



Desmantelar obstáculos regulatorios en pro de una mayor competencia: el caso de los mercados de gasolinas y transporte de carga

.....

Generar condiciones de competencia efectiva en el mercado interno mexicano es una condición necesaria para fomentar el bienestar de los consumidores, quienes gracias a ella adquieren bienes y servicios con mayor calidad a mejor precio. Por ello, diagnosticar y eliminar obstáculos regulatorios a la competencia económica, a nivel estatal y municipal, es de gran interés para todos.

*La reforma constitucional en materia de mejora regulatoria de 2018 estableció un **Consejo Nacional de Mejora Regulatoria (CNMR)**, facultado para publicar directrices técnicas. Entre otros usos, pone a consideración de las autoridades locales diagnósticos e instrumentos regulatorios que permiten modificar normativas para alcanzar mayor eficiencia y competencia en mercados específicos. El objetivo de este policy brief es visibilizar el trabajo que se ha realizado en la primera experiencia de implementación de dichas directrices, llevada a cabo mediante grupos de trabajo en los mercados de gasolinas y autotransporte de carga. Además, pretende aportar evidencias de su potencial para impactar positivamente en el mercado interno, así como de los riesgos que supondría la desactivación de tal esfuerzo.*

En última instancia, este policy brief es producto de la certeza de que la completa implementación de las directrices del CNMR entrañaría, entre otros aspectos, sentar las bases para avanzar con soluciones concretas hacia un mejor desarrollo económico.

.....



Introducción

1. Obstáculos regulatorios: ¿cómo nos afectan?

En México la falta de competencia económica en los mercados ha impedido el buen funcionamiento del modelo económico que adoptamos hace más de 25 años hacia la apertura comercial. Esto se ha traducido en un crecimiento económico anémico y un estancamiento en los niveles de productividad e innovación (Cadena et al., 2017). De 2002 a 2019, por ejemplo, la economía mexicana creció en promedio 2.04% cada año, mientras nuestra productividad apenas alcanzó el 0.18% por año (Inegi, 2020).

En efecto, en los últimos años hemos observado cambios en la política interna y externa de México; sin embargo, los efectos de ambas han apuntado en direcciones diferentes y a distintas velocidades. Así, es difícil tener claridad sobre el saldo final del rumbo de la política comercial. Por un lado, la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), modernizado con el T-MEC, muestra que en México existe interés por la integración regional, con resultados patentes en el sector exportador. El intercambio con Estados Unidos, principal socio comercial y destino de exportación para México, creció casi seis veces entre 1993 (88,300 millones de dólares) y 2017 (522,200 millones de dólares). Tanto el T-MEC, como otros 12 tratados comerciales que México tiene celebrados con 50 países, brindan certeza y confianza a los inversionistas. Sin embargo, **esta dinámica positiva que se observa para el comercio internacional de México no se desarrolla de manera equivalente en su comercio nacional, es decir, en el mercado interno.**

De acuerdo con el Reporte de Competitividad Global del World Economic Forum, México ocupa el lugar 48 de 141 países en el indicador de competitividad. Bajo dicha métrica, nuestro país se ubica en el puesto 88 en el indicador de extensión de dominancia en el mercado¹, y en el puesto 47 en el de prevalencia de barreras no tarifarias al comercio². Aunque estos resultados se derivan de encuestas de percepción que se realizan a múltiples actores por país, reflejan la presunta presencia de empresas con alto poder de mercado y la existencia de barreras regulatorias en varios sectores. La Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (Conamer) define los obstáculos o fallos regulatorios como una característica contenida en la propia regulación que podría afectar la calidad de ésta, al disminuir la eficiencia de un mercado o el óptimo funcionamiento de un trámite.

Estos obstáculos ocasionan que los consumidores enfrenen precios altos, poca diversidad de productos o servicios y, en ocasiones, problemas de calidad en los mismos que pueden poner en peligro su seguridad y su vida. Lógicamente, la situación termina afectando a los consumidores más vulnerables, ya que a menor nivel de ingreso disponible, mayor porcentaje destinarán a adquirir productos o servicios con sobrepagos (Comisión Nacional de Competencia Económica, Cofece, 2018, p. 18-42). En otras palabras, las empresas que operan en entornos poco competidos perjudican a los consumidores, los cuales se quedan sin otra opción para satisfacer sus necesidades: pagan más por lo mismo o simplemente dejan de comprar el producto o servicio.

En la literatura de competencia económica existe evidencia de la relación virtuosa entre la política que combate con efectividad los obstáculos regulatorios y monopolios y su efecto en el bienestar de los consumidores (Cofece, 2018a). Un ejemplo es el registro que dio cuenta de reducciones en precios de hasta 10% a largo plazo cuando las autoridades inglesas eliminaron regulaciones que impedían la entrada de nuevos competidores (Davies et al., 2004). Asimismo, el economista Connor identificó (2014), mediante un análisis a 700 resoluciones de autoridades de competencia de todo el mundo, reducciones en precios promedio de hasta 23% en mercados en los que se sancionaron prácticas colusivas. Por su parte, Nicoletti y Scarpetta (2011, p. 100-101) concluyeron en sus investigaciones que cuando las autoridades eliminan regulaciones o disposiciones anticompetitivas, es posible incrementar la productividad a largo plazo en proporciones de 10%. En México, de acuerdo con la Estrategia Nacional de Mejora Regulatoria publicada por Conamer en 2019, se identificaron 1,173 fallos regulatorios en el país, de los cuales 877 corresponden al orden local. (Conamer, 2019, p.16)

2. La política de mejora regulatoria, una opción potente para solucionar el problema de obstáculos regulatorios

La regulación es una intervención por parte del Estado para perseguir objetivos loables de política pública, como proteger el medio ambiente o garantizar la seguridad pública. Sin embargo, existen casos donde las normas y regulaciones restringen innecesariamente el funcionamiento eficiente de los mercados, al limitar el número de oferentes, disminuir sus incentivos para competir y limitar las opciones e información disponible para los consumidores.

¹ Respuesta a la pregunta de la encuesta "En su país, ¿cómo califica la actividad corporativa?", en donde 1 = dominada por unos pocos grupos de empresas; 7 = repartida entre muchas empresas, México obtuvo 3.6 | 2018-2019 promedio ponderado o período más reciente disponible.

² Respuesta a la pregunta de la encuesta "En su país, ¿en qué medida las barreras no arancelarias (por ejemplo, normas sanitarias y de productos, requisitos técnicos y de etiquetado, etc.) limitan la capacidad de los bienes importados para competir en el mercado nacional?", donde 1 = fuertemente limitado; 7 = no limitado en absoluto, México obtuvo 4.7 | Promedio ponderado de 2018-2019 o período más reciente disponible.



Incluso pueden terminar reduciendo la competencia sin cumplir con el objetivo de política pública para el cual fueron diseñadas.

Esta regulación, convertida en obstáculo, puede llegar a ser muy dañina, en términos de mercado. Por contra, una política de mejora regulatoria ayuda a la eliminación de barreras, lo que conlleva oportunidades para detonar el desarrollo de sectores específicos y favorecer el crecimiento económico incluyente. (Conamer y Cofece, 2019, p.11)

En México, en 2018 se estableció a nivel constitucional un Sistema Nacional de Mejora Regulatoria, coordinado por un Consejo Nacional de Mejora Regulatoria (CNMR), el cual implicó un esfuerzo en los tres órdenes de gobierno para combatir las ineficiencias regulatorias en México. Dicha legislación busca que la mejora regulatoria sea una política pública de la más alta importancia, para propiciar mayor claridad en las normas, impulsar la simplificación de trámites y servicios en todos los órdenes de gobierno, así como para favorecer una mayor participación ciudadana y asegurar que las nuevas normas no impliquen nuevos o mayores costos a los ciudadanos.

Dentro de estos esfuerzos se busca solventar fallos regulatorios que ocurren a lo largo y ancho de nuestro país, utilizando información y evidencia de los costos y afectaciones que éstos generarán, por medio de un diálogo abierto y directo en el que se busca la consideración de una amplia variedad de intereses afectados. Es así como la ley prevé el nacimiento de grupos de trabajo especializados, conformados por representantes de sectores público, social y privado, que emiten y proponen recomendaciones al CNMR para eliminar estas barreras regulatorias. Es importante señalar que en estos grupos de trabajo pueden nacer los acuerdos que se requieren para que la implementación de estas recomendaciones vaya más allá de una propuesta de cambio normativo, sin más. Además, los destinatarios de estas recomendaciones están obligados a informar al CNMR, de manera pública y con datos abiertos, sobre las acciones a desarrollar para su implementación, o sobre la negativa fundada y motivada a no aplicar estas directrices, en un término de 30 días a partir de que sea comunicado por el secretario técnico del CNMR.

A través de este proceso de discusión sin precedentes, el CNMR puede exhortar a las autoridades locales a aportar durante el proceso análisis detallados, particularmente en caso de que expresen una opinión negativa con respecto a las directrices con las que se pretende eliminar las barreras regulatorias. Por otra parte, es obligación de la autoridad federal respetar la autonomía de estados y municipios que

decidan no acatar de forma justificada la recomendación en sus regulaciones. También es indispensable que las autoridades locales tomen este ejercicio de manera seria y ponderen los beneficios que obtendrían de una mayor inversión en sus localidades, tras la implementación de las recomendaciones. Es importante notar que, de acuerdo con la LGMR, si los funcionarios locales son del todo omisos a las recomendaciones del CNMR —es decir, si no articulan ningún tipo de respuesta a ellas— podrían incurrir en responsabilidades administrativas. El Consejo sesiona de forma ordinaria cuando menos dos veces al año y de forma extraordinaria cuando sea necesario, a juicio de su presidente (Ley de Mejora Regulatoria, 2018).

Éste es el marco en el que se implementaron en 2020 los primeros grupos de trabajo especializados de reformas regulatorias en el ámbito local, en materia de gasolinas y autotransporte de carga. Son dos mercados estratégicos para la economía de los mexicanos, pues tienen un impacto en la eficiencia del resto de los sectores de la economía y están relacionados en gran medida con los bajos niveles de crecimiento y productividad de nuestro país. Por ello, el que existan condiciones de competencia efectiva en estos mercados es de la mayor relevancia para la economía del país y la economía familiar de los hogares mexicanos.

I Primera experiencia de los grupos de trabajo especializados de reformas regulatorias en el ámbito local

Subgrupo de trabajo para los mercados de gasolinas

En agosto de 2019, en el marco de la instalación del CNMR, se aprobó una propuesta de la Cofece para establecer un grupo de trabajo especializado, conformado por la Secretaría de Energía (Sener), la Conamer, la propia Cofece y actores clave de la industria y gobiernos estatales para eliminar barreras regulatorias en el sector energético. Después de algunos meses de espera, el 27 de enero de 2020, por convocatoria de la Conamer, se instaló el Grupo de Trabajo Especializado para la disminución de Trámites y Mejora Regulatoria de Estaciones de Servicio de Gasolinas y de Gas L.P., del cual derivaron dos subgrupos especializados, uno para atender la estrategia para desmantelar barreras en los mercados de combustibles, y otro para los mercados de gas L.P. **México Evalúa fue invitado a formar parte de ambos subgrupos.**



El primer subgrupo logró, por primera vez, logró reunir a representantes de 16 instituciones gubernamentales³ y cámaras de la industria y sociedad civil para discutir una agenda que pudiera derivar en una directriz votada por dos tercios de los miembros del grupo de trabajo, con recomendaciones a autoridades locales orientadas a implementar medidas de mejora regulatoria que permitan aumentar la competencia en los mercados minoristas de combustibles a nivel local.

Después de varias reuniones de trabajo en las que se discutieron las recomendaciones presentadas principalmente por la Cofece, y que se detallarán más adelante, el 2 de junio de 2020 en el borrador del proyecto de Directriz se incluyó una lista de acciones de Mejora Regulatoria a ser votadas para su presentación ante el CNMR. Sin embargo, dicha votación fue pospuesta el 8 de junio, mediante un comunicado que la Conamer dirigió a los miembros del subgrupo, que especificó que “integrantes del Sector Coordinado en Materia Energética del Gobierno de México, requirió (sic) de una extensión del plazo para llevar a cabo una revisión técnica del proyecto de Directriz”. Dado lo anterior, el 23 de junio fue imposible presentar la directriz final ante el CNMR, dejando el proceso en un vacío legal, ya que Conamer no se ha pronunciado ni públicamente sobre el estatus del subgrupo.

Subgrupo de trabajo en autotransporte de carga

A raíz del diagnóstico de Cofece y Conamer, se hicieron varios esfuerzos para formar el Grupo Especializado de Reformas Regulatorias en el Ámbito Local, el cual aborda, a través de subgrupos, los temas de autotransporte y comercio. El subgrupo especializado en autotransporte extendió una invitación a transportistas, a usuarios comunes del servicio, asociaciones y otros sujetos que pudieran estar interesados. México Evalúa fue invitado a formar parte del subgrupo de autotransporte de carga, en el que asisten autoridades de 17 entidades federativas del país, así como representantes de los sectores privado y social.

En su primera sesión se presentó un diagnóstico y recomendaciones realizadas por Conamer y Cofece, que tuvo buena aceptación entre los participantes sin que se presentaran mayores objeciones. Así se acordó que se bajaría en conjunto para la creación de una directriz que, en línea con la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR), obligue a las autoridades estatales a contestar las recomendaciones que se les emitan.

Aunque en este caso no se llegó a trabajar ni en el borrador de una directriz, los presentes en la sesión coincidieron en que esta herramienta sería especialmente valiosa, ya que vincularía a las autoridades en cuestión a acatar las recomendaciones o responder de forma justificada con las razones por las que éstas no se aplicarán.

A continuación presentaremos a detalle las barreras regulatorias que se han identificado en estos mercados, y algunos de los costos que estas barreras implican. También describiremos las recomendaciones acordadas en los grupos de trabajo y el estatus que guardan actualmente estos grupos.

II Diagnóstico y conclusiones en los mercados de gasolinas y autotransporte de carga

En esta sección profundizaremos en el diagnóstico de los fallos regulatorios y las respectivas recomendaciones para subsanarlos.

Fallos regulatorios en los mercados de gasolinas

En la comercialización minorista de gasolinas existen oportunidades para incentivar una mayor competencia económica. Según diagnósticos de Cofece y del Banco de México (Banxico), el mercado nacional tiene una baja densidad de gasolineras; incluso, existen municipios que carecen totalmente de estaciones de servicio. Es decir, el mercado local minorista tiene grandes oportunidades para expandirse.

¿Qué tan baja es esa densidad de gasolineras? Por ejemplo, en 2015 en Estados Unidos había 1,640 vehículos por gasolinera; en España, 2,800, mientras que en México se llegaba a los 3,326. Según datos de la CRE, a la fecha existen en nuestro país aproximadamente 12,500 estaciones, divididas en 75 marcas, para las cuales Pemex distribuye el 94% del combustible (Cofece, 2019). Acaso lo más preocupante es que, como hemos mencionado, existen municipios en México que a la fecha carecen de gasolineras. Por ejemplo, en Yucatán se han identificado 57 municipios con esa característica. La falta de estaciones de servicio provoca un bajo desarrollo económico e incluso problemas de seguridad.

Actualmente, 17 empresas diferentes a Pemex comercializan combustibles y tienen autorizada la venta de

³ Los representantes gubernamentales incluyeron a la Secretaría de Energía, la Cofece, las agencias reguladoras de energía, el regulador ambiental, la industria, la sociedad civil y las autoridades locales.



40 aditivos diferenciados, pero esto no es suficiente. En 2019, Banxico realizó un estudio en el que analizó los factores detrás de la determinación de los precios en el país, y confirmó que en aquellas localidades donde existe mayor competencia los consumidores finales acceden a precios más bajos y, por ende, los gasolineros disminuyen sus márgenes de ganancia, fenómeno que ejemplifica los efectos positivos que tienen los mercados más competitivos.

Obstáculos identificados

Cofece ha investigado las barreras regulatorias en estos mercados desde 2017, y durante 2019 llevó a cabo diferentes acciones. Destacan, por ejemplo, el diagnóstico y las recomendaciones para eliminar regulaciones en municipios y entidades federativas que limitan o impiden la instalación de nuevas estaciones de servicio (Cofece, 2019).

Entre los obstáculos que se identifican como los más nocivos, y que se aprecian en el Gráfico 1, se encuentran: a. el establecimiento de distancias mínimas entre estaciones de servicio; b. reglas sobre superficies mínimas; c. solicitudes duplicadas de tipo ambiental; d. requisitos que corresponden a gasolineras Pemex y que no aplican a otras marcas, y 3. fallas de omisión por parte de autoridades locales en procesos de trámites respecto de criterios, procedimientos, y plazos fueron fallos regulatorios. Las barreras que

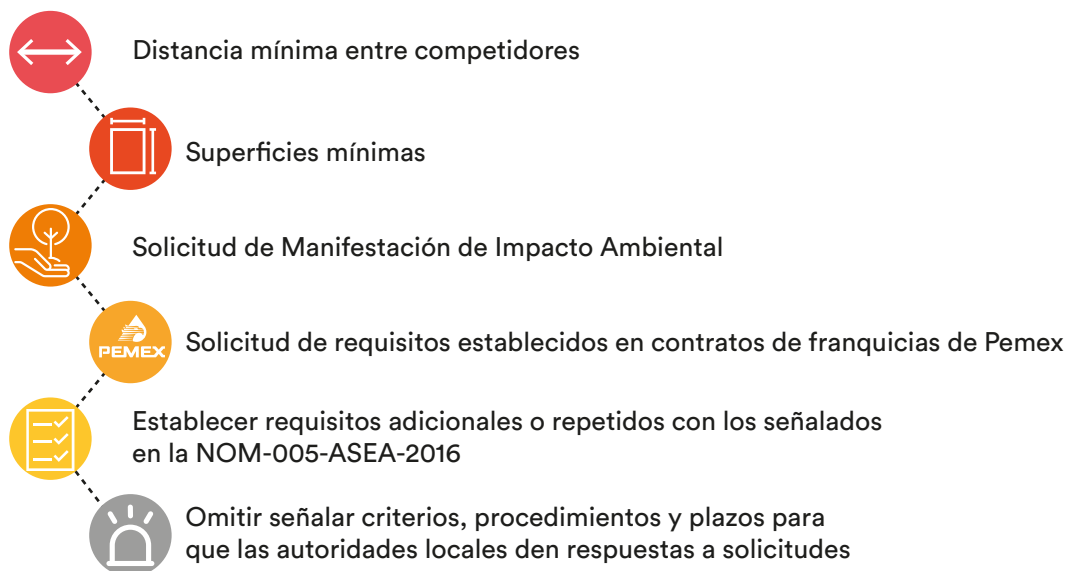
inhiben la instalación de nuevas gasolineras en diversos lados del territorio nacional encarecen los proyectos.

Costos

El costo de instalación de una estación de servicio tradicional en esos lugares muchas veces resulta imposible, debido a la inflexibilidad establecida en las regulaciones para innovar; la complicación de requisitos y pagos duplicados o triplicados; los prolongados tiempos que se fijan para poner en marcha las nuevas estaciones de servicio, y la falta de claridad en criterios y procedimientos por parte de autoridades locales. El costo actual para instalar una estación tradicional en México oscila entre 40 y 50 millones de pesos, de los cuales aproximadamente 9 millones se destinan a pagar costos relacionados con el cumplimiento de regulaciones, tanto locales como federales. Cabe apuntar que en el mercado internacional existe tecnología de bajo costo que permite instalar estaciones de bajo volumen (40 mil litros) a un costo de 2 millones de pesos. Para atraer ese tipo de inversión es urgente bajar el costo regulatorio y simplificar trámites y procedimientos.

De acuerdo con el diagnóstico de la Cofece, la liberalización y la intervención regulatoria para propiciar una mayor competencia producirán beneficios para los consumidores en dos momentos:

Gráfico 1. **Obstáculos regulatorios identificados por COFEC**





i) Primer momento: de acuerdo con la Cofece (2019), un hecho notorio es que la diferencia entre el precio por litro de expendio al público y precio por litro con el que las estaciones adquieren el combustible en las terminales de almacenamiento (TARS) se ha incrementado. Ello puede deberse a motivos que no necesariamente son excluyentes entre sí: un incremento en los costos logísticos de ‘última milla’ y/o un incremento en el margen de las estaciones de servicio. Como se puede observar en la Gráfica 2, en el primer momento los precios comienzan a disminuir, pero se dan en dos velocidades distintas: el precio al consumidor el 1 de septiembre de 2018 fue de 19.10 pesos por litro, muy semejante al precio al consumidor registrado el 22 de diciembre de 2018. En contraste, el precio pagado en TAR por este combustible disminuyó de 17.97 pesos a 17.17 pesos por litro, es decir, 80 centavos. La línea roja en la gráfica indica el aumento del diferencial entre un precio y otro en el tiempo, que se traduce en aumento de márgenes para los gasolineros.

ii) Segundo momento: es deseable que la entrada de competidores en el mercado genere presión competitiva que lleve a disminuir los márgenes o el diferencial. Para que esto ocurra, es necesario que se establezcan los incentivos para que a partir de la incursión de privados en la instalación de nuevas estaciones de servicio, los precios bajen para el consumidor en la misma tendencia que los precios intermedios en las TAR, y así se trasladen los beneficios al consumidor. De no ocurrir este segundo momento, los altos márgenes para los gasolineros se mantendrían en el tiempo, implicando pérdida de bien-

estar para los consumidores. Como mencionamos en la primera parte de este documento, tan sólo en las dos localidades donde la Cofece identificó actividades de colusión —y que provocó sanciones a empresarios gasolineros—, el costo a los consumidores por dos años de sobrepuestos fue equivalente a 27.4 millones de pesos.

En su diagnóstico, la Cofece señaló que existe espacio para duplicar el número de estaciones de servicio. Existe un potencial de inversión de 5,000 estaciones de bajo consumo para abastecer legalmente a zonas marginadas. Sin embargo, alcanzar esa meta requiere modificaciones a nivel regulatorio local, que permitan que proyectos con nuevas tecnologías resulten viables.

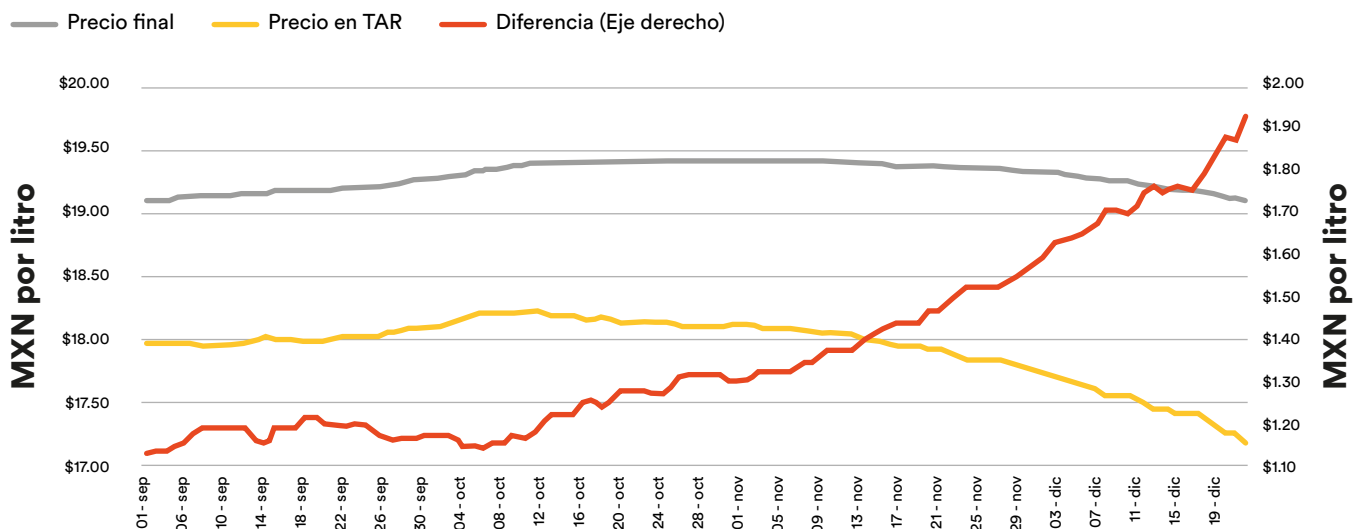
Recomendaciones

El proyecto de directriz incluyó las siguientes acciones de mejora regulatoria, coincidentes con las propuestas publicadas por Cofece en sus diagnósticos de fallos regulatorios (Conamer, 2020):

- 1** Abrogar o derogar las Regulaciones y/o disposiciones normativas que establezcan distancias mínimas entre Estaciones de Servicio.
- 2** Abrogar o derogar las Regulaciones y/o disposiciones normativas que establezcan superficies mínimas y/o frentes principales que deben tener los predios para construir

Gráfico 2. Precio al consumidor y precio pagado en TAR

(Gasolina regular, promedios ponderados nacionales. Mxn por litro, 01 sep. de 2018 a 22 dic. de 2018)



Fuente: Elaboración propia con información de la CRE.



de la Norma Oficial Mexicana NOM-005-ASEA-2016, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de Estaciones de Servicio para almacenamiento y expendio de gasolinas y diésel.

- 3** Abrogar o derogar las Regulaciones y/o disposiciones normativas que establezcan superficies mínimas para la construcción de Estaciones de Servicio, o en su caso referir a lo establecido en el capítulo 6 sobre Construcción, de la Norma Oficial Mexicana NOM-005-ASEA-2016, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de Estaciones de Servicio para almacenamiento y expendio de gasolinas y diésel.
- 4** En caso que las Regulaciones y/o disposiciones normativas estatales y/o municipales normen distancias mínimas sociales para la instalación de Estaciones de Servicio, deberán adecuarlas conforme a lo siguiente:
 - a** Deberá ubicarse a una distancia mínima de resguardo de 150 metros radiales de escuelas, hospitales, centros de desarrollo infantil o guarderías; y
 - b** Deberá ubicarse a una distancia mínima de resguardo de 150 metros radiales respecto de centros comerciales, mercados, cines, teatros, centros de culto religioso, auditorios, condominios, conjuntos habitacionales, privadas residenciales, así como en cualquier otro sitio, en el que exista una concentración de cien o más personas, de manera habitual o transitoria.
- 5** Abrogar o derogar las Regulaciones y/o disposiciones normativas que establezcan el requisito de manifestación, dictamen o equivalente de impacto ambiental estatal y/o municipal para cualquier procedimiento, Trámite o Servicio relacionado con el establecimiento de Estaciones de Servicio;
- 6** Abrogar o derogar las Regulaciones y/o disposiciones normativas que establezcan cualquier remisión a las autorizaciones, especificaciones o requisitos establecidos por la Empresa Productiva del Estado Petróleos Mexicanos para el establecimiento de Estaciones de Servicio.
- 7** Abrogar o derogar las Regulaciones y/o disposiciones normativas que establezcan requisitos u obligaciones para los particulares en materia de seguridad industrial, seguridad operativa,

protección al medio ambiente, desarrollo sustentable, equilibrio ecológico, riesgos para la integridad de las personas y su salud, y laboral, para el diseño, construcción, operación, establecimiento y mantenimiento de Estaciones de Servicio. Para tal efecto, al menos deberán abrogarse o derogarse las Regulaciones que incluyan requisitos que ya estén consideradas en diversas regulaciones del orden Federal.

- 8** Adecuar las Regulaciones y/o disposiciones normativas que norman los Trámites y Servicios relacionados con el diseño, construcción, operación, establecimiento y mantenimiento de Estaciones de Servicio; garantizando que se fundamenten jurídicamente los elementos establecidos a nivel Federal (artículo 46 de la LFMR)

Consenso logrado y estatus

Como mencionamos en el apartado I de este documento, el subgrupo especializado en materia de gasolinas interrumpió la secuencia de sus sesiones no obstante que la directriz estaba finalizada. Nos podríamos encontrar frente a un vacío legal en las reglas de operación del subgrupo de trabajo de gasolinas respecto de los tiempos, formas, límites y obligaciones que los miembros deben acatar. El vacío legal ha derivado, a la fecha, en una debilidad estructural, pues la interrupción del proceso por la iniciativa de unos cuantos miembros del subgrupo de trabajo, con la anuencia de Conamer, lo ha colocado en una zona de estancamiento.

Actores interesados en llevar a la completitud el mecanismo en esta primera experiencia de aplicación —por ejemplo, asociaciones de consumidores, inversionistas y autoridades de mejora regulatoria locales, o la propia Cofece— podrían exhortar a retomar las mesas y, al mismo tiempo, definir una agenda alternativa para técnicas sustitutivas de dicho vacío legal. No olvidemos que el objetivo ulterior es impulsar la competencia económica desde lo local.

Fallos regulatorios en autotransporte de carga

El servicio de autotransporte de carga es regulado a nivel federal. Sin embargo, desde la liberación del servicio público federal en 1989 con el tiempo se fueron creando regulaciones a nivel estatal y municipal que en ocasiones no han hecho más que obstaculizar la prestación del servicio. Restricciones a la entrada de nuevos parti-



cipantes en el mercado y la fijación de tarifas, entre otras limitaciones a la prestación de servicios, son prácticas comunes que Cofece y Conamer identificaron a lo largo del país. En este *policy brief* recapitularemos la naturaleza de estas barreras y las recomendaciones que se hacen para corregirlas o eliminarlas.

La desaparición de algunas de estas barreras puede traducirse en claros beneficios para los consumidores finales de los productos y servicios transportados, pero también en dividendos directos para los usuarios (contratistas) del servicio de autotransporte de carga. Australia, Estados Unidos y el Reino Unido, por ejemplo, eliminaron los controles de precios en sus mercados, lo que se reflejó en reducciones de precios de entre 15% y 25%. En México, a partir de 1989, —según estimaciones de Cofece— los precios disminuyeron entre el 5% y el 15% a nivel federal.

¿Cómo impactaría esto en la economía mexicana? Según Inegi y Cofece, el autotransporte de carga ha representado entre el 1.5% y 3.2% del PIB en nuestro país desde el 2000 hasta la fecha. Existen casi 11 millones de vehículos registrados en 2020 como autotransporte de carga, que transportan toneladas en un volumen que aumenta 6.1% anual desde 1995, y la tendencia sigue al alza. Según la OCDE, más de la mitad del valor del comercio internacional de México se realiza vía terrestre, la mayor parte del mismo a través de la frontera con Estados Unidos. De este tamaño sería el impacto de trabajar en la eliminación de estas barreras, aunque los beneficios se extenderían sin duda a los consumidores finales, quienes dejarían de pagar el sobreprecio de este servicio.

No son nuevas las fallas regulatorias que aquejan al autotransporte de carga y, por consiguiente, al funcionamiento de los mercados locales. Conamer, el Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) y el Grupo del Banco Mundial han trabajado en conjunto desde 2014 para identificarlas, pues consideran a este sector como prioritario.

Por otra parte, en noviembre de 2019 Conamer y Cofece publicaron el documento *Propuestas de Agenda Regulatoria Subnacional para Autotransporte de Carga*. En él se señalan diferentes barreras en la regulación del mercado de autotransporte de carga en México, en los órdenes federal, estatal y municipal.

Conamer y Cofece también han señalado la importancia de considerar a la mejora regulatoria como un proceso gradual, que avanza sólo a través de esfuerzos conjuntos, producto de la reflexión y diálogo con las autoridades locales. Esto puede materializarse a través de una directriz en los propios términos de la LGMR, que esté encaminada a eliminar los obstáculos regulatorios señalados.

Obstáculos identificados

En el análisis de las normas estatales a nivel nacional se identificaron una serie de disposiciones que podrían imponer restricciones a la competencia y libre concurrencia y al desarrollo del sector de transporte de carga. Son éstas:

i) Tener un régimen de concesiones. El autotransporte de carga está sujeto a un marco legal federal que establece un régimen de permisos; esto implica que todos los prestadores de un servicio estarán sujetos a los mismos requisitos y obligaciones para operar. Sin embargo, existen varios estados que establecen los derechos y obligaciones de forma particular, a través de concesiones.

Se trata de una barrera en 29 entidades federativas.

ii) Requerir una declaratoria de necesidad para expedir nuevas concesiones o permisos. Esto implica que, a menos que la autoridad determine la necesidad de contar con más oferentes, no es posible que algún nuevo jugador pueda entrar al mercado.

Barrera en 25 entidades federativas.

iii) Incluir previsiones o prever procedimientos de conciliación en tarifas entre competidores para casos de “competencia desleal” o “competencia ruinosa”, favoreciendo la colusión. En algunos estados se ofrece la intermediación de un funcionario público para actuar como árbitro o mediador del conflicto. Se considera que estos procesos de conciliación entre agentes económicos pueden generar oportunidades para la creación de acuerdos colusorios; además, lo que suelen procurar es el arreglo de diferencias, no la resolución de conflictos de mercado.

Barrera en 24 entidades federativas.

iv) Establecer tarifas fijas para la provisión del servicio de transporte de carga, evitando que los usuarios y concesionarios acuerden el monto de la contraprestación por el servicio. Regular las tarifas puede provocar el desabasto en la provisión de un servicio cuando la tarifa resulta demasiado baja, o permitir el cobro de precios excesivos cuando se establece una tarifa por encima del precio del mercado.

Barrera en 15 entidades federativas.

v) Otorgar preferencias para recibir permisos o concesiones. Se identificaron tres en particular:



- **Antigüedad mínima.** Utilizar un criterio de antigüedad, incluso sin tomar en cuenta criterios de eficiencia o calidad en el servicio, para otorgar permisos o concesiones. En algunos casos, aunque la vigencia de las concesiones y/o permisos haya concluido, se mantiene el derecho de preferencia para obtenerlos nuevamente.

Barrera en 13 entidades federativas.

- **Origen o residencia.** Existen criterios de preferencia o requisitos de origen para otorgar los permisos para el transporte de carga. Al respecto, la Cofece ha señalado⁴ que éstos pueden generar ventajas indebidas, lo que reduce la presión competitiva, imposibilita o dificulta que nuevos agentes participen en el mercado.

Barrera en 14 entidades federativas.

- **Asociación o agrupación.** Es el favorecimiento a agentes que forman parte de una asociación o gremio. Incluso se señalan casos donde las agrupaciones de profesionales han facilitado acuerdos para fijar precios, repartirse segmentos del mercado o limitar la oferta de servicios entre competidores, acciones sancionadas por la Ley Federal de Competencia Económica.

Barrera en seis entidades federativas.

vi) Limitaciones a los permisos y/o concesiones para la prestación de servicios. El estudio identificó cuatro:

- **Zona geográfica.** Ya sea que se deban tramitar varios permisos para operar en un mismo estado —uno por cada localidad en donde se quiera prestar el servicio de transporte— o que regulaciones de diferentes estados deban atenderse en una localidad en específico. En algunos casos los permisos locales tenían una vigencia demasiado corta, incluso de un mes.

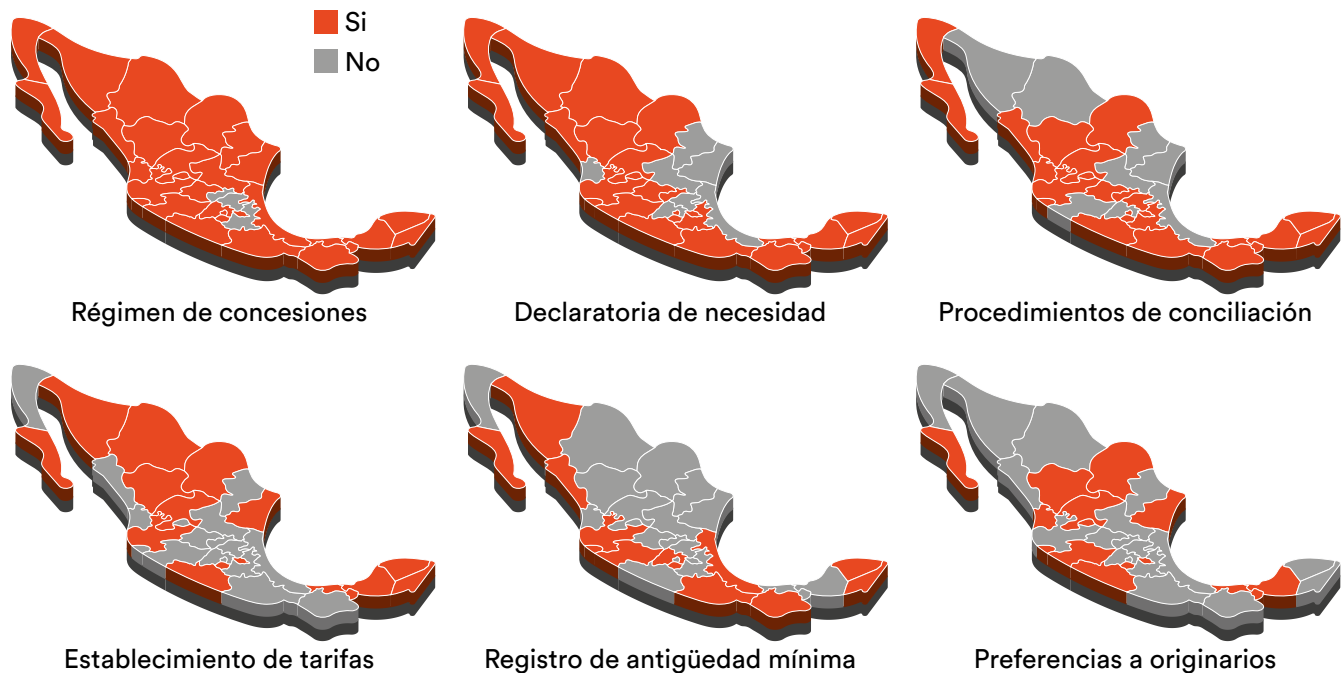
Barrera en 10 entidades federativas.

- **Número de permisos.** Establecer un máximo de permisos o concesiones para cada agente económico que provea el servicio de transporte de carga.

Barrera en 20 entidades federativas.

- **Permisos dobles.** En algunos estados se requiere de permisos estatales y/o municipales además de los federales, a pesar de que el servicio de autotransporte de carga está regido por el orden federal. *Barrera en seis entidades federativas.*

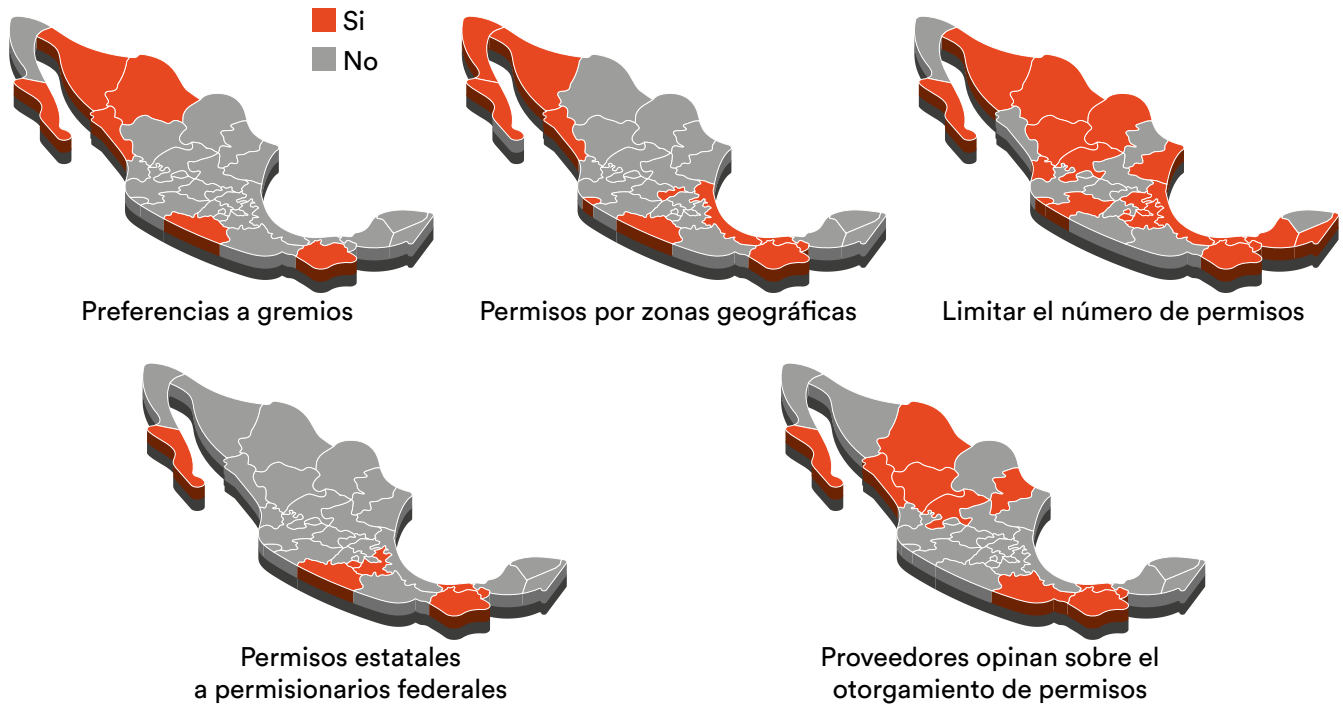
Gráfico 3. Obstáculos regulatorios identificados por entidad federativa



Fuente: CONAMER.

⁴ Expediente OPN-006-2015, p. 11.

Gráfico 3. Obstáculos regulatorios identificados por entidad federativa



Fuente: CONAMER.

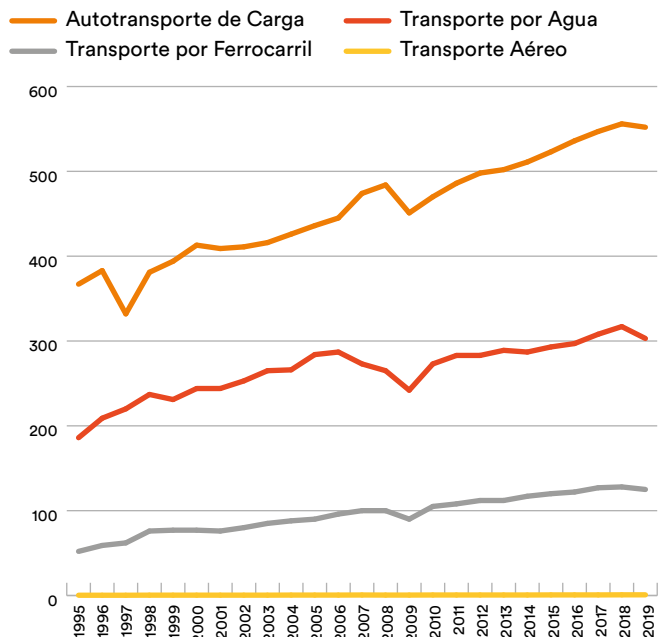
- **Intervención de proveedores.** Algunas normas estatales permiten la participación de proveedores del servicio de carga en consejos técnicos o similares, que tienen como función determinar u opinar sobre el otorgamiento, modificación o cancelación de permisos y concesiones.

Barrera en nueve entidades federativas.

Costos

El servicio de transporte de carga juega un papel relevante en el funcionamiento de la economía, ya que integra varios sectores productivos y de servicios en el país, al permitir el traslado de bienes y mercancías en todo el territorio. Las recomendaciones que realizan Conamer y Cofece, de ser atendidas, tendrían un gran impacto directo e indirecto en diversos sectores productivos. Por ejemplo, al eliminar los obstáculos en cuanto a la emisión de permisos se evitaría que más del 50% los concentre un solo permisionario y facilitaría la entrada a nuevos competidores, lo que conforma un beneficio directo para la competencia en el servicio de autotransporte de carga.⁵ Un ejemplo de un beneficio a otros sectores productivos es que se abrirían oportunida-

Gráfico 4. Evolución de la Carga Transportada por Modo de Transporte (Millones de Toneladas)



Fuente: SCT, Estadística Básica del Autotransporte Federal 2017.

⁵ Tal es el caso de al menos 7 municipios en Sinaloa según lo señaló COFECE en Cofece (2015) Expediente No. IEBC-002-2015



des para la economía local al reducir el costo del servicio de autotransporte de carga, que actualmente les representa hasta un 40% del costo de producción de algunos agricultores y constructores.⁶

De obtenerse la disminución esperada de entre el 5% y 15% en los precios del servicio de autotransporte, este y demás beneficios para este mercado tendrían efectos positivos en muchos otros productos que podrían llegar con un costo menor al consumidor final. Para dimensionar el posible impacto en la economía mexicana, Cofece indica que de 2000 a 2014 el autotransporte de carga representó alrededor del 3% del PIB de México, y en 2019, según cifras del Inegi, la actividad representó el 3.39% del PIB.

Sólo en 2019 el autotransporte movió 56.3% del total de carga, y la tendencia sigue al alza.

Recomendaciones

Conamer y Cofece trabajaron en conjunto para emitir un total de 11 recomendaciones, sin carácter vinculante, que atienden de forma específica a cada una de los obstáculos identificados:

- 1** Sustitución del régimen de concesiones por un régimen de permisos para el servicio de transporte de carga.
- 2** Incluir la posibilidad de obtener permiso para transporte de carga en cualquier momento, sin que deba mediar una declaratoria de necesidad.
- 3** Eliminar los conceptos de competencia desleal y competencia ruinosa, y otros similares, como causal de conciliación entre agentes económicos.
- 4** Establecer que el transporte de carga se rija por un principio de libertad tarifaria, y que cualquier control sólo podrá establecerse de manera excepcional.
- 5** Abrogar los artículos relacionados con las preferencias por antigüedad en el sector para la obtención de permisos o concesiones.
- 6** Eliminar aquellas normas que establezcan ventajas indebidas y criterios de preferencia

a favor de determinados agentes económicos.

- 7** Abrogar las preferencias a gremios o asociaciones de transporte de carga para la obtención de permisos o concesiones.
- 8** Eliminar el requisito de permiso para operar por zona y establecer un permiso para operar a lo largo del estado.
- 9** Eliminar el máximo de concesiones o permisos que puede tener un agente económico.
- 10** Eliminar el requisito de obtención de permiso por parte de la autoridad local para la entrada del autotransporte federal.
- 11** Abrogar los artículos relacionados que pudieran generar conflicto de interés con asociaciones o gremios.

Consenso logrado y estatus

Como describimos en la primera parte de este documento, el subgrupo especializado en materia de autotransporte de carga sesionó una sola vez, por lo que no fue posible concluir una directriz. Al igual que en el caso del subgrupo de gasolinas, observamos con sorpresa que bien podríamos caer en un vacío legal por ausencia de reglamentación al interior de este subgrupo, con relación con los tiempos, formas y límites que los miembros deben acatar a fin de que sus opiniones sobre las recomendaciones contenidas en el borrador de la directriz fueran abiertamente compartidas, escuchadas, documentadas y debatidas durante las sesiones de trabajo, y que todos los miembros estuvieran informados.

Es decir, si hubiera alguna razón por la cual este subgrupo esté considerando para sus trabajos, se debería informar oportunamente al resto de los integrantes y hacerlo de forma justificada. Éste no ha sido el caso, y el vacío legal ha derivado en una debilidad potencialmente estructural de los grupos de trabajo, ya que a pesar de que las herramientas de trabajo están presentes, los subgrupos se encuentran en una zona de estancamiento en la que cumplen apenas el mínimo requerido legalmente al sesionar una vez al año. Derivado de estas circunstancias, hacemos un enfático llamado a las autoridades y actores interesados a reactivar estos grupos y retomar la agenda de trabajo, que no busca otra cosa que eficientar el mercado a través de condiciones de competencia que beneficien a todos.

⁶ Así lo reportó COFECE en el estudio que realizó en Sinaloa en 2015, ver: Cofece (2015) Expediente No. IEBC-002-2015



Después de una serie de trabajos para abrir un foro común a todas las voces, el 8 de junio se llevó a cabo la primera sesión ordinaria del Grupo Especializado de Reformas Regulatorias en el Ámbito Local. Éste aborda, como tema, los obstáculos regulatorios en materia de autotransporte y comercio. El autotransporte se trabajará en un subgrupo especializado, para el que se extendió una invitación a transportistas, a usuarios comunes del servicio, asociaciones y otros sujetos que pudieran estar interesados. Así, el subgrupo especializado de autotransporte cuenta con integrantes de 17 entidades federativas, que son sujetos de carácter privado, gubernamental y sociedad civil.

Esperamos que los trabajos de este subgrupo se puedan reanudar pronto, con el ánimo de trabajar en conjunto sobre un diagnóstico y recomendaciones que son producto de un gran esfuerzo, y que bien pueden implementarse a través del mecanismo.

III. Conclusiones

El mercado interno de México, desde hace más de 25 años, requiere de modificaciones en el terreno regulatorio que desmantelen las barreras que impiden una mayor competencia y eficiencia económicas. La reforma constitucional de 2018, que establece el Sistema Nacional de Mejora Regulatoria, puso a disposición de autoridades federales y locales instrumentos útiles para lograr mejoras de manera más rápida y aplicable a todas las jurisdicciones de los tres órdenes de gobierno, para facilitar el logro de objetivos en favor de los consumidores. El mecanismo de mejora regulatoria establecido en la ley, y que autoriza al CNMR a proponer recomendaciones en sectores específicos, demostró su potencial con su primera aplicación en los grupos de trabajo especializados para los mercados de gasolinas, gas L.P. y autotransporte de carga. **Su principal valor radicó en la capacidad para reunir a numerosos actores de los tres órdenes de gobierno, industria y sociedad civil, para discutir y consensuar soluciones al problema de obstáculos o fallas regulatorias.**

Sin embargo, a partir de la instalación de dichas mesas también quedó claro que la viabilidad de los grupos de trabajo está amenazada por una composición de actores que representan fuerzas políticas o agendas específicas con intereses no necesariamente alineados al consenso de los subgrupos. Por ello, **es necesario que Conamer, quien lidera este esfuerzo, dé un paso al frente para que estas herramientas novedosas del nuevo Sistema de Mejora Regulatoria ganen relevancia.** Además, se requiere tam-

bién de una mejor definición de las reglas de operación de los grupos; se deben apuntalar en materia de transparencia, comunicación y votación, para prevenir o al menos elevar costos a los miembros que busquen paralizar los procesos sin consultar al grupo, como ocurrió en el caso del grupo de gasolinas. La indefinición y el estancamiento derivados del vacío legal en el que cayó el desarrollo de los grupos pueden hacer inoperante el mecanismo establecido en ley.

Es muy preocupante que el daño en el mercado recaiga en los consumidores mexicanos. Como vimos en el mercado de gasolinas, el pago de sobreprecios por ineficiencias ocasionadas por la falta de competencia económica se observa en localidades donde existen pocos competidores con poder dominante, que tienen la capacidad de elevar precios o restringir el abasto a los consumidores unilateralmente. Además, el daño también se observa en localidades donde no hay gasolineras legales, por lo que a falta de suministro legal, los consumidores acceden a combustible ilegal, poniendo en riesgo su seguridad, dada la incertidumbre sobre la calidad de los productos.

En el caso del autotransporte de carga, se identificó al menos una barrera en todas las entidades federativas de México. Lo que nos lleva a concluir que atender las recomendaciones favorecerá no sólo al comercio local, sino también, en general, al sector a nivel federal, impactando directamente en el 3.9% del PIB⁷ de México. Existe un beneficio doble al hacer más eficiente el mercado de autotransporte de carga: el primero es para los usuarios directos del servicio, quienes podrán aprovechar mejores precios y condiciones en general del servicio; el segundo salta a la vista cuando recordamos que este servicio se caracteriza por ser un puente, por acercar los insumos a los sectores productivos que se beneficiarán de mejores condiciones en el sector y podrán reflejar estas mejoras en sus productos finales. Así, los consumidores finales saldrán beneficiados en precios de diversos bienes y servicios de varios sectores productivos.

Si bien la instalación del grupo de trabajo es un motivo de celebración y reconocimiento, en el caso del subgrupo de gasolinas es claro que la posposición de la votación final de la directriz impidió el avance del proceso. En el caso del subgrupo de autotransporte de carga, aunque la discusión sobre las recomendaciones se ha visto enriquecida por las contribuciones de la sociedad civil, estamos en proceso de concretar el contenido de la directriz, por lo que aún no ha habido votaciones.

⁷ Dato anual de 2019.



Por todo lo anterior, desde México Evalúa seguiremos trabajando para crear conciencia de la importancia de retomar esta agenda. Consideramos que herramientas como las directrices en sus primeras experiencias de aplicación son importantes precedentes para demostrar su efectividad y exhortamos firmemente a Conamer, quien encabeza los grupos de trabajo especializados, y a las Secretaría de Economía, que encabeza el CNMR, a que reactiven los procedimientos a través de las mesas de trabajo de los grupos. Queda demostrada la importancia de proseguir con las discusiones y trabajos encaminados a combatir los obstáculos regulatorios que impiden una mayor competencia en los mercados. Todo será en beneficio de los consumidores.

Bibliografía

- Alarcón Jesús (2018) La ley de mejora regulatoria. Disponible en: <https://imco.org.mx/la-ley-general-mejora-regulatoria/>
- Ballesteros, Fernanda y Moreno, Ana (2020). “La competencia en los mercados: ¿antídoto contra los gasolinazos?” *Animal Político*. Enero 2020. <https://www.animalpolitico.com/lo-que-mexico-evalua/la-competencia-en-los-mercados-antidoto-contra-los-gasolinazos/>
- Banco de México (2019) Influencia de la Competencia en los Márgenes de Venta de las Gasolineras y los Precios al Consumidor <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-trimestrales/recuadros/%7B12B0481F-DA8C-BE4B-61E0-205B262BAA17%7D.pdf>
- Cadena, A., Remes, J., Grosman, N. y De Oliveira, A. (2017). Where will Latin America’s growth come from? [¿De dónde saldrá el crecimiento de América Latina?] [Documento de discusión]. (s.l.): McKinsey Global Institute, <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/global%20themes/employment%20and%20growth/how%20to%20counter%20three%20threats%20to%20growth%20in%20latin%20america/mgi-discussion-paper-where-will-latin-america-growth-come-from-april-2017.ashx>
- Cofece (2015) Expediente OPN-006-2015, Comisión Federal de Competencia Económica, 2015, Disponible en: <https://www.cofece.mx/cfresoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2040437.pdf>
- Cofece (2015) Expediente No. IEBC-002-2015, Dictamen preliminar, Comisión Federal de Competencia Económica, 2015, Disponible en: <https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/17-08-16-DICTAMEN-TRANSPORTE-SINALOA.pdf>
- Cofece (2018) Poder de Mercado y Bienestar Social. Pags 19-42, 124 pp. Disponible en: <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/10/Libro-CPC-PoderyBienestar-ver4.pdf>
- Cofece (2018a) Política de competencia en México. Guía del expositor. https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/07/GuiaExpositor_Politica_de_Competencia.pdf
- Cofece (2019) Cómo asegurar mercados competitivos de gasolinazos y diésel en México. <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/01/PPT-GasolinasyDiesel-30012019.pdf>
- Cofece (2019a) Para eliminar obstáculos a la competencia en la regulación estatal en los mercados de gasolinazos y gas L.P. https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/08/PPTGasolinazos-conamer-19082019_APP.pdf
- Cofece (2019b) Transición hacia mercados Competitivos de Energía: Gasolinazos y Diésel <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/01/CPC-GasolinasyDiesel-30012019.pdf#pdf>
- Comisión Reguladora de Energía (2017) RES/179/2017 Resolución de la Comisión Reguladora de Energía por la que se emite la metodología del costo trasladable de las pérdidas no operativas aplicable a las tarifas que forman parte de los términos y condiciones para la prestación del servicio de transporte por ducto de petrolíferos autorizados a Pemex Logística. Disponible en: <https://drive.cre.gob.mx/Drive/ObtenerResolucion/?id=MjIxNmU4MGUtMDM0Ny00Nzc5LTExODAxLTZkZGE5MmU5MDYxOQ==>
- CRE (2017) RES/1000/2020 Resolución de la Comisión Reguladora de Energía por la que se aprueba a Pemex Logística el costo trasladable de las pérdidas no operativas aplicable a los términos y condiciones para la prestación del servicio de transporte por ducto de petrolíferos para el año 2020. Disponible en: <https://drive.cre.gob.mx/Drive/ObtenerResolucion/?i->



d=YjViMTgxMDItYmI0My00YjgzLTlwNjUzLW-VmYzg1NTNmZGQ1ZA==

- Conamer (2018), Memorando de Reformas a 3 Sectores Prioritarios, México, 80 pp., disponible en: <https://conamer.gob.mx/JusticiaCotidiana/anexos/12.pdf>;
- Conamer (2018) Diagnóstico sobre la Implementación del Programa de Reforma a Tres Sectores Prioritarios, Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, 78 pp., Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/487308/Implementaci_n_del_Programa_de_Reforma_a_tres_Sectores_Prioritarios_compressed.pdf
- Conamer (2019) Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Mejora Regulatoria. http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5570896&fecha=30/08/2019
- Conamer (2019) Estrategia Nacional de Mejora Regulatoria, Conamer, México, 30 de agosto de 2019, 252 pp., 252. Disponible en: <https://www.gob.mx/conamer/documentos/estrategia-nacional-de-mejora-regulatoria>
- Conamer (2019) Estrategia Nacional de Mejora Regulatoria, Conamer, México, 30 de agosto de 2019, 252 pp., p. 5, 16, 38-39. Disponible en: <https://www.gob.mx/conamer/documentos/estrategia-nacional-de-mejora-regulatoria>
- Conamer (2019) Exposición de Alejandra Palacios sobre fallos de mercado en los mercados de combustibles. 19 de agosto de 2019. <https://bit.ly/3e4Otrj>;
- Conamer (2020) Proyecto de Directriz para mejorar y armonizar el marco regulatorio de las entidades federativas y municipios en materia de estaciones de servicio de gasolinas y diésel.
- Conamer), Diagnóstico sobre la Implementación del Programa de Reforma a Tres Sectores Prioritarios, México, 78 pp., disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/487308/Implementaci_n_del_Programa_de_Reforma_a_tres_Sectores_Prioritarios_compressed.pdf
- Conamer y Cofece (2019), Propuestas de Agenda Regulatoria Subnacional para Autotransporte de Carga, México, noviembre, 56 pp., <https://www.cofece.mx/propuestas-de-agenda-regulatoria-subnacional-para-autotransporte-de-carga/>
- Connor (2014) Price-Fixing Overcharges: Revised 3rd Edition. Disponible en: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2400780
- Davies et al (2004) The Benefits from Competition: some illustrative UK cases. University of East Anglia. Center for Competition Policy. Disponible en: <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090609011503/http://www.berr.gov.uk/files/file13299.pdf>
- García Karol (2019) Competencia también combatirá al huachicol: expertos. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/empresas/Competencia-tambien-combatira-al-huachicol-expertos-20190607-0018.html>
- Grupo Banco Mundial (200) Regulatory Governance in Developing Countries, Washington D.C., 2009, 45 pp., p. 4 y 16. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/27881/556450WP0Box0349461B0GovReg01PUBLIC1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gutman y Voigt (2014) Lending a Hand to the Invisible Hand? Assessing the Effects of Newly Enacted Competition Laws. Disponible en: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2392780
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) (2019), Conociendo la industria del autotransporte de carga; Comunicado de prensa núm. 170/19, 29 de marzo de 2019, 1 p., disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2019/OtrTemEcon/Inegi-CANACAR_2019.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) (2020), Parque vehicular. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) (2020). Sistema de Cuentas Nacionales de México. Producto Interno Bruto Trimestral (año base 2013). Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/pib/2013/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) (2020) Índice Global de Productividad Laboral de la Economía (IGPLE) (serie ajustada por estacionalidad) del Banco de Información Económica del Inegi.
- Jiménez Paola (2020) Objetivos y retos de la regulación para la competencia de los mercados. Tirant Lo Blanch. México. Pág. 76.



- Lamb, David (2019) Presentación durante la conferencia 3, Agenda regulatoria subnacional para el auto-transporte de carga, noviembre 2019, Disponible en: <https://conamer.gob.mx/reunionsnmr2019>
- La verdad noticias (2019) Yucatán sin gasolineras en la mitad del estado Disponible en: <https://laverdad-noticias.com/economia/Yucatan-sin-gasolineras-en-la-mitad-del-estado-20190223-0077.html>
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, artículo 2, fracción viii),. dDisponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_250618.pdf
- Ley General de Mejora Regulatoria, artículos 17 fracciones I, III, IV, VII y IX; 18 y 19. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgmr.htm>
- México Evalúa, 2018, Léase si quiere gobernar (en serio). pp. 366, pag. 319, Disponible en: <https://www.mexicoevalua.org/mexicoevalua/wp-content/uploads/2018/06/libro-lease-siquiere-gobernarenserio-1.pdf>
- Moreno, Ana Lilia (2020) “Impulsar la competencia en gasolinas... #DesdeLoLocal.” Animal Político. Marzo 2020. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/lo-que-mexico-evalua/impulsar-la-competencia-en-gasolinas-desdelocal/>
- ManufacturaMx (2019) “Los riesgos de usar combustible robado” <https://manufactura.mx/industria/2016/08/19/los-riesgos-de-usar-combustible-robado>
- Nicoletti y Scarpetta (2011) Regulation, resource reallocation and productivity growth. European Investment Bank. Disponible en: https://www.eib.org/attachments/efs/eibpapers/eibpapers_2011_v16_n01_en.pdf#page=92
- OECD (2003), “Competition Issues in Road Transport”. OECD Journal: Competition Law and Policy, Vol, 4/4. Disponible en: https://www.oecd-ilibrary.org/governance/competition-issues-in-road-transport_clp-v4-art15-en
- OECD (2003), “Competition Issues in Road Transport”. OECD Journal: Competition Law and Policy, Vol, 4/4. Disponible en: https://www.oecd-ilibrary.org/governance/competition-issues-in-road-transport_clp-v4-art15-en
- OECD (2017), Review of the Regulation of Freight Transport in Mexico. Disponible en: [http://www.oecd.org/centrodemexico/publicaciones/OECD%20\(2017\)%20Review%20of%20%20Regulation%20Freight%20Transport.pdf](http://www.oecd.org/centrodemexico/publicaciones/OECD%20(2017)%20Review%20of%20%20Regulation%20Freight%20Transport.pdf)
- OECD (2017), Review of the Regulation of Freight Transport in Mexico. Disponible en: [http://www.oecd.org/centrodemexico/publicaciones/OECD%20\(2017\)%20Review%20of%20%20Regulation%20Freight%20Transport.pdf](http://www.oecd.org/centrodemexico/publicaciones/OECD%20(2017)%20Review%20of%20%20Regulation%20Freight%20Transport.pdf)
- Ordaz Yeshua. No hay gasolineras en zonas de bajo consumo. Milenio. <https://www.milenio.com/negocios/no-hay-gasolineras-en-zonas-de-bajo-consumo>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico [OCDE]. (2017). Gobernanza de reguladores: impulsando el desempeño de la ASEA, la CNH y la CRE en México. París: OCDE, <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/Mexico-Energy-brochure-ESP.pdf>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico [OCDE] (2016). The governance of inclusive growth [La gobernanza del crecimiento inclusivo]. París: OCDE, <http://www.oecd.org/gov/the-governance-of-inclusive-growth-9789264257993-en.htm>
- Pillado Ángeles (2019) Desde Ucrania llegan a México las primeras gasolineras Targa Fuels <https://www.sdpnoticias.com/negocios/targa-fuels-nuevas-gasolineras-ucrania-mexico-2019-cdmx-puntos.html>
- Cofece (2018) Poder de Mercado y Bienestar Social, Cofece, México, 2018, pags 19-20, 124 pp., <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/10/Libro-CPC-PoderyBienestar-ver4.pdf>
- Propuestas de Agenda Regulatoria Subnacional para Autotransporte de Carga, Conamer, Cofece, noviembre 2019, 56 pp., <https://www.cofece.mx/propuestas-de-agenda-regulatoria-subnacional-para-auto-transporte-de-carga/>
- Banco Mundial (2009) Regulatory Governance in Developing Countries, Grupo Banco Mundial, Washington D.C., 2009, 45 pp., <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/27881/556450WP0Box0349461B0GovReg01PUBLIC1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Salgado, Alicia (2018) Alinear al huachicol, reto del Estado no de Pemex. Disponible en: <https://www.dineroenimagen.com/alicia-salgado/alinear-al-huachicol-reto-de-estado-no-de-pemex/98211>



- Schwab, Klaus. The Global Competitiveness Report 2019, World Economic Forum, Ginebra, Suiza 2019, 648pp, <https://es.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Estadística Básica 2018, <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2018/>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Estadística Básica 2018. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2018/>
- Secretaría de Energía (2020) Sistema de Información Energética. Información estadística sobre importaciones de petrolíferos. <http://sie.energia.gob.mx/bdi-Controller.do?action=cuadro&cveca=PMXE2C15>
- Solís, Arturo (2019) “BP se independizará de Pemex en el Bajío”. Forbes México <https://www.forbes.com.mx/bp-se-independizara-de-pemex-en-el-bajio/>
- The New Zealand Productivity Commission. (2014). Regulatory institutions and practices [Instituciones y prácticas regulatorias]. (s.l.): The New Zealand Productivity Commission, <https://www.productivity.govt.nz/sites/default/files/regulatory-institutions-and-practices-final-report.pdf>
- The New Zealand Productivity Commission (2014)
- Yadin Sharon (2019) Regulatory Shaming. Journal of Environmental Law. Peres Academic Center (PAC) School of Law. Tel Aviv, Israel

Créditos

Edna Jaime

Directora de México Evalúa

María Fernanda Ballesteros

Coordinadora del Programa de Regulación y Competencia Económica

Ana Lilia Moreno, Viviana Patiño Alcalá

Investigadoras

Pablo García

Editor

Miguel Cedillo

Editor gráfico

La información y los puntos de vista contenidos en esta publicación son responsabilidad exclusiva de México Evalúa A.C., Centro de Análisis de Políticas Públicas.

D.R. 2019, México Evalúa, Centro de Análisis de Políticas Públicas

Jaime Balmes No. 11, Edificio D, 2o. piso, Col. Los Morales Polanco, 11510, Ciudad de México
T. +52 (55) 5985 0254

México Evalúa es un centro de pensamiento y análisis que se enfoca en la evaluación y el monitoreo de la operación gubernamental para elevar la calidad de sus resultados. Apoyamos los procesos de mejora de las políticas públicas a nivel federal, estatal y local mediante la generación y/o revisión de evidencia y la formulación de recomendaciones.



@mexevalua



/mexicoevalua



mexico-evalua



/mexeval