



Comisión
Federal de
Competencia
Económica

Obstáculos regulatorios en el servicio de autotransporte de carga

Alejandra Palacios Prieto

Comisionada Presidenta de la Comisión Federal de Competencia Económica

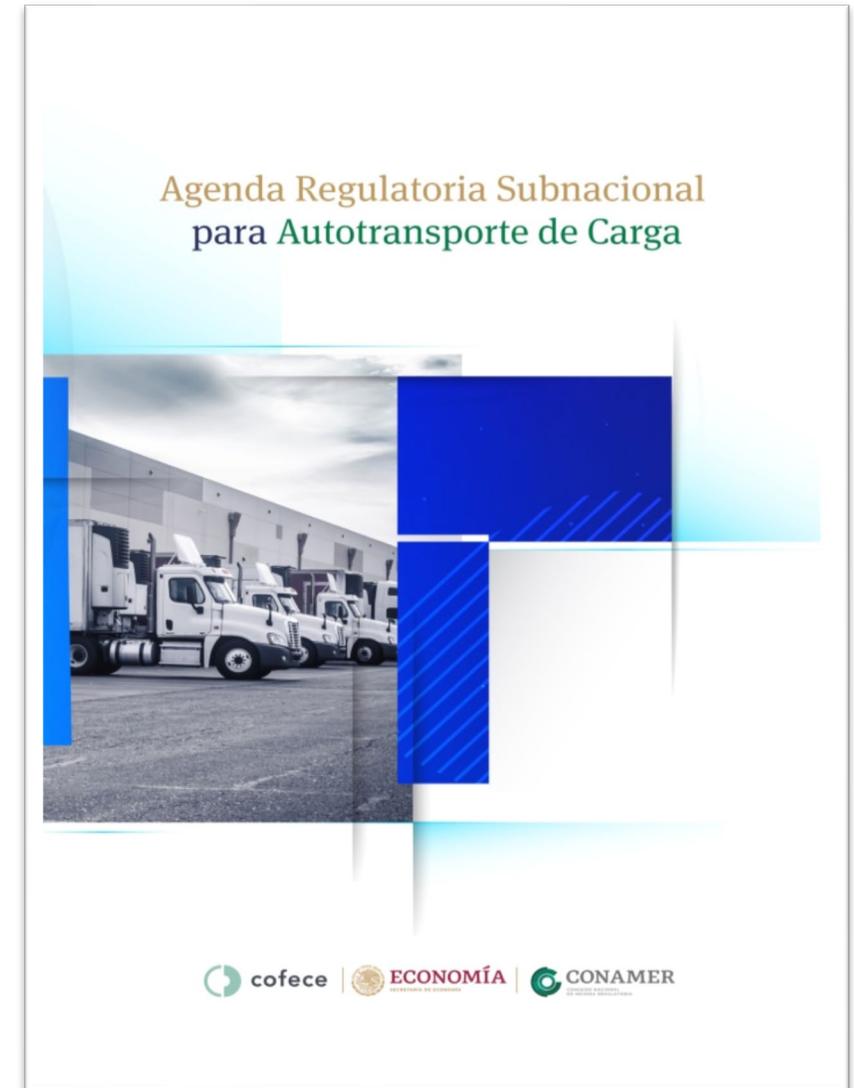


El transporte terrestre es pieza clave en las cadenas de suministro y distribución de bienes y mercancías en el país

- Llega a donde otros medios de transporte no llegan (por ejemplo, el ferroviario)
- En 2018, el 55% del total de la carga se movió por autotransporte terrestre
- El volumen transportado por este medio creció en promedio 6.1% anual de 1995 a 2018

Agenda regulatoria subnacional para el autotransporte de carga

- Documento elaborado por la COFECE y CONAMER
- Identifica 11 barreras normativas a nivel estatal que encарcen el costo de este servicio
- Su objetivo es motivar al Consejo Nacional de Mejora Regulatoria a establecer una Directriz para eliminar los obstáculos identificados



Un ejemplo emblemático de regulaciones que inhiben el funcionamiento del transporte de carga a nivel local es Sinaloa

Algunas barreras identificadas

- Los concesionarios sólo pueden cargar y trasladar productos dentro de una zona determinada
- Las empresas no pueden proveerse así mismas el servicio de transporte
- Se limita el número de concesiones que puede tener una empresa de autotransporte
- Los prestadores del servicio ya existentes pueden oponerse a la entrada de otros agentes económicos.

Efectos en el mercado

- **Baja calidad:** la flota para transporte agrícola era 18 años mayor que el promedio nacional.
- **Concentración de permisos:** en 7 de los 18 municipios un solo concesionario tenía 50% de los permisos de carga agrícola.
- **Mayores costos:** agricultores y constructores gastan 40% más por tener que contratar el servicio a terceros.
- **Baja productividad:** productores preferían usar el puerto de Guaymas en Sonora para transportar la mercancía por vías federales, evitando usar el puerto de Topolobampo que requería utilizar vías estatales.

Después de una exhaustiva investigación, la COFECE recomendó reformar la Ley y su Reglamento para eliminar las barreras

- En junio de 2017, el Congreso reformó la Ley de Tránsito y Transportes para atender las recomendaciones de la COFECE
- En septiembre de 2018, se aprobó una nueva Ley de Movilidad Sustentable, que abrogó la Ley reformada e incluye varias de las barreras que ya se habían eliminado

- La COFECE no puede sola en el esfuerzo de mejorar las regulaciones estatales (no tiene facultades vinculantes)
- Es necesario un esfuerzo nacional, a través del Consejo, para modificar y eliminar barreras en las normativa estatal que inhiben la competitividad nacional

En concreto, la COFECE propone:

1

Crear un Grupo de Trabajo Especializado para eliminar los obstáculos regulatorios en el sector transporte

2

Establecer una Directriz para implementar la política de mejora regulatoria a nivel estatal en el sector transporte con el fin de eliminar los obstáculos que encuentre el Grupo



Comisión
Federal de
Competencia
Económica

Un México mejor es competencia de todos



cofece.mx



[/cofece](https://www.facebook.com/cofece)



[@cofecemx](https://twitter.com/cofecemx)



[/CFCEconomica](https://www.youtube.com/CFCEconomica)



[@cofece](https://www.instagram.com/cofece)



[COFECE](https://www.linkedin.com/company/COFECE)