

# GOBERNANZA DEL TRANSPORTE DE CARGA EN AMÉRICA DEL NORTE

*Ernesto Carmona\**

## Introducción

Debido a que en el pasado no prosperaron los intentos de formular una regulación global del transporte multimodal, tampoco un plan regional de América del Norte que incluyera planificación, inversión y regulación conjunta en este sector, los actores económicos interesados en integrar el transporte en la región han enfocado sus esfuerzos en incorporar a actores gubernamentales locales (estatales/provinciales y municipales) en su estrategia y, de ser posible, a actores gubernamentales nacionales. La alta concentración tanto de los flujos de carga en regiones geográficas específicas de Norteamérica, como el reducido número de actores potencialmente beneficiados permite que un acuerdo regional de integración del transporte se sustituya con acuerdos subregionales de coordinación. Así, los grandes actores económicos con interés en integrar el transporte de carga en la región promueven una gobernanza multinivel para articular redes de transporte multimodal concentradas y, en cierto sentido, desvinculadas de una estrategia más amplia de desarrollo regional.

En América del Norte, a diferencia de Europa, la integración es un proceso que no cuenta con marcos formales e instituciones concretas para cada tema. Excepto en lo comercial, el resto de temas se coordinan o gestionan a nivel regional por acuerdos entre actores públicos y privados, sin la necesidad de acuerdos explícitos o de instituciones que verifiquen su cumplimiento o la ejecución de determinadas políticas. A este proceso se le conoce como “gobernanza sin gobierno”, es decir, a la capacidad de homogeneizar comportamientos de los actores que participan en un determinado sector de la actividad humana (Börzel y Risse, 2010). El de gobernanza es un término que busca explicar una realidad compleja, caracterizada principalmente por un reacomodo de la relación entre lo público y lo privado, entre el gobierno y el resto de actores no gubernamentales (Overbeek, 2004).

A pesar de que en Norteamérica no hay acuerdos formales, sí existen mecanismos para alinear a los actores públicos y privados a los criterios de mercado, en

\* Doctorante por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, <cargo0206@yahoo.com.mx>.

especial los que benefician a las grandes corporaciones transnacionales. En ese sentido, la gobernanza en materia de transporte ha evolucionado desde la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), y actualmente se concentra en reacomodar las relaciones entre actores públicos y privados, para coordinar las grandes cadenas de transporte, pero no a nivel regional, sino subregional, es decir, entre entidades federativas, aunque también intervienen los gobiernos nacionales y factores de orden global.

Por este motivo, se conforma una gobernanza multinivel en materia de transporte. Esta gobernanza en América del Norte no incluye todo, sino sólo a ciertas cadenas articuladas por una infraestructura física y mecanismos de coordinación subregionales, en los que participan actores públicos y privados, mecanismos que son una alternativa a los fallidos intentos de alcanzar acuerdos de integración en materia de transporte en la región y se concentran en cadenas de distribución utilizadas principalmente por las grandes transnacionales industriales y comerciales que extienden su actividad en estas latitudes.

La gobernanza actual de las redes de transporte en Norteamérica no se restringe a mejorarlo, sino que implica un reordenamiento de las relaciones entre los intereses privados y los actores públicos o gubernamentales, en la formulación de las políticas del sector; dicho reacomodo tiende hacia una alineación de las acciones de los actores gubernamentales en este rubro, acorde con los intereses comerciales e industriales transnacionales, que se presentan como intereses generales en forma de recomendaciones.

Sin posibilidades de sancionar el incumplimiento de las recomendaciones que emanan de esos mecanismos de coordinación, basan su poder en el prestigio. Generan un marco para acercar a representantes clave del sector público y privado, así como a académicos y técnicos especialistas en foros (conferencias o grupos de trabajo), que son una representación de lo que Susan Strange denominó comunidades epistémicas (Overbeek, 2004).

Estos foros tienen elementos de comunicación, socialización, institucionalización e integración: comunican a quienes formulan las políticas, expertos y otros actores interesados en el tema. La función de socialización pone en contacto real a actores del nivel local con comunidades epistémicas globales. La institucionalización ocurre cuando se garantiza la aplicación de políticas deseadas. Finalmente, la integración se refiere a la homogenización o armonización internacional de reglas de la actividad que se trata (Overbeek, 2004; Morales, 2009).

Este trabajo analiza la gobernanza actual de las redes de transporte de carga de Norteamérica, con la finalidad de mostrar cómo se han privilegiado mecanismos de coordinación subregionales, con los que se elude un gran acuerdo regional de cooperación y se destinan recursos públicos para mejorar sólo las redes de trans-

porte que utilizan las grandes transnacionales, otorgándoles incluso capacidad de autorregulación.

En ese sentido, el primer apartado analiza el proceso productivo que incrementó la vinculación de las redes de transporte de Canadá y México a la de Estados Unidos. El segundo apartado se enfoca en la importancia del transporte para el comercio y las redes productivas regionales. Un tercer apartado explica los mecanismos de la gobernanza del transporte en la región. Finalmente, se explica cómo se ha avanzado en la armonización del transporte.

### **El proceso económico y la formación de la red de transporte multimodal de América del Norte**

La región de Norteamérica ha experimentado un crecimiento del intercambio comercial que se calcula en un 600 por ciento desde los noventa a la fecha. Dicho intercambio se realiza casi totalmente por medios terrestres. Por tal razón, es del interés de diversos actores económicos transnacionales, nacionales y locales que se formule un plan para la integración de redes de transporte regionales norteamericanas.

Uno de los principales factores que provocó la intensificación del intercambio comercial y el aumento de los cruces fronterizos fue la reorganización de las empresas transnacionales, que consistió en distribuir diferentes fases de una misma cadena de producción en países con ventajas intensivas para cada uno. El objetivo de esta reorganización industrial fue aumentar la competitividad, es decir, una mayor ganancia con similar o menor cantidad de recursos. Esta transformación se gestó desde los setenta, pero fue hasta que se formalizó el TLCAN cuando se establecieron reglas explícitas para el intercambio comercial entre Canadá, Estados Unidos y México (Blank, Golob y Stanley, 2007).

Esa nueva organización productiva generó una demanda de cambios en el transporte, tanto a nivel organizativo como regulatorio. En Norteamérica, en especial, la atención se centró en el transporte terrestre, pues es y ha sido el medio con el que se moviliza la mayor parte del comercio en la región. Aquí originalmente existía libre circulación del autotransporte hasta 1982, cuando la Comisión Interestatal de Comercio canceló los permisos para el cruce fronterizo de camiones que provenían de México y Canadá. Una vez cancelados, las redes quedaron fragmentadas. Hasta que se firmó el Acuerdo de Libre Comercio Canadá-Estados Unidos (ALCCEU), y luego con el TLCAN se retomó el tema, como una demanda de los actores económicos. En el ALCCEU, Canadá y Estados Unidos acordaron eliminar las barreras al cruce fronterizo de autotransporte y de ferrocarril. Sin embargo, con México el tema se abordó en el TLCAN, pero no se ha obtenido respuesta (Mendoza y Rico, 2005).

El principal objetivo de los actores interesados en la integración del transporte a nivel regional era armonizar las reglas con que opera esta actividad, de tal manera que se diera certidumbre a los empresarios del ramo. Por esta razón, en el TLCAN se trazaron algunos planes para homologar los estándares de operación de vehículos, así como los pesos y dimensiones permitidos para el autotransporte.

En este marco, una de las primeras iniciativas de una red de transporte regional fue la Súper Carretera del TLCAN, que partía de la zona centro de México a San Antonio, Texas (Mendoza y Díaz, 2003). Esta iniciativa suponía una inversión en infraestructura en las carreteras ya existentes, especialmente en México, para ampliarlas y facilitar el flujo de comercio. Sin embargo, nunca se realizó un plan de inversiones ni se creó un fondo conjunto para invertir en la infraestructura.

Otro de los factores del nivel global ha sido el uso masivo del contenedor en el transporte de carga. Paul Stephen (2009) afirma que casi el 80 por ciento del comercio mundial es *contenerizable*, es decir, que puede transportarse en contenedor. El contenedor ha permitido mover grandes volúmenes de comercio en menor tiempo y costo; esta innovación facilitó la coordinación entre diferentes modos de transporte.

Los primeros grandes flujos de contenedores se realizaban entre los puertos estadounidenses del Golfo de México y la Costa Este con Europa (Stephen, 2009: 9), ya que las manufacturas se producían en Estados Unidos cerca de esas zonas y la mayor parte del comercio era entre Estados Unidos y Europa. Esto cambió paulatinamente desde los años setenta, cuando ciertos procesos manufactureros salieron de Estados Unidos con destino a Asia y América Latina.

## **La incursión de Asia en América del Norte**

A fines de los noventa, América del Norte, especialmente Estados Unidos, intensificó las compras a países asiáticos, con lo que se incrementó el flujo de mercancías provenientes de Asia, en detrimento de las provenientes de México. Dicho aumento de flujos provocó que se saturaran los puertos de California y de Washington, por lo que se buscaron rutas alternas. Las opciones se presentaron en México y Canadá, pues algunos de sus puertos tenían conexiones ferroviarias aprovechables.

Por ejemplo, según datos de la Oficina de Estadísticas del Transporte (Bureau of Transport Statistics, BTS) de Estados Unidos, un 44.66 por ciento de la carga proveniente de China entra por el Pacífico estadounidense; un 16.67 por ciento por México, vía los puertos del Pacífico, para luego trasladarla por tierra hasta la frontera y, de igual forma, los puertos del Pacífico de Canadá captan un 21.11 por ciento, que luego se trasladan por vía terrestre a la frontera (BTS, 2008: 9).

El aumento del trasiego mercantil entre Asia y América del Norte saturó los puntos de entrada, de ahí la búsqueda de rutas alternas. El canal de Panamá no era una opción, debido a que los buques utilizados en las rutas Asia-América del Norte excedían el tamaño del canal. Por esta razón, algunos puertos de México y Canadá se habilitaron para recibir cargas provenientes de Asia, con destino a Estados Unidos. Esto se tradujo en un desfase entre la cantidad de flujos y la capacidad de la infraestructura, por lo que los puertos de entrada fronterizos se saturaron.

### **Los modos del transporte de mercancías en América del Norte**

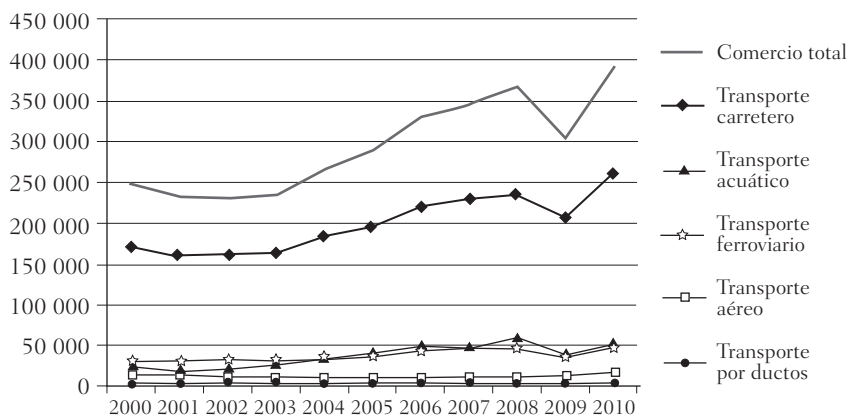
Para Canadá y México, Estados Unidos es su principal socio comercial, mientras que este último tiene una balanza comercial más diversificada. De ese modo, cada país distribuye su comercio exterior de diferente manera entre los modos de transporte ferroviario, carretero, marítimo y aéreo, aunque, en general, en Norteamérica el comercio se realiza por vía terrestre. Por ello, el aumento del volumen del comercio implica un incremento de cruces fronterizos, que a su vez ejercen una presión mayor sobre la infraestructura, en caso de que ésta no se amplíe.

Estados Unidos es la mayor economía del mundo y, por ende, el centro del comercio en la región norteamericana. Por esta razón, tanto México como Canadá compiten con el resto del mundo para ganar parte del mercado de esa nación. La mayor parte del comercio de Canadá y México con Estados Unidos se hace por medios terrestres, principalmente autotransporte. Las gráficas 1 y 2 muestran la distribución por modo de transporte del comercio de ambos países con su vecino más grande.

De forma bilateral, el comercio entre México y Estados Unidos se desarrolla en gran medida por autotransporte, como muestra la gráfica 1. Entre esas dos naciones, no existen vías fluviales navegables y el transporte marítimo no es de gran escala, pues las comunidades que comercian entre estos países se asientan cerca de las fronteras, no de las costas; por otro lado, el ferrocarril cuenta con poca participación, debido a las limitaciones de la red ferroviaria mexicana. Se observa que los datos parten de 1995, porque la fuente no tiene información estadística previa, ya que no existían datos homologados.

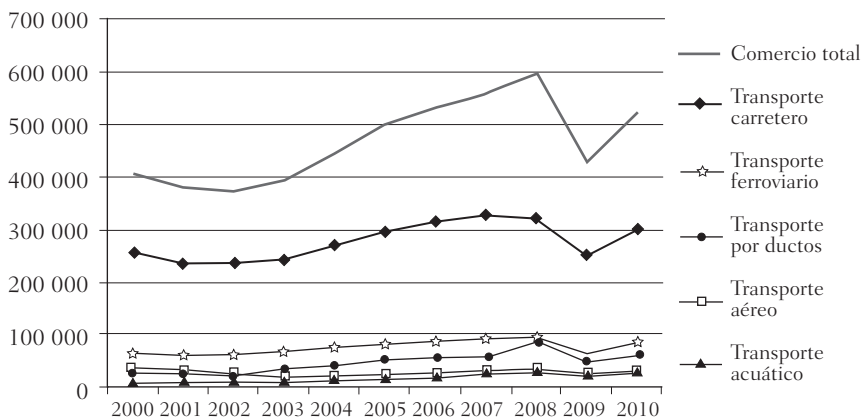
Por su parte, en el comercio de Canadá y Estados Unidos también aparece el autotransporte como el modo predominante sobre las otras modalidades (véase la gráfica 2). También se cuenta con el ferrocarril como el segundo modo de transporte más utilizado en el comercio bilateral de ambos países. Esto demuestra que para el comercio en el TLCAN el transporte terrestre es fundamental.

GRÁFICA 1  
COMERCIO ESTADOS UNIDOS-MÉXICO (POR MODO DE TRANSPORTE)  
(MILLONES DE DÓLARES)



FUENTE: Elaboración propia con datos de NATS (2010).

GRÁFICA 2  
COMERCIO ESTADOS UNIDOS-CANADÁ (POR MODO DE TRANSPORTE)  
(MILLONES DE DÓLARES)



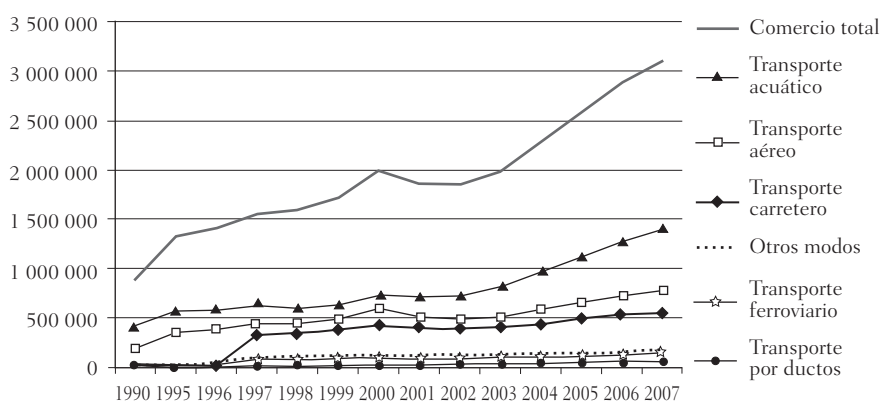
FUENTE: Elaboración propia con datos de NATS (2010).

Tanto para el comercio con México, como con Canadá, por parte de Estados Unidos, debido a las condiciones geográficas, las extensas fronteras, así como por la falta de vías fluviales aptas para el traslado de mercancías y que el tipo de éstas

es de gran volumen, el transporte terrestre predomina en este comercio (USDOT, 2005: 11-15).

En cuanto a la actividad comercial por modo de transporte de Estados Unidos (véase la gráfica 3), se realiza principalmente por mar y aire; esto refleja la diversidad de su balanza comercial y su poca dependencia económica de Canadá y México.

GRÁFICA 3  
COMERCIO EXTERIOR DE ESTADOS UNIDOS  
(POR MODO DE TRANSPORTE) (1990-2007) (MILLONES DE DÓLARES)



FUENTE: Elaboración propia con datos de NATS (2010).

De igual manera, en la gráfica 3 se advierte la gran proporción del transporte aéreo, debido a que Asia, en particular China, prefieren comerciar por ese medio, en vez de utilizar rutas alternas que pasen por Canadá o México, pues los retrasos en los cruces fronterizos se traducen en pérdidas económicas para las empresas; algunas de éstas han establecido “puentes aéreos” que llegan a centros concentradores de carga más cercanos a la Costa Este estadounidense, que los puertos del Pacífico de México y Canadá. Esto no significa que no transiten cargas de Asia por Canadá y México, sino que, debido a la falta de infraestructura (en el caso de México a causa de los pobres cruces fronterizos), el comercio se realiza con menor costo por avión que mediante combinaciones multimodales (USDOT, BTS, 2008).

Finalmente, un gran obstáculo para conseguir que el transporte se convierta en un factor de competitividad regional es que, al incremento del comercio no ha seguido un correspondiente aumento de infraestructura, en especial de cruces fronterizos y rutas alternas para diversificar las rutas de traslado y resolver el congestionamiento fronterizo. El cuadro 1 refleja la alta concentración en esos cruces.

Se consideran sólo medios terrestres, pues el 80 por ciento del comercio regional se hace por este medio.

CUADRO 1  
PRINCIPALES PUNTOS DE CRUCE FRONTERIZO EN ESTADOS UNIDOS  
(2004) (MILES DE DÓLARES)

	<i>Todos los modos terrestres</i>	<i>Camión %</i>	<i>Tren %</i>
Comercio total	633 526 711	71.4	28.6
Total Canadá-Estados Unidos	408 612 969	65.7	34.3
Diez puntos principales %	79.2	76.4	23.6
Total México-Estados Unidos	224 949 742	81.9	18.1
Diez puntos principales %	93	85	15

FUENTE: Elaboración propia con información de USDOT (2005).

El cuadro 1 muestra que entre Canadá y Estados Unidos, los primeros diez puntos de cruce fronterizo representan el 79 por ciento del total del comercio terrestre y, de éste, un 76 por ciento utiliza autotransporte. Si bien ambos países comparten un área lacustre amplia (los Grandes Lagos), la mayor parte del comercio se hace por puertos de entrada de la zona este, lo cual concuerda con el hecho de que sea ésta la de más intensa actividad industrial en la zona transfronteriza.

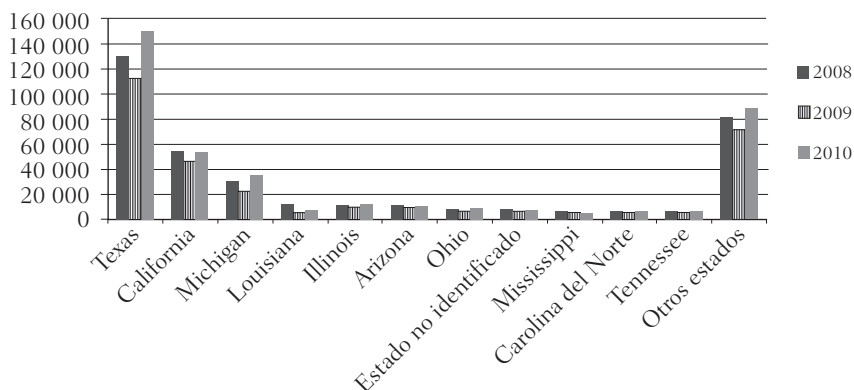
En el caso de México y Estados Unidos, los diez principales puntos de cruce representan aproximadamente el 93 por ciento; en este caso, la concentración es mayor, al acumular el 85 por ciento tan sólo en los dos primeros cruces de la lista.

Esta concentración se debe a la saturación y envejecimiento de la infraestructura por los grandes flujos propios de la región, a los que se añade el comercio con otras regiones, como Asia, la Unión Europea o Mercosur. Además, como se indica en el cuadro 1, la acumulación para ambas fronteras es diferente, debido al comercio que cada entidad federativa de Estados Unidos hace con Canadá y México, respectivamente, lo cual se muestra en las gráficas 4 y 5.

En la gráfica 4, que representa el comercio con México por cada entidad federativa de Estados Unidos entre 2008 y 2010, se muestra un comportamiento constante en cuanto a porcentajes del comercio total. También refleja el predominio de Texas en el comercio con México, seguido de California y Michigan. Los primeros dos, Texas y California, son estados fronterizos con México; por tal motivo, sus puertos de entrada participan con la mayor parte de cruces fronterizos.



GRÁFICA 4  
DIEZ PRINCIPALES ENTIDADES DE ESTADOS UNIDOS  
QUE COMERCIAN CON MÉXICO (MILLONES DE DÓLARES)



FUENTE: Elaboración propia, con datos de NATS (2010).

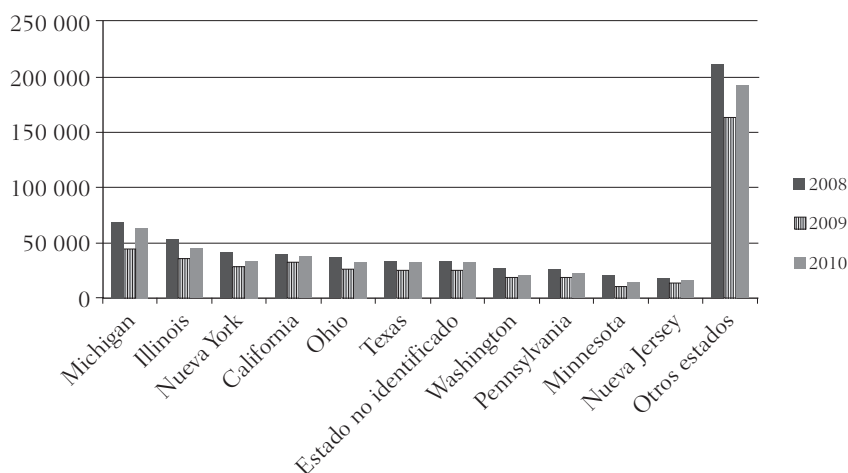
Ante estos datos, es lógico que en las fronteras de California y Texas se concentren los flujos fronterizos, y que el comercio proveniente de otros estados no fronterizos prefiera esas mismas rutas, pues concentran la infraestructura y los servicios comerciales necesarios para el comercio (servicios aduanales, despachos jurídicos, transporte). Asimismo, del lado mexicano la infraestructura carretera y ferroviaria se aglomera en la frontera con Texas. De este modo, se genera un “círculo” de concentración y aumento de demanda sobre los puntos de cruce.

Canadá presenta una balanza comercial, estado por estado, más diversa (véase gráfica 5). La relación entre el principal socio, Michigan, y el rubro “otros estados” es mucho más favorable a este último. Además, las diferencias entre los primeros cinco no son tan distintas.

En comparación, México presenta una balanza más concentrada; tan sólo Texas y California cubren casi el 50 por ciento del comercio con México, mientras que Canadá cuenta con una mayor relación comercial con varios estados. Sobresale el hecho de que Texas y California aparecen entre los primeros diez socios de Canadá y México, lo cual explica que sean estos estados los más interesados en promover acciones trilaterales.

Finalmente, en ambos casos se observa el rubro “Estado no identificado” que quizás se refiere a tránsitos internacionales, o bien a las zonas de libre comercio.

GRÁFICA 5  
DIEZ PRINCIPALES ENTIDADES DE ESTADOS UNIDOS  
QUE COMERCIAN CON CANADÁ  
(MILLONES DE DÓLARES)



FUENTE: Elaboración propia con datos de NATS (2010).

La saturación y concentración de las fronteras provocan retrasos en los cruces, que se traducen en aumento de costos del transporte, así como un mayor consumo de combustible, con impactos ambientales negativos. Un ejemplo de cómo aumentan los costos lo ofrece la industria del acero, que anualmente emplea entre trescientos y seiscientos millones de dólares para el transporte. De igual modo, algunas actividades pierden aún más, por ejemplo, la industria automotriz, que realiza hasta ocho cruces antes de terminar un vehículo. Por tales motivos, el costo supera el valor de las reducciones arancelarias conseguidas con el TLCAN; así, la ventaja del acuerdo se convierte en su desventaja. El costo de los bienes en América del Norte se incrementa un 2.7 por ciento en promedio por los retrasos del transporte (Pastor, 2008).

## El proceso de la gobernanza del transporte

Como ya se mencionó, el TLCAN formalizó una actividad industrial que ya se desarrollaba; sólo le otorgó un marco regulatorio. Por tal motivo, el transporte fue parte de las negociaciones, aunque, conforme avanzaron, se retiraron los transportes marítimo y ferroviario; al final, únicamente quedó el autotransporte que, como ya vimos, tiene una gran importancia en el comercio regional.

La discusión sobre el libre tránsito del transporte de carga se remonta a 1982. Antes de esa fecha, Estados Unidos permitía a empresas autotransportistas mexicanas y canadienses operar en su territorio, con un permiso de la Comisión Interestatal de Comercio (ICC, por sus siglas en inglés). A partir de aquel año, el Congreso estadounidense expidió una Ley de Reforma de la Regulación de Transporte que imponía una moratoria de dos años para otorgar nuevos permisos, ya que México y Canadá no permitían la entrada de camiones estadounidenses a sus respectivos territorios (Mendoza y Díaz, 2003: 1116).

Esta controversia se resolvió con Canadá al firmarse el ALCEU, que permitió la libre circulación de autotransporte, sobre todo porque Canadá aceptó homologar sus normas con las estadounidenses y porque desde entonces los *teamsters* (el sindicato de autotransportistas en Estados Unidos) mantienen una sección de la organización con casi ciento cincuenta mil trabajadores canadienses del transporte (Canacar, 2005).

Por otro lado, con México la solución de la controversia de 1982 se pospuso hasta las negociaciones del TLCAN (Mendoza y Díaz, 2003: 1116). Cuando se firmó el TLCAN, se estipuló en su capítulo XII (Comercio Transfronterizo de Servicios) una liberalización paulatina que llegaría a la totalidad en 2000. En una primera etapa, se enfatizó alcanzar la armonización de estándares, ya que las dimensiones o pesos permitidos eran muy diferentes entre las legislaciones de los tres países (Blank, Golob y Stanley, 2007). Eran tan grandes las diferencias que incluso las estadísticas se realizaban con diferentes parámetros.

Inicialmente, el TLCAN dispuso grupos de trabajo para el tema del transporte. Así, se creó el Grupo Trilateral de Asesoría de Transporte (GTAT), del cual se desprende el Subcomité de Normas de Transporte Terrestre (SNTT). El objetivo del GTAT es atender los asuntos del transporte, realizar recomendaciones para la armonización de normas, así como dar una opinión en los conflictos que se presenten entre los socios. Lo conforman un representante de los ministerios o secretarías de Transporte de cada país.

Por su parte, el SNTT tiene como objetivo primordial hacer compatibles las “Medidas relativas a normalización referentes a vehículos, incluso las relativas a pesos y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios, aseguramiento de la carga, mantenimiento y reparación, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental” (Mendoza y Rico, 2005: 40).

Para cumplir con sus objetivos, el SNTT acordó el “Plan inicial a cinco años para incrementar la cooperación en el campo de las tecnologías de transporte en Norteamérica”<sup>1</sup> (NATS, 2010) que, entre otras cosas, consiguió que la Ley de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal de Estados Unidos (ISTEA, por sus siglas en

<sup>1</sup> En lo sucesivo Plan de Cinco Años.

inglés) autorizara la creación de la BTS, a cargo del Departamento de Transporte de Estados Unidos, que permite tener una base de datos más o menos específica sobre el sector, vigente y funcional hasta la fecha (Blank, Golob y Stanley, 2007).

Por otro lado, como resultado de los trabajos del GTAT, México reformó su Norma de Pesos y Dimensiones para Autotransporte Federal, pues las permitidas en México eran mayores que en Estados Unidos y Canadá (Mendoza y Rico, 2005: 104).

Actualmente, estos grupos de trabajo han caído en desuso, pues sólo convocaban a miembros de las agencias de transporte de los gobiernos, pero sus alcances eran muy limitados. Ante el fracaso de los grupos de trabajo trilaterales, la relación del sector transporte regresó a una dinámica intergubernamental bilateral.

En la etapa posterior a la crisis de seguridad provocada por los ataques terroristas a Nueva York en 2001, se puso a prueba el estatus de la coordinación en materia de transporte en América del Norte. Las excesivas revisiones entorpecieron los flujos en las fronteras, afectando económicamente a amplios sectores productivos.

Canadá tomó la iniciativa para resolver el congestionamiento y, mediante el Grupo de Trabajo Transfronterizo, propuso el “Plan de Acción de Fronteras Inteligentes Canadá-Estados Unidos”, que sí operó durante un tiempo. Sin embargo, al aprobarse la Ley de Reforma a la Inteligencia y de Prevención al Terrorismo (IRTPA, por sus siglas en inglés), el Plan de Cinco Años dejó de funcionar (Canadian International Council/Brookings Institution, 2009: 9) y por tanto las fronteras entorpecieron de nuevo su tránsito respecto del transporte. Fue hasta 2005, en las negociaciones de la ASPAN, cuando se retomó el programa y se hizo extensivo a México (Canadian International Council/Brookings Institution, 2009). Dicho plan incluye con Canadá treinta puntos de cruce y diez para México, entre los que hay diversos programas que comparten medidas de seguridad y exigen el uso de ciertas tecnologías para dar seguimiento a las unidades de transporte.<sup>2</sup>

Existen actores con fuerte capacidad de negociación política oponentes a la libre circulación transfronteriza, sobre todo en el caso de México y Estados Unidos, por ejemplo, el sindicato de los *teamsters*, así como la organización de empresarios de autotransporte en México (la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, Canacar). Ambas agrupaciones convergen en la idea de que el libre tránsito trans-

<sup>2</sup> Otros programas han sido la Red Segura Electrónica para la Rápida Inspección de Pasajeros (SENTRI, por sus siglas en inglés), Sistema de Aforo Vehicular (SIAVE), Iniciativa de Viajes en el Hemisferio Occidental, Comercio Libre y Seguro 2005 (FAST, por sus siglas en inglés), Alianza de Comercio contra el Terrorismo 2001 (C-TPAT por sus siglas en inglés), Programa de Fronteras Inteligentes (Canadian International Council/Brookings Institution, 2009: 10, 21-23). Todos esos programas han permitido adelantar los puntos de inspección, evitando la revisión exhaustiva en la frontera, además de que promueven el uso de tecnologías de seguridad, tanto en los vehículos, como en las instalaciones de las empresas. Sin embargo, su impacto se ve disminuido, en la medida que la infraestructura no crece de forma proporcional al comercio y los cuellos de botella anteriores al punto de cruce.

fronterizo les resulta de un alto costo y, en cambio, les ofrece pocas ventajas (Canacar, 2005). Debido a su peso político y económico, han conseguido que las instancias gubernamentales de transporte, así como sus respectivos poderes legislativos, se opongan a un acuerdo de libre tránsito entre México y Estados Unidos.

### **Instituciones intergubernamentales bilaterales Canadá-Estados Unidos para la cooperación en transporte**

En México se recurre al Comité de Trabajo Conjunto (Joint Work Committee, JWC), existente desde 1992, grupo eminentemente intergubernamental, en el que se elaboran recomendaciones no obligatorias (JWC, 2008).

En ese mismo sentido, en el 2000 se creó un organismo similar para atender los asuntos de transporte con Canadá, el Grupo de Trabajo Transfronterizo (Trans Border Working Group, TBWG), que funciona como un centro de comunicación entre los distintos cruces fronterizos, así como entre los actores que participan en asuntos fronterizos para no duplicar esfuerzos y difundir experiencias exitosas (TBWG, 2005). Ambos organismos dependen de la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) y cuentan con la participación de representantes de los titulares de Transporte de cada país.

En cuanto a la libre circulación del autotransporte, la acción más cercana a cumplir lo pactado en el TLCAN fue el “Proyecto Demostrativo o Programa Piloto de Autotransporte Transfronterizo”, cuyo objetivo era permitir a cien empresas transportistas de cada país prestar servicios directos de México a Estados Unidos o viceversa, por un periodo de un año a partir de 2007. Dicho programa lo suspendió unilateralmente el Senado estadounidense en 2009 (Torres, 2009). Las empresas mexicanas que participaron cumplieron los estándares de calidad, seguridad y de protección al ambiente, de acuerdo con las normas estadounidenses.

Dado que la libertad de paso es uno de los principales problemas, junto con la congestión de los cruces fronterizos, los corredores han de solucionar ambos aspectos. Actualmente este programa se replanteó, a raíz de que México aplicó aranceles a cien productos de Estados Unidos, en represalia por el incumplimiento del acuerdo.

Finalmente, en 2011, la Casa Blanca anunció la reedición de un proyecto piloto, lo que ha parecido satisfactorio a las autoridades mexicanas, quienes retiraron las represalias comerciales, pero en realidad no es un plan de integración del transporte. La falta de entusiasmo masivo frente a esta iniciativa se debe a que los empresarios transportistas no quieren gastar en cumplir las condiciones para acceder al programa, pues lo consideran una iniciativa unilateral revocable en cualquier momento.

## Los corredores de transporte como mecanismos de coordinación

Este tipo de corredores, al igual que la cooperación y coordinación intergubernamentales, se han creado en dos niveles: bilateral y trilateral. El primero se refiere a los corredores asentados en regiones transfronterizas de Estados Unidos, ya sea con Canadá o México. Por otro lado, también existen algunos trilaterales. En este apartado se mencionan algunos de aquéllos, de los que se describen sus características principales y algunas de sus acciones en materia de transporte. Se hace la división entre bilaterales de Canadá con Estados Unidos y de este último con México.

### CORREDORES BILATERALES CANADÁ-ESTADOS UNIDOS

Ambos países tienen mucho en común: idioma, tipo de legislación (*common law*), una extensa y activa frontera, flujos de personas, sistemas de telecomunicaciones compartidos como Internet o telefonía celular; los aeropuertos canadienses permiten revisiones previas de las autoridades estadounidenses y, actualmente, se discute si se puede aplicar esa medida a transporte en carreteras y trenes (Kuykendall, 2007).

La región económica del Pacífico Noroeste alberga un corredor de petróleo y gas de Alberta (Russ, 2007: 11), pero también coordina actores con intereses trasladados. Se trata de legisladores, gobiernos locales y empresarios de Alaska, Alberta, Columbia Británica, Idaho, Montana, Oregon, Washington y el territorio del Yukón (Blank, 2006: 9). Establecido en 1991, cada estado provee fondos para sostener la organización. Se divide en grupos de trabajo sobre agricultura, asuntos fronterizos, seguridad, energía, medio ambiente, recursos forestales, alta tecnología, turismo, comercio y transporte. Cada grupo de trabajo lo preside un legislador y dos codirectores, uno del sector público y un empresario de la región. Los grupos de trabajo son la columna vertebral de la organización y han propuesto iniciativas legislativas, patrocinado conferencias y producido documentos especializados (Blank, 2006: 9).

El Corredor Quebec-Nueva York se encuentra más enfocado en temas de transporte, sobre todo entre las comunidades de Saint Lawrence, Richelieu, Champlain y el valle de Hudson, debido al gran interés en el Corredor Quebec-Hudson como punto clave en las conexiones de Nueva York y Quebec como socios comerciales. Este proyecto inició en 2001, tratando de mejorar los cruces fronterizos en Lacolle-Champlain. Más tarde, el desarrollo del *cluster* de alta tecnología facilitó la creación del Consejo de Desarrollo Económico del Corredor Quebec-Nueva York.

El Corredor del Río Colorado lo conforman los estados de Manitoba, Dakota del Norte y Minnesota. Los principales actores son grupos empresariales, líderes

comunitarios y gobiernos locales. Los productos que se mueven a través de este corredor son maquinaria y equipo (Kuykendall, 2007: 12; Wong, 2005: 86).

#### CORREDORES BILATERALES ESTADOS UNIDOS-MÉXICO

El Corredor Tijuana-San Diego quizá sea el de menor tamaño; en este caso existen proyectos de coordinación en materia ambiental, económica, social y de infraestructura entre esas dos ciudades (Wong, 2005: 86). Otro caso es la Alianza Económica Camino Real, que se compone de siete ciudades que formaban el antiguo Camino Real en tiempos virreinales: Las Vegas, Santa Fe, Albuquerque, Las Cruces, El Paso, Ciudad Juárez y Chihuahua. Los principales actores son las cámaras de comercio, universidades, empresarios y gobiernos municipales (Wong, 2005: 186).

El Acuerdo de Estados del Golfo de México es uno de cooperación internacional entre los estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Yucatán, Campeche y Quintana Roo (México), Florida, Alabama, Mississippi, Luisiana y Texas (Estados Unidos) que comparten la ribera del Golfo de México. En febrero de 2000, se dieron los primeros pasos para crear el Secretariado del Acuerdo de los Estados del Golfo de México.

En 2002, la Asociación de los Estados del Golfo de México Inc. creó, por parte de los empresarios de esta zona, la organización representante de la voz empresarial ante la organización. Sus objetivos se centran en la construcción de infraestructura, transporte, seguridad, protección ambiental; además de promover la investigación regional e influir en las políticas públicas (Blank, 2006: 11). Como resultado, tanto la organización empresarial como los estados firmaron un acuerdo con la Administración Marítima de Estados Unidos, en el que se comprometen a fortalecer la navegación corta (*short shipping*) en el Golfo de México. Daimler-Chrysler comenzó a utilizar este tipo de ruta para trasladar vehículos y partes de México a Estados Unidos por los puertos de Tampa y Pensacola, en vez de utilizar medios terrestres (Blank, 2006: 11).

#### CORREDORES TRILATERALES

La Coalición del Súper Corredor de América del Norte (North American Super Corridor Coalition, NASCO) es el mayor de los corredores y con mayor grado de organización. Geográficamente abarca desde los puertos marítimos de Lázaro Cárdenas, Michoacán, y Manzanillo, Colima, en México; llega al cruce fronterizo de Laredo, Texas, y culmina en Winnipeg, Canadá. Este corredor ha logrado la mayor influencia en México, la cual se extiende al Congreso mexicano. Su corazón se

encuentra en Texas, de ahí su importancia para México. Incluye la mayor cadena de puertos interiores en México y ha promovido la coordinación con los de Estados Unidos y Canadá. Entre los beneficios que ofrece a los gobiernos locales está la promoción de su imagen en el entorno global (Carmona, 2010).

El Corredor Canamex lo conforman Arizona, Idaho, Nevada, Utah y Montana en Estados Unidos; por México, Sonora, y, de Canadá, Alberta. Son estados con poca población, principalmente agrícolas. Arizona provee el 40 por ciento de los gastos de operación de la organización. El Corredor Canamex recibió en 1999 un millón de dólares del Congreso estadounidense (Blank, 2006: 7). Sus resultados han sido modestos, pero de alto impacto en la región Sonora-Arizona, donde existen fuertes vínculos comerciales. Entre sus planes está lograr que Guaymas sea el puerto del corredor, para alimentar las zonas manufactureras con productos de Asia y dar salida a los productos agrícolas regionales.

Por su parte, el Corredor de Comercio Ports-to-Plain concentra sus esfuerzos en crear fronteras inteligentes para un transporte eficiente de México hacia el oeste de Texas, Oklahoma y Colorado, para llegar finalmente al Pacífico canadiense. Su territorio se halla poco poblado; en conjunto, la región suma la población total de Los Ángeles, y tiene pocos centros industriales, pero ofrece una alternativa para los corredores más saturados como el NASCO. Su objetivo es enlazar las zonas fronterizas de Texas con México, con los mercados de Edmonton, Calgary, Saskatoon y Vancouver mediante la mejora de los puntos de cruce en Eagle Pass, Del Rio y El Paso (Blank, 2006: 6).

El Corredor Comercial del Centro de Norteamérica, mejor conocido como CNATCA (por sus siglas en inglés), tiene como objetivo promover el desarrollo de conexiones entre la zona centro de Estados Unidos con la parte norte de México y parte de Canadá hasta Alaska. Planea convertir esta zona en la más dinámica económicamente hablando, mediante una cadena de zonas industriales que existen o se desarrollarán a lo largo de la misma. Realiza conferencias anuales, en las que se analiza cómo incrementar el comercio norte-sur. En opinión de Stephen Blank (2006: 6), mientras el NASCO trabaja en lo que es, el CNATCA lo hace en lo que debería ser.

Los corredores de transporte se erigen como canales de comunicación entre actores económicos y gubernamentales del nivel estatal/provincial. Son medios de socialización de actores locales con comunidades epistémicas globales; por ejemplo, los municipios que albergan puertos marítimos o secos en México se han vinculado a grupos globales de expertos en materia de comercio internacional y de transporte. La institucionalización se refleja en que los actores gubernamentales locales sí apoyan con recursos y políticas públicas el desarrollo del corredor. Y, finalmente, cumplen con la integración, al armonizar las reglas a lo largo del corredor (cabe señalar que esta función se explica más detalladamente en el apartado siguiente).



## **Armonización de las reglas para promover el transporte multimodal**

Este tipo de transporte fue reconocido a nivel internacional en la Convención de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNCTAD) del 24 de mayo de 1980.<sup>3</sup> Debido a que las negociaciones globales no lograron regular el transporte multimodal, los grandes operadores de este tipo de transporte impulsaron cambios en legislaciones nacionales clave como Estados Unidos y la Unión Europea. Los respectivos gobiernos crearon planes de inversión en infraestructura y adoptaron cambios regulatorios que facilitarían la operación de los grandes corporativos del transporte global.

Durante los ochenta, fue evidente la necesidad de adecuar la legislación nacional para adoptar esta innovación organizativa, pues casi en todos los países había una regulación por cada modo de transporte y una agencia estatal que supervisaba y planificaba por cada una de esas modalidades de transporte. Derivado de esa planificación fragmentada, en algunas ocasiones se promovían programas incompatibles o definitivamente contrarios. A lo anterior se añade el hecho común de que hubiera un trato diferenciado para el transporte nacional y el de comercio exterior.

El transporte multimodal es una innovación en movilidad que facilita la interdependencia y comercio entre las naciones del mundo en dos sentidos: 1) las de tipo tecnológico, como el contenedor y sus implicaciones, y 2) las regulatorias, que las diversas instancias han emprendido para facilitar las rutas comerciales (Stephen, 2009: 2).

En Estados Unidos, el transporte de comercio exterior se regulaba de la siguiente manera: la Comisión Interestatal de Comercio (Interstate Commerce Commission, ICC) reguló, hasta 1996 (cuando desapareció), el autotransporte, transporte ferroviario, ductos y navegación interior.

Por su parte, el Consejo de Aeronáutica Civil (Civil Aeronautics Council, CAC) se encargaba, hasta 1985, de la regulación de las líneas directas e indirectas de carga. En cambio, el transporte oceánico que arriba o parte de Estados Unidos lo regula la Comisión Marítima Federal (Federal Maritime Commission, FMC) (Stephen, 2009: 5). Esta división hacía que la coordinación de obras, o regulaciones entre modos de transporte, fuera lenta y burocrática. Uno de los primeros pasos para adecuarse a los tiempos del transporte multimodal en Estados Unidos fue terminar con la división de la regulación del transporte de comercio exterior de ese país.

<sup>3</sup> Si bien el reconocimiento legal internacional al transporte multimodal no ha sido posible por la ausencia de ratificaciones de la UNCTAD, eso no ha limitado sus impactos en el resto de los actores y en otros rubros del sistema de transporte (Sagarra *et al.*, 2003).

A finales de los noventa, el negocio del transporte multimodal representó 7 300 000 000 de dólares tan sólo en Estados Unidos. Mediante alianzas entre empresas de diferentes modos de transporte, surgieron empresas de servicios multimodales<sup>4</sup> (Stephen, 2009: 4). Sin embargo, estas empresas no se desarrollaban plenamente, pues la legislación existente las identificaba como monopólicas. Fue hasta 1982 cuando se permitió que las empresas ferroviarias fueran propietarias de tráilers (Stephen, 2009: 15-17).

Conforme crecían los flujos de comercio internacional, tanto con los socios del TLCAN, como con Asia, varias empresas presionaban al poder político para que modificara la regulación del transporte e invirtiera en la infraestructura necesaria para propiciar el desarrollo de esta actividad, como la modificación de vías ferroviarias, centros de concentración y distribución de mercancías, mejoras de autotransporte, nuevas carreteras y mejora de las existentes, entre otras.

En ese sentido, desde 1991 y hasta 2008, el Congreso estadounidense aprobó regulaciones para fomentar el transporte multimodal: la Ley Equitativa de Transporte Superficial Intermodal (Intermodal Surface Transport Equity Act, ISTEA) (Stephen, 2009). Al finalizar la vigencia de la ISTEA, se aprobó la Ley de Transporte Eficiente para el siglo XXI (Transport Efficient Act for 21 Century, TEA-21), que designó nuevos corredores.

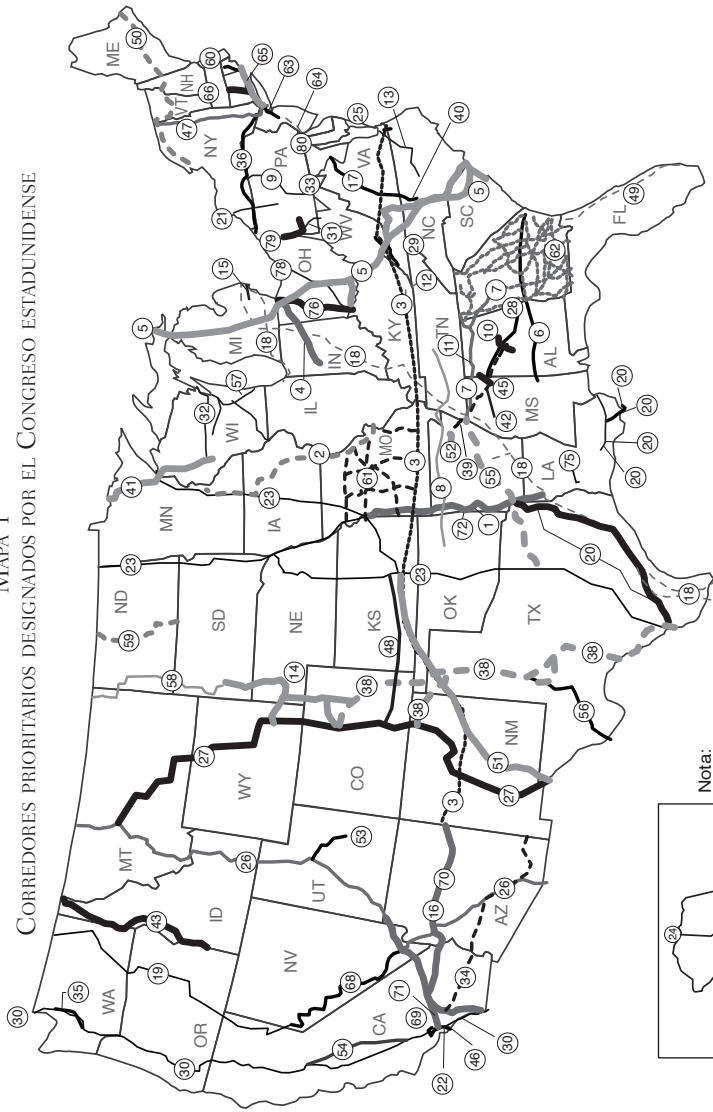
A partir de 2003 y hasta 2008, la Ley de Transporte Responsable, Flexible, Seguro y Eficiente y Equitativo-Legado para las Generaciones (SAFETEA-LU, por sus siglas en inglés), dio seguimiento tanto a la ISTEA y a la TEA-21 en la asignación de fondos para los ochenta corredores prioritarios (Villa y Rothe, 2007: 4).

El mapa 1 muestra los corredores prioritarios designados en la ISTEA. Se observa que los tamaños varían y que hay un mayor desarrollo de corredores norte-sur, pues se buscaba vincular a México y Canadá con Estados Unidos. Con el paso del tiempo, se perdió este objetivo al politizarse la adjudicación de recursos, pues los congresistas condicionaban sus votos a cambio de desarrollar infraestructura en su distrito (Stephen, 2009).

Con las leyes para promover el transporte multimodal, el Congreso buscó construir una gran red multimodal, flexible y eficiente de transporte que pusiera a Estados Unidos en los más altos niveles de competitividad (Stephen, 2009). Es innegable que las modificaciones en la legislación estadounidense han sido un estímulo para Canadá y México, debido a la fuerte interdependencia económica. Asimismo, la búsqueda de alternativas en México y Canadá ha favorecido el desarrollo del transporte multimodal en esos países. Las rutas alternas en ambos compiten con las mejoras

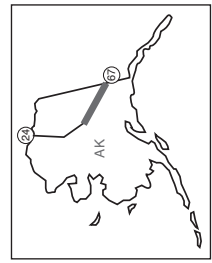
<sup>4</sup> Por ejemplo, la naviera Sea Land, que poseía camiones y ferrocarril, antes de ser absorbida por la naviera global Maersk-Sea Land; o bien la empresa de autotransporte Roadway, que ahora da servicio de carga aérea; otro ejemplo es la ferroviaria Union Pacific, actualmente propietaria de Overnite Trucking.

MAPA I  
CORREDORES PRIORITARIOS DESIGNADOS POR EL CONGRESO ESTADUNIDENSE



Nota:

- \* El número de los corredores corresponde a la enumeración establecida en la sección 1105 (c) del Instituto Superior Tecnológico Empresarial Argentino (ISTEA).
- \* Se agregan tonos únicamente para la nitidez.
- \* Las líneas negras entrecortadas indican secciones relativamente largas de corredores que se sobrepone.
- \* Los corredores están basados en la información disponible a partir del 7 de septiembre de 2006.
- \* En algunos corredores, las alineaciones están en etapa de desarrollo del proyecto.



FUENTE: FHWA (2009).

realizadas en el territorio estadounidense, así como con otras rutas, como el canal de Panamá, puentes aéreos o rutas marítimas largas desde China hasta la Costa Este, vía el Canal de Suez (Transport Canada, 2004; BTS, 2008).

Canadá, a diferencia de Estados Unidos, no tiene una legislación para el transporte multimodal. Al contrario, ha adoptado una política de *laissez faire*, esperando que el mercado produzca los nichos donde debe evolucionar el transporte multimodal (Transport Canada, 2004).

Desde algunas instituciones se han propuesto conceptualizaciones para la elaboración de políticas de transporte multimodal. Como muestra de este esfuerzo, citamos las “puertas de entrada” (*gateway*), “cadenas de alimentación” (*supply chain*) y “corredores de comercio” (*trade corridors*), este último es el más utilizado por el Departamento de Transporte de Canadá para solucionar las necesidades de infraestructura de transporte para el comercio (PRI, Government of Canada, 2006). Este concepto de “corredores de comercio” lo desarrolló dicho ministerio a finales de los noventa, para profundizar la afinidad con Estados Unidos (Canadian International Council/Brookings Institution, 2009).

México, por su parte, ha impulsado proyectos de corredores multimodales desde hace varios años. Desde la firma y entrada en vigor del TLCAN, se han creado varias iniciativas para impulsar el transporte multimodal en México, así como para tratar de vincularlo con el comercio global y, en particular, con Estados Unidos; en especial, algunas localidades que cambiaron su manera de vincularse a las corrientes de comercio global (Martner, 2008).

Ernesto Zedillo diseñó un Plan de Corredores Multimodales Transversales, que propuso crear una serie de corredores en dirección sur-norte y otros en dirección este-oeste, aunque los avances, sobre todo los planes que se propusieron unir ambas costas, no se consolidaron. Más adelante, en la administración de Vicente Fox, en la reunión de la APEC de 2004, se presentó un plan llamado “Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico”, presentado anteriormente como el “Proyecto Bandera” de México en la Reunión APEC 2002. Este proyecto se diseñó para enlazar principalmente flujos de contenedores entre el sudeste asiático (concentrados en Singapur) y el centro de Estados Unidos (Misuri, Tennessee, Illinois, Texas, entre otros) a través de los puertos mexicanos de Manzanillo o Lázaro Cárdenas y la frontera norte. Se trataría de una vía complementaria a los puentes terrestres estadounidenses, articulados desde los puertos de Long Beach y Los Ángeles, California (Martner, 2008).

En 2007, el gobierno de Felipe Calderón lanzó el Plan Nacional de Infraestructura (PNI) en 2007, que propuso una serie de obras en vías de comunicación y transporte. Creó para tales fines el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), se retomó el proyecto de los corredores de Ernesto Zedillo, pero aún falta ver los resultados (SE, 2008).

Aunado a estos planes nacionales, gobiernos estatales como los de Guanajuato, Michoacán, Nuevo León, San Luis Potosí, y municipales, por ejemplo, Lázaro Cárdenas, Michoacán, o Manzanillo, Colima, se han incorporado a algún corredor e implementan recomendaciones hechas en los foros de esas organizaciones: inversiones públicas para mejorar la infraestructura, concesiones de terrenos para construir puertos secos, entre otras. Asimismo, en Canadá se promueven los puertos secos de Winnipeg, Ontario, por poner un ejemplo, y la coordinación con entidades federativas de Estados Unidos para agilizar el comercio y los cruces fronterizos.

## Conclusiones

La gobernanza de la red multimodal de transporte de América del Norte se concentra en los corredores por encima de acuerdos trilaterales intergubernamentales. Los mecanismos eminentemente intergubernamentales han arrojado pocos resultados, debido a que implican trastocar grandes intereses opuestos a la integración, como las organizaciones gremiales de transportistas, que tienen un peso político significativo, especialmente los *teamsters* de Estados Unidos. Por esta razón, se han privilegiado los acuerdos subregionales, es decir, sólo entre las entidades federativas interesadas.

La fuerte concentración del comercio de México con Texas, así como la importante participación de esa entidad en el comercio con Canadá abren una salida para que se evite impugnar los grandes acuerdos de transporte; además de que una estrategia subregional tenga un alto impacto económico y político en la región.

Otro factor es que la ausencia de coordinación y planes conjuntos al más alto nivel gubernamental ha orillado a los grupos de interés económico a asociarse para mejorar el transporte en sus zonas de operación. Estos grupos traducen su poder económico en influencia política en la expresión mínima del poder estatal: los gobiernos locales. Así, se coaligan el poder público y privado para acordar acciones que mejoren el transporte en la porción territorial en la que operan.

Mediante recomendaciones y estrategias, como poner en contacto a autoridades gubernamentales estatales/provinciales y municipales con grandes actores globales, las asociaciones público/privadas (APP), denominadas corredores, las entidades públicas trabajan para que sus políticas beneficien el desarrollo de esos corredores.

El impacto de las estrategias de coordinación es diferente en México, donde las recomendaciones de estos mecanismos son atendidas por instituciones públicas municipales, estatales e incluso por el Poder Federal, a diferencia de Canadá y Estados Unidos, que termina en instancias provinciales/estatales o municipales.

Los corredores responden a un mercado muy concreto de manufacturas; sin embargo, son vulnerables a innovaciones o mejoras que se hagan en otras rutas con las

que compiten. En ese sentido, los actores locales tendrán su propia generación de conocimiento y no dependerán de las recomendaciones realizadas desde este tipo de organizaciones; de ese modo es posible que aprovechen mejor las oportunidades que les brindan estos mecanismos, especialmente la vinculación global.

La conformación de APP tiene una perspectiva más clara de las necesidades de una región determinada, por su cercanía; sin embargo, la flexibilización de los criterios para asignar recursos en Estados Unidos, así como la falta de criterios de evaluación en México y Canadá opaca los resultados reales que tendría cada iniciativa de corredores.

Es evidente que al no lograr un acuerdo regional, los grandes actores transnacionales han enfocado sus demandas ante gobiernos locales, donde su influencia logra mayores efectos. La ausencia de un marco jurídico específico para regular la participación pública en APP deja huecos que abren la puerta a un desequilibrio entre una visión local y una global. Los poderes locales se ven más expuestos a las fuerzas globales sin tener las herramientas institucionales para aprovechar al máximo esa oportunidad para el desarrollo.

Llama poderosamente la atención que California, Texas y estados con una gran industria automotriz, como Illinois y Michigan, son importantes promotores de los grandes corredores. Esto explica de alguna manera el hecho de que la mayoría de los estados no estén interesados y resulte complicado impulsar un acuerdo regional en el Congreso de Estados Unidos.

Los corredores ofrecen varias ventajas: la flexibilidad y adaptabilidad a cambios repentinos en los flujos de comercio mundial, amplificar el potencial de una localidad en el entorno global, reducir los costos burocráticos de la gestión de redes de transporte regionales, así como profundizar los vínculos económicos entre gobiernos locales de diferentes países.

Norteamérica ha experimentado ya varias estrategias en el campo del transporte multimodal, por lo que se encuentra en condiciones de formar un marco institucional adecuado, o bien un marco de coordinación de las redes de transporte al más alto nivel. Si bien la competencia favorece a los usuarios, pues permite elegir la opción que maximice su beneficio, de igual manera debe tenerse en cuenta que en estos proyectos se invierten recursos públicos que también han de gastarse con criterios de eficiencia y maximización.

## Fuentes

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE CARRETERAS (FHWA)

2009 "SAFETEA-LU Fact Sheets. Coordinated Border Infrastructure Program", en <<http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/factsheets/borders.htm>>, consultada el 15 de noviembre de 2009.

BLANK, STEPHEN

2006 *North American Trade Corridors: An Initial Exploration*. Nueva York: Lubin School of Business, Pace University.

BLANK, STEPHEN, STEPHANIE GOLOB y GUY STANLEY

2007 “A North American Transportation Infrastructure Strategy”, en <[http://www.gateway-corridor.com/roundconfpapers/documents/Blank\\_Golob\\_Stanley\\_Winnipeg.pdf](http://www.gateway-corridor.com/roundconfpapers/documents/Blank_Golob_Stanley_Winnipeg.pdf)>, consultada el 20 de enero de 2012.

BOFF TONELLA, Y.L.

2010 “State Actors in the Process towards Global Governance: The Case of the Biofuel Market”. Ámsterdam: University of Groningen, en <[http://www.researchgate.net/publication/44185749\\_State\\_Actors\\_in\\_the\\_Process\\_towards\\_Global\\_Governance\\_The\\_Case\\_of\\_the\\_Biofuel\\_Market](http://www.researchgate.net/publication/44185749_State_Actors_in_the_Process_towards_Global_Governance_The_Case_of_the_Biofuel_Market)>, consultada el 24 de septiembre de 2015.

BÖRZEL, TANJA A. y THOMAS RISSE

2010 “Governance without a State: Can it Work?”, *Regulation and Governance* 4, no. 2: 113-134.

BOSKE, LEIGH B.

2005 *Innovative Strategies to Raise Efficiencies along Transportation Corridors and Multimodal Hubs*. Austin: Lyndon B. Johnson School of Public Affairs.

CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA (CANACAR)

2005 “Sostienen Canacar y Teamsters reunión de trabajo”, *CANACAR Informa* (junio): 3-6.

CANADIAN INTERNATIONAL COUNCIL/BROOKINGS INSTITUTION

2009 *Toward a New Frontier. Improving the U.S.-Canadian Border*. Washington, D.C.: Canadian International Council/Brookings Institution.

CARMONA, ERNESTO

2010 “Corredores de transporte e integración norteamericana. El caso de la coalición del Súper Corredor de América del Norte”. Tesis de maestría en Estudios México-Estados Unidos. México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM-CISAN, UNAM.

CLARKSON, STEPHEN

2008 *Does North America Exist?* Washington, D.C.: University of Toronto-Woodrow Wilson Center.

2006 “Una perspectiva sobre el futuro del TLCAN desde Canadá”, en Mónica Gambrill, *Diez años del TLCAN en México*. México: CISAN, UNAM, 339-361.

DEMPSEY, PAUL S.

2009 “The Law of Intermodal Transportation: What it Was, What it Is, What it Should Be”, U.S. Department of Transport, en <[www.ie.msstate.edu/ncit/NCIT\\_WEB\\_UPDATE/Final%20Report.INTERMODAL ARTICLE29AUG00version2.htm](http://www.ie.msstate.edu/ncit/NCIT_WEB_UPDATE/Final%20Report.INTERMODAL%20ARTICLE29AUG00version2.htm)>.

GAMBRILL, MONICA R.

2008 “Insumos para las maquiladoras”, *Examen* (agosto): 42-43.

2007 “El Tratado de libre Comercio de América del Norte: implicaciones para la política industrial de México”, en José Luis Calva, coord., *Globalización y bloques económicos: mitos y realidades*, vol. 1, *Agenda para el desarrollo* (serie Conocer para decidir). México: UNAM/Miguel Ángel Porrúa/Cámara de Diputados, LX Legislatura, 193-200.

HUFBAUER, GARY CLYDE y JEFFREY J. SCHOTT

2005 *NAFTA Revisited. Achievements and Challenges*. Washington, D.C.: Institute for International Economics.

JOINT WORK COMMITTEE (JWC)

2008 “US/Mexico Border Transportation Planning, Draft US/Mexico Joint Work Committee Strategic Plan”, en <<http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/workplans.asp>>, consultada el 11 de mayo de 2009.

KUYKENDALL, RUSS

2007 *Trade Corridors Roundtable*. Ontario: Work Research Foundation.

LOMBERA, MANUEL

2009 “Esperan que Obama traiga plan transfronterizo bajo la manga”, *El Universal*, 8 de agosto, en <<http://www.eluniversal.com.mx/nacion/170469.html>>.

MARTNER PERVELONGE, CARLOS

2008 *Transporte multimodal y globalización en México*. México: Trillas-UDEM.



MAYNITZ, RENATE

1998 “Nuevos desafíos para la teoría de *governance*”, *Jean Monet Chair Paper RSC*, 50, no. 98.

MENDOZA COTA, JORGE EDUARDO y ELISEO DÍAZ

2003 “Obstáculos al comercio en el TLCAN: el caso del transporte de carga”, *Revista de Comercio Exterior* 53, no. 12.

MENDOZA MORENO, LAURA y ÓSCAR RICO GALEANA

2005 *Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos*. Sanfandila, Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte.

MORALES, ISIDRO

2009 *Post NAFTA North America. Reshaping the Economic and Political Governance of Changing Region*. Nueva York: Palgrave-MacMillan.

NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION (NNSA)

2003 “Megaports Initiative”, en <<http://nnsa.energy.gov/aboutus/ourprograms/nonproliferation/programoffices/internationalmaterialprotectionandcooperation/-5>>, consultada el 10 de diciembre de 2011.

NORTH AMERICAN TRANSPORTATION STATISTICS (NATS)

2010 “Estadística del Transporte en América del Norte”, en <<http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/int.jsp?i=2>>, consultada el 10 de enero de 2012.

OVERBEEK, HENK

2004 “Global Governance, Class, Hegemony: A Historical Materialist Perspective”, *Working Papers Political Science*, no. 1: 1-20.

PASTOR, ROBERT

2008 “The Future of North America. Replacing a Bad Neighbor Policy”, *Foreign Affairs* 87, no. 4: 84-98.

POLICY RESEARCH INITIATIVE (PRI), GOVERNMENT OF CANADA

2006 *The Emergence of Cross-Border Regions between Canada and the United States. Roundtable Synthesis Report*. Ottawa: PRI, Government of Canada.

SAGARRA, MARI *et al.*

2003 *El transporte de contenedores, terminales, operatividad y casuística*. Barcelona: UPC.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT)/U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (USDOT)

- 1994 Joint Work Committee, “Memorandum of Understanding Between the Department of Transportation of the United States and the Secretariat of Communications and Transportation of the United Mexican States in the Planning Process for Transport on Each Side of the Border”, en <[http://www.fhwa.dot.gov/memorandum\\_of\\_understanding\\_01](http://www.fhwa.dot.gov/memorandum_of_understanding_01)>, consultada el 29 de abril de 2014.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA (SE)

- 2008 *Agenda de competitividad logística*. México: SE.

TORRES, ENRIQUE

- 2009 “Noticias del día”, *Revista Electrónica T21*, 19 de abril, en <[http://www.t21.com.mx/news/news\\_display.php?story\\_id=10422](http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10422)>, consultada el 19 de noviembre de 2014.

TRANS BORDER WORKING GROUP (TBWG)

- 2005 “Trans Border Working Group”, en <<http://www.thetbwg.org/subcommittees.htm>>, consultada el 23 de octubre de 2009.

TRANSPORT CANADA

- 2004 *Literature Review on Intermodal Transportation*. Ottawa: Transport Canada.

- U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (USDOT), BUREAU OF TRANSPORT STATISTICS (BTS)  
2008 *US-China Trade Growth and America's Transportation System*. Washington, D.C.: USDOT, BTS (abril).

- 2005 *U.S.-North American Trade and Freight Transportation Highlights: Transborder Freight Data*. Ed. de W. Moore. Washington, D.C., USDOT, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transport Statistics (junio).

VILLA, JUAN CARLOS y CHRISTOPHER ROTHE

- 2007 *North American Transportation Corridor Network*. Austin, Texas: Southwest Region University Transportation Center.

WONG-GONZÁLES, PABLO

- 2005 “La emergencia de regiones asociativas transfronterizas: cooperación y conflicto en la región Sonora-Arizona”, *Frontera Norte* 17, no. 33: 77-106.