales y culturales de alcance mundial respecto de aquellos de naturaleza nacional o regional y subrayan el carácter dinámico y comprensivo del concepto.

Aunque no es un fenómeno nuevo, los avances registrados en las áreas de las comunicaciones y la información, y en la tecnología aplicada a las mismas, así como los cambios que se han verificado en las nociones sobre el tiempo y el espacio, proximidad y lejanía, tienden a darle nuevas connotaciones y dimensiones que podrían representar transformaciones cualitativas sobre sus alcances en el pasado.

En síntesis, se puede considerar a la globalización como una sumatoria de los siguientes componentes:

- a) Un fenómeno con historia que "tiene una antigüedad de cinco siglos", al remontar su inicio a los grandes viajes de la última década del siglo XV. (descubrimiento de América y las rutas hacia el Asia y las Indias, que marcaron la expansión de la economía, la cultura y el poder del Viejo Continente)
- b) Un fenómeno que transmite la convicción de que cualquier intento de desacoplarse de él está condenado al fracaso. Existe una suerte de "déficit

²⁸ Enciclopedia Encarta 2002; www.encarta.com.es

ideológico”, resultante de la ausencia de modelos alternativos que luzcan viables en el contexto del proceso de globalización.

- c) Un proceso que califica, por su importancia, a la fase actual del desarrollo del sistema capitalista; se debe aceptar que la importancia de lo local frente a lo global es, por una parte decreciente, y por la otra, más válida para los países industrializados; en cambio, la vulnerabilidad de lo local frente a lo global es, precisamente, una característica de la globalización en los países en desarrollo.

Los principales aspectos de la globalización son resumidos en los puntos siguientes:

a. Los sistemas de comunicaciones globales están teniendo una creciente importancia en la actualidad; es por medio de estos procesos que las naciones, grupos sociales y personas están interactuando de manera más fluida tanto dentro como entre naciones;

b. Aún cuando los sistemas más avanzados de comunicación están operando preferentemente entre las naciones más desarrolladas, estos mecanismos también están haciendo sentir sus efectos en las naciones menos avanzadas. Esta situación puede permitir la interacción de grupos a partir de las naciones más pobres en su comunicación con otros centros más desarrollados de manera más fácil. En esto cobraría sentido hasta cierto punto el principio de la aldea global en cuanto a las comunicaciones y las transacciones comerciales y financieras;

c. Respecto a las actividades económicas, los nuevos avances tecnológicos en las comunicaciones están llegando a ser cada vez más accesibles a pequeñas y medianas empresas locales. Esta situación está creando un nuevo escenario para las transacciones económicas, la utilización de los recursos productivos, de equipo, intercambio de productos y la presencia de los "mecanismos monetarios virtuales". Desde una perspectiva cultural, los nuevos productos para la comunicación están desarrollando un patrón de intercambio e interconexión mundiales;

d. Elementos de índole económica y social que tienen la influencia de las condiciones actuales de la globalización pueden ofrecer circunstancias novedosas dentro de las cuales se desarrollan las condiciones sociales dentro de los países.

Esta enumeración de los diferentes caracteres que se asignan a la globalización, ofrece una perspectiva bastante amplia de sus alcances y obviamente también de sus posibles consecuencias.²⁹

²⁹ "Globalización en ALC: integración económica e inserción en los mercados internacionales"; Giovanni E. Reyes, Ph.D. Director de Desarrollo y Cooperación Regional del Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano SELA; Caracas, Venezuela, 25 de febrero de 2002.

Esta realidad (globalización), no la podemos evadir. Necesitamos comprenderla, pero a menudo debemos adoptar actitudes o tomar decisiones antes de poder hacerlo. Lo mismo le sucede a las autoridades políticas y a los agentes económicos. La experiencia reciente nos muestra que acontecimientos en lugares remotos, como en Asia o África, pueden llegar a ser tan importantes como los que suceden en lugares que nos son más familiares o cercanos. Nos enseñan también que aún las instituciones que creíamos más sólidas pueden ser transformadas radical y rápidamente.

Todo ello nos obliga a estar alertas y a no delegar nuestra capacidad de análisis y reacción en esquemas preconcebidos, simplificaciones o idealizaciones. Se trata de una realidad que debemos enfrentar directamente, despojándonos de mitos y prejuicios, los cuales también se multiplican por obra de la propia globalización.

La globalización está ahí, avanza, vino para quedarse y constituye una realidad a la cual no podemos oponernos ni podemos modificar. Responde a las leyes de la historia, a los avances de la ciencia y la tecnología y al desarrollo natural de las sociedades y culturas. En consecuencia, no cabe oponerse a ella, es inútil tratar de detenerla, y lo más sensato consiste en adaptarse o insertarse en ella para no quedar rezagados, para no quedar marginados por la historia.

4.1.1 GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA

Ningún país puede ni debe permanecer aislado de la dinámica de la economía mundial, el libre comercio es una forma de insertarse en la globalización. La dinámica de la economía y del comercio mundial es una realidad a considerar en cualquier esfuerzo destinado a elaborar un proyecto de desarrollo de un país si se quieren plantear programas viables y sustentables.

El concepto más común o básico de globalización económica, es el hecho de que en los últimos años ha aumentado la parte de las relaciones económicas entre personas de distintos países. Este incremento de las actividades económicas transfronterizas asume distintas formas:

Comercio internacional: Se consagra a las importaciones de otros países una proporción creciente del gasto en bienes y servicios, y una proporción creciente de la producción de los países se vende al extranjero en calidad de exportación. Entre los países ricos o desarrollados, la proporción del comercio internacional en el producto total (exportaciones más importaciones en relación con el PIB) aumentó de 30% en 1990, a 43% en 1999. En los países en desarrollo subió del 10% al 17%.

Inversión extranjera directa (IED). Las empresas constituidas en un país invierten cada vez más en el establecimiento y funcionamiento en otros países. En 1998, firmas estadounidenses invirtieron en el exterior US\$133.000 millones y empresas extranjeras invirtieron US\$193.000 millones en los Estados Unidos. En todo el mundo las corrientes de IED se triplicaron con creces entre 1988 y 1998, pasando de US\$192.000 millones a US\$610.000 millones, y en relación con el PIB, la proporción de la IED generalmente va en aumento, tanto en los países desarrollados como en desarrollo. Estos últimos recibieron, como promedio, alrededor de una cuarta parte de las corrientes de IED movilizadas en todo el mundo entre 1988 y 1998, aunque la proporción varió bastante de un año a otro. Hoy día, esta es la forma más cuantiosa de transferencias de capitales privados hacia los países en desarrollo.

Corrientes de los mercados de capital. En muchos países, especialmente en el mundo industrializado, los ahorristas diversifican cada vez más sus carteras para incluir activos financieros extranjeros (bonos, capitales y préstamos en el exterior) y los prestatarios, también en grado creciente, recurren a fuentes de fondos externas, además de las internas. Si bien la afluencia de capitales de esta clase hacia los países en desarrollo también aumentó considerablemente durante los años noventa, ha sido mucho más inestable que las corrientes comerciales o de IED; asimismo, se ha limitado a un grupo reducido de países que constituyen "mercados emergentes".

El progreso tecnológico, con su consiguiente reducción del costo del transporte y las comunicaciones entre los países, también ha brindado impulso a la globalización. La caída radical del costo de las telecomunicaciones y del procesamiento, acopio y transmisión de la información, facilita enormemente la detección y el aprovechamiento de oportunidades comerciales alrededor del mundo, la coordinación de las operaciones en sitios distantes o las transacciones por línea que comprenden servicios que antes no podían comercializarse a escala internacional.³⁰

4.1.2 GLOBALIZACION Y TRANSPORTE

El crecimiento del transporte es clave en el proceso de globalización de la economía, ya que es uno de los elementos centrales que garantiza su funcionamiento. Es un proceso que crea cercanía de forma continua reclamando cada vez más desplazamientos a velocidades cada vez mayores. De hecho, el transporte crece por su propia dinámica interna a un ritmo mucho mayor que el resto de la economía, no para solventar necesidades, sino para crear beneficios al sector. Aquí la oferta genera su propia demanda.

³⁰ World Development Indicators 2000 (Indicadores del desarrollo mundial); Banco Mundial.

Así pues, la construcción de infraestructuras se presenta como motor del desarrollo económico que todo el mundo reclama para no quedarse atrás en el proceso de modernización.

En el transporte y distribución, tres grandes avances han permitido el desarrollo de la tecnología y los procesos de producción, dados por el proceso de globalización:

La estandarización de envases y embalajes: Las plataformas y los contenedores han sido hasta el momento los grandes avances en la estandarización de los embalajes, a los cuales han debido adecuarse los envases, sin una mayor estandarización en cuanto a forma, pero sí en cuanto a materiales, indicaciones, etc.

Los medios de transporte: en cuanto a diseño, velocidad y costos. En particular el *transporte por carretera*, el cual está limitado en cuanto a tamaño y velocidad por la infraestructura, llegando a un límite en función de estos factores. No así en cuanto a diseño y costos de operación donde se han logrado importantes avances con la especialización de equipos en los servicios que prestan. En este sentido, la especialización de rampas y remolques se ha generalizado a nivel universal. Por otra parte, en el diseño de vehículos para cargas especializadas, tales como la minería, actividades forestales, etc.

Respecto al *transporte ferroviario*, los principales avances han sido en cuanto a la gestión orientada a los clientes y al cambio tecnológico de trenes con carros planos articulados de doble apilamiento, para el transporte de contenedores y vehículos. En su organización, han desarrollado los minipuentes para conectar los puertos con los centros de consumo y entre sí, sustituyendo el transporte marítimo. En especial, este desarrollo se ha dado en EE.UU. y es de destacar el Transiberiano, que conecta el Asia con Europa, a través de Rusia.

El *transporte marítimo*, en carga fraccionada, el uso del contenedor y la adecuación de la infraestructura y las operaciones portuarias ha permitido el ingreso de las naves de 3ª generación (sobre 2.000 contenedores) y probablemente sigan creciendo, pero no a un ritmo muy acelerado. Por su parte, las naves para el transporte de petróleo crudo, no han continuado creciendo, no por problemas tecnológicos, sino por restricciones medio ambientales (riesgo de daño ecológico).

Han ocurrido cambios importantes en la gestión del *transporte aéreo*, pero no parece cerca la incorporación de nuevas tecnologías como el transporte super-sónico en el mediano plazo. Este tipo de transporte, especialmente por la alta eficiencia de las aerolíneas más pequeñas y de menor costo, ha hecho desaparecer el transporte de pasajeros en los medios alternativos en EE.UU. y Europa en distancias medianas y largas y con ello, han accedido al total de las cargas de lotes pequeños y de despacho rápido.

La automatización de bodegas y depósitos: Las bodegas son aquellas instalaciones orientadas a mantener stock, y los depósitos instalaciones de transferencia de carga. En ambos los principales cambios tecnológicos se han orientado a la automatización de grúas, brazos robotizados, vehículos guiados y celdas móviles y fijas de almacenaje. Del concepto de stock para almacenaje de pallets se ha pasado al de celdas inteligentes para el almacenaje de partes, piezas, componentes y envases. Son usadas principalmente como medio de almacenaje intermedio en procesos productivos, pero se han extendido a bodegas y depósitos de alto flujo de productos, especialmente en aeropuertos y centros de abastecimiento.

Se han extendido enormemente a líneas automatizadas de racionamiento o consolidación de lotes, continuadas con envase y consolidación de pedidos. Los centros de abastecimiento de perecibles (frutas y verduras) de las cadenas de supermercados y tiendas, por un lado, y la industria editorial (diarios y revistas) por otro, son buenos ejemplos de lo anterior. En estos casos, el proceso se inicia en la recepción de los productos y termina en el despacho de docenas de camiones con cientos o miles de lotes para diferentes destinos.

La globalización avanza en la dirección de un mundo sin fronteras, los bloques sub-regionales, son sólo etapas previas. Los bloques ya empezaron a definirse, los pasos siguientes vendrán con la interacción entre los bloques y en algún momento la integración de ellos. En su evolución, el comercio tenderá a concentrarse entre las principales áreas de actividad económica (industrial, agrícola, etc.), pero también con una mayor integración en las áreas fronterizas. Todo ello, con un cambio en la estructura productiva en cada país, en el bloque y de estos con el resto del mundo. En esta evolución las actividades económicas locales se van a fortalecer o desaparecer en función de sus ventajas competitivas, las que van a ir creciendo o disminuyendo en la competencia por los mercados.

La demanda por transporte es una demanda derivada de los mercados de bienes y servicios. Estos, para estar disponibles en el punto de venta deben consumir (demandar) una serie de **servicios**, entre ellos, mover materias primas e insumos al lugar de producción, productos semi-terminados a las plantas de ensamblajes y bienes finales al punto de venta.

Para llegar al punto de venta no sólo deben existir los servicios necesarios, sino que desde el punto de vista del consumidor son parte de la competitividad del producto. Esta competitividad se gana via menores costos (precios) o diferenciación en relación a la competencia. Luego, tanto la producción como cada uno de los servicios debe jugar un rol y adecuarse a las estrategias de competencia de las empresas. La competitividad es eficiente en la medida que pueda satisfacer los requerimientos de la demanda de su cliente inmediato y del total de agentes que participan del sistema comercial del producto.

En este contexto, la demanda por transporte va a crecer y va a cambiar en su composición y sus características (multimodal). El problema es como predecir cada uno de estos componentes, ya que el equilibrio de los mercados de transporte también dependerá de las características de la oferta de los servicios y de la infraestructura, y en general, de la gestión y administración de la infraestructura así como de la gestión y administración de los servicios y modos de transporte.

Con volúmenes crecientes de la demanda y cambios importantes en sus requerimientos, las empresas de transporte van a tener que adecuarse, es por eso que el transporte multimodal se hace una propuesta viable en la oferta de servicios de distribución competitivos.³¹

4.1.3 GLOBALIZACIÓN Y COMPETITIVIDAD

El rápido crecimiento de la interdependencia económica de los países que ha caracterizado al fenómeno de la globalización durante el último decenio tiene su mejor exponente en la creciente participación de los países en desarrollo en el comercio internacional y las corrientes de capital.

Gracias al acceso casi mundial a los mercados que ha sido la consecuencia de la liberalización del comercio mundial a lo largo de diversas negociaciones comerciales, las empresas tienen mayor libertad que nunca para proseguir estrategias que les permitan explotar todas las fuentes disponibles de la competitividad -ya sean costos laborales, costos de capital, costos de las materias primas, ventajas locacionales, la presencia de empresas asociadas u otros factores- en cualesquiera que sean los mercados en que opten por competir (Transporte). La competencia internacional se ha convertido en un estímulo para mejorar la asignación de recursos y la eficiencia productiva, y en última instancia conseguir un mayor desarrollo.

En el centro de esta imagen de la economía mundializada se encuentra la empresa, ya sea una microempresa, o una empresa a escala pequeña, media o grande. En teoría, las empresas se adaptan con flexibilidad y rapidez a un marco dinámico caracterizado por nuevas tecnologías, cambios en la demanda de los mercados y la inexorable entrada de nuevos competidores. Este ideal refleja debidamente la situación en muchos países altamente desarrollados. Sin embargo, esto no es más que una visión lejana para muchas empresas de muchos países en desarrollo. La exposición a las presiones competitivas del comercio internacional, y la entrada de

³¹ "Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte Como Factor de Integración", departamento de desarrollo regional y medio ambiente secretaria ejecutiva para asuntos económicos y sociales organización de los estados americanos Washington, D.C., 1995

IED, bien pueden constituir incentivos para un aumento de la competitividad. Pero para muchas empresas de países en desarrollo lo contrario también puede ser verdad: expuestas a la competencia internacional o a la competencia nacional de empresas establecidas con la ayuda de IED, pueden ser incapaces de competir. Para estas empresas, la primera prioridad es desarrollar una capacidad de oferta que sea internacionalmente competitiva pero no ponga en peligro la estabilidad social y política nacional.

Debe reconocerse que en su sentido más amplio, competencia significa "supervivencia del más apto". Se ha dicho que "la competencia mata a la competencia". Por ello ha sido ampliamente reconocida la necesidad de intervención estatal para que los mercados sigan siendo estructural y funcionalmente competitivos. Si se quiere que la globalización y la liberalización lleven a la competitividad y al desarrollo han de ir acompañadas de políticas y leyes adecuadas de la competencia para no llegar a una situación en la que la supresión de restricciones arancelarias y no arancelarias al comercio nada signifique ante las barreras impuestas por las empresas a la competencia o por las perturbaciones causadas por los Estados a la libre competitividad de los mercados.

A nivel mundial, la globalización ha provocado la aparición de nuevas formas de cooperación/competencia entre empresas que plantean nuevos problemas a las políticas de la competencia. Por ejemplo, los acuerdos de cooperación, entre ellos las alianzas estratégicas, entre grandes empresas para realizar conjuntamente actividades de investigación y desarrollo con el objeto de competir posteriormente en la comercialización de los resultados, puede contribuir al avance de las fronteras del progreso tecnológico. Pueden, sin embargo, levantar barreras a la entrada en los mercados mundiales, especialmente a las empresas de los países en desarrollo. En tales circunstancias, es necesario que las políticas y las leyes de la competencia creen las condiciones necesarias para que las presuntas nuevas empresas aumenten su competitividad, superando los inconvenientes acumulativos de haber empezado tarde.³²

Lo anterior se aplica como se menciona a cualquier tipo de mercado en el que se compita, por eso en el siguiente título se plantea una descripción de la alta competencia internacional que se está dando en las empresas tanto nacionales como internacionales del sector transportes y que lleva como principal finalidad adquirir mayor competitividad internacional mediante la integración de servicios Multimodales.

³² "La Mundialización, La Competencia, La Competitividad Y El Desarrollo";UNCTAD, Ginebra, Octubre 1997.

4.1.3.1 INTEGRACION MULTIMODAL

Las grandes corporaciones transnacionales de logística se están conformando a través de la penetración de una empresa de transporte, en otros sectores del transporte. "La filosofía puerta a puerta ha transformado a la mayoría de las compañías logísticas en organizaciones logísticas Multimodales".

Las **Navieras** están invirtiendo en instalaciones portuarias especializadas, en servicios ferroviarios y en flotas de camiones. El 42% de los gastos de explotación de CP Shipping y el 70% de P&O Nedlloyd (navieras) proceden del transporte interior, mucho más de lo que dedica esta última a la explotación de sus buques. Compañías como Maersk Sealand poseen nutridas flotas de camiones y manejan su propio material rodante en los ferrocarriles.³³

Así, empresas extranjeras como Raider, Exel, Usco, DSL, Redwood, y otras, están tomando las riendas del transporte internacional y de la distribución interna para las mas grandes compañías.

Las que mas rápidamente lograron el dominio de muchos de los mercados **Aéreos** locales desde puntos extranjeros, fueron las empresas de mensajería y paquetería multinacionales, que ya forman parte del transporte Multimodal, es decir, las grandes empresas de transporte de fletes, llamadas "integradoras", tales como Union Parcel Service (UPS), DHL y Federal Express (FEDEX), y otras en menor medida como Estafeta.

Estas compañías se erigieron como prestadoras de servicios de logística en la exportación de paquetería utilizando una importante flota de aviones cargueros que regularmente hacen cabotaje en México, violando con ello los convenios bilaterales. Esta es una cuestión que el actual reglamento de Mensajería y Paquetería así como el de Transporte Multimodal no ha regulado y que desde hace años se esperan reformas a este marco jurídico y que no han sido impulsadas.³⁴

Estas Corporaciones se siguen expandiendo y absorben rivales más pequeños para convertirse en cadenas de empresas de transporte y entrega rápida de dimensión mundial. Aún mas, estas firmas han trasladado también su negocio al servicio **Terrestre** de entrega de paquetería utilizando camiones con capacidad superior a las cuatro toneladas para sus entregas en diversas partes del país.

En este último año, Federal Express ha adquirido por 1.200 millones de dólares American Freightways, la enorme compañía de camiones estadounidense; UPS ha

³³ "Maritime Policy and Management", No. 34, pag. 21.

³⁴ Javier Armenta. "Efectos Negativos del TLCAN II". Revista Autotransporte 2000; No. 114, Octubre 2000 Pág. 46-47.

pagado 450 millones de dólares por el imperio de camiones Fritz Co. y está a la caza de empresas europeas. Tanto UPS como Federal Express son propietarias de flotas aéreas mayores que muchas aerolíneas nacionales. Federal Express posee una plataforma en el aeropuerto Charles de Gaulle de París valorada en 200 millones de dólares³⁵.

De esta manera, estas empresas controlan mas del 65% del mercado doméstico nacional, mientras que las pequeñas han tenido que enfrentar infinidades de problemas financieros y obligadas a realizar alianzas estratégicas a fin de evitar su extinción, tal es el caso de Multipack.

Por su parte, la empresa **Ferrovial** que puede competir directamente en los servicios de carga masiva, es Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), por ser filial de Kansas City Southern Industries (KCSI), ya que tiene conexiones ferroviarias en el centro de los Estados Unidos y es prima del tren denominado Tex Mex Railway.

Es por ello que TFM se ha visto obligada a construir terminales fronterizas para facilitar los trasposos de carga de exportación en la frontera, principalmente en la Ciudad de Nuevo Laredo, Tamaulipas. Esta necesidad también está por realizarla el Ferrocarril Mexicano (Ferromex) en Ciudad Juárez, Chihuahua en alianza con Union Pacific.

También Ferrosur de Grupo Carso, está negociando una alianza con una empresa naviera estadounidense que maneja Ferrobarcas, a fin de ofrecer servicios de carga integral utilizando al puerto de Coatzacoalcos como frontera y conectar sus servicios hacia el Este de los Estados Unidos.

Sin embargo el principal problema del incipiente Multimodalismo que tiene México frente a sus socios comerciales, es que no cuenta aún con los suficientes ferropuertos en la frontera y el interior del país.

Lo cierto es que en México las pocas terminales ferroviarias que existen en el país aun carecen de equipo e infraestructura necesaria para satisfacer los crecientes flujos de mercancías destinadas a la exportación e importación.

Otro problema que le quita competitividad al ferrocarril frente a las empresas estadounidenses es la falta de equipo de arrastre, ya que las necesidades de las firmas exportadoras tanto nacionales como multinacionales, han tenido que adquirir equipo de arrastre. En el caso de las firmas ferroviarias mexicanas han llegado a acuerdos "Car Hire" (intercambio de equipos) para que sus equipos de arrastre entren y salgan del país sin ningún problema.

³⁵ Fernando Casillas Robles, consultor en transporte, Revista Intermodal, Septiembre del 2000.

Es así como las empresas estadounidenses como Burlington, North Santa Fe, Kansas City, Norfolk y CSX han aprovechado la debilidad de las ferroviarias mexicanas en este sentido y han logrado abrir un jugoso mercado en suelo mexicano por el Car Hire de sus carros ferroviarios de todos tipos, a pesar de que no cuentan directamente con la concesiones de las rutas ferroviarias. Sin embargo tanto TFM, Ferromex y Ferrosur, han logrado consolidar un proceso de modernización de las vías que tienen en concesión e ir comprando a través de arrendamientos diversos carros ferroviarios a fin de reducir el déficit de carros de ferrocarril que aun tienen.³⁶

Esto nos da una idea de la cantidad inmensa de inversión con que tendrán que competir las empresas de Transporte de México, para poder alcanzar un nivel adecuado, y que se tendrá que realizar para desarrollar un Sistema Mexicano de Transporte Multimodal, y que no sean aplastadas por los servicios que ofrecen las grandes empresas de logística en nuestro territorio, además del importante papel que el gobierno mexicano tiene que llevar a cabo en este rubro para lograr el desarrollo del sector y consolidar un mayor grado de competitividad en las empresas nacionales.

³⁶ Javier Armenta. "Efectos Negativos del TLCAN en materia de Transporte III"; Revista Autotransporte 2000; No. 116, Diciembre 2000, Pág. 56 - 57.

CONCLUSIONES

Junto con los acuerdos comerciales internacionales y el proceso de la globalización surgen cuestiones respecto a la competitividad dentro de cualquier tipo de industria y dentro de cualquier sector del mercado mundial.

La competitividad de un producto de exportación o importación se ve favorecida por la correcta coordinación y ejecución de todos y cada uno de los agentes que actúan en la cadena de distribución internacional.

Las empresas que se desenvuelven en el mercado mundial y en cualquier mercado, requieren la colocación de sus productos en los diferentes mercados internacionales en el momento oportuno, ya que esto repercute directamente en sus costos de comercialización.

Es por ello que la globalización está propiciando la creación de una nueva generación de empresas de transporte. No se trata de compañías exclusivamente aéreas, ferroviarias, de camiones o navieras, pues la distribución de las mercancías no concluye en puertos, aeropuertos, ni en centros de carga ferroviaria, aunque pasen a través de estos lugares. El reparto finaliza puerta a puerta, se utiliza la tecnología electrónica que no solo busca la ruta más óptima, la más barata o el espacio disponible en un contenedor, sino que también puede rastrear la mercancía y localizarla en todo momento. Estamos ante los nuevos gigantes de la logística, que surgen como una extensión de los enormes proveedores que han transformado las industrias del transporte y del almacenamiento, que se forman a través de la penetración de una empresa de transporte en otros sectores de la industria, y que mantienen una filosofía puerta a puerta que las posiciona como empresas de logística Multimodal.

Dentro de este concepto, el desarrollo del Multimodalismo en nuestro país (transporte de mercancías en una unidad de carga utilizando de varios medios de transporte), debe tomarse cada vez con más interés ya que este nuevo concepto permite colocar en una misma plataforma de competencia al transporte carretero, marítimo, ferroviario y aéreo, generando así la modernización de tecnologías, procesos y desarrollos regionales, puesto que mas allá de ser un modo de transporte, debe ser un concepto en el que se busca englobar y coordinar diferentes modalidades de transporte mas que en función de competencia entre uno y otro.

La responsabilidad del correcto establecimiento de este modo de transporte debe ser compartida, en donde la Autoridad retome su participación en el desarrollo del concepto, sobre todo en aquello que involucre a la infraestructura para cubrir las condiciones que deberían ser propicias para el pleno desarrollo de este servicio. Además, se requiere que se establezca un canal de comunicación exclusivamente dedicado a los aspectos de colectividad entre los diferentes modos de transporte ya que la diversidad de trámites y requisitos administrativos, aunados a la falta de

coordinación entre las diferentes instituciones publicas, han dificultado su articulación y ocasionado ineficiencias en el traslado de las mercancías, con el consecuente incremento en tiempo y costo.

El panorama en México con respecto a la infraestructura de transporte es satisfactorio ya que en carreteras actualmente se está aumentando la capacidad de los principales ejes y autopistas, reduciendo así la saturación y el tiempo de transito; en cuanto a los puertos se sigue el proceso de privatización de las APIs, lo que genera inversiones favorables para mejorar la infraestructura de los mismos; el ferrocarril, por su parte, se encuentra en una etapa de crecimiento de su demanda, gracias a las inversiones del sector privado en esta industria lo que genera nuevas rutas, mejores tiempos y diversificación de carga.

Sin embargo, todas las inversiones que fomente la Autoridad en este sector de la economía podrían tener un impacto mucho mayor si se cuida que se realicen no solo de modo particular, sino observando su posición relativa con respecto a los otros componentes dentro de la cadena logística de transporte. Ya que contar con una infraestructura adecuada, moderna y suficiente es un requisito fundamental para el crecimiento económico de México pues acusa serias deficiencias en este aspecto.

Aún resulta complicado que el nuevo concepto de Multimodalismo se desarrolle a corto plazo en México puesto que el transporte terrestre, todavía ocupa un lugar predominante en el traslado de mercancías, además de que el transporte de carga se realiza de manera independiente entre un modo de transporte y otro, pues los importadores y exportadores nacionales continúan realizando el movimiento de sus mercancías en forma unimodal.

Por lo que respecta al OTM en México, ninguno cuenta por si solo con todos los elementos necesarios en cuanto a infraestructura y tecnología. El OTM optimo para las empresas, podemos decir que es aquel que de forma confiable pueda hacerse cargo de el mayor numero de aspectos involucrados en el transporte de forma operativamente eficiente, legalmente responsable, tarifariamente competitivo, financieramente sólido y logísticamente optimo, logrando así la satisfacción del cliente, y permitiendo así que las empresas se dediquen completamente a su principal actividad que es la producción. Es por ello, que mediante el Multimodalismo se deben buscar las formas mas eficientes y productivas para desarrollar al sector, mas que pensar en el desarrollo de empresas Multimodales. De ahí la importancia en México de buscar alianzas y complementariedad entre varias pequeñas y medianas empresas dedicadas a proveer servicios de transporte por los diferentes modos, logrando por este medio disminuir costos, incrementar infraestructura, y alcanzar un grado más alto de competitividad.

En México es necesario cambiar la idea de ver a los modos de transporte de forma aislada, ya que todos son parte de un mismo sistema necesariamente interconectado, concibiendo el Multimodalismo como un agente integrador de los distintos modos, mas que una competencia entre ellos, en donde la logística interviene de manera directa a efecto de lograr eficiencias muy altas en el movimiento de mercancías tanto en el ámbito internacional así como domestico, y tener así un verdadero **TRANSPORTE MULTIMODAL**, con el fin de hacer más eficiente, moderno y competitivo el movimiento de carga y lograr una adecuada coordinación y eficaz interrelación entre usuarios y proveedores de servicios, que permitan reducir el tiempo de tránsito e incrementar la puntualidad, con efectos directos en la reducción de inventarios y las demás ventajas analizadas en esta investigación.

ANEXOS

ANEXOS

Anexo 1 - Aeropuertos administrados por ASA y los grupos Aeroportuarios (2000) por Entidad Federativa.....	76
Anexo 2 - Red Nacional de Aeropuertos.....	78
Anexo 3 - Servicios regulares de puertos marítimos.....	89
Anexo 4 - Infraestructura en los puertos.....	90
Anexo 5 - Caminos y puentes federales.....	101
Anexo 6 - Infraestructura del autotransporte.....	102
Anexo 7 - Sistema ferroviario mexicano.....	104
Anexo 8 - Privatización de Ferronales.....	109
Anexo 9 - Reglamento para el transporte Multimodal internacional.	111
Anexo 10 - Convenio de las naciones unidas sobre transporte Multimodal internacional de mercancías.....	115
Anexo 11 - Infraestructura del transporte Multimodal.	134

Aeropuertos administrados por ASA y los grupos Aeroportuarios (2000) por Entidad Federativa

Entidad	Aeropuertos		Total
	Nacionales	Internacionales	
Aguascalientes		Aguascalientes ^{3/}	1
Baja California		Mexicali ^{3/} , Tijuana ^{3/}	2
Baja California Sur		La Paz ^{3/} , Loreto, San José del Cabo ^{3/}	3
Campeche		Campeche Cd. del Carmen	2
Coahuila		Torreón ^{2/}	1
Colima	Colima	Manzanillo ^{3/}	2
Chiapas	Tuxtla Gtz., San Cristóbal de las Casas	Tapachula ^{4/} , Palenque	4
Chihuahua		Chihuahua ^{2/} , Cd. Juárez ^{2/}	2
Distrito Federal		Internacional de la Cd. de México ^{1/}	1
Durango		Durango ^{2/}	1
Guanajuato		Bajío ^{3/}	1
Guerrero		Acapulco ^{2/} , Zihuatanejo ^{2/}	2
Hidalgo			0
Jalisco		Guadalajara ^{3/} , Puerto Vallarta ^{3/}	2
México		Toluca	1
Michoacán	Uruapan	Morelia ^{3/}	2
Morelos	Cuernavaca		1
Nayarit	Tepic		1
Nuevo León		Monterrey ^{2/}	1
Oaxaca	Puerto Escondido	Oaxaca ^{4/} , Bahías de Huatulco ^{4/}	3
Puebla	Tehuacán	Puebla	2
Querétaro		Querétaro	1
Quintana Roo		Cancún ^{4/} , Chetumal, Cozumel ^{4/}	3
San Luis Potosí	Tamuín	San Luis Potosí ^{2/}	2
Sinaloa		Culiacán ^{2/} , Los Mochis ^{3/} , Mazatlán ^{2/}	3
Sonora		Ciudad Obregón, Guaymas, Hermosillo ^{3/} , Nogales	4
Tabasco		Villahermosa ^{4/}	1
Tamaulipas	Cd. Victoria	Matamoros, Nuevo Laredo, Reynosa ^{2/} , Tampico ^{2/}	5

Tlaxcala			0
Veracruz	Minatitlán ^{4/} , Poza Rica	Veracruz ^{4/}	3
Yucatán		Mérida ^{4/}	1
Zacatecas		Zacatecas ^{2/}	1
Total	59 aeropuertos: nacionales 12, internacionales 47		

1/ Aeropuertos del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.

2/ Aeropuertos del Grupo Aeroportuario de Centro Norte.

3/ Aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Pacífico.

4/ Aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Sureste.

Fuente: Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Red Nacional de Aeropuertos**AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES DE LA REPUBLICA***AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO***DATOS GENERALES**

CLAVE	MEX
UBICACION	MEXICO DISTRITO FEDERAL
NOMBRE OFICIAL	AEROPUERTO INT. LIC. BENITO JUAREZ.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	METROPOLITANO
SUPERFICIE	107,800 M2

DATOS DE OPERACIÓN

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	459,500 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	55

*AERPUERTOS DEL SURESTE***CANCUN****DATOS GENERALES**

CLAVE	CUN
UBICACIÓN	CANCUN, QUINTANA ROO
NOMBRE OFICIAL	INTERNACIONAL DE CANCUN Q. ROO
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	26,710 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	154,800 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	38

COZUMEL QUINTANA ROO**DATOS GENERALES**

CLAVE	CZM
UBICACIÓN	COZUMEL, Q. ROO
NOMBRE OFICIAL	INTERNACIONAL DE COZUMEL, Q. ROO
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	5,040 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	18,900 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	22

MERIDA

DATOS GENERALES

CLAVE	MID
UBICACION	MERIDA, YUCATAN
NOMBRE OFICIAL	LIC. MANUEL CRESCENCIO REJON, MERIDA YUC.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	11,890 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	54,252 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	30

OAXACA, OAXACA

DATOS GENERALES

CLAVE	OAX
UBICACION	OAXACA, OAX
NOMBRE OFICIAL	XOXOCOTLAN, OAXACA, OAX
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,930 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	33,950 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	22

VERACRUZ, VERACRUZ

DATOS GENERALES

CLAVE	VER
UBICACION	VERACRUZ, VERACRUZ
NOMBRE OFICIAL	GRAL. HERIBERTO JARA, VERACRUZ, VER.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	2,890 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	22,500 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	20

BAHIAS DE HUATULCO

DATOS GENERALES

CLAVE	HUX
UBICACION	BAHIAS DE HUATULCO, OAX
NOMBRE OFICIAL	BAHIAS DE HUATULCO, OAX.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	3,260 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	30,371 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	18

MINATITLAN, VERACRUZ

DATOS GENERALES

CLAVE	MTT
UBICACION	MINATITLAN, VER.
NOMBRE OFICIAL	MINATITLAN, VER.
SERVICIO	NACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,755 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	20

TAPACHULA, CHIAPAS

DATOS GENERALES

CLAVE	TAP
UBICACION	TAPACHULA CHIAPAS
NOMBRE OFICIAL	TAPACHULA CHIAPAS
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	FRONTERIZO
SUPERFICIE	2,345 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	18

VILLA HERMOSA

DATOS GENERALES

CLAVE	VSA
UBICACION	VILLAHERMOSA, TABASCO
NOMBRE OFICIAL	C.P.A. CARLOS ROVIROSA, VILLAHERMOSA, TAB.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	4,880 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	20

*GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACIFICO***AGUASCALIENTES**

DATOS GENERALES

CLAVE	AGU
UBICACION	AGUASCALIENTES, AGS.
NOMBRE OFICIAL	LIC. JESUS TERAN, AGUASCALIENTES AGS.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,220 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	18

BAJIO

DATOS GENERALES

CLAVE	BJX
UBICACION	LEON GUANAJUATO
NOMBRE OFICIAL	AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUANAJUATO
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	4,717 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	18

GUADALAJARA	
DATOS GENERALES	
CLAVE	GDL
UBICACION	GUADALAJARA, JALISCO
NOMBRE OFICIAL	MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	METROPOLITANO
SUPERFICIE	19,600 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	89,600 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	45

HERMOSILLO	
DATOS GENERALES	
CLAVE	HMO
UBICACION	HERMOSILLO, SONORA
NOMBRE OFICIAL	GRAL. IGNACIO PESQUEIRA G. HMO. SON.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	5,920 m2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	19,800 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	35

LOS MOCHIS	
DATOS GENERALES	
CLAVE	LMM
UBICACION	LOS MOCHIS, SIN
NOMBRE OFICIAL	LOS MOCHIS TOPOLOBAMPO, SIN
SERVICIO	NACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,601 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	20

LA PAZ	
DATOS GENERALES	
CLAVE	LAP
UBICACION	LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR
NOMBRE OFICIAL	GRAL. MANUEL MARQUEZ DE LEON LA PAZ B.C.S.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	3,660 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	41,059 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	20

MANZANILLO, COLIMA

DATOS GENERALES	
CLAVE	ZLO
UBICACION	MANZANILLO COLIMA
NOMBRE OFICIAL	PLAYA DE ORO MANZANILLO COL.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	4 080 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	13,500 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	20

MEXICALI

DATOS GENERALES	
CLAVE	MXL
UBICACION	MEXICALI BAJA CALIFORNIA
NOMBRE OFICIAL	RODOLFO SANCHEZ TABOADA, MEXICALI B.C.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	FRONTERIZO
SUPERFICIE	1,790 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	13,140 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	18

MORELIA

DATOS GENERALES	
CLAVE	MLM
UBICACION	MORELIA, MICHOACAN
NOMBRE OFICIAL	GRAL. FRANCISCO J. MUJICA
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	4,450 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	22,860 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	15

PUERTO VALLARTA**DATOS GENERALES**

CLAVE	PVR
UBICACIÓN	PUERTO VALLARTA JALISCO
NOMBRE OFICIAL	LIC. GUSTAVO DIAZ ORDAZ
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	13,530 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	102,925 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	35

SAN JOSE DEL CABO**DATOS GENERALES**

CLAVE	SJD
UBICACION	SAN JOSE DEL CABO, BAJA CALIFORNIA SUR
NOMBRE OFICIAL	LOS CABOS
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	8,580 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	20,700 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	22

TIJUANA**DATOS GENERALES**

CLAVE	TIJ
UBICACION	TIJUANA B.C.
NOMBRE OFICIAL	GRAL. ABELARDO L. RODRIGUEZ TIJUANA B.C.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	FRONTERIZO
SUPERFICIE	16.220 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	73,080 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	38

GRUPO AEROPORTUARIO CENTRO - NORTE

ACAPULCO	
DATOS GENERALES	
CLAVE	ACA
UBICACION	ACAPULCO GRO.
NOMBRE OFICIAL	GRAL. JUAN N, ALVAREZ, ACAPULCO GRO.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	19,560 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	116,300 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	38

CHIHUAHUA	
DATOS GENERALES	
CLAVE	CUU
UBICACION	CHIHUAHUA, CHIHUAHUA
NOMBRE OFICIAL	GRAL. ROBERTO FIERRO V. CHIHUAHUA CHIH.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	4,395 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	3
OPERACIONES POR HORA	40

CIUDAD JUAREZ	
DATOS GENERALES	
CLAVE	CJS
UBICACION	CIUDAD JUAREZ, CHIHUAHUA
NOMBRE OFICIAL	ABRAHAM GONZALEZ, CD. JUAREZ CHIH.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	FRONTERIZO
SUPERFICIE	4,275 M2

DATOS DE OPERACION	
SUPERFICIE DE PLATAFORMA	13,376 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	20

CULIACÁN	
DATOS GENERALES	
CLAVE	CUL
UBICACION	CULIACAN, SINALOA
NOMBRE OFICIAL	CULIACAN, SINALOA
SERVICIO	INTERNACIONAL

SUPERFICIE 2,075 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	20,142 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	20

DURANGO

DATOS GENERALES

CLAVE	DGO
UBICACION	DURANGO, DGO
NOMBRE OFICIAL	PRESIDENTE GUADALUPE VICTORIA
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,443 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	40

MAZATLÁN

DATOS GENERALES

CLAVE	MZT
UBICACION	MAZATLAN, SINALOA
NOMBRE OFICIAL	GENERAL RAFAEL BUELNA, MAZATLAN, SIN.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	13,120 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	68,098M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	22

MONTERREY

DATOS GENERALES

CLAVE	MTY
UBICACION	MONTERREY, NUEVO LEON
NOMBRE OFICIAL	GRAL. MARIANO ESCOBEDO
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	METROPOLITANO
SUPERFICIE	18,420 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	77,300 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	38

REYNOSA
DATOS GENERALES

CLAVE	REX
UBICACION	REYNOSA, TAMAULIPAS
NOMBRE OFICIAL	GRAL. LUCIO BLANCO, REYNOSA, TAMPS.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	FRONTERIZO
SUPERFICIE	8,580 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	20,700 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	22

SAN LUIS POTOSÍ
DATOS GENERALES

CLAVE	SLP
UBICACION	SAN LUIS POTOSI, SLP
NOMBRE OFICIAL	PONCIANO ARRIAGA, SAN LUIS POTOSI, SLP
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,440 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,200 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	20

TAMPICO
DATOS GENERALES

CLAVE	TAM
UBICACION	TAMPICO, TAMAULIPAS
NOMBRE OFICIAL	GRAL. FCO. JAVIER MINA, TAMP. TAMPS.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	5,650 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	34,770 M2
NUMERO DE PISTAS	3
OPERACIONES POR HORA	22

TORREON
DATOS GENERALES

CLAVE	TRC
UBICACION	TORREON COAH.
NOMBRE OFICIAL	TORREON COAH.
SERVICIO	INTERNACIONAL

CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,104 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	24,600 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	18

ZACATECAS

DATOS GENERALES

CLAVE	ZCL
UBICACION	ZACATECAS, ZAC.
NOMBRE OFICIAL	GRAL. LEOBARDO C. RUIZ, ZACATECAS, ZAC.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	REGIONAL
SUPERFICIE	2,625 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,915 M2
NUMERO DE PISTAS	2
OPERACIONES POR HORA	20

ZIHUATANEJO

DATOS GENERALES

CLAVE	ZIH
UBICACION	ZIHUATANEJO GRO.
NOMBRE OFICIAL	IXTAPA ZIHUATANEJO GRO.
SERVICIO	INTERNACIONAL
CLASIFICACION	TURÍSTICO
SUPERFICIE	5,255 M2

DATOS DE OPERACION

SUPERFICIE DE PLATAFORMA	16,800 M2
NUMERO DE PISTAS	1
OPERACIONES POR HORA	20

1

¹ Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

SERVICIOS REGULARES DE PUERTOS MARÍTIMOS

PUERTO	PAIS/REGION DE DESTINO
Litoral Pacífico	
Ensenada	Estados Unidos de Norteamérica, Guatemala y Japón.
La Paz 1	Canadá, Estados Unidos de Norteamérica y Japón.
Pichilingue	Estados Unidos de Norteamérica.
Mazatlán	Estados Unidos de Norteamérica y Guatemala
Manzanillo	Asia, Australia, Canadá, Centroamérica, Chile, Estados Unidos de Norteamérica, Europa, El Caribe, Norte América, Nueva Zelanda, Oceanía y Panamá.
Salina Cruz	Colombia, Corea, Costa Rica, Chile, China, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, El Salvador, Guatemala, Hong Kong, Japón y Taiwan.
Litoral Golfo y EL Caribe	
Altamira	Argentina, Brasil, Chile, España, Estados Unidos de Norteamérica, Italia, Perú y Venezuela
Altamira 2	Argentina, Alemania, Bélgica, Brasil, España, Estados Unidos de Norteamérica, Holanda, Inglaterra e Italia.
Tampico	Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos de Norteamérica, Holanda, Honduras, India, Indonesia, Inglaterra, Jamaica, Panamá, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.
Tuxpan	Estados Unidos de Norteamérica.
Veracruz	Alemania, Antillas Holandesas, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Inglaterra, Italia, Jamaica, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Sudáfrica y Trinidad y Tobago.
Veracruz3	Alemania, Argentina, Bélgica, Brasil, España, Estados Unidos de Norteamérica, Colombia, Costa Rica, Francia, Holanda, Inglaterra, Italia, Jamaica y Venezuela.
Veracruz4	Alemania, Argentina, Bélgica, Brasil, Colombia, Cuba, Costa Rica, España, Estados Unidos de Norteamérica, Holanda, Inglaterra, Italia, Panamá, Puerto Rico, República Dominicana y Venezuela.
Veracruz5	Colombia, Chile, Ecuador y Panamá.
Veracruz6	Estados Unidos de Norteamérica.
Cotzacoalcos	Estados Unidos de Norteamérica y Holanda.
Puerto Morelos	Estados Unidos de Norteamérica y Honduras.

1. Via Topolobampo y Pichilingue, BCS.
2. Veracruz via Altamira.
3. Via Altamira.
4. Via Tampico.
5. Via Cotzacoalcos.
6. Via Progreso.

Fuente: Puertos Mexicanos en Cifras 1992-1998, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

INFRAESTRUCTURA EN LOS PUERTOS

En este anexo se da una descripción de la infraestructura con que cuentan los principales puertos de México.

PUERTO DE ALTAMIRA.

El Puerto de Altamira inició sus operaciones el 1º de junio de 1985 con una infraestructura integrada por una posición de atraque de 250 metros y un patio para almacenaje de 5 hectáreas, manteniendo un crecimiento sostenido, que lo ha posicionando al finalizar la década de los noventas, en uno de los cuatro puertos más importantes del país para el manejo de carga comercial. Actualmente, el puerto cuenta con doce posiciones de atraque y nueve terminales en operación, alcanzando durante 1999 un movimiento global de 4.8 millones de toneladas de carga, que comparadas con los 2.6 millones de toneladas manejadas en 1995, se aprecia un crecimiento del 85%.

El recinto portuario de Altamira cuenta con una extensión territorial de 3,075 hectáreas, de las cuales 859 se reservan como áreas de navegación, 1,603 se destinan para el desarrollo de terminales y la prestación de servicios portuarios y 613 conformadas por superficies de litoral del Golfo de México.

Se encuentran actualmente asignadas 82 has. mediante 11 contratos de cesión parcial de derechos y una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa al otorgamiento del Título de Concesión de la API de Altamira.

Respecto de la participación de Altamira en el movimiento portuario nacional, durante 1999 el puerto ocupó el cuarto lugar nacional en el manejo de carga comercial participando con el 8.5% del total nacional; el segundo lugar en el número de buques atendidos con el 8.0%; el primer lugar en el manejo de fluidos petroquímicos con el 36.9%, el tercer lugar en tráfico de altura de contenedores con una participación del 18.0% y ocupó el segundo lugar en el movimiento de carga contenerizada de exportaciones con el 27.0%

Las 9 terminales actuales del Puerto de Altamira proveen de eficiencia, costos altamente competitivos y la segura capacidad para el manejo de todo tipo de carga a más de 125 puertos de todo el mundo.

La estrategia de mejora continua en la infraestructura del Puerto, con mas de \$20 millones de dólares anuales de inversión y las metas en materia ambiental que el

Puerto ha alcanzado con la reciente certificación ISO 4001, prueban el dinamismo de sus operaciones y su compromiso con el desarrollo sustentable.

El Puerto Industrial de Altamira está proyectado como un puerto profundo que podrá recibir, en su etapa final de proyecto, buques hasta de 150,000 toneladas de peso muerto y 18 m de calado.

La ayuda a la navegación incluye un faro de 36 m. de altura, balizas de escolleras de 7.30 m., y balizas de enfilación de luz blanca de 14 m. de altura. Una escollera sobre la margen norte del canal de acceso proyectada a 1,705 m. y otra al sur proyectada a 1,327 m con coraza y morros en etapa final de construcción. Los espigones interiores norte y sur se conformarán de 165 y 240 m. respectivamente.

El principal reto de esta administración, para los próximos 10 años, será el lograr un desarrollo portuario e industrial ordenado, en un ritmo de crecimiento tal, que haga sustentable este macroproyecto comprometiéndose con las necesidades de sus clientes, en los aspectos económico financieros, ambientales, sociales, tecnológicos y de mercado.²

PUERTO DE MANZANILLO.

Es el puerto más importante para la transferencia de exportaciones desde puertos de Asia, Canal de Panamá, Sudamérica y del noroeste de Estados Unidos, con un objetivo de movimiento de más de 400 mil contenedores en el corto plazo.

Operadora Portuaria de Manzanillo es en si misma una terminal especializada de contenedores surgida de la asociación de Transportación Marítima Mexicana y Stendoring Services of America. En el mercado doméstico OPM, es también un concepto acabado de intermodalismo, pues además del movimiento de exportaciones por barco, ferrocarril y los camiones están presentes en el tráfico en una proporción de 34 a 66 por ciento y que como principales destinos tienen la ciudad de México, Jalisco, San Luis Potosí, Aguascalientes, Guanajuato y León, además de otros derroteros en fronteras.

La capacidad de descarga de embarcaciones de OPM es de 135 contenedores por horabuque, la recepción es de barcos de 250 metros de eslora y para más de 2,500 teus, que entre sus principales exportaciones tiene definido un nicho de mercado de autos, como Nissan, GM, Honda, cuyo embarque o desembarque es operado por personal proveídos de uniformes especiales, guantes de algodón y sin metales como cinturones o relojes para evitar el maltrato de las unidades. Sobresalen en las

² www.puertoaltamira.com.mx

importaciones los rollos laminados, placas de acero, graneles agrícolas, fertilizantes, fosfatos, urea o materias primas como azufre, triplay, azúcar.

OPM ofrece servicios de valor agregado como carga y descarga directa al transporte refrigerado, seguro sobre manejo de carga, sistema de comunicación EDI, para radiofonía y telefonía.

Equipo:

Una grúa para 100 toneladas de capacidad

Dos grúas Postpanamax para Teus de 50 toneladas

Dos grúas Postpanamax para Teus de 40 Toneladas

Ocho grúas de marco para Teus

Cuatro cargadores frontales para Teus de 40 toneladas

Cuatro cargadores laterales para Teus de 30 toneladas.³

PUERTO DE VERACRUZ.

Veracruz se ha consolidado como el principal Puerto de México. En los últimos años ha tenido una diversificación de sus mercados como consecuencia de un mejor servicio. Cuenta con la infraestructura necesaria para todo tipo de operaciones dentro del Recinto Portuario, disponiendo de 8 muelles distribuidos en 3.5km de longitud, 71,325m² de almacenamiento cubierto, 18,707m² de patios de almacenamiento y 116 hectáreas de ampliación norte para el desarrollo portuario. La apertura del país al comercio internacional junto con el impulso de nuevas empresas del Puerto y el esfuerzo cotidiano de más de 7 mil personas directamente relacionadas con la actividad portuaria, han propiciado que Veracruz sea considerado como "La Puerta de México al Mundo".

La conexión entre el puerto y su zona de influencia económica es muy viable, por la posición privilegiada en que se encuentra, esta comunicada con toda la Republica a través de carreteras federales y estatales que intercomunican al estado de Veracruz con otros estados importantes.

La carga que se importa o exporta por el puerto se traslada por la extensa red carretera conectándolo principalmente con el D.F., México, Puebla, Querétaro, Hidalgo, Morelos, Guanajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes, Jalisco, Michoacán, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, etc.

A través del sistema ferroviario, se transportan grandes cantidades de producto como son: graneles secos y fluidos pueden enviarse al mercado potencial del puerto a muy

³ Rev. Transporte s. XXI, año 1, Vol. 12, pag.12

bajo costo. El puerto esta conectado a la Ciudad de México por dos vías de ferrocarril, vía Jalapa y vía Córdoba.

La siguiente tabla muestra las distancias y tiempos de recorrido a ciudades importantes con relación al puerto, en su zona de influencia.

CIUDAD	FERROCARRIL		CARRETERA	
	HORAS	kilómetros	HORAS	kilómetros
CORDOBA	5.00	100.00	2.10	125.00
ORIZABA	5.00	133.00	2.50	150.00
XALAPA	5.00	148.00	1.70	100.00
PUEBLA	20.00	300.00	5.10	325.00
PACHUCA	24.00	400.00	8.70	537.00
MEXICO, D.F.	18.00	417.00	7.20	450.00
TOLUCA	22.00	500.00	8.30	500.00
CUERNAVACA	35.00	525.00	8.50	525.00
QUERETARO	36.00	650.00	10.90	650.00
LEON	52.00	817.00	13.70	825.00
AGUASCALIENTES	58.00	1,000.00	15.50	950.00

El aeropuerto internacional de Veracruz, Heriberto Jara Corona brinda comunicación con varias ciudades del país como son: D.F., Tampico, Mérida, Cancún, etc. y Estados Unidos vía Houston. ⁴

PUERTOS DE BAJA CALIFORNIA SUR

Puerto de La Paz.

Infraestructura Portuaria:

Muelle de uso turístico en "T", con 65 m de longitud, 22 m de ancho, 4.5 m de profundidad, 3 m de altura de plataforma.

Localizado en la Zona Dorada, en el centro de la ciudad de La Paz, el muelle turístico para cruceros chicos de tipo temático brinda el servicio de embarque y desembarque de pasajeros, avituallamiento de combustible, agua potable, energía eléctrica y desalojo de basura. El puerto se localiza en las coordenadas 24° 13' de Latitud N y 110° 18' 30" de Longitud O. Cuenta con una profundidad máxima de 4.5 m.

Muelle tipo espigón con 90 m de longitud, 3 m de ancho.

Puerto de Pichilingue.

Situado en la Bahía de Pichilingue a 17 km de la ciudad de La Paz, cuenta con un muelle pesquero y uno comercial de usos múltiples con terminal para pasajeros, áreas de almacenamiento cubiertas y patios donde se recibe granel mineral y agrícola y carga general. Receptor de tráfico de cabotaje y de altura. Algunos de sus servicios

⁴ www.apiver.com

son avituallamiento de combustible, agua potable, energía eléctrica, eliminación de aguas residuales y recolección de basura. El puerto se localiza en las coordenadas 24° 15' 15" de Latitud N y 110° 20' de Longitud O. Profundidad máxima de 10 m.

Infraestructura Portuaria:

Muelle de usos múltiples con terminal para cruceros turísticos, tipo marginal con estructura suficiente para manejar contenedores, carga general y graneles, con 200 m de longitud, 20 m de ancho, 10 m de profundidad, 3.5 m de altura, 15,000 mts² de patio de maniobras, 3,000 m² de bodega.

Muelle de pesca tipo marginal, con 253 m de longitud, 22 m de ancho, 6 m de profundidad, 2.55 m de altura de plataforma, 15,000 m² de patio de maniobras.

Muelle de pesca tipo espigón, con 85 m de longitud, 10 m de ancho, 6 m de profundidad, 2.5 m de altura de plataforma.

Terminal de Ferry, actualmente concesionada a la empresa Sematur.

San Juan de la Costa.

Situado a 60 km al norte de La Paz, en la zona industrial minera del mismo nombre. Se localiza en las coordenadas 24° 22' Latitud N y 110° 40' 50" Longitud O. Muelle especializado en granel mineral dotado de banda transportadora y duques de alba. Profundidad máxima de 11 m.

Infraestructura Portuaria:

Muelle en disposición en "T" con 839 m de longitud, 16 m de ancho, 11 m de profundidad.

Banda transportadora de granel mineral con capacidad de 900 toneladas por hora.⁵

PUERTO INDUSTRIAL DE LAZARO CARDENAS.

Principal puerto industrial de la costa oeste del pacífico mexicano donde está asentada especialmente la industria del acero.

Es uno de los dos puertos con mayor extensión de áreas de tierra y agua para la instalación de nuevas industrias. El puerto industrial sólo tiene ocupada aproximadamente 20% de su superficie total.

Ofrece el sistema de doble estiba a través de la red troncal del ferrocarril del noreste, tiene acceso a los mercados del sur de los Estados Unidos, en la frontera de Laredo,

⁵ www.bajaport.com

Texas, donde se ubica la zona de las grandes maquiladoras, lo que propiciará la integración de servicios de transporte Multimodal.

Su desarrollo se planeó para aprovechar terrenos con y sin frente de agua. El recinto portuario ocupa 1,875 hectáreas, de las cuales 1,528 son con frente de agua y 708 sin esta característica, pero dentro de la superficie total existen además 684 hectáreas sin frente de agua para desarrollo industrial igualmente, incluido un parque urbanizado y con servicios para la pequeña y mediana empresa.

Aquí se ubica el más importante centro generador de energía del país, a través de la producción de 2,100 MW de la termoeléctrica "Presidente Plutarco Elías Calles" y 240 MW que produce la hidroeléctrica "La Villita", para una disponibilidad del energético de 2,340 MW.

La presa local "José María Morelos" almacena permanentemente más de 7 mil millones de metros cúbicos de agua para satisfacer demandas industriales presentes y futuras. El puerto es abastecido también con gas natural a través de un gasoducto subterráneo de 24 pulgadas de diámetro. Instalaciones industriales de Petróleos Mexicanos asentadas en el puerto garantizan el suministro de energéticos como: combustóleo, diesel y gasolinas.

El Puerto Lázaro Cárdenas fue diseñado para un desarrollo de 20, 30 y 50 años. En la actualidad puede recibir barcos de más de 150 mil toneladas de desplazamiento y de la tercera y cuarta generación de los modernos "Postpanamax".

Tiene infraestructura para recibir todo tipo de carga, ya sea contenerizada, general, a granel y fluidos. Tiene la mayor profundidad del país en su canal de acceso y dársena de ciaboga (-16.5 metros), para recibir embarcaciones de hasta 150 mil toneladas de desplazamiento.

Capacidad de almacenamiento en grandes silos de hasta 80,000 toneladas para almacenar granos y productos derivados de la actividad agrícola. Ocho grúas de puerto distribuidas en las diversas terminales para manejar productos como metales, minerales, fertilizantes y contenedores, principalmente.

Alta generación de energía a través de la Termoeléctrica y una presa, que en su conjunto generan 2,340 mega watts. Vastas reservas territoriales para la instalación de parques para la pequeña y mediana industrias. Las áreas de navegación interna son las más extensas de todo el sistema portuario nacional. Presa con recursos acuíferos suficientes para soportar las necesidades de plantas industriales, así como la disponibilidad de gas natural

En el puerto operan mega-empresas, mismas que cumplen con los estándares de calidad internacionales.

El área de influencia o "hinterland" de un puerto esta íntimamente ligada a la actividad económica que se desarrolla tanto en la zona que se ubica, como en el entorno estatal, extendiéndose a su vez a otros estados y regiones de la República Mexicana; incluso a otros países.

El Puerto Industrial Lázaro Cárdenas cuenta con un área de influencia conformada fundamentalmente por los estados de Michoacán, Guerrero, Morelos, Distrito Federal, Estado de México y Querétaro.

Aunado a lo anterior, el Puerto Industrial Lázaro Cárdenas, cuenta con vías de comunicación ferroviarias, terrestres y aéreas; ofreciendo múltiples oportunidades para exportar o importar productos desde o hacia la Cuenca del Pacífico, costa oeste de Norte, Centro y Sudamérica, así como a Europa a través del canal de Panamá.

Áreas de Influencia Internacional: Hong Kong, Calcuta, Yokohama, Singapur, Australia, Vancouver, Los Angeles, Nueva York, Nueva Orleans, Colombia, Brasil, Valparaíso, Ámsterdam.

En el caso de la red ferroviaria podemos decir que se extiende a los estados del norte del país a través del ferrocarril del noreste; ferrocarril que hoy en día es la columna vertebral del transporte ferroviario en esta zona de nuestro país. La red ferroviaria del país cuenta en total con 62,780 kilómetros de vías, de los cuales los seis estados de la zona de influencia participan con un 58.7%.

Dicho ferrocarril conecta a Lázaro Cárdenas con ciudades como Querétaro, Ciudad de México, Veracruz, San Luis Potosí, Aguascalientes, Tampico, Monterrey y Nuevo Laredo, en México; con los puertos de Houston y Nueva Orleans, así como con las ciudades de Dallas, Pittsburg y Kansas City, en los Estados Unidos de América.

Respecto a la red carretera, el puerto de Lázaro Cárdenas se une con las principales ciudades del país tales como Acapulco, Guadalajara, Manzanillo, Distrito Federal, Monterrey, Morelia, Estado de México, Puebla, Querétaro y San Luis Potosí, principalmente.

Las conexiones terrestres del Puerto Lázaro Cárdenas son rápidas y eficientes, enlazan con el área de los Estados Unidos y Canadá. La ruta ferroviaria opera con trenes unitarios y transporte de contenedores de doble estiba. La autopista de altas especificaciones Lázaro Cárdenas-Morelia permite el traslado seguro de cargas. Los aeropuertos regional, de Lázaro Cárdenas, e internacional, de Ixtapa-Zihuatanejo, incrementan las opciones de traslados.

Por último respecto a los enlaces aéreos podemos mencionar que se cuenta con un aeropuerto municipal a sólo cuatro kilómetros de distancia y un aeropuerto internacional a 100 kilómetros del puerto.

La plantilla industrial asentada en el puerto alberga empresas de clase mundial. El Puerto Lázaro Cárdenas es el principal centro productor de acero de México; el mayor centro productor de fertilizantes de América Latina; tiene las mayores instalaciones de almacenamiento de granos del Pacífico mexicano; contiene el segundo mayor centro y terminal de abastecimiento de combustibles, y produce bienes de capital y tubería de gran diámetro.

La legislación para parques industriales aplicable al puerto favorece y simplifica los trámites en materia de impacto ambiental para la instalación de empresas industriales. La nueva Ley de Fomento Económico de Michoacán estimula, asimismo, la instalación y desarrollo de empresas en el puerto.

El programa de inversiones del sector privado mantiene su constante de incremento anual, como un claro indicativo de la confianza en el crecimiento y futuro del puerto. Lázaro Cárdenas es el puerto de mayor desarrollo de México.⁶

PUERTOS DE TABASCO.

El estado de Tabasco, cuenta con dos principales puertos, Frontera y Dos Bocas, éste último es usado principalmente para la transportación de petróleo y sus derivados.

Frontera

Está ubicado en el municipio de Centla, cuenta con un calado de 12.5 pies de profundidad, un muelle comercial de 300 metros, bodega habilitada de 1,500 m² y cuenta con una delegación aduanal.

Este puerto esta conectado directamente con la cuenca de los ríos Grijalva-Usumacinta, la más caudalosa del país, lo que permite la navegación tierra adentro.

Frontera es el puerto comercial vinculado a la red fluvial más importante del país.

El puerto de Frontera se encuentra en el punto de unión del Sureste mexicano con el exterior.

Esta localizado en la margen derecha del río Grijalva, a 10 km. de la bocana, actualmente sus principales actividades portuarias se encuentran vinculadas con la actividad petrolera, específicamente con buques abastecedores e importación de

⁶ www.puerto-lazarocardenas.com

equipos, herramientas y materiales para perforación de pozos, con la actividad pesquera y la exportación de productos frutícolas.

Obras de Protección

Dársena de ciaboga de 6 metros de profundidad y 600 metros de diámetro, para el señalamiento marítimo, se cuenta con un faro, balizas y boya de recalada.

Áreas de Navegación

- Canal de acceso de 5.5 metros de profundidad, 80 metros de plantilla y 2.3 km. de longitud, para el arribo de embarcaciones de 3000 toneladas de peso muerto, 80 metros de eslora y 4.5 metros de calado.
- Canal de navegación de 8 km. Con profundidad mínima de 6 metros y ancho mínimo de 200 metros.

Terminales en Instalaciones

- Muelle fiscal de 300 metros de longitud y 6 metros de profundidad en el paramento de atraque, bodega de tránsito de 1,500 m².,
- Muelle pesquero de 200 metros de longitud y 4.5 metros de profundidad en el paramento de atraque, con una rea de maniobras de 4,000 m²., recinto portuario de 6.2 hectáreas.

Dos Bocas

Se localiza en el municipio de Paraíso, cuenta con un calado de 18 pies en la dársena, y es usado básicamente para el transporte de petróleo y sus derivados, cuenta con bodegas, servicios aduanales, de salud, migración, patios, consignatorio de buques, entre otros.

En 1999, el Gobierno Federal otorgo el título de concesión a la Administración Portuaria Integral del puerto de Dos Bocas, para su apertura comercial, aprovechando su infraestructura instalada.

El proyecto portuario que se desarrollará con base en el título de concesión, es uno de los más ambiciosos que se ha emprendido en los últimos años ya que Dos Bocas podrá, en el mediano y largo plazos, manejar los volúmenes de carga más elevados de todo el sistema portuario del país.

El pasado 21 de agosto, la Dirección General de Puertos autorizó el Programa Maestro de Desarrollo Portuario para el puerto de Dos Bocas, y con fecha 12 de octubre del actual se publicó en el Diario Oficial de la Federación, por lo que ya han quedado sentadas las bases para convertir el puerto de Dos Bocas en el centro de actividades petroleras industriales más importante del Golfo de México.

A través de este importante Programa, Dos Bocas podrá en el mediano y largo plazo, proveer insumos a las industrias regionales, estimular el transporte marítimo a productos intermedios y terminados, promover servicios marítimos de altura y cabotaje y atraer la instalación de empresas que requieran transporte marítimo.

Obras de Protección:

- Rompeolas oriente de 2,000 metros de longitud de 2.8 metros de altura en la corona;
 - Rompeolas poniente de 1,000 metros de longitud;
 - Espigón poniente de 400 metros de longitud;
 - Espigones números 1,2,3,4,5,6 y 7 de 1,120 metros de longitud con 6.5 metros de ancho en la corona y un metro de altura;
- Todas estas obras están realizadas en piedra.

Áreas de Agua:

- Canal de acceso de 1,400 metros de longitud, 120 metros de ancho de la plantilla y 12 metros de profundidad; Bocana de 450 m. de longitud, 70 m. de ancho de plantilla y 8.5 m. de profundidad;
- Canal de Navegación de 720 m. de longitud, 70 m. de ancho de plantilla y 8.5 m. de profundidad; Dársena de ciaboga de 400 X 300 metros de longitud, 120,000 m² de área, 300 metros de ancho de plantilla y 12 metros de profundidad;
- Fondeadero de abrigo de 500 X 300 metros de longitud, 150,000 m² de área, 300 m. de ancho de plantilla y 8 metros de profundidad;
- Dársena de maniobras norte de 598 X 100 m. de longitud, 59,800 m² de área, 100 m. de ancho de plantilla y 8 metros de profundidad; Dársena de maniobras este de 498 X 100 m. de longitud, 49,800 m² de área, 100 m. de ancho de plantilla y 8 m. de profundidad;
- Dársena de maniobras sur de 230 X 235 m. de longitud, 54,050 m² de área, 230 m. de ancho de plantilla y profundidad de 4 metros.

Obras de Atraque:

- Muelle de abastecimiento de 598 m. de longitud, 30m. de ancho, una banda de atraque de 598 m. de 2.2 m. de altura y 7 m. de profundidad;
- Muelle de Talleres de 329 m. de longitud, 30 m. de ancho, una banda de atraque de 329 m. de longitud, 2.2 m. de altura y 6 m. de profundidad;
- Muelle oeste de chalanes de 235 m. de longitud, 30 m. de ancho, una banda de atraque de 230 m. de longitud, 2.2 m. de altura y 5 m. de profundidad;
- Muelle este de chalanes de 200 m. de longitud, 30 m. de ancho, una banda de atraque de 200 m. de longitud de 2.2 m. de altura y 5 metros de profundidad.

Áreas de almacenamiento:

- Patio de tubería de 505 X 350 m. de 176,750 m² de área total y 57,500 m². De área útil;

- Cobertizo de cabezales de 60 X 35 m. con un área de 2,000 m² y 1,470 m² de área útil;
- Bodega de productos químicos de 110 X 35 m. de 3,850 m² de área total y 2,695 m² de área útil.

Señalamientos marítimos:

- Baliza de enfilación anterior de 20 destellos por segundo, color blanco, de 20 metros de altura;
- Baliza de enfilación posterior de 30 destellos por segundo, color blanco, de 25 m. de altura.⁷

PUERTO DE SALINA CRUZ

Salina Cruz es un puerto estratégicamente bien situado, es el punto de transferencia para el comercio internacional entre Oriente, América y Europa. Debido a que la distancia entre Salina Cruz y Coatzacoalcos es muy poca, el puerto enlaza el Océano Pacífico y el Golfo de México tanto por carretera como por vía férrea.

El puerto sirve a la región sureste del Pacífico y del Golfo que incluyen a los estados de Oaxaca, Veracruz y Chiapas. Estos estados tienen una participación del 8.5% en el Grupo Nacional Portuario.⁸

⁷ www.sefoe.gob.mx/ubicación/puertos.shtml

⁸ www.oaxaca.gob.mx/sedic/puerto/spanish/ptosalin.html

Caminos y Puentes Federales.

Entre las principales obligaciones y prerrogativas de CAPUFE se cuentan las siguientes:

- 1) La administración, con sus propios recursos mediante concesiones a terceros, de los caminos y puentes federales integrados a su patrimonio y aquellos que construya con cargo al mismo, así como los que sean entregados para tal fin. Se hace cargo de la conservación, reconstrucción y ampliación de esa infraestructura, y está formulada incluso para promover y fomentar la participación de particulares en la construcción y explotación de caminos y puentes federales bajo el régimen de concesión y sujeto a los requisitos que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 2) Diseñar y aplicar las tarifas para cada elemento, conforme a los límites que fijen las autoridades competentes, y disponer de esos ingresos para cumplir con sus objetivos, conforme a un presupuesto autorizado. Tiene la opción de realizar esas tareas con sus propios medios o mediante concesiones a terceros. Puede asimismo utilizar esos recursos en proyectos de inversión o coinversión en su giro, u obtener créditos apalancados con esos recursos, previa autorización de la SCT.
- 3) Puede construir, administrar y explotar, con sus medios o mediante terceros, infraestructura principal o complementaria para cumplir con sus objetivos, incluida la instalación de plantas industriales que fabriquen los materiales necesarios, mismos que pueden estar sujetos a distribución.
- 4) Mediante convenios, cumplidos los requisitos legales estatutarios, CAPUFE puede hacerse cargo de la administración de caminos y puentes concesionados o inspeccionarlos u operarlos por solicitud de la SCT.⁹

⁹ www.capufe.gob.mx

INFRAESTRUCTURA DEL AUTOTRANSPORTE

RED PROPIA		
CAMINOS	Puentes	
Tijuana – Ensenada	Culiacán	La Piedad
Chapalilla – Compostela	Sinaloa	Tecolutla
México – Querétaro	Pánuco	Las Flores
Querétaro – Celaya	Coatzacoalcos	San Juan
Celaya – Irapuato	Matamoros	Tampico
México – Puebla	Alvarado	Ojinaga
Puebla – Orizaba	Papaloapan	Paso Del Norte
Orizaba – Córdoba	Caracol	Rodolfo Robles
Cuacnopalan – Tehuacan - Oaxaca	Camargo	Piedras Negras
Nuevo Teapa – Cosoleacaque	Miguel Alemán	Tlacotalpan
Rancho Viejo – Taxco	Nautla	Acuña
Arriaga – Huixtla	Reynosa	Laredo
La Rumorosa – Tecate (En Construcción)	Grijalva	Dovalí Jaime
	Usumacinta	Juárez Lincoln
	Cadereyta	

Red Contratada	
Caminos	Puentes
México - Cuernavaca	Tuxpan
La Pera - Cuautla	San Miguel
Puente De Ixtla - Iguala	Libre Comercio
Amacuzac - Taxco	Zaragoza - Ysleta
México - Tizayuca	Solidaridad
Guadalajara - Colima	Nuevo Amanecer
Tepic - San Blas	
Culiacán - Las Brisas	
Atacomulco Maravatío	

Obras Rescatadas	
Caminos	Puentes
Cuernavaca - Acapulco Monterrey - Nuevo Laredo Libramiento Poniente De Tampico Zapotlanejo - Lagos De Moreno Córdoba - Veracruz Y La Tinaja - Cosoleacaque León - Lagos De Moreno - Aguascalientes Mazatlán - Culiacán Lib. Noreste De Querétaro Cadereyta - Reynosa Campeche - Champotón Chamapa - Lechería Lib. Ote. De Saltillo Y La Carbonera - Pto. - México Maravatío - Zapotlanejo Estación Don - Nogales Guadalajara - Tepic Guadalajara - Zapotlanejo Gómez Palacio - Corralitos Torreón - Saltillo Cárdenas - Ent. Agua Dulce Reynosa - Matamoros Santa Ana - Caborca - Sonorita	Internacional Reynosa - Pharr El Zacatal - Cd. Del Carmen

Fuente ¹⁰

¹⁰ SCT. Capufe

SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

LINEAS REGIONALES

a) FERROCARRIL DEL NORTE - PACIFICO

Cuya concesión se otorgó a Francisco Javier Gorostiza Pérez, tiene una extensión de 6,200 kilómetros. Sus principales rutas son:

- ▲ Querétaro - Guadalajara – Manzanillo
- ▲ Benjamín Hill – Mexicali
- ▲ Irapuato – Ciudad Juárez
- ▲ Guadalajara – Nogales
- ▲ Tampico – Monterrey – Torreón
- ▲ Saltillo – Piedras Negras
- ▲ México – Querétaro, sin incluir la doble vía electrificada México-Querétaro

Enlaza diversas terminales Multimodales en Saltillo, Ramos Arizpe, Guadalajara, Aguascalientes y Querétaro, y llega a las terminales automotrices de Hermosillo, Ramos Arizpe, La Encantada y Silao. También conecta los puertos de Tampico y Manzanillo, recientemente concesionados a inversionistas privados.

En julio de 1996 concluyó la licitación de este ferrocarril. El ganador fue la empresa Ferrocarril Mexicano, integrada mayoritariamente por el Grupo México, con una participación del 80%, y por la participación de Ingenieros Civiles Asociados y el Ferrocarril Union Pacific, con el 20%. En febrero de 1998 el concesionario privado tomó posesión de la línea. Inició operaciones en 1998 y la vía más transitada es la Mexicali-México.

La razón social que opera dichas líneas es Ferrocarril Mexicano, S.A., que lleva como marca comercial la denominación FERROMEX. Ferrocarril Mexicano, S.A. es una empresa 100% subsidiaria de Grupo Ferroviario Mexicano.

El Grupo Ferromex participó en la licitación pública para la adquisición de la vía corta Ojinaga-Topolobampo (Chihuahua-Pacífico) con una participación accionaria del 74% a través de su subsidiaria Grupo Ferroviario Mexicano, en que participan también Union Pacific Railroad Corporation y Grupo ICA, cada una con un 13% de su capital. El monto total ofertado ascendió a 4,196 millones de pesos.¹¹

¹¹ [HTTP://WWW.FERROMEX.COM.MX](http://www.ferromex.com.mx)

b) FERROCARRIL DEL NORESTE

Cuenta con una longitud de 4,282 kilómetros, y tiene como principales rutas:

- ⤴ Ahorcado – Nuevo Laredo
- ⤴ Monterrey - Matamoros
- ⤴ Aguascalientes – Tampico
- ⤴ México – Veracruz (vía Jalapa)
- ⤴ México – Lázaro Cárdenas
- ⤴ Acámbaro – Escobedo y la doble vía electrificada que se localiza entre México y Querétaro.

Abarca diversas terminales Multimodales en ciudades como Monterrey y Ramos Arizpe y conecta con la terminal automotriz de esta última ciudad. Incluye también conexiones con los puertos de Veracruz, Tampico y Lázaro Cárdenas.

El Ferrocarril del Noreste fue el primero en adjudicarse al sector privado, mediante licitación pública en diciembre de 1996. Se trata del ferrocarril con mayor densidad de carga, factor que resulta de dividir las toneladas transportadas entre los kilómetros recorridos. El hecho de ser la ruta más corta entre la Ciudad de México y la frontera con los Estados Unidos, la convertía en una línea sumamente atractiva para los inversionistas. Tal situación se vio reflejada en la fuerte competencia entre los grupos participantes en la licitación. Fueron dos los principales interesados en esta línea: Grupo México asociado con el Ferrocarril Union Pacific; y *Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM)*, que es un consorcio integrado por Transportación Marítima Mexicana, la principal compañía naviera de América Latina, y el Ferrocarril Kansas City Southern.

Este último grupo (TFM) resultó ganador, al ofrecer un monto equivalente a 1,384 millones de dólares por el 80% del paquete accionario del Ferrocarril del Noreste. El 20% restante será ofrecido al público en general a través de la Bolsa de Valores en un plazo de cinco años. TFM comenzó a operar el ferrocarril a mediados de 1997.

c) FERROCARRIL DEL SURESTE

En julio de 1998 se dio a conocer el fallo de la licitación de la última línea troncal, el Ferrocarril del Sureste. Resultó ganadora la empresa Triturados Basálticos, S.A. (Tribasa). Después Tribasa vendió el 100% de sus acciones, y Grupo Financiero Inbursa y Grupo Frisco son quienes tienen la concesión del Ferrocarril del Sureste (FERROSUR).

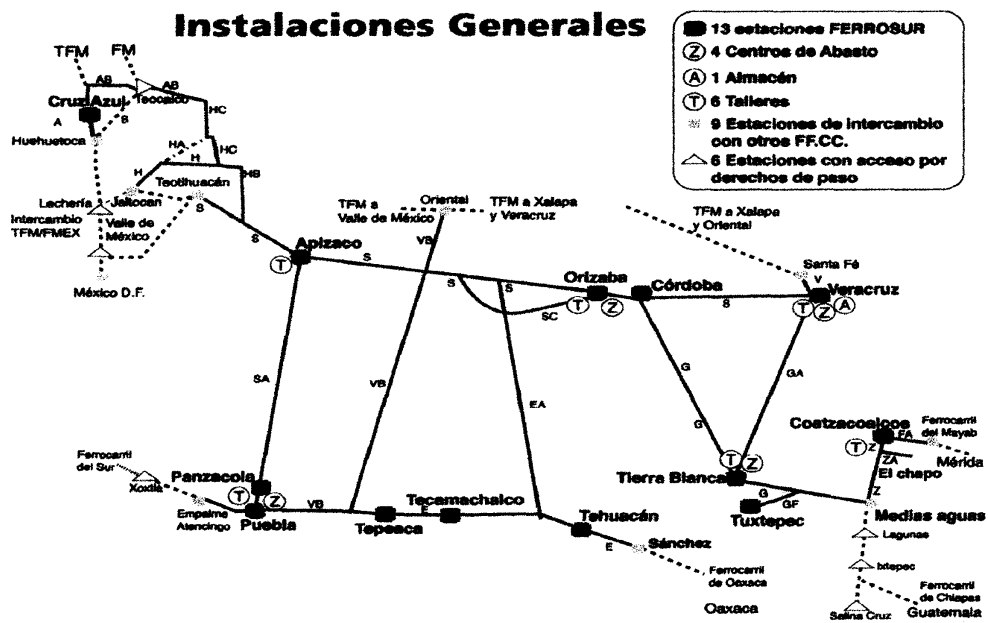
Esta línea tiene una longitud total de 2,200 kilómetros e incluye los corredores:

- ⤴ México – Veracruz,
- ⤴ Córdoba – Medias Aguas,

- ▲ Veracruz – Tierra Blanca,
- ▲ Coatzacoalcos – Salina Cruz
- ▲ Coatzacoalcos – Mérida,
- ▲ Apizaco – Puebla,
- ▲ Tehuacán – Esperanza

Se integra al resto del sistema ferroviario en la Terminal del Valle de México, conectado con las empresas ferroviarias del Noreste y del Pacífico Norte, así como con varias líneas cortas.

Presenta el atractivo de comunicar la Ciudad de México con el Puerto de Veracruz, conecta con la terminal automotriz de Puebla, la zona agrícola de Tehuacán y las zonas petroquímicas de Tabasco y Veracruz; y atiende a la industria química y petroquímica de la zona industrial de Coatzacoalcos, Pajaritos y Minatitlán. El puerto de Coatzacoalcos conecta con la Península de Yucatán y el Estado de Chiapas, y con la costa este de Estados Unidos y los países de Sudamérica, a través del Ferrocarril Chiapas Mayab; se conecta con Salina Cruz en la Costa Pacífico a través del corredor del Istmo de Tehuantepec, que tiene un gran potencial para el tráfico internacional, movilizandocarga entre el Pacífico y el Golfo de México, cuya ubicación estratégica convierte a la región en una zona natural de desarrollo, en la que se realizarán proyectos de infraestructura y proyectos de inversión productivos, con el objeto de aprovechar su potencial económico y de generación de empleo.

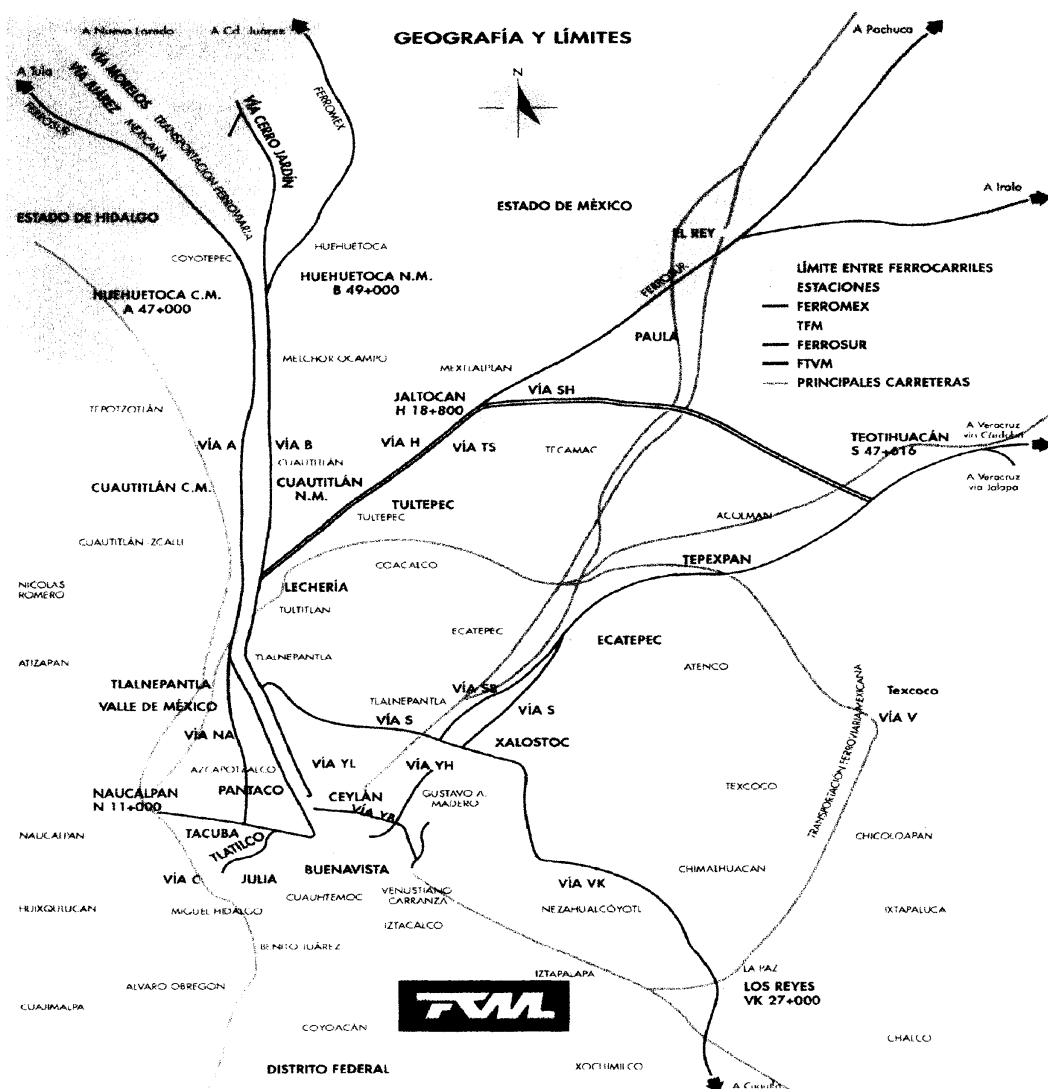


FERROCARRIL TERMINAL VALLE DE MÉXICO

Su extensión de vías es de 296 kilómetros. Fue concesionado a Carlos Carmona Garduño y su ámbito de operaciones está dentro de los siguientes límites:

- ▲ Lechería
- ▲ Naucalpan
- ▲ Teotihuacan
- ▲ Los Reyes
- ▲ Estado de México
- ▲ San Pedro de los Pinos DF

Comenzó a operar de manera mixta en Mayo de 1998. Esta concesión la conforman los tres grandes concesionarios, esto es Ferromex, TFM y Ferrosur, con el 25% cada uno, y el Gobierno Federal con el 25% restante.



LINEAS CORTAS

El Sistema Ferroviario Mexicano incluye, además de las tres concesiones troncales, aproximadamente 7,950 kilómetros de vía considerada como "líneas cortas". El tráfico remitido asciende a 6.6 millones de toneladas (12% del total del sistema) y el tráfico recibido es de 8.5 millones de toneladas (16%). De acuerdo a sus propias características, estas líneas se clasifican como sigue:

LÍNEA CORTA	DEFINICIÓN	CARACTERÍSTICAS
Ferrocarriles locales	Líneas de cobertura local	Con potencial de incrementar el tráfico e ingresos
Ramales integrados a los grandes ferrocarriles	Grupo de líneas cortas factibles de ser integradas a cualquier línea troncal.	Operan con alto volumen de tráfico en longitudes reducidas
Ramas independientes	Líneas que operan independientemente de las líneas troncales.	Muestran rentabilidades económicas independientes del sistema integral ¹²

• FERROCARRIL CHIHUAHUA – PACIFICO

Es la vía férrea mas importante del estado de Chihuahua. Su origen es la ciudad fronteriza de Ojinaga, toca la capital de la entidad, cruza la Sierra Madre Occidental y llega a Topolobambo. Cuenta con un corredor que va de la Junta a Ciudad Juárez. El presidente de esta concesión fue Francisco Javier Zamarripa Mora.

• FERROCARRIL CHIAPAS MAYAB

La empresa Genesse & Wyoming Inc., en Septiembre de 1999 obtuvo la adquisición del Ferrocarril Chiapas Mayab. Chiapas Mayab cuenta con 2000 kms. de longitud de vía que incluyen derechos de paso. Conecta con Coatzacoalcos y Medias Aguas, ambos puntos en el Estado de Veracruz.

Junto con su socio comercial Ferrosur, sirve al puerto de Veracruz y a la Ciudad de México, ha creado los primeros corredores intermodales y automotrices en el sureste mexicano, orientados a servir al mercado de la península de Yucatán, entre otros están:

Valle de México – Mérida

Valle de México – Guatemala

Veracruz – Mérida

Al sur de la Republica conecta con el patio de FEGUA (Ferrocarril de Guatemala) a través de la frontera de Ciudad Hidalgo Chiapas, sirve también a los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y Puerto Madero, ambos en el litoral del Pacifico.

¹² Segmentación del Sistema Ferroviario en VIA Información, Boletín de Información interna SCT, FNM.

PRIVATIZACION DE FERRONALES

Noventa y dos años después (1908), de que por mandato del Presidente Porfirio Díaz naciera Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES), la paraestatal que durante décadas administró este sistema el 27 de Diciembre de 2000, por unanimidad, el poder Legislativo decretó la extinción del organismo, por lo que entró en proceso de liquidación hasta cumplir con las obligaciones heredadas, se busco vender aquellos activos que aún le quedaban a la empresa, como la torre de Ferronales, cerca de 3,000 carros de tren, 150 locomotoras y unos 3,000 kilómetros de vías férreas.

Estos procesos fueron coordinados por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) y vigilados por la Secretaria de la Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM). Buscando responder también por los pasivos de la compañía, así como por juicios laborales pendientes. Esta paraestatal desapareció del presupuesto federal para el año 2000 no obstante que la empresa ya había desaparecido paulatinamente desde 1997. En 1999, Ferronales dejo de operar y administrar las vías generales de comunicación ferroviaria y de prestar el servicio respectivo.

Las pocas vías que quedaron en manos del gobierno son administradas directamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para su venta. Los nuevos concesionarios del Sistema Ferroviario Mexicano invertirán en los próximos cinco años más de 13 mil millones de pesos para su expansión y modernización.

Este proceso de reestructuración permitió captar 18 mil millones de pesos, 900 millones mas al año por el pago de derechos e impuestos, lo que antes representaba erogaciones por 4 mil millones de pesos del subsidio anuales. Las inversiones en el sector emprendidas desde 1997 ascienden a 8 mil 250 millones de pesos y en los próximos cinco años se ubicaran en 12 mil 500 millones. Los operadores actuales, se han comprometido a invertir mas de 900 millones de dólares en los próximos cinco años, los cuales no solamente se designaran a la modernización de líneas, sino que también a la creación de alianzas estratégicas con una visión hacia la transportación Multimodal.

El tráfico de carga registró un máximo histórico de 77.1 millones de toneladas, los tiempos de transito se redujeron 30%, el robo de mercancías 80% y los accidentes 76.3%.¹³

¹³ "FERRONALES ENTRA EN EXTINICON" Carlos Reyes en Transporte Siglo XXI Año 2 Volumen 16. Enero 2001. Pág.35

Con la privatización exitosa de sistema ferroviario, el gobierno ha logrado lo que una vez quiso pero no podía pagar, una mejor infraestructura ferroviaria. Irónicamente, los mexicanos se dan cuenta que la desaparición de un sistema nacional de ferrocarriles refleja la apariencia de buen sistema ferroviario en México.

El tren ya compite en algunas rutas, sobre todo las mas largas, con el autotransporte, para tratar de recuperar la carga que se fue a este medio en los últimos años. Se habla incluso de una guerra de precios entre ambos medios de transporte. A la larga, el reto del ferrocarril será integrarse a una red Multimodal de transporte, pues esta es la tendencia en el mundo y su potencial de crecimiento es enorme.

Los avances son, pese a todo, disparejos. Algunas rutas se han modernizado en forma acelerada y otras siguen igual o peor que antes de la privatización. En un extremo, vías como la México-Nuevo Laredo, donde los trenes corren a velocidades de 80 a 100 kilómetros por hora, ya responden a estándares internacionales y compiten con el autotransporte. En el otro, vías como la México-Oaxaca siguen entrampadas en el olvido debido a que son poco transitadas y difícilmente podrán subsistir. De hecho, se calcula que unos 3,000 kms. de vías de las 27,000 que conforman la red nacional, están en riesgo de desaparecer en los próximos años ante las presiones del mercado.

Pese a lo drástico de la privatización, las autoridades afirman que para finales del presente sexenio México tendrá un ferrocarril eficiente y capaz de responder a los retos de la globalización. Para el gobierno, esto significa un ahorro sustancial de recursos; para los operadores grandes posibilidades de negocios y para los usuarios la opción de recibir un servicio decoroso.

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

CARLOS SALINAS DE GORTARI Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos en uso de la facultad que me concede el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los Artículos 12, 13 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal 255 K de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 2o., 3o., 50, 51, 52, 124, 152 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1o.- Este Reglamento se aplicará en todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte Multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte Multimodal internacional. Las disposiciones del presente Reglamento no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte Multimodal y el transporte segmentado.

ARTICULO 2o.- Las autoridades que de conformidad con las disposiciones legales aplicables tengan competencia en el servicio de transporte Multimodal internacional, deberán coordinarse para normar y controlar eficazmente su adecuada prestación y para facilitar su ordenado desenvolvimiento.

ARTICULO 3o.- Para los efectos de este Reglamento se crea la Comisión de Transporte Multimodal que tendrá el carácter de órgano consultivo y estará integrado por los titulares de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil; Transporte Terrestre; Marina Mercante; Asuntos Jurídicos y Tarifas y por el Titular del órgano desconcentrado Puertos Mexicanos. El Titular de la Dirección General de Tarifas fungirá como Presidente de la Comisión.

La Comisión sesionará cuando así lo determine el Secretario de Comunicaciones y Transportes o lo disponga el Presidente de la misma. Las decisiones se tomarán por mayoría de votos teniendo el Presidente en caso de empate voto de calidad; y se hará del conocimiento del Secretario de Comunicaciones y Transportes quien resolverá en definitiva.

ARTICULO 4o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará los puertos marítimos terrestres y terminales ferroviarias donde deban realizarse las maniobras de transporte Multimodal internacional.

Las bodegas patios y recintos de los particulares destinados a tales maniobras estarán sujetos a inspecciones periódicas de la Secretaría a efecto de constatar que se cumplan con las disposiciones aplicables.

ARTICULO 5o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones a los operadores de transporte Multimodal internacional previo cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia este Reglamento y las demás disposiciones administrativas y legales aplicables.

ARTICULO 6o.- Los servicios de transporte Multimodal dentro del territorio nacional deberán ser realizados por un operador de transporte Multimodal debidamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. De no cumplirse lo anterior la Secretaría de Comunicaciones y Transportes suspenderá la ejecución de dichos servicios.

Los operadores de transporte Multimodal extranjeros y empresas navieras mexicanas podrán celebrar contratos de transporte Multimodal internacional para operar en territorio nacional siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTICULO 7o.- En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de transporte Multimodal internacional, la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte Multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

ARTICULO 8o.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a los operadores de transporte Multimodal internacional a prestar servicios dentro del territorio nacional, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Estar constituidos conforme a las leyes mexicanas.
- b. Acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la suficiente capacidad técnica comercial y económica.
- c. Exhibir a plena satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un contrato de seguro de cobertura amplia, y cualquier otra garantía que ésta le fije para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones por el tiempo que dure la autorización respectiva.
- d. Obtener la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal.

ARTICULO 9o.- El operador de transporte Multimodal internacional está obligado a:

- a. Presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando se le requiera, un informe que contenga con referencia a los doce meses anteriores, los datos técnicos, administrativos o estadísticos que permitan conocer la operación del servicio.
- b. Proporcionar a los inspectores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debidamente acreditados todos los informes o datos que sean necesarios para llevar su cometido.
- c. Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los contratos tipo que pretendan celebrar con los usuarios del servicio, los cuales no surtirán efecto mientras no se llene el requisito de aprobación.
- d. Someter a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los convenios que celebre con empresas extranjeras, relacionados con el servicio de transporte Multimodal internacional a efecto de vigilar en su caso, el cumplimiento de los artículos 67 y 67 bis de la ley de Navegación y Comercio Marítimos. Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes comprobará que en dichos convenios se estipule que, en el uso del transporte marítimo haya participación por parte de las empresas navieras nacionales, en la proporción que les confieran las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.
- e. Sujetarse a las tarifas legales autorizadas y a sus reglas de aplicación.
- f. Contratar con los concesionarios y permisionarios legalmente autorizados para la prestación de servicios unimodales, los movimientos de mercancías necesarios para la ejecución del contrato de transporte Multimodal internacional.
- g. Contratar los servicios de maniobras servicios marítimos y portuarios y demás servicios conexos con quienes legalmente estén autorizados, a excepción de los que expresamente estén facultados a prestarlos directamente por su propia autorización.
- h. Coordinarse o combinarse con otros operadores de transporte Multimodal internacional, cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así lo exija el interés público y se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente.
- i. Notificar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la designación de sus representantes o agentes en el extranjero.
- j. Participar en las actividades de coordinación en materia operativa que disponga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El incumplimiento de las obligaciones antes mencionadas dará lugar a la imposición de las sanciones que conforme a la Ley procedan y para la aplicación de las mismas se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

DE LA RESPONSABILIDAD

ARTICULO 10.- El operador de transporte Multimodal internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes o agentes reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario en los términos que fijen las leyes aplicables a cada modo de transporte.

En consecuencia el operador de transporte Multimodal internacional responderá por:

- a. La pérdida total o parcial de las mercancías o bienes.
- b. De los daños o averías experimentados a los mismos.
- c. De la demora en su entrega.

ARTICULO 11.- El operador de transporte Multimodal tendrá derecho a ejercitar la acción en vía de regreso en contra de los transportistas unimodales o prestadores de maniobras y servicios conexos en que haya ocurrido el siniestro, en los términos de la legislación aplicable.

ARTICULO 12.- El operador de transporte Multimodal no será responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras de las mercancías o bienes cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.

ARTICULO 13.- El operador de transporte Multimodal internacional podrá reclamar al usuario indemnización por todo daño que le resulte de inexactitud o insuficiencia en los datos que le hayan proporcionado para el transporte de las mercancías o bienes.

ARTICULO 14.- Cuando el operador de transporte Multimodal internacional se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte Multimodal internacional de mercancías, a que se refiere el artículo 18 de este Reglamento.

ARTICULO 15.- Si el operador de transporte Multimodal o la persona que actúe por su cuenta, tiene motivos razonables para sospechar que el usuario no ha proporcionado los datos necesarios para la realización del transporte Multimodal internacional, en forma fehaciente, o que éstos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte Multimodal o la persona que actúe por su cuenta podrá incluir en el documento de transporte Multimodal internacional de mercancías, una reserva en la que se especifiquen las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

ARTICULO 16.- Cuando el operador de transporte Multimodal, haga constar una información inexacta u omita cualquier información que deba incluirse en el documento, será responsable de la pérdida, daño o gastos en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes u omisiones.

ARTICULO 17.- Si el operador de transporte Multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte Multimodal internacional de mercancías el estado aparente de las mismas se entenderá que las recibió en buen estado aparente.

ARTICULO 18.- El documento de transporte Multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

- a. La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si fuera el caso, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
- b. El estado aparente de las mercancías;
- c. El nombre y el domicilio del establecimiento principal del operador de transporte Multimodal internacional;
- d. El nombre y domicilio del expedidor;
- e. El nombre del destinatario si ha sido comunicado por el expedidor;
- f. El lugar y la fecha en que el operador de transporte Multimodal internacional tome las mercancías bajo su custodia;

- g. El lugar de entrega de las mercancías;
- h. La fecha o el plazo de entrega de las mercancías si en ello han convenido expresamente las partes;
- i. Una declaración por la que se indique si el documento de transporte Multimodal es negociable o no;
- j. El lugar y fecha de emisión del documento de transporte Multimodal internacional de mercancías;
- k. La firma del operador del transporte Multimodal internacional o de la persona autorizada al efecto por él;
- l. El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m. El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte Multimodal;
- n. Una declaración en el sentido de que el transporte Multimodal internacional contratado, del que hace prueba dicho documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular a las del presente Reglamento, y
- o. Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte Multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable.

ARTICULO 19.- La expedición del documento de transporte Multimodal internacional es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores unimodales conforme a la legislación aplicable.

ARTICULO 20.- La autorización otorgada al operador de transporte Multimodal podrá ser revocada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por incumplimiento reiterado de las condiciones contenidas en dichas autorizaciones y, será declarada administrativamente por la citada Secretaría, siguiendo el procedimiento señalado en el artículo 34 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, escuchando previamente la opinión de la Comisión de Transporte Multimodal.

DE LAS INCONFORMIDADES

ARTICULO 21.- Las resoluciones definitivas de la autoridad que intervenga en la aplicación de este Reglamento, podrán ser recurridas dentro de un plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente de la notificación de dicha resolución. El escrito de inconformidad deberá dirigirse al Director General de Asuntos Jurídicos.

Al escrito de inconformidad deberá anexarse las pruebas y esgrimirse las defensas que se consideren necesarias para basar su dicho, siempre que tengan relación con los hechos en los que el recurrente funde su reclamación. En vista de tales pruebas y defensas o a su falta de presentación y desahogadas que sean las pruebas y defensas, en su caso, el Director General de Asuntos Jurídicos, dentro de los treinta días siguientes a la presentación del recurso dictará la resolución respectiva.

La interposición del recurso no suspenderá la ejecución provisional de la resolución impugnada

ARTICULOS TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO.- Se abroga el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional publicado en el Diario Oficial de la Federación del 16 de agosto de 1982.

ARTICULO TERCERO.- Se derogan todas las disposiciones administrativas en lo que se opongan al presente Reglamento.

Dado en la Residencia del Poder ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los seis días del mes de julio de mil novecientos ochenta y nueve.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Andrés Caso Lombardo.- Rúbrica

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDA SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

LOS ESTADOS PARTE DE ESTA CONVENCIÓN RECONOCEN:

- (a) Que transporte Multimodal Internacional es un medio de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial;
- (b) La necesidad de estimular el desarrollo de un Transporte Multimodal eficaz con los servicios adecuados a los requisitos del comercio involucrados;
- (c) La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado de Transporte Multimodal Internacional de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de países de tránsito;
- (d) La conveniencia de determinar ciertas reglas que relacionan la carga de mercancía por contratos de transporte Multimodal internacional, incluyendo acerca de la obligación de operadores de transporte de Multimodal;
- (e) la necesidad que esta Convención no debe afectar la aplicación de cualquier convención internacional o la ley nacional en relación a la regulación y mando de operación de transporte;
- (f) el derecho de cada Estado para regular y controlar al transporte Multimodal, operadores y operación;
- (g) la necesidad de considerar los intereses especiales y problemas de los países en desarrollo, por ejemplo, como la introducción de nuevas tecnologías, la participación en el Multimodal de sus portadores nacionales y operadores, eficacia del costo uso máximo de fuerza laboral y seguro;
- (h) la necesidad de asegurar un equilibrio de intereses entre los proveedores y usuarios de servicios de transporte Multimodal;
- (i) la necesidad de facilitar los procedimientos de aduana con la consideración debida a los problemas de países del tránsito;

ACEPTAN los principios básicos siguientes;

- (a) que un equilibrio justo de intereses entre desarrollados y los países en vías de desarrollo debe ser establecido, y una distribución justa de actividades entre estos grupos de países debe lograrse en el transporte del Multimodal internacional;
- (b) que la consulta debe tener lugar en las condiciones de servicio, ambos antes de y después de la introducción de cualquier nueva tecnología en el transporte del Multimodal de mercancías, entre el operador de transporte de Multimodal, cargadores, las organizaciones de cargadores y autoridades nacionales apropiadas,;
- (c) la libertad para los cargadores para escoger entre el Multimodal y los servicios de transporte segmentado;
- (d) que la obligación del operador de transporte de Multimodal bajo esta Convención debe ser basada en el principio de falta presunta o debe descuidarse,

HAN DECIDIDO concluir una Convención para este propósito y acordado como sigue:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Definiciones

Para los propósitos de esta Convención:

1. "Transporte Multimodal Internacional " significa el transporte de mercancías por lo menos por dos modos diferentes de transporte en base a un contrato de transporte de Multimodal de un lugar en un país en que las mercancías se toman a cargo por el operador de transporte de Multimodal a un lugar designado para la entrega situada en un país diferente. Los operación de recogida y entrega de mercancías llevadas a cabo en la acto de un contrato de transporte de unimodal, como definido en tal contrato, no será considerado como transporte del Multimodal internacional.
2. "Operador de Transporte Multimodal" quiere decir cualquier persona que en su propio nombre o a través de otra persona que actúa en su nombre celebra un contrato de transporte de Multimodal, y quién actúa como un principal, no como un agente o en nombre del consignador o de los portadores que participan en los operación de transporte de Multimodal, y quién asume la responsabilidad por la actuación del contrato.
3. " Contrato de Transporte Multimodal" es un contrato que un operador de transporte de Multimodal acuerda, contra el pago de carga, realizar o procurar la actuación de Transporte Multimodal.
4. " Documento de Transporte Multimodal " un documento que evidencia un contrato de transporte de Multimodal, la toma en cargo de las mercancías por el operador de transporte de Multimodal, y una tarea por él para entregar las mercancías de acuerdo con las condiciones de ese contrato.
5. "Consignador" significa cualquier persona por quien o en cuyo nombra o en cuyo nombre un contrato de transporte de Multimodal se ha concluido con el operador de transporte de Multimodal, o cualquier persona por quien o en cuyo nombra o en cuyo nombre las mercancías realmente se entregan respecto a al operador de transporte de Multimodal
6. "Consignatario" quiere decir que la persona tituló para tomar entrega de las mercancías.
7. "Mercancías" incluye cualquier recipiente, paleta o artículo similar de transporte o de empaquetar, si es proporcionado por el consignador.
8. "Convención Internacional" significa un acuerdo internacional concluido entre Estados en la forma escrito y gobernada por la ley internacional.
9. "La ley nacional obligatoria" significa cualquier ley estatutaria acerca del transporte de mercancías
10. "Escritos", significa cualquier escrito, telegrama o télex.

Artículo 2

Alcance de aplicación

Las disposiciones de esta Convención aplicarán a todos los contratos de transporte Multimodal entre los lugares en dos Estados, si:

(a) el lugar para la toma en cargo de las mercancías por el operador de transporte de Multimodal como en el contrato de transporte de Multimodal se localiza en un Estado Acordado, o

(b) el lugar para la entrega de mercancías por el operador de transporte de Multimodal como en el contrato de transporte de Multimodal se localiza en un Estado Acordado.

Artículo 3

Aplicación obligatoria

1. Cuando un contrato de transporte de Multimodal se ha concluido según artículo 2 se gobernará por esta Convención, los disposicioneses de esta Convención serán obligatoriamente aplicables al tal contrato.

2. Nada en esta Convención afectará el derecho del consignador para escoger entre el Multimodal transporte y el transporte segmentado.

Artículo 4

La Regulación y Control del Transporte Multimodal

1. Esta Convención no afectará, o es incompatible con, la aplicación de cualquier convención internacional o la ley nacional en relación a la regulación y control de operación de transporte.

2. Esta Convención no afectará el derecho de cada Estado para regular y controlar al Transporte Multimodal a nivel nacional, las operaciones y operadores, incluso el derecho para tomar medidas que relacionan a las consultaciones, sobre todo antes de la introducción de nuevas tecnologías y servicios, entre el Multimodal operadores, cargadores, las organizaciones de cargadores y autoridades nacionales apropiadas transportan en las condiciones de servicio; autorización de operadores de transporte de Multimodal; la participación en el transporte; y todos los otros pasos en el interés nacional económico y comercial.

3. Los operadores de Transporte Multimodal obedecerán la ley aplicable del país en que él opera y con los disposiciones de esta Convención.

PARTE II. DOCUMENTACIÓN

Artículo 5

El Documento de Transporte Multimodal

1. Cuando las mercancías se toman en cargo por el operador de transporte de Multimodal, él emitirá un documento de transporte de Multimodal que, a la opción del consignador, estará en la forma negociable o no-negociable.

2. El Documento de Transporte Multimodal se firmará por el operador de transporte de Multimodal o por una persona que tiene la autoridad de él.

3. La firma en el documento de transporte de Multimodal puede estar en letra, impreso en el facsímil, perforó, estampillado, en los símbolos, o por cualquier otro medio mecánico o los medios electrónicos, si no es no válido con la ley del país dónde el documento de Transporte Multimodal se emite.

4. Si el consignador está de acuerdo, un documento de Transporte Multimodal non-negociable puede emitirse haciendo el uso de cualquier medios mecánico u otro conservando un registro de los detalles declarado en artículo 8 ser contenido en el documento de transporte de Multimodal. En tal caso el operador de Transporte Multimodal,

después de haber tomado las mercancías en cargo, entregará al consignador un documento leible que contiene todos los detalles registrados, y el tal documento debe para los propósitos de las disposiciones de esta Convención se juzgue para ser un documento de transporte de Multimodal.

Artículo 6

EL Documento de Transporte Multimodal Negociable

1. Donde un documento de transporte de Multimodal se emite en la forma negociable:

- (a) se extenderá a la orden o a portador;
- (b) si hecho a la orden serán transferibles por el endoso;
- (c) si hecho fuera a portador será transferible sin el endoso;
- (d) si emitió en un juego de más de un original indicará el número de originales en el juego;
- (e) si cualquier copia se emite que cada copia se marcará " copia non-negociable".

2. La entrega de mercancías puede exigirse del operador de transporte de Multimodal o una persona que sólo actúa debidamente en su nombre contra la rendición del documento de transporte de Multimodal negociable endosado donde sea necesario.

3. Los operador de Transporte Multimodal se descargará de su obligación para entregar las mercancías si, dónde un documento de transporte Multimodal negociable se ha emitido en un juego de más de un original, él o una persona que actúan en su nombre tiene en la fe buena entregado las mercancías contra la rendición de uno de los originales.

Artículo 7

Documento de Transporte Multimodal Non-negociables

1. Donde un documento de transporte de Multimodal se emite en la forma non-negociable, indicará a un consignatario nombrado.

2. Los operador de Transporte Multimodal se descargará de su obligación para entregar las mercancías si él hace la entrega de la carga al consignatario nombrado en el documento de transporte Multimodal non-negociable o a la tal otra persona cuando él puede instruirse debidamente, como una regla, por escrito.

Artículo 8

Datos del Documento de Transporte Multimodal

1. El documento de Transporte Multimodal contendrá los detalles siguientes:

- (a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, una declaración expresa, si es aplicable, acerca del carácter peligroso de las mercancías, el número de paquetes o piezas, y el peso, grosor de las mercancías o su cantidad expresa por otra parte, todos los detalles como amueblado por el consignador;
- (b) la condición clara de las mercancías;
- (c) el nombre y el lugar principal del negocio del operador de transporte de Multimodal;

- (d) el nombre del consignador;
- (e) el consignatario, si nombró por el consignador;
- (f) el lugar y fecha de tomar en cargo las mercancías por el operador de transporte de Multimodal;
- (g) el lugar de entrega de las mercancías;
- (h) la fecha o el periodo de entrega de las mercancías al lugar de entrega, si expresamente estado de acuerdo en entre las partes;
- (i) una declaración que indica si el documento de Transporte Multimodal es negociable o non-negociable;
- (j) el lugar y fecha de celebración del documento de transporte de Multimodal;
- (k) la firma del operador de transporte de Multimodal o de una persona que tiene la autoridad de él;
- (l) la carga para cada modo de transporte, si expresamente estado de acuerdo entre las partes, o la carga, incluyendo su moneda, a la magnitud pagable por el consignatario u otra indicación que la carga es pagable por él.
- (m) la ruta pretendida, los modos de transporte y lugares de transbordo, si es conocido en el momento de emisión del documento de transporte de Multimodal;
- (n) la declaración referida en párrafo 3 de artículo 28;
- (o) cualquier otro detalles que las partes pueden estar de acuerdo en insertar en el documento de transporte de Multimodal, si no es incoherente con la ley del país dónde el documento de Transporte Multimodal se emite.

2. La ausencia de uno o más de los detalles referido en párrafo 1 de este artículo no afectará el carácter legal del documento como un documento de transporte de Multimodal con tal de que él no obstante se encuentra en cumplimiento de requisitos en párrafo 4 de artículo 1.

Artículo 9

Las reservaciones del Documento de Transporte Multimodal

1. Si el documento de Transporte Multimodal contiene los detalles acerca de la naturaleza general, las marcas principales, el número de paquetes o piezas, peso o cantidad de las mercancías, que el operador de Transporte Multimodal o una persona que actúan en su nombre sabe, o tiene las bases razonables para sospechar, que no representa con precisión realmente las mercancías a cargo, o si él no tiene ningún medio razonable de verificar los detalles, el operador de Transporte Multimodal o una persona que actúan en su nombre insertarán en el documento de transporte de Multimodal una reservación que especifica estas inexactitudes, las bases de sospecha o la ausencia de medios razonables de verificar.

2. Si el operador de Transporte Multimodal o una persona que actúan en su nombre no anotan en el documento de transporte de Multimodal la condición clara de las mercancías, él se juzga como haber anotado en el documento de transporte de Multimodal que las mercancías están en condición buena .

Artículo 10

Efecto Evidencial del Documento de Transporte Multimodal

Salvo los detalles en el respeto de que y a hasta que punto una reservación está permitida bajo artículo 9 se ha enterado:

(a) el documento de Transporte Multimodal será los la *prima facie* evidencia de la toma en cargo por el operador de transporte de Multimodal de las mercancías como descritas en el; y

(b) la prueba al contrario por el operador de transporte de Multimodal no será admisible si el documento de Transporte Multimodal se emite en la forma negociable y se ha transferido a una tercera parte, incluso un consignatario que ha actuado en la buena fe en la confianza de la descripción de las mercancías.

Artículo 11

La Responsabilidad por Errores Intencionales u Omisiones

Cuando el operador de Transporte Multimodal, con el intento de defraudar, da en el documento de transporte de Multimodal información falsa acerca de las mercancías u omite cualquier información requerida ser incluida bajo párrafo 1(a) o (b) de artículo 8 o bajo artículo 9, él será responsable, sin el beneficio de la limitación de obligación proporcionada en esta Convención, por cualquier pérdida, daño o gastos incurridos en una tercera parte, incluso un consignatario que actuó en la confianza de la descripción de las mercancías en el documento de transporte de Multimodal emitido.

Artículo 12

Garantía por el Consignador

1. El consignador se juzgará para haber garantizado al operador de transporte de Multimodal la exactitud, en el momento las mercancías se tomó en cargo por el operador de transporte de Multimodal, o detalles que relacionan a la naturaleza general las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si aplicable, al carácter peligroso las mercancías, como amueblado por él para la inserción en el documento de transporte de Multimodal.

2. El consignador indemnizará al operador de Transporte Multimodal contra pérdida que sea el resultado de las inexactitudes en o las insuficiencias de los detalles a que se refiere el párrafo 1 de este artículo. El consignador permanecerá responsable aun cuando el documento de Transporte Multimodal se ha transferido por él. El derecho del operador de transporte de Multimodal a la indemnización no debe en ningún límite su obligación bajo el contrato de transporte de Multimodal a cualquier otra persona que el consignador.

Artículo 13

Otros Documentos

La emisión del documento de transporte de Multimodal no evita la celebración, si es necesario, de otros documentos en relación a transporte u otros servicios involucrados en el Transporte Multimodal Internacional, de acuerdo con convenciones internacionales aplicables o la ley nacional. Sin embargo, la emisión de tales otros documentos no afectará el carácter legal del documento de transporte de Multimodal.

PARTE III. LA OBLIGACIÓN DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 14

El Periodo de Responsabilidad

1. La responsabilidad del operador de transporte de Multimodal para las mercancías bajo esta Convención cubre el periodo del tiempo en que él toma las mercancías en su cargo al tiempo de su entrega.

2. Con el propósito de este artículo, el operador de Transporte Multimodal se declara estar al cargo de las mercancías:

(a) el tiempo en que él ha tomado las mercancías:

(i) el consignador o una persona que actúa en su nombre; o

(ii) una autoridad u otra tercera parte a quien, consiguiente a ley o regulaciones aplicable al lugar de tomar el cargo, las mercancías deben entregarse para el transporte;

(b) hasta el tiempo que él haya entregado las mercancías:

(i) entregando las mercancías al consignatario; o

(ii) en casos dónde el consignatario no recibe las mercancías del operador de transporte de Multimodal, poniéndolos a la disposición del consignatario de acuerdo con el contrato de transporte de Multimodal o con la ley o con el uso del comercio particular aplicable al lugar de entrega; o

(iii) entregando las mercancías a una autoridad u otra tercera parte a quien, consiguiente a ley o regulaciones aplicable al lugar de entrega, las mercancías deben entregarse.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la referencia al operador de transporte de Multimodal incluirá a sus sirvientes o agentes o cualquier otra persona de cuyo servicios él hace uso para el cumplimiento del contrato de transporte de Multimodal, y referencia al consignador o consignatario incluirá a sus sirvientes o agentes.

Artículo 15

La Obligación Del Operador De Transporte De Multimodal Para Sus Sirvientes, Agentes Y Otras Personas

Sujeto a artículo 21, el operador de Transporte Multimodal será responsable para los actos y omisiones de sus sirvientes o agentes, cuando cualquier tal sirviente o agente está actuando dentro del alcance de su empleo, o de cualquier otra persona de cuyo servicios él hace uso para el cumplimiento del contrato de transporte de Multimodal, cuando la tal persona está actuando de acuerdo al contrato, como si los actos y las omisiones fueran suyos.

Artículo 16

Bases de la Obligación

1. El Operador de Transporte Multimodal será responsable por la pérdida resultado de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si la ocurrencia que causó la pérdida, daño o retraso en la entrega tuviera lugar mientras las mercancías estén a su cargo como definido en artículo 14, a menos que el operador de Transporte Multimodal demuestra que él, sus sirvientes o agentes o cualquier otra persona referida en el artículo 15 tomó todas las medidas que podrían exigirse para evitar la ocurrencia y sus consecuencias razonablemente.

2. Retraso en la entrega ocurren cuando las mercancías no sean entregadas dentro del tiempo expresamente acordado en o, en la ausencia de tal acuerdo, dentro del tiempo que sería razonable requerir de un operador de transporte de Multimodal diligente, considerando las circunstancias del caso.

3. Si las mercancías no se han entregado dentro de 90 días consecutivos que siguen la fecha de entrega determinados según párrafo 2 de este artículo, el demandante puede tratar las mercancías como pérdida.

Artículo 17

Las Causas Coexistentes

Donde la falta o descuido por parte del operador de transporte de Multimodal, sus sirvientes o agentes o cualquier persona referida en el artículo 15 combinada con otra causa para producir pérdida, daño o retraso en la entrega, el operador de Transporte Multimodal sólo será responsable a la magnitud que la pérdida, daño o retraso en la entrega son atribuibles a la tal falta o descuido, con tal de que el operador de Transporte Multimodal no demuestra la parte de la pérdida, daño o retraso en la entrega atribuible.

Artículo 18

La Limitación de Responsabilidad

1. Cuando el Operador de Transporte Multimodal es responsable por la pérdida o daño de las mercancías según el artículo 16, su obligación se limitará a una cantidad que no exceda de 920 unidades de cuenta por paquete u otra unidad del envío o 2.75 unidades de cuenta por el kilogramo de peso grueso de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que sea el más alto.
2. Con el propósito de calcular qué cantidad es el más alto de acuerdo con párrafo 1 de este artículo, las reglas siguientes aplican:
 - (a) donde se usan un recipiente, paleta o artículo similar de transporte para consolidar las mercancías, los paquetes u otras unidades del envío enumeradas en el documento de transporte de Multimodal como condensadas en el tal artículo de transporte se consideran paquetes o unidades enviadas. Exceptúe como mencionado las mercancías en el tal artículo de transporte se juzga una unidad enviada.
 - (b) en los casos donde el artículo de transporte ha estado perdido o daño, ese artículo de transporte, si no poseyó o proporcionó por el operador de transporte de Multimodal, es considerado una unidad separada de envío.
3. A pesar de los disposiciones de párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte Multimodal internacional no, según el contrato, incluya cargo de mercancías por el mar o por los canales interiores, la obligación del operador de transporte de Multimodal se limitará a una cantidad que no excede 8.33 unidades de cuenta por los kilogramos de peso grueso de las mercancías perdidas o dañadas.
4. La obligación del operador de transporte de Multimodal por la pérdida que es el resultado retraso en la entrega según los disposiciones de artículo 16 se limitará a una cantidad equivalente a dos y un medio de la carga pagable para las mercancías retrasadas, pero no excediendo la carga total pagable bajo el contrato de transporte de Multimodal.
5. La obligación agregada del operador de transporte de Multimodal, bajo los párrafos 1 y 4 o en párrafos 3 y 4 de este artículo, no excederá el límite de obligación por la pérdida total de las mercancías como determinado por el párrafo 1 o 3 de este artículo.
6. Por acuerdo entre el operador de transporte de Multimodal y el consignador, los límites de obligación que excede aquéllos proporcionados en párrafos 1, pueden arreglarse 3 y 4 de este artículo en el documento de transporte de Multimodal.
7. La " unidad de medios de cuenta " significa la unidad de cuenta mencionada en artículo 31.

Artículo 19

El Daño Localizado

Cuando la pérdida o daño de las mercancías ocurra durante una fase particular del transporte del Multimodal, en el respeto de que una convención internacional aplicable o la ley nacional obligatoria proporciona un límite más alto de obligación que el límite que seguiría de la aplicación de párrafos 1 a 3 de artículo 18, entonces el límite de la obligación del operador de transporte de Multimodal para tal pérdida o daño se determinará por la referencia a los disposiciones de tal convención o la ley nacional obligatoria.

Artículo 20

La Obligación Extracontractual

1. Las defensas y límites de obligación proporcionados en esta Convención aplicarán en cualquier acción contra el operador de transporte de Multimodal respecto de pérdida que es el resultado de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si la acción se funde en el contrato, en el entuerto o por otra parte.

2. Si una acción respecto a la pérdida que es el resultado de la pérdida o daño de mercancías o del retraso en la entrega, se trae contra el sirviente o agente del operador de transporte de Multimodal, si tal sirviente o agente demuestra que él actuó dentro del alcance de su empleo, o contra cualquier otra persona de cuyo servicios él hace uso para la actuación del contrato de transporte de Multimodal, si la tal otra persona demuestra que él actuó dentro de la actuación del contrato, el sirviente o agente o tal otra persona se titulará para serse útil de las defensas y límites de obligación que el operador de Transporte Multimodal se titula para invocar bajo esta Convención.

3. Excepto como en artículo 21, el agregado de las cantidades recuperable del operador de transporte de Multimodal y de sirviente o agente o cualquier otra persona de cuyo servicio él hace uso para la actuación del contrato de transporte de Multimodal no excederá los límites de obligación proporcionados en esta Convención.

Artículo 21

La Pérdida del Derecho para Limitar la Obligación

1. El operador de Transporte Multimodal no se titula a beneficio de la limitación de obligación proporcionado en esta Convención si se demuestra que la pérdida, daño o retraso en entrega si es el resultado de un acto u omisión del operador de transporte de Multimodal hechas con el intento para causar tal pérdida, daño o retraso o imprudentemente y con conocimiento que la tal pérdida, daño o retraso probablemente resultarían.

2. No obstante párrafos 2 de artículo 20, sirviente o agente del operador de transporte de Multimodal u otra persona de cuyo servicio él hace uso para la actuación del contrato de transporte de Multimodal no se titula al beneficio de la limitación de obligación proporcionado en esta Convención si se demuestra que la pérdida, daño o retraso en entrega es el resultado de un acto u omisión de tal sirviente, agente u otra persona, hecho con el intento para causar tal pérdida, daño o retraso o imprudentemente y con conocimiento que la tal pérdida, daño o retraso probablemente resultarían.

PARTE IV. LA OBLIGACIÓN DEL CONSIGNADOR

Artículo 22

La Regla General

El consignador será responsable por la pérdida sostenida por el operador de transporte de Multimodal si la tal pérdida se causa por la falta o abandono del consignador, o sus sirvientes o agentes cuando tales sirvientes o agentes están actuando dentro del alcance de su empleo. Cualquier sirviente o agente del consignador será responsables por tal pérdida si la pérdida se causa por la falta o descuido en su parte.

Artículo 23

Las Reglas Especiales en las Mercancías Peligrosas

1. El consignador marcará o etiquetará de una manera conveniente las mercancías peligrosas como peligrosas.
2. Cuando el consignador entrega las mercancías peligrosas al operador de transporte de Multimodal o cualquier persona que actúa en su nombre, el consignador lo informará del carácter peligroso de las mercancías y, si necesario, las precauciones a ser tomadas. Si el consignador no hace para que operador de transporte Multimodal tenga conocimiento de su carácter peligroso:
 - (a) el consignador será responsable al operador de transporte de Multimodal para toda la pérdida que es el resultado del embarque de tal mercancías; y
 - (b) las mercancías pueden cuando quiera descargarse, destruirse o inocuo, cuando las circunstancias lo requieran, sin el pago de compensación.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no pueden ser invocados por cualquier persona si durante el transporte del Multimodal él ha tomado las mercancías en su cargo con el conocimiento de su carácter peligroso.
4. Si, en los casos dónde los disposiciones de párrafo 2(b) de este artículo no aplique o no puede invocarse, mercancías peligrosas significan un peligro real a la vida o propiedad, estas pueden descargarse, destruirse o inocuo, cuando las circunstancias pueden requerir, sin el pago de compensación excepto dónde hay una obligación para contribuir el promedio en general o donde el operador de transporte Multimodal es responsable de acuerdo con los disposiciones de artículo 16.

PARTE V. LAS DEMANDAS Y ACCIONES

Artículo 24

El aviso de Pérdida, Daño o Retraso

1. A menos que el aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de tal pérdida o daño, se de por escrito por el consignatario al operador de transporte de Multimodal no después que el día activo después del día cuando las mercancías se entregaron al consignatario, tal aviso es la *prima facie* evidencia de la entrega por el operador de transporte de Multimodal de las mercancías como descrito en el documento de transporte de Multimodal.
2. Donde la pérdida o el daño no está claro, los disposiciones de párrafo 1 de este artículo aplican correspondientemente si la nota por escrito no se da dentro de seis días consecutivos después del día cuando las mercancías se entregaron al consignatario.
3. Si el estado de las mercancías en el momento se entregaron al consignatario ha sido el asunto de un estudio de la juntura o inspección por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, aviso por escrito no se necesita se dé de pérdida o daño determinadas durante tal estudio o inspección.
4. En el caso de cualquier real o aparente pérdida o daño el operador de transporte Multimodal y el consignatario darán los medios razonables entre ellos para inspeccionar y contar las mercancías.
5. Ninguna compensación será pagable por la pérdida que es el resultado del retraso en la entrega a menos que se ha notificado por escrito al operador de transporte de Multimodal dentro de 60 días consecutivos después del día cuando las mercancías se entregaron al consignatario o cuando el consignatario se ha notificado que las mercancías se ha entregado de acuerdo con párrafo 2(b)(ii) o (el iii) de artículo 14.

6. A menos que haya aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o daño, sea dada por escrito por el operador de transporte de Multimodal al consignador no después de 90 días consecutivos después de la ocurrencia de tal pérdida o daño o después de la entrega de las mercancías de acuerdo con párrafo 2(b) de artículo 14, el fallo para notificar es la *prima facie* evidencia que el operador de transporte Multimodal no ha sostenido ninguna pérdida o daño debido a la falta o abandono del consignador, sus sirvientes o agentes.

7. Si cualquiera de los periodos del aviso proporcionados en párrafos 2, 5 y 6 de este artículo terminan en un día que no es un día activo al lugar de entrega, el tal periodo se extenderá hasta el próximo día activo.

8. Con el propósito de este artículo, aviso dado a una persona que actúa en el nombre del operador de transporte de Multimodal, incluyendo a cualquier persona de cuyo servicios él hace uso en el lugar de entrega, o a una persona que actúa en el nombre del consignador, se juzgará para haber sido dado al operador de transporte de Multimodal, o al consignador, respectivamente.

Artículo 25

La Limitación de Acciones

1. Cualquier acción relacionada con el transporte Multimodal internacional bajo esta Convención se tiempo-obstruirá si no se han instituido los procedimientos judiciales o arbitrales dentro de un periodo de dos años. Sin embargo, si la notificación por escrito, declarando la naturaleza y los detalles principales de la demanda, no se dan dentro de seis meses después del día cuando las mercancías fueron entregadas o, dónde las mercancías no se han entregado, después del día en que ellos debían ser entregadas, la acción se tiempo-obstruirá al vencimiento de este periodo.

2. El periodo de limitación comienza en el día después del día en que el operador de transporte Multimodal ha entregado las mercancías o, dónde las mercancías no se han entregado, en el día después del último día en que las mercancías se debían de haber entregado.

3. La persona contra quien una demanda es hecha puede cuando quiera durante el funcionamiento del periodo de la limitación, extender ese periodo por escrito por una declaración por escrito al demandante. Este periodo puede extenderse más allá por otra declaración o declaraciones.

4. Con tal de que los disposiciones de otra convención internacional aplicable no son al contrario, una acción del recurso para la indemnización por una persona sostenida responsable bajo esta Convención incluso puede instituirse después de que la expiración del periodo de la limitación proporcionada en los párrafos precedentes si se instituye dentro del tiempo permitido por la ley del Estado dónde se instituyen los procedimientos; sin embargo, el tiempo permitido no estará menos de 90 días comenzando el día cuando la persona que instituye la tal acción para la indemnización ha establecido la demanda o se ha servido con el proceso en la acción contra él.

Artículo 26

La Jurisdicción

1. En procedimientos judiciales relacionados con el transporte Multimodal internacional bajo esta Convención, el demandante, a su opción, puede instituir una acción en una corte que, según la ley del Estado dónde la corte se sitúa, es competente y dentro de la jurisdicción de que se sitúa uno de los lugares siguientes:

(a) el lugar principal del negocio o, en la ausencia de eso, la residencia habitual del demandado; o

(b) el lugar dónde el contrato de transporte Multimodal fue hecho, con tal de que el demandado tenga ahí un lugar de negocio, rama o agencia a través de que el contrato fue hecho allí; o

(c) el lugar de toma de las mercancías en cargo por el transporte Multimodal internacional o el lugar de entrega;
o

(d) cualquier otro lugar designado para ese propósito en el contrato de transporte de Multimodal y evidenciado en el documento de transporte de Multimodal.

2. Ningún procedimiento judicial en relación al transporte Multimodal internacional bajo esta Convención puede instituirse en un lugar no especificado en párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituyen un obstáculo a la jurisdicción de los Estados Acordados para las medidas provisionales o proteccionistas.

3. A pesar de los disposiciones precedentes de este artículo, un acuerdo hecho por las partes después de que una demanda sea levantada, designando el lugar dónde el demandante puede instituir una acción, será eficaz.

4. (a) Donde una acción ha sido instituida de acuerdo con los disposiciones de este artículo o donde el juicio en tal acción ha sido entregado, ninguna nueva acción se instituirá entre las mismas partes en las mismas bases a menos que el juicio en la primera acción no sea ejecutable en el país en que los nuevos procedimientos se instituyen.

(b) Ni para los propósitos de este artículo la institución de medidas para obtener entrada en vigor de un juicio ni el levantamiento de una acción a una corte diferente dentro del mismo país no será considerada como el inicio de una nueva acción.

Artículo 27

El Arbitraje

1. Sujetos a los disposiciones de este artículo, las partes pueden proporcionar por acuerdo evidenciado por escrito que cualquier disputa que puede levantarse, relacionando al transporte Multimodal internacional bajo esta Convención, se enviará al arbitraje.

2. Los procedimientos del arbitraje deben, a la opción del demandante, instituirse en uno de los lugares siguientes;

(a) un lugar en un Estado dentro de cuyo territorio se sitúa:

(i) el lugar principal de negocio del demandado o, en la ausencia de eso, la residencia habitual del demandado; o

(ii) el lugar dónde el contrato de Multimodal transporte fue hecho, con tal de que el demandado tenga ahí un lugar de negocio, rama o agencia a través del cual el contrato fue hecho allí; o

(iii) el lugar de toma de las mercancías en cargo por el transporte Multimodal internacional o el lugar de entrega;
o

(b) cualquier otro lugar designado para el propósito en la cláusula del arbitraje o acuerdo.

3. El árbitro o tribunal del arbitraje aplicarán los disposiciones de esta Convención.

4. Las disposiciones de párrafos 2 y 3 de este artículo serán juzgadas para ser parte de cada cláusula del arbitraje o acuerdo y cualquier término de tal cláusula o acuerdo que son incoherente serán nulas y sin valor.

5. Nada en este artículo afectará la validez de un acuerdo en arbitraje hecho por las partes después de la demanda en relación al transporte Multimodal internacional que haya sido levantado.

PARTE VI. DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS

Artículo 28

Las Estipulaciones Contractuales

1. Cualquier estipulación en un contrato de transporte de Multimodal o documento de transporte Multimodal será nulo y sin valor a la magnitud que de él deroga, directamente o indirectamente, de las disposiciones de esta Convención. La nulidad de tal estipulación no afectará la validez de otras disposiciones del contrato o documento de que forma una parte. Una cláusula que asigna el beneficio de seguro de las mercancías en el favor del operador de transporte de Multimodal o cualquier cláusula similar será nulo y sin valor.

2. A pesar de las disposiciones de párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte Multimodal puede, con el acuerdo del consignador, aumentar sus responsabilidades y obligaciones bajo esta Convención.

3. El documento de transporte Multimodal contendrá una declaración de que el transporte del Multimodal internacional está sujeto a las disposiciones de esta Convención anulando cualquier estipulación al detrimento del consignador o el consignatario.

4. Donde el demandante con respecto de las mercancías, ha incurrido en la pérdida como resultado de una estipulación de nulo y sin valor en virtud del artículo presente, o como resultado de la omisión de la declaración referida en párrafo 3 de este artículo, el operador transporte Multimodal debe pagar la compensación a la magnitud exigida en el orden de la compensación del demandante de acuerdo con las disposiciones de esta Convención para cualquier pérdida de o daño a las mercancías así como para el retraso en la entrega. El operador de transporte Multimodal debe, además, pagar la compensación por costos incurridos por el demandante con el propósito de ejercer su derecho, con tal de que los costos incurridos en la acción donde invoca la provisión anterior, será determinado de acuerdo con la ley del Estado donde se instituyen los procedimientos.

Artículo 29

El Promedio General

1. Nada en esta Convención prevendrá la aplicación de disposiciones en el contrato de transporte Multimodal o la ley nacional con respecto al ajuste de promedio general, a la magnitud aplicable.

2. Con la excepción de artículo 25, las disposiciones de esta Convención en relación a la obligación del operador de transporte de Multimodal por la pérdida de o daño a las mercancías también determinará si el consignatario puede negarse a la contribución en general del promedio y la obligación del operador de transporte de Multimodal para indemnizar al consignatario con respecto de cualquier contribución hecha o cualquier salvamento pagado.

Artículo 30

Otras Convenciones

1. Esta Convención no modifica los derechos o deberes mantenidos en la Convención Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en relación a la limitación de dueños de vasos mar-yendo de 25 Agosto de 1924 ; en la Convención Internacional de Bruselas en relación a la limitación de la obligación de dueños de naves mar-yendo del 10 de Octubre de 1957; en la Convención de Londres en la limitación de obligación para las demandas marítimas del 19 de Noviembre de 1976; y en la Convención de Ginebra en relación a la limitación de la obligación de dueños de vasos de la navegación interiores (CLN) del 1 de Marzo de 1973, incluso las enmendaduras a estas Convenciones, o ley nacional en relación a la limitación de obligación de dueños de naves mar-yendo y los vasos de la navegación interiores.

2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 de esta Convención no previenen la aplicación de las disposiciones obligatorias de cualquier otra convención internacional en relación a las materias repartidas en dichos artículos,

con tal de que la disputa se levante exclusivamente entre partes que tengan su lugar principal de negocio en los Estados partes a la otra convención. Sin embargo, este párrafo no afecta la aplicación de párrafo 3 de artículo 27 de esta Convención.

3. Ninguna obligación se levantará bajo las disposiciones de esta Convención para daño causado por una casualidad nuclear, si el operador de una instalación nuclear es responsable por tal daño:

(a) Bajo la Convención de París del 29 de Julio de 1960 sobre la Tercera Obligación de la Parte en el Campo de Energía Nuclear como enmienda por el Protocolo Adicional del 28 de Enero de 1964, o la Convención de Viena del 21 de Mayo de 1963 sobre la Obligación Civil por el Daño Nuclear, o de las enmiendas; o

(b) en virtud de la ley nacional que gobierna la obligación por tal daño, con tal de que tal ley esté en todo los aspectos como favorable a personas que puedan sufrir el daño como la Convención de París o de Viena.

4. El transporte de mercancías como el transporte de mercancías de acuerdo con la Convención de Ginebra del 19 de Mayo de 1956 sobre el Contrato para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera en el artículo 2, o con la Convención de Berna del 7 de Febrero de 1970 acerca del Transporte de Mercancías por Tren, artículo 2, no debe para los Estados Partes a las Convenciones que gobiernan tal transporte, ser considerado como Transporte Multimodal internacional dentro del significado del artículo 1, divida en párrafos 1, de esta Convención, en cuanto a que se ligan tales Estados para aplicar las disposiciones de tales Convenciones a tal transporte de mercancías.

Artículo 31

La Unidad de Cuenta o Unidad Monetaria y Conversión

1. La unidad de cuenta referida en el artículo 18 de esta Convención es el Derecho Especial de Dibujo como es definido por el Fondo Monetario Internacional. Se convertirán las cantidades referidas en el artículo 18 en la moneda nacional de un Estado según el valor de tal moneda en la fecha del juicio o premio o la fecha que se acordó por las partes. El valor de la moneda nacional, por lo que se refiere al Derecho del Dibujo Especial, de un Estado parte que es un miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de acuerdo con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional, en el efecto en la fecha en cuestión, para sus operación y transacciones. El valor de una moneda nacional por lo que se refiere al Derecho del Dibujo Especial de un Estado Acordando que no es un miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de una manera determinada por ese Estado.

2. No obstante, un Estado que no es un miembro del Fondo Monetario Internacional y de quien la ley no permite la aplicación de las disposiciones del párrafo 1 de este artículo puede, en el momento de firma, ratificación, aceptación, aprobación o asentimiento o cuando quiera después de esto, declarar que los límites de obligación proporcionados en esta Convención a ser aplicados en su territorio se arreglarán como sigue: con respecto a los límites proporcionados en párrafo 1 del artículo 18 a 13,750 unidades monetarias por paquete u otra unidad del envío o 41.25 unidades monetarias por el kilogramo de peso grueso de las mercancías, y con respecto al límite proporcionado en párrafo 3 del artículo 18 a 124 unidades monetarias.

3. La unidad monetaria se referida a en párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco y un medio miligramos de oro de milésima fineza novecientos. La conversión de la cantidad referida en párrafo 2 de este artículo en la moneda nacional se hará según la ley del Estado involucrada.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión referida en párrafo 3 de este artículo se hará de tal manera que exprese en moneda nacional del Estado Contractuado hasta donde sea posible el mismo valor real para las cantidades en artículo 18 como se expresa allí en las unidades de cuenta.

5. Los Estados contractuados comunicarán al depositario la manera de cálculo consiguiente a la última frase del párrafo 1 de este artículo, o el resultado de la conversión consiguiente en párrafo 3 de este artículo, cuando el caso sea, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o

asentimiento, o cuando aceptándose por ambos la opción proporcionada en párrafo 2 de este artículo y siempre que haya un cambio en la manera de tal cálculo o en el resultado de tal conversión.

PARTE VII. ADUANA

Artículo 32

La Aduana de Tránsito

1. Los Estados Contractuados autorizarán el uso del procedimiento de aduana de tránsito para el transporte Multimodal internacional.
2. Sujeto a los disposiciones de la ley nacional o regulaciones y acuerdos intergubernamentales, el tránsito en aduana de mercancías en el transporte Multimodal internacional estará de acuerdo con las reglas y principios contenidos en los artículos I a VI del Anexo de esta Convención.
3. Cuando se introduzcan leyes o regulaciones al respecto de procedimientos de tránsito en aduana en relación al transporte Multimodal de mercancías, los Estados contractuados deben tomar en consideración los artículos I a VI del Anexo de esta Convención.

PARTE VIII. ÚLTIMAS CLÁUSULAS

Artículo 33

El Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es designado por la presente como el depositario de esta Convención.

Artículo 34

La Firma, Ratificación, Aceptación, Aprobación y Asentimiento

1. Todos los Estados se titulan para volverse Partes a esta Convención por:
 - (a) la firma no sujeta a la ratificación, aceptación o aprobación; o
 - (b) la firma sujeta a y seguida por la ratificación, aceptación o aprobación; o
 - (c) el asentimiento.
2. Esta Convención estará abierta para la firma del 1 de Septiembre de 1980 hasta e incluyendo el 31 de Agosto de 1981 en la Oficina principal de las Naciones Unidas en Nueva York.
3. Después de 31 de Agosto de 1981, esta Convención estará abierta para el asentimiento por todos los Estados que no son Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y asentimiento serán depositados con el depositario.
5. Las organizaciones para la integración económica regional, constituidas por los miembros de Estados soberanos de la UNCTAD, y que tienen la competencia para negociar, concluir y aplicar los acuerdos internacionales en campos específicos cubiertos por esta Convención, se titularán para volverse Partes a esta Convención de acuerdo con los disposiciones de párrafos 1 a 4 de este artículo, asumiendo por eso respecto a otras Partes a esta Convención los derechos y deberes bajo esta Convención en los campos específicos que se refieren anteriormente.

Artículo 35

Las Reservaciones

Ninguna reservación puede hacerse a esta Convención.

Artículo 36

La Entrada en Vigor

1. Esta Convención entrará en vigor 12 meses después de que los Gobiernos de 30 Estados hayan firmado ya sea no sujeto a la ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o asentimiento con el depositario.

2. Para cada Estado que ratifique, acepte, apruebe o acceda a esta Convención después de que los requisitos para la entrada en Vigor cedidos en el párrafo 1 de este artículo se han cumplido, la Convención entrará en la fuerza 12 meses después del depósito por tal Estado del instrumento apropiado.

Artículo 37

La Fecha de Aplicación

Cada uno de los Estados Contractuados aplicarán los disposiciones de esta Convención al contrato de Transporte Multimodal concluidos durante o después de la fecha de entrada en vigor de esta Convención al respecto de ese Estado.

Artículo 38

Los Derechos y Obligaciones bajo las Convenciones Existentes

Si, según los artículos 26 o 27, se traen los procedimientos judiciales o arbitrales en un Estado contractuado en un caso en relación al transporte Multimodal internacional sujeto a esta Convención que tiene lugar entre dos Estados del que solo uno es un Estado contractuado, y si ambos estos Estados están en el momento de entrada en la fuerza de esta Convención igualmente limitados por otra convención internacional, el tribunal judicial o arbitral puede, de acuerdo con las obligaciones bajo la tal convención, dar el efecto de esa a los disposiciones.

Artículo 39

La Revisión y Enmendaduras

1. A demanda de no menos de una tercera parte de los Estados Contractuales, el Secretario general de las Naciones Unidas debe, después de la entrada en Vigor de esta Convención, llevar a cabo una conferencia de los Estados Contractuales para revisión o enmendar. El Secretario general de las Naciones Unidas circulará a todos los Estados partes por lo menos los textos de cualquier propuesta para las enmendaduras tres meses antes de la fecha de la apertura de la conferencia.

2. Cualquier decisión hecha por la conferencia de la revisión, incluso las enmendaduras, se tomará por dos tercios mayoría de los Estados presentes y votando. Enmendaduras adoptadas por la conferencia serán comunicadas por la depositaria a todos los Estados partes para la aceptación y a todos los Estados signatarios de la Convención para información.

3. Sujeto al párrafo 4 debajo, cualquier enmendadura adoptada por la conferencia sólo entrará en la fuerza para los Estados Contractuales que lo han aceptado, en el primer día del mes que sigue al año después de su

aceptación por dos tercios de los Estados contractuales. Para cualquier Estado que acepta una enmienda después de que se ha aceptado por dos tercios de los Estados Contractuales, la enmienda entrará en la fuerza en el primer día del mes que sigue al año después de su aceptación por ese Estado.

4. Cualquier enmienda adoptada por la conferencia que altere las cantidades especificada en artículo 18 y en párrafos 2 del artículo 31 o sustituye cualquiera o ambas unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 31 por otras unidades entrará en vigor en el primer día del mes que sigue al año después de su aceptación por dos tercios de los Estados Contractuales. Los Estados Contractuales que han aceptado las cantidades alteradas o las unidades sustituidas las aplicarán en su relación con todos los Estados Contractuales.

5. La aceptación de enmiendas se efectuará por el depósito de un instrumento formal a ese efecto con el depositario.

6. Cualquier instrumento de ratificación, se juzgará como la aceptación, aprobación o asentimiento depositados después de la entrada en vigor de cualquier enmienda adoptada por la conferencia para aplicar a la Convención como enmendado.

Artículo 40

La Denuncia

1. Cada uno de los Estado Contractuales pueden denunciar esta Convención cuando quiera después del periodo de expiración de dos años de la fecha en que esta Convención ha entrado en vigor, por medio de una notificación por escrito dirigida al depositario.

2. La denuncia tendrá efecto en el primer día del mes que sigue a la expiración de un año después de que la notificación se recibe por la depositaria. Donde un periodo más largo es especificado en la notificación, la denuncia tendrá efecto en la expiración de tal periodo más largo después de que la notificación se recibe por la depositaria.

EN TESTIMONIO DE QUE los firmantes, para ser autorizados debidamente, han plasmado sus firmas abajo, en las fechas indicadas.

HECHO en Ginebra el 24 de Mayo de 1980, en un original en los idiomas árabe, chino, ingles, francés, ruso y español, todos los textos son igualmente auténticos.

ANEXO

LOS DISPOSICIONES EN MATERIA ADUANAL RELACIONADAS AL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

Artículo I

Para los propósitos de esta Convención:

El "procedimiento de aduana de tránsito" significa el procedimiento de la aduana bajo el que las mercancías son transportadas para el control aduanal de una oficina aduanal a otra .

" Aduana de destino " cualquier aduana en que la operación de despacho aduanal es terminada.

" Import/export impuestos " significan los derechos, impuestos, cuotas u otros cargos que son en relación con la import/export de mercancías pero sin incluir las cuotas y cargos que están limitados con la cantidad al costo aproximado de servicios dados.

" Documento de tránsito aduanal" significa una forma que contiene el registro de datos de entrada e información requerida para el despacho aduanal.

Artículo II

1. Sujeto a los disposiciones de la ley, regulaciones y convenciones internacionales en vigor en sus territorios, los Estados contractuales concederán libertad de tránsito de mercancías en el transporte del Multimodal internacional.

2. Con tal de que las condiciones extendidas en el procedimiento de despacho aduanal usado para la operación de tránsito se cumplan a la satisfacción de las autoridades de la aduana, las mercancías en el transporte del Multimodal internacional,;

(a) no deben, como una regla general, estar sujetas al examen de la aduana durante el trayecto excepto a la magnitud juzgada necesaria para asegurar el cumplimiento con las reglas y regulaciones de las que las aduanas son responsables para dar cumplimiento. Partiendo de esto, las autoridades de la aduana se restringirán al mando de medidas de seguridad en los puntos de entrada y salida;

(b) sin perjuicio a la aplicación de la ley y regulaciones concernientes a la seguridad pública nacional, moralidad pública o salud pública, no estará sujeto a cualquier formalidad de la aduana o requisitos adicionales a aquéllos del régimen de despacho aduanal usado para el tránsito.

Artículo III

Para facilitar el tránsito de las mercancías, cada uno de los estados contractuales deben:

(a) si es el país de embarque, hasta donde sea factible, tomar todas las medidas para asegurar la integridad y exactitud de la información requeridas para la operación del tránsito subsecuentes;

(b) si es el país de destino:

(i) tomar todas las medidas necesarias para asegurar que las mercancías en el despacho aduanal estarán a salvo, como una regla, en la aduana de destino de las mercancías,;

(ii) llevar a cabo el despacho de aduanas de mercancías en un lugar tan cerca como sea posible, al lugar de destino último de las mercancías, con tal de que la ley nacional y regulaciones no requieran de otra forma .

Artículo IV

1. Con tal de que las condiciones extendidas en el procedimiento de despacho aduanal se cumplan a la satisfacción de las autoridades de la aduana, las mercancías en el transporte Multimodal internacional no estarán sujetas al pago de deberes del import/export e impuestos o deposito en países de tránsito.

2. Los disposiciones del párrafo precedente no evitarán:

(a) la exención de cuotas y cargos, en virtud de las regulaciones nacionales en las bases de seguridad pública o la salud pública,;

(b) la exención de cuotas y cargos que están limitados en la cantidad al costo aproximado de servicios dados, con tal de que ellos se impongan bajo las condiciones de igualdad.

Artículo V

1. Donde una garantía financiera para la operación de aduana de tránsito sea requerida, se dada a la satisfacción de las autoridades de la aduana del país de tránsito en relación a la conformidad con su ley nacional y regulaciones y convenciones internacionales.

2. Con una vista de facilitar aduanas de tránsito, el sistema de garantía de la aduana será simple, eficaz, moderadamentepreciada y cubrirá deberes del import/export e impuestos acusables, en países donde sean cubiertos por garantías, cualquier deuda de las multas.

Artículo VI

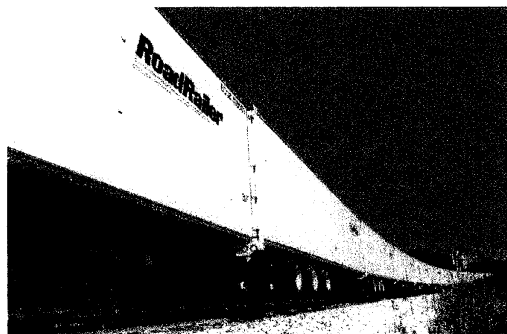
1. Sin el perjuicio a cualquier otro documento que pueda requerirse en virtud de una convención internacional o ley nacional y regulaciones, las autoridades de la aduana de países de tránsito aceptarán el documento de transporte Multimodal como una parte descriptiva del documento de aduana de tránsito.

2. Con una vista de facilitar aduanas de transito, se alinearán los documentos de aduana de tránsito, hasta donde sea posible.

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL



Terminal Multimodal Terrestre



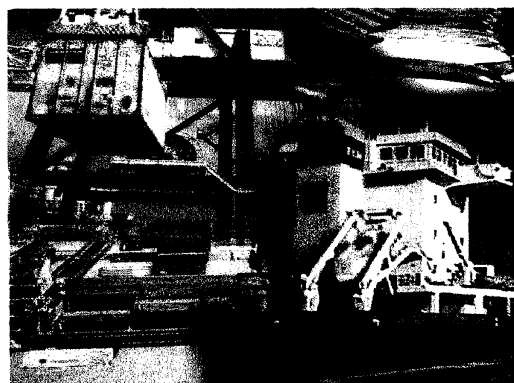
Roadrailer



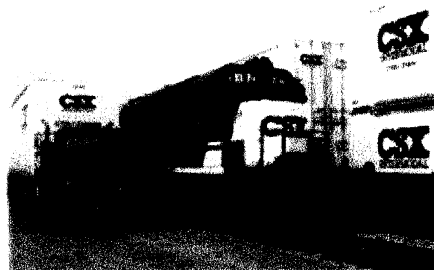
Tren Doble Estiba



Piggy Back/TOFC



Terminal Portuaria



Autotransporte Intermodal

GLOSARIO

GLOSARIO

Aduana - Lugar autorizado para despachar las mercancías de importación y exportación, a fin de declarar los datos y elementos que le permitan a la autoridad la legal operación fiscal.

Agente de carga internacional - Quienes se dedican a la consolidación y desconsolidación de cargas internacionales para maximizar el aprovechamiento de rutas y fletes.

AAPA – Asociación de Autoridades Portuarias de América.

ASA – Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

AICM – Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

API – Administración Portuaria Integral.

Autoridad aduanera - Significa la autoridad competente que, conforme a la legislación interna de una Parte, es responsable de la administración de sus leyes y reglamentaciones aduaneras.

CANACAR – Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.

Car Hire – Acuerdo de intercambio de equipos ferroviarios entre compañías americanas, canadienses, mexicanas, que se encuentra reglamentado por FFCC Norteamericanos, pagando una renta al propietario por el tiempo que se tiene, comprometiéndose a devolver el equipo oportunamente y en buenas condiciones.

CIF - "Del inglés ""Cost of Insurance and Freight""", es el costo del producto más el seguro y el flete internacional"

Conocimiento de embarque - contrato de transporte internacional entre el dador y el tomador de carga, y constituye prueba fehaciente de : 1) propiedad de las mercancías, 2) responsabilidad del transportista por la mercancía durante el tránsito y 3) que la mercancía fue embarcada hacia el exterior.

Consignatario - persona física o jurídica a quien va dirigida la carga en el lugar de destino final.

Contenedor - equipo de uso reiterado aplicado en el transporte multimodal para facilitar el aprovechamiento del espacio de bodega, la protección de la carga y las

operaciones de carga-descarga y estibaje. Se especializan por requerimientos de la carga a transportar y por los modos de transporte que involucran.

Contrato de transporte multimodal - el acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercancías

DAF, Delivered at Frontier - Entregada en Frontera

DDP, Delivered Duty Paid - Entregada con Derechos Pagados.

DDU, Delivered Duty Unpaid - Entregada Derechos NO pagados.

Derechos de Paso – Es el que le permite a un concesionario Ferroviario utilizar sus trenes en las vías férreas de otro concesionario . Para ello se le deberá pagar la contraprestación correspondiente basada en una cuota por carro/kilómetro.

Derechos de Arrastre – Es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el quipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el pago de una contraprestación por parte del concesionario solicitante.

DEQ, Delivered ExQuay - Entregada sobre el muelle.

DES, Delivered Ex Ship - Entregada sobre Buque.

Depositario - la persona que recibe la mercancía para su almacenamiento en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal

Documento de transporte multimodal - el instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato

Destinatario - la persona a la que se le envían mercancías, según lo estipulado en el correspondiente contrato

Dumping - Venta de productos de un país a otro a precios inferiores a los de exportación establecidos o por debajo de los costos de producción en el país de origen . Es una practica desleal que consiste vender mercaderías en el mercado de otro país a precios inferiores que los de origen.

EDI (Electronic Delivery of Information)- intercambio electrónico de datos entre integrantes de la cadena de abastecimiento que persigue el seguimiento de la misma como un único proceso.

Embarque - Entiéndase como el envío de mercancías de un país a otro.

Entrega de la mercancía - el acto por el cual el operador de transporte multimodal pone las mercancías a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega

Estación de transferencia o interfaces - una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, sobre la que convergen distintos modos de transportes, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiera utilizarse), aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transporte en forma eficiente y segura

ETA – (Estimated Time of Arrival) Tiempo Estimado de llegada.

ETD – (Estimated Time of Departure) Tiempo Esperado de salida.

Expedidor - la persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercancías con el operador de transporte multimodal, encomendando el transporte de las mismas

FAS, Free along Side Ship - Libre al costado del barco.

FCA, Free Carrier - Libre Transportista.

FOB, Free on Board - Libre a Bordo.

Flete - tarifa del servicio de transporte que implica un cálculo que combina las variables de distancia del viaje y peso, volumen, valor y riesgos propios de la carga.

Gerente de Transportes - Dirige los sistemas de transporte propio, contratado y tercerizado. Gestión del personal y las operaciones para asegurar la eficiencia y puntualidad de los despachos entrantes y salientes. Planifica y asegura el equipamiento necesario para la estiba, la carga y la entrega de los productos. Responsable de la programación, el ruteo, el presupuesto, la recepción de cartas de porte y la negociación de contrataciones. Trabaja con transportistas y agentes de

carga internacional para sincronizar el flujo de productos a través de fronteras y aduanas.

Globalización ¹- Concepto que pretende describir la realidad inmediata como una sociedad planetaria, más allá de fronteras, barreras arancelarias, diferencias étnicas, credos religiosos, ideologías políticas y condiciones socio-económicas o culturales. Surge como consecuencia de la internacionalización cada vez más acentuada de los procesos económicos, los conflictos sociales y los fenómenos político-culturales.

En sus inicios, el concepto de globalización se ha venido utilizando para describir los cambios en las economías nacionales, cada vez más integradas en sistemas sociales abiertos e interdependientes, sujetas a los efectos de la libertad de los mercados, las fluctuaciones monetarias y los movimientos especulativos de capital. Los ámbitos de la realidad en los que mejor se refleja la globalización son la economía, la innovación tecnológica y el ocio.

- Integración y democratización de la cultura, economía, e infraestructura mundial debido a la inversión transnacional, el rápido desarrollo de tecnologías de información y comunicaciones, y los impactos de las fuerzas del libre mercado en las economías locales, regionales y nacionales.

Hub - Puerto o aeropuerto usado como base para concentrar cargas menores, provenientes de líneas "feeder" (alimentadoras), y redistribuirlas por rutas troncales inter o intracontinentales.

Incoterms - INCOTERMS - conjunto de definiciones de conceptos establecidas por la Cámara de Comercio Internacional, de uso generalizado en el comercio internacional, delimitando responsabilidades en las partes intervinientes, siendo varios de ellos aplicables específicamente a la etapa de transporte.

Justo a tiempo - JIT - llegada de insumos desde el proveedor directamente a los procesos productivos en el preciso momento en que se los necesitan, obviando almacenamiento en planta.

Logística - Es aquella parte del Supply Chain (Cadena integral de abastecimiento) que planifica, implementa y controla de manera económica el flujo de almacenaje de materias primas, productos en proceso, y productos terminados, desde el punto de origen al punto de consumo (cliente), con la información relacionada para satisfacer las necesidades del cliente

¹ "Globalization" Microsoft® Encarta® Online Encyclopedia 2001

Modo de transporte - Cada uno de los distintos sistemas de porte de mercancías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares.

Materia Prima - Materia no transformada, utilizada para la producción de un bien.

Mercancía - Bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos, los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos, que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal.

Operador de transporte multimodal - toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato.

Terminal de cargas - una estación de transferencia en la que se pueden almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas , llenado y vaciado, como así también de consolidación de contenedores y otras unidades de carga.

Tríada – Grupo de Tres.

Transportista - INCOTERMS - Cualquier persona que, en un contrato de transporte, se comprometa a efectuar o a hacer efectuar un transporte por ferrocarril, carretera, mar, aire, vías navegables interiores o una combinación de dichas modalidades.

Transporte Multimodal de Mercancías - El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando, como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino. Incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercancías, cumplimentando las normas legales vigentes

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

1. Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1994; INEGI.
2. Costos industriales en México 2000, una guía para el inversionista extranjero; BANCOMEXT, S.N.C.
3. Eduardo Reyes Díaz Leal; El TLC ¿y qué?; 1998.
4. Enciclopedia Encarta 1999;2000; 1993- 1998 Microsoft Corporation.
5. Glosario de Términos de Comercio Internacional; BANCOMEXT.
6. Implementación de reglas de Transporte Multimodal; UNCTAD, 25 de Junio 2001.
7. Manual de consulta para el Autotransporte de Carga; Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR); Dirección de relaciones públicas y comunicación social; serie: Manual del transportista No. 2; Noviembre de 1994.
8. Modelo de simulación de estrategias de mantenimiento carretero (SISTER); SCT, 1998.
9. Status of United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods; UNCTAD; Commonwealth of Australia 1998.
10. Transporte Multimodal y oportunidades de comercio, 1994; UNCTAD.
11. Transportes y Comunicaciones en el desarrollo del estado de Veracruz, México; SCT, 2000.

PUBLICACIONES

1. Alianza Flotillera; Edición anual de colección, Julio 20001; Gonzaga Hermanos S. A. De C. V.
2. Autotransporte 2000; Enero 2001, Edición No117; publicación mensual; María de Lourdes García Ramírez.
3. CANACAR informa, S. A. De C. V.; Año 6, Num. 9, 10; publicación mensual; editada por CANACAR.

4. Certeza Económica; No. 14, Octubre –Noviembre, 1999;
5. Global, Transportación; Edición No 7.; Guadalupe Chávez Ruiz.
6. Intermodal, La revista del transporte integrado de México; No. 3, 8, 9; REMCO.
7. Maritime policy and management; No 34
8. Transporte e Industria; Septiembre – Octubre 2000; Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. (ANTP).
9. Transporte Siglo XXI, La primera revista de negocios de la industria; Vol. 15 – 25; Grupo Comercial XXI S. A de C. V.

FUENTES

1. www.apiver.com - Puerto de Veracruz.
2. www.asa.gob.mx - Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
3. www.bajaport.com - Puertos de Baja California Sur.
4. www.bancomext.com.mx - Banco de Comercio Exterior.
5. www.comerciointernacional.com.mx - Página Mexicana de Comercio Internacional.
6. www.encarta.com – Enciclopedia Encarta On Line.
7. www.infoport.com.mx - Los Puertos de México, 2000.
8. www.oaxaca.gob.mx/sedic/puerto/ptosalin.html - Puerto de Salina Cruz.
9. www.puertoaltamira.com.mx - Puerto de Altamira.
10. www.puerto-lazarocardenas.com - Puerto de Lázaro Cárdenas.
11. www.sct.gob.mx - Secretaría de Comunicaciones y Transporte.
12. www.sefoe.gob.mx/ubicación/puertos.shtml - Puertos de Tabasco.
13. www.webpicking.com - Logística en Internet; 1991-2001.