

Centro de Estudios



Sociales y de Opinión Pública

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública



Los vehículos usados de procedencia extranjera en México.

Cornelio Martínez López



Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

Documento de Trabajo núm. 142

Septiembre de 2012

Las opiniones expresadas en este documento no reflejan la postura oficial del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, o de la Cámara de Diputados y sus órganos de gobierno. Este documento es responsabilidad del autor. Este documento es una versión preliminar, favor de citarlo como tal.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

**Centro de Estudios Sociales
y de Opinión Pública**

Dra. María de los Ángeles Mascott Sánchez
Directora General

Gustavo Meixueiro Nájera
Director de Estudios de Desarrollo Regional

Francisco J. Sales Heredia
Director de Estudios Sociales

Efrén Arellano Trejo
Subdirector de Opinión Pública

Ernesto Caveró Pérez
Subdirector de Análisis
y Procesamiento de Datos

María del Pilar Cachón de la Riva
Coordinadora Técnica

Glen Antonio Magaña Roberts
Coordinador de Vinculación y Difusión

Juan Pablo Aguirre Quezada
José Guadalupe Cárdenas Sánchez
Gabriel Fernández Espejel
José de Jesús González Rodríguez
Cornelio Martínez López
Jesús Mena Vázquez
Salvador Moreno Pérez
Alejandro Navarro Arredondo
Gabriela Ponce Sernicharo
Miguel Ángel Torhton Granados
Investigadores

Elizabeth Cabrera Robles
Nora León Rebollo
Trinidad Otilia Moreno Becerra
Luz García San Vicente
Karen Nallely Tenorio Colón
Apoyo en Investigación

Alejandro López Morcillo
Editor

José Olalde Montes de Oca
Asistente Editorial

LOS VEHÍCULOS USADOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA EN MÉXICO

Cornelio Martínez López¹

El presente documento pretende sistematizar la información existente sobre los vehículos de procedencia extranjera ilegales en México respecto a su cantidad, distribución en las entidades, modalidades de uso así como las diferentes medidas implementadas para su regularización en las últimas cuatro décadas.

El año 2004 el Centro de Estudios Sociales y Opinión Pública presentó su primer informe sobre el tema, con la intención de ofrecer una sistematización sobre la información hasta entonces existente. Al igual que entonces el presente documento presenta información que por su naturaleza no es de carácter oficial, pero es la única existente. Esto implica que gran parte de la información son estimaciones sistematizadas por actores relevantes del sector automotriz con posturas y un discurso elaborado sobre problemas públicos como la introducción de autos ilegales² a nuestro país.

En el presente documento se presenta un seguimiento a las diferentes las disposiciones emitidas entre 1978 y 2012 para regular este tipo de vehículos, que han sido emitidas por diferentes autoridades. También pueden encontrarse

¹ Candidato a Doctor en Ciencia Política por la FCPyS de la UNAM.

² En el presente documento se utilizan los términos de *automóviles ilegales importados* y *auto chocolate* en referencia a los vehículos usado de procedencia extranjera ilegal que circulan en el país de forma permanente.

cálculos sobre la dimensión del problema frente al crecimiento del parque vehicular registrado, así como la estimación del número de vehículos ilegales importados en las entidades federativas; la estructura porcentual de la edad del parque vehicular calculado por segmentos de diez años. De la misma manera se presentan estimaciones de la composición de los vehículos legales, regularizados e ilegales. Un cálculo más reciente sobre la evolución de la importación de autos ilegales de los últimos seis meses también se incluye en el documento. Finalmente, se presentan algunos comentarios finales sobre la nueva dinámica en que se desenvuelve el tema de la importación de autos usados.

LAS MEDIDAS DE REGULARIZACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA DE 1978 A 2011.

Además de la zona fronteriza, en la década de los años 80 del siglo pasado, fue muy popular entre los habitantes de los estados del altiplano adquirir vehículos usados de procedencia extranjera en relativamente buenas condiciones, debido a que el desembolso requerido era considerablemente inferior a la alternativa de comprar un vehículo usado hecho en el país.

Uno de los factores que explicaban esta posibilidad era la menor carga impositiva existente en los Estados Unidos, así como una mayor oferta de los vehículos de la que se podía encontrar en nuestro país.

En los últimos 34 años ha habido un total de 19 medidas de regularización de vehículos ilegales de procedencia extranjera. De ellas, destaca que los primeros acuerdos únicamente permitían la regularización para los propietarios avocados en las zonas fronterizas. Con el paso del tiempo se fue ampliando el beneficio a los campesinos al permitir la regularización de vehículos destinadas a actividades agropecuarias y forestales como pickups y camiones tipo estacas, hasta llegar a la Ley expedida en marzo de 2001.

En dicho ordenamiento se definía a los propietarios de vehículos usados de procedencia extranjera como las personas que acreditaran la titularidad de un vehículo de procedencia extranjera de los modelos comprendidos entre 1970 y 1993, inclusive, con las características siguientes: vehículos automotores, camionetas pick-up y vagonetas con capacidad hasta de doce pasajeros; que los vehículos en referencia hubieran sido internados al país antes del 31 de octubre de 2000, así como que los automotores hayan sido destinados al servicio público de transporte y carga, y cuya capacidad no exceda los 3,500 Kg.

Las restricciones a este beneficio apuntaba a los vehículos modelos 1994 en adelante, y a los vehículos 1969 y anteriores; los considerados de lujo y deportivos, los introducidos al territorio nacional a partir del 31 de octubre del año 2000; asimismo, los embargados a la fecha de expedición de la Ley, los de tipo

vivienda, además de los ubicados en la franja fronteriza de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional del norte del país.

En su artículo 4, la Ley de marzo de 2001 estipulaba que los interesados en inscribir los vehículos deberían pagar el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, a partir del ejercicio fiscal de 2001 y los subsecuentes, además que se eximiría parcialmente del pago de los demás impuestos y derechos a ser pagados con motivo de la importación, a efecto de pagar una cantidad única especificada en la propia Ley.

A partir de esta regulación y otra más que se gestó en 2005, se generó un parte aguas a los años de restricción al mercado mexicano de automóviles. Al concluir la primera mitad de ésta década, el entonces presidente Vicente Fox autorizó el proceso de legalización de los vehículos usados de procedencia extranjera con más de 10 años de antigüedad.

En primera instancia, se argumentó que esa medida representaba un beneficio para muchas familias mexicanas, que mediante la adquisición de este tipo de vehículos podría adquirir parte de sus instrumentos de trabajo o bienes familiares a precios sensiblemente más bajos.

Sin embargo diversas problemáticas se asociaron desde entonces a las medidas de legalización definitiva de ese tipo de autos, tales como:

- La contaminación ambiental -debido a que no se puede contar con que las unidades mantengan en funcionamiento los instrumentos de control de emisiones reglamentados por ley (los convertidores catalíticos tienen una duración aproximada de 10 años)-,
- A la falta de refacciones en algunos casos (por tratarse de modelos o versiones que no se comercializaron en el país).
- El consiguiente daño a la industria automotriz nacional al preferir una parte de la población este tipo de unidades más baratas, que el adquirir un auto mexicano por los diversos canales de venta existentes.

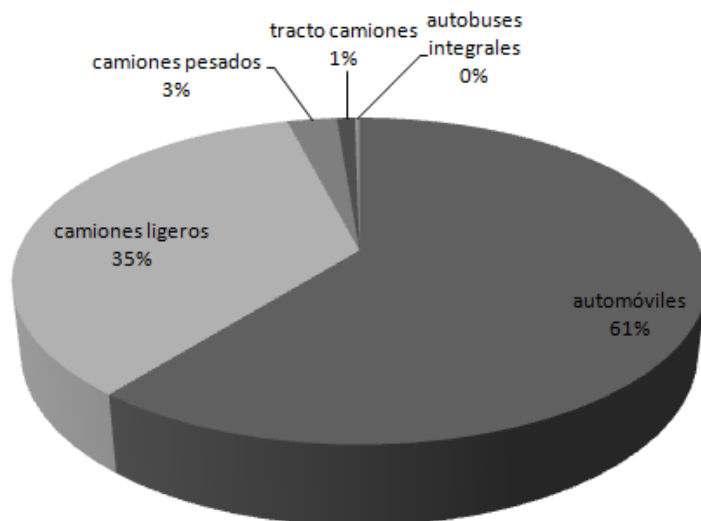
El asunto de los vehículos de procedencia extranjera ha pasado de ser un asunto focalizado a ciudades y regiones específicas de las entidades fronterizas a un asunto presente en la mayoría de las entidades de la República.

Esto ha sido más evidente a partir del decreto publicado en 2005, tal como se ilustra en el cuadro 1 del anexo, en que las características de cada uno de las medidas de regularización pueden apreciarse con más detalle.

LA DIMENSIÓN DEL PROBLEMA EN SU CONTEXTO

En el rubro de vehículos legales, el parque vehicular de México es de 15,888,822 millones de unidades; de ellos 9.65 millones son automóviles, 5.59 millones son camiones ligeros, 0.44 millones son camiones pesados, 0.16 millones son tracto camiones y 0.04 son autobuses integrales. Su composición porcentual se presenta en la gráfica siguiente.

Gráfica 1
Composición del parque vehicular legal



Fuente: Elaborado a partir de información de Portal Automotriz “Circulan en México 4.5 millones de vehículos ilegales” disponible en <http://goo.gl/kN5PM> (consultado el 3 de octubre de 2012).

En el segmento de vehículos legales, según Consultora Melgar, las marcas norteamericanas poseen el 51.02 por ciento de participación, seguidas de las asiáticas con 27.16 por ciento y las europeas con 21.81 por ciento.

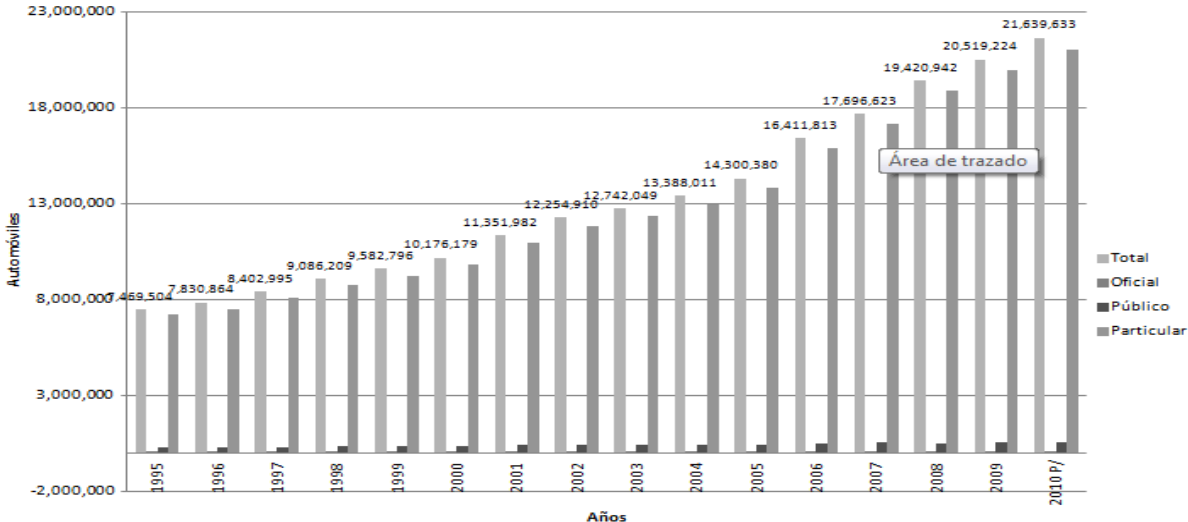
Algunas organizaciones como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz han estimado el número y tasa de crecimiento de “autos chocolate” que circulan en el país. La organización referida ha estimado que si bien en 1992 circulaban

entre 600 mil y 700 mil autos, para el año 2001 circulaban entre 1.5 y 2.5 millones de vehículos con ese perfil.³

La misma fuente señala que durante el sexenio que recién ha concluido, casi han ingresado al país 6 millones más de autos usados.⁴ En general, estas estimaciones coinciden y se complementan con los pronunciamientos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS)⁵, como las de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Autos (AMDA)⁶.

GRÁFICA 2

**VEHICULOS DE MOTOR REGISTRADOS EN CIRCULACION
1995-2010**



Fuente: Elaborado a partir de Inegi "Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos", México, 2012 Disponible en <http://goo.gl/fGSnH> (consulta el 27 de septiembre de 2012)

Cuando se hacen contrastes entre estos datos provistos por actores relevantes del sector respecto de los datos formales, esto es, de los datos del parque vehicular registrado en circulación que si tienen fuentes oficiales y cuya evolución se presenta en la gráfica 1, es posible apreciar que mientras en cinco

³ David Zúñiga, "Mal hecha la ley para regularizar autos chocolate", artículo publicado en La Jornada, 8 de enero de 2001.

⁴ Nuestra visión "Casi 6 millones de autos ilegales entraron al país. Durante el sexenio: AMIA" nota informativa del 5 de de septiembre de 2012, disponible en el sitio <http://goo.gl/Hi7vG>

⁵ Alberto Aguilar, "En pie de guerra la industria automotriz contra la ley de autos chocolate", artículo publicado en el periódico Reforma, 24 de noviembre de 2000.

⁶ Jaime Martínez, "Golpean autos chocolate", artículo publicado en el periódico Reforma, 26 de mayo de 2003.

años el parque vehicular registrado casi se ha triplicado, en un periodo equivalente, estimaciones conservadoras sobre los automóviles importados usados apuntan a que por lo menos se han duplicado.

Otras estimaciones de la consultora automotriz Melgar y Asociados⁷, apunta a que al cierre del 2010 en México circulaban 4.5 millones de vehículos ilegales, esto es, una proporción que representa más de la quinta parte de los automotores registrados en 2009, según datos de la gráfica 2.

Según los datos de esta misma consultora, el parque vehicular mexicano está compuesto por tres tipos de vehículos: legales, regularizados e ilegales. Del número total de vehículos ligeros que circulan en México en 2012, 15,888,822 unidades corresponden a automotores legales; 5,108,626 unidades a vehículos regularizados y 5,447,124 unidades son automotores ilegales.⁸

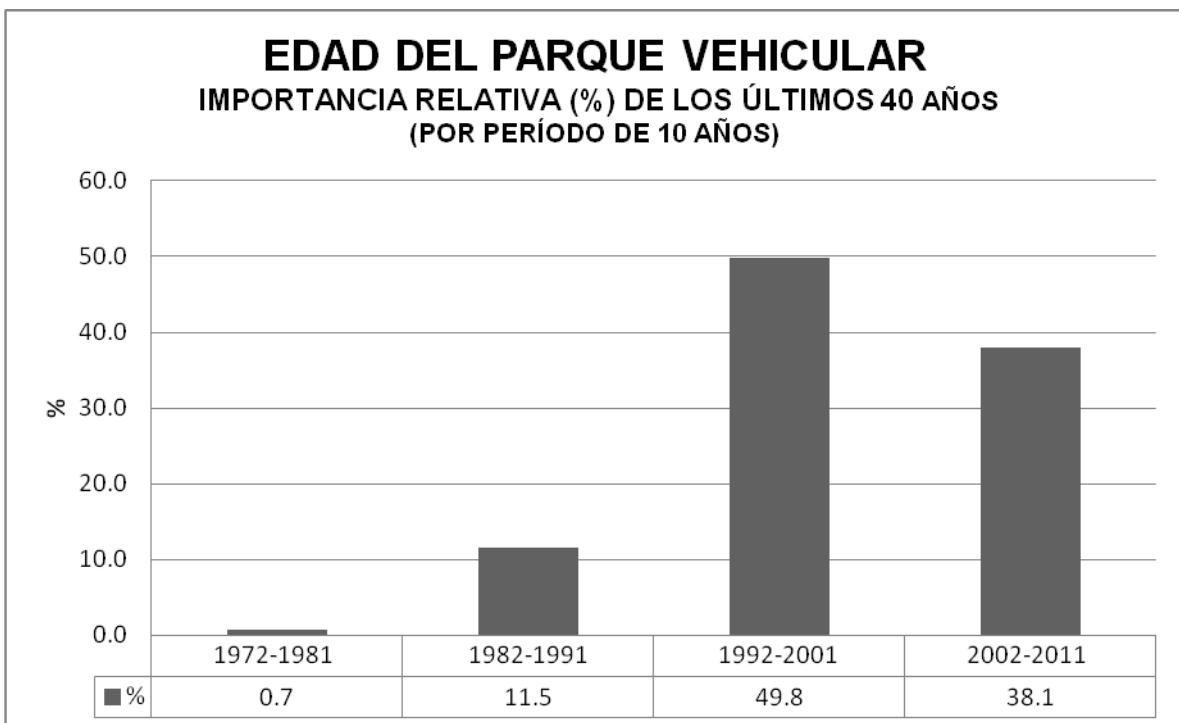
Un dato que añade al perfil del parque vehicular son los años de su edad. Al respecto, la edad promedio del parque vehicular analizado para los últimos 40 años por segmentos de una década, se puede observar la siguiente distribución porcentual (véase grafica 3). Casi la mitad del parque vehicular tiene una antigüedad de entre veinte y once años, seguido en importancia por el segmento formado por de entre diez y un año que alcanzan casi el cuarenta por ciento.

A partir de estos datos es posible afirmar que la edad promedio del parque vehicular de México es de 16.5 años. De este promedio, los vehículos ilegales y regularizados tienen un papel relevante, pues normalmente se trata de autos de más de diez años, de condiciones mecánicas inciertas.

⁷ Véase Portal Automotriz “Circulan en México 4.5 millones de vehículos ilegales” disponible en <http://goo.gl/kN5PM> (consultado el 3 de octubre de 2012).

⁸ Véase Portal Automotriz “Reporta Melgar el parque vehicular en México” disponible en http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story_id/55541/format/html/ (consultado el 3 de octubre de 2012).

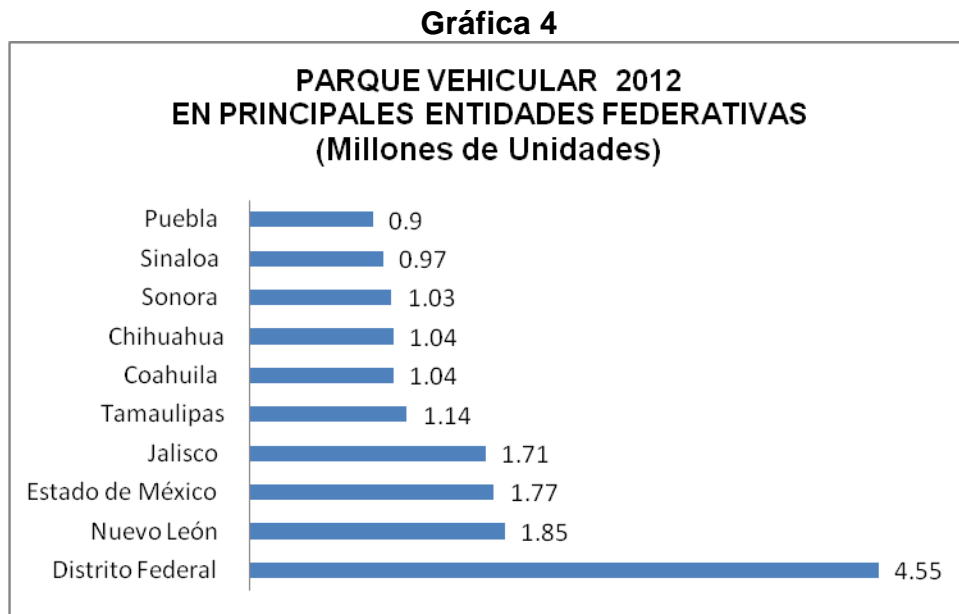
GRÁFICA 3



Fuente: Elaborado a partir de información de Portal Automotriz “Reporta Melgar el parque vehicular en México” disponible en http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story_id/55541/format/html/ (consultado el 3 de octubre de 2012).

PRESENCIA DE AUTOS ILEGALES EN LAS ENTIDADES

Según Consultor Melgar y Asociados,⁹ al valorar el número de vehículos en las entidades federativas, el mayor volumen del parque vehicular muestra una distribución como se presenta en la grafica siguiente:



Fuente: Elaboración propia a partir de reportes de Constultora Melgar y Asociados disponible en http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story_id/55541/format/html/ (consultado el 3 de octubre de 2012).

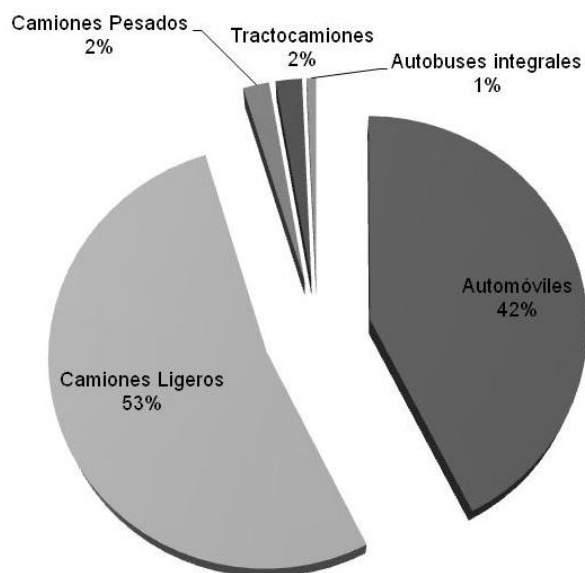
En materia de vehículos ilegales en territorio mexicano, en 2012 el volumen alcanza –según Consultora Melgar¹⁰– un total 5.44 millones de unidades, de las cuales, 2.33 millones corresponden a automóviles, 2.89 millones son camiones ligeros, 0.11 millones son camiones pesados, 0.11 millones son tracto camiones y 3,959 unidades son autobuses integrales. La distribución porcentual de los mismos se presenta en la gráfica 5.

⁹ Ibíd

¹⁰ Portal Automotriz “Reporta Melgar el parque vehicular en México” disponible en http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story_id/55541/format/html/ (consultado el 3 de octubre de 2012).

GRÁFICA 5

Vehículos ilegales en territorio mexicano



Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por Consultora Melgar y Asociados.

Tradicionalmente las entidades de la zona fronteriza y las entidades donde se generaba mayor migración a los Estados Unidos habían sido son las entidades donde se concentraba la mayor parte de vehículos extranjeros ilegales. En el siguiente cuadro se pueden distinguir los lugares donde se concentraba hasta el año 2005 la mayor parte de estos vehículos. A partir de ese año, mediante el decreto presidencial, la importación de autos usados dejó de ser un asunto acotado a ciudades de entidades específicas y a organizaciones sociales - generalmente campesinas- y se volvió un asunto de casi todas las entidades del país (véase en cuadro 1 del anexo, descripción del decreto de fecha 22 de agosto de 2005).

**CUADRO 1
ENTIDADES FEDERATIVAS Y LOCALIDADES CON MAYOR CANTIDAD DE
AUTOS IRREGULARES DE PROCEDENCIA EXTRANJERA HASTA ANTES DE
2005**

Estado	Localidades
Aguascalientes	
Baja California	Tijuana, Tecate, Mexicali.
Chihuahua	Ciudad Juárez, Ojinaga
Coahuila	Piedras Negras, Ciudad Acuña
Distrito Federal	
Guanajuato	
Hidalgo	
Jalisco	
Michoacán	
Nuevo León	
Querétaro	
San Luis Potosí	
Sonora	Nogales, Naco, Sonoíta, Aguaprieta, San Luis Río Colorado
Tamaulipas	Reynosa, Miguel Alemán, Camargo, Matamoros
Zacatecas	

Fuente: Elaboración con datos del Periódico Reforma. Véase: Martínez Marco Antonio, “*Vehículos chocolates: autos, votos y corrupción*”, publicado en Periódico Reforma, 7 de mayo de 2000.

Hasta entonces, algunas organizaciones campesinas aprovechaban la oportunidad de abanderar la demanda de miles de personas cuyo patrimonio estaba en riesgo por la posibilidad de decomiso de estos automóviles por parte de las autoridades federales.

Estas organizaciones realizaban actividades de gestión y a tomar medidas de presión para proteger los intereses de los propietarios de vehículos. Entre las organizaciones campesinas que se mantuvieron abanderando esta problemática se encuentran la Confederación Nacional Campesina, la Unión Campesina

Democrática y la Unión Nacional de Organizaciones Campesinas. (véase cuadro No. 2)

CUADRO 2

AFILIACIÓN DE PROPIETARIOS DE AUTOS EXTRANJEROS IRREGULARES A ORGANIZACIONES CAMPESINAS EN EL AÑO 2000	
Organización	Propietarios afiliados
Confederación Nacional Campesina CNC	1,000,000
Unión Campesina Democrática UCD	250,000
Unión Nacional de Organizaciones Sociales (agrupa a 9 organizaciones)	350,000
Total aproximado de “autos chocolate” en México,	De 1.5 millones a 3 millones

Fuente: Elaboración con datos del Periódico Reforma. Véase: Martínez Marco Antonio, “*Vehículos chocolates: autos, votos y corrupción*”, publicado en Periódico Reforma, 7 de mayo de 2000.

En la actualidad, varios han sido los señalamientos de las asociaciones automotrices en el sentido de que la importación de autos usados se ha vuelto negocio de unos cuantos¹¹. A través de declaraciones en medios han hecho saber que hay jueces¹², que solapan el ingreso de autos “chocolate” al país¹³.

Según la misma fuente, en el primer semestre de 2012 han entrado al país 201 mil autos usados procedentes de EU y, de continuar con esta tendencia, al cierre de 2012 sumarían más de 400 mil, contra 596 mil registrados el año pasado.

¹¹ Véase Excélsior “Jueces solapan la entrada de autos “chocolate” nota publicada el 24 de agosto de 2012, disponible en <http://www.amda.mx/Ultimas-Noticias-2012/jueces-solapan-el-ingreso-de-autos-chocolate-al-pais.html>

¹² Según la nota periodística, se trata de los jueces José André Nalda, Juez Tercero de Distrito, y Daniel González Vargas, Juez Segundo de Distrito, ambos asignados a Mexicali quienes a pesar de ser suspendidos y sujetos a investigación en mayo de de este año, los amparos que expidieron continúan operando.

¹³ Según la misma fuente, se trata de llamado José Antonio Ascanio Martínez

ESTIMACIONES RECIENTES SOBRE EL IMPACTO DE LOS AUTOS USADOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA

Un reporte de Consultora Melgar de 2012 señala¹⁴ que en materia de vehículos ilegales en territorio mexicano, las marcas norteamericanas cuentan con una cuota de mercado del 33.02 por ciento, las asiáticas participan con el 59.85 por ciento y las europeas tienen el 7.12 por ciento. Según la misma fuente, la armadora líder en el parque vehicular ilegal es Toyota (0.96 millones de unidades), seguida de Ford (0.69 millones de unidades), Mazda (0.60 millones de unidades), GM (0.53 millones de unidades), Isuzu (0.53 millones de unidades), Mitsubishi (0.53 millones de unidades), Chrysler (0.49 millones de unidades), Suzuki (0.35 millones de unidades), Nissan (0.25 millones de unidades) y VW (0.16 millones de unidades).¹⁵

La misma Consultora señala que la edad promedio del parque vehicular ilegal es de 19.53 años -mas de tres años y medio que el promedio nacional de autos legales presentado en la gráfica 3-. Su mayor volumen corresponde a los años 1991-2000, con 4.26 millones de unidades. La misma fuente estima que para el cierre del 2012 las marcas norteamericanas representen el 43.16 por ciento del parque vehicular, las asiáticas acaparen el 40.44 por ciento y las europeas poseen el 16.40 por ciento.

En cuanto a las armadoras, según la misma fuente, es muy probable que mantengan la misma posición durante 2013, principalmente las 6 principales compañías. Igualmente, las 5 principales entidades federativas mantendrá la misma posición para el final de este año. De continuar la entrada desmedida de vehículos usados de procedencia extranjera de forma ilegal o vía amparos, la edad promedio del parque vehicular mexicano podría oscilar entre 16.58 y 16.70 años, poco más del promedio actual nacional.

Desde otra contabilidad realizada a partir de información de la Administración General de Aduanas, la evolución mensual de autos ligeros importados se presenta por la Asociación Mexicana de Distribuidores de

¹⁴ Ibíd

¹⁵ Ibíd

Automóviles en el cuadro 3. Según dicha fuente, de enero a agosto de 2012 la importación de autos usados fue de 278 mil 947 unidades, lo que equivale al 44.9% del total de ventas de vehículos nuevos en el mercado interno mexicano.

Cuadro 3

AUTOS USADOS IMPORTADOS								
	Agosto				Aumulado Enero-Agosto			
AÑO	2011	2012	Abs.	Rel.	2011	2012	Abs.	Rel.
Usados importados	39,937	44,798	-4.861	-10.90%	278,947	429,177	-150.23	-35%

Enero a Julio	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mercado Interno	702,993	707,599	692,121	685,747	471,658	499,857	557,339	621,941
Usados Importados	278,446	1,150,893	923,590	827,903	127,702	278,137	429,177	278,947
% de autos usados importados en el mercado interno	39.6	162.6	133.4	120.7	27.1	55.6	77	44.9

Fuente: Tomado de AMDA *Reporte mercado interno Automotor*, México, agosto 2012

Un cálculo más cualitativo del impacto de los factores que inciden en la venta de automóviles fue encargado por la Secretaría de Economía a la Consultora ATKearney. Los resultados finales del estudio fueron entregados en 2011. Según el mismo, es posible confirmar que las ventas anuales de autos nuevos en México han caído en los últimos años, además de que existen brechas importantes en el nivel de ventas, mismas que resultan de comparar los niveles de ventas alcanzadas en México, respecto a otros países en situaciones similares.

De ahí la necesidad de identificar el peso de cada factor que impacta en la evaluación del mercado potencial en el país, objetivo que se alcanzó a partir del diseño de tres modelos:

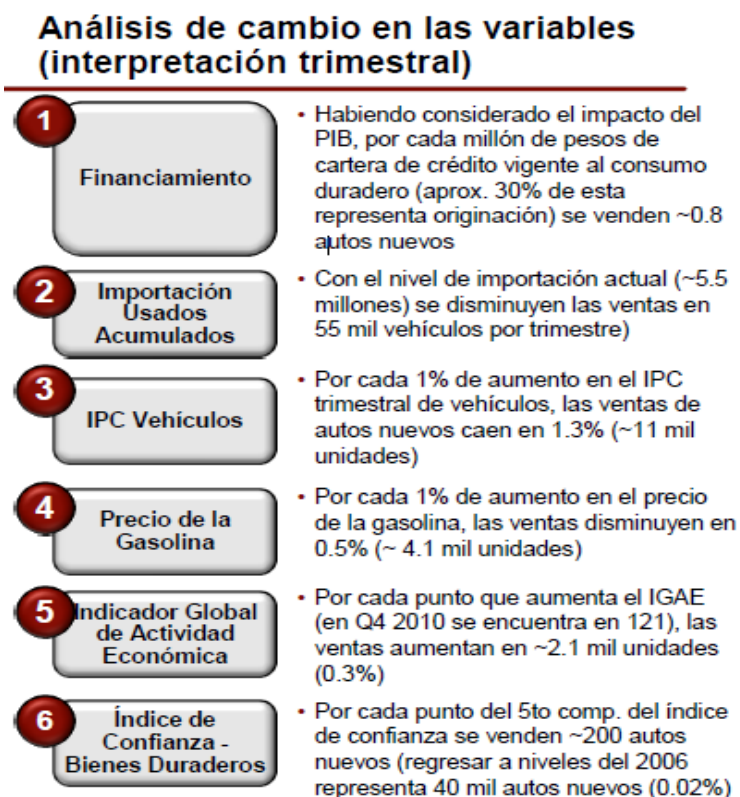
El primero es un modelo panel, en que se revisa la situación de 40 países desde una perspectiva transversal en el periodo del 2005-2010. Los resultados indican que México tiene el potencial de vender 1.25 millones de autos nuevos, por lo que al comparar con las ventas efectivamente realizadas, salta a la vista una brecha de 430 mil vehículos contra el tamaño de mercado actual.

El segundo, un modelo panel de corrección de errores realizado a partir de 10 países en el periodo 1990-2010, identificó que el potencial de ventas es de 1.2 millones de autos nuevos, con una brecha de 380 mil vehículos respecto a las

ventas actuales; además, a partir del modelo se ubicó una velocidad de ajuste al equilibrio de las ventas de autos nuevos de 41% al año tras desviaciones en las variables que las explican.

A partir del tercer modelo econométrico específico para México, fue posible identificar que la brecha existente en México -que según estimación de cada modelo utilizado puede ser de entre 380 mil a 420 mil automóviles nuevos más-, es atribuible a seis factores que impactan la venta de autos. Uno de ellos, el más relevante para los temas que aquí se abordan -y que en la figura 1 se identifica con el número 2-, considera que la importación de autos usados por 5.5 millones implica que disminuya la venta de 55 mil vehículos por trimestre.

FIGURA 1



Fuente: Secretaría de Economía - AT Kearney El mercado de automóviles en México – El tamaño potencial del mercado de vehículos ligeros nuevos en México. Informe Final. Octubre de 2011.

COMENTARIOS FINALES: UN NUEVO PERFIL DEL TEMA EN LA AGENDA PÚBLICA

Como ha podido apreciarse, existen diferentes criterios para calcular el número de automóviles importados usados, que según diferentes fuentes van de un rango de cinco a seis millones de unidades en el último sexenio.

La dinámica del fenómeno ha cambiado de ser un asunto acotado a entidades de la franja fronteriza ligado a la importación de instrumentos de trabajo en áreas rurales, a ser un asunto que involucra a varias entidades de la República.

Ha pasado de ser un tema asumido por organizaciones sociales, a otro en que han cobrado mayor relevancia los amparos de personas y empresas alejados de la dinámica del trabajo rural.

Se trata de un asunto en que prevalece información que no es oficial y en que a lo largo de los últimos años se han modificado profundamente los instrumentos de regulación, al pasar de la especificación de pagos de derechos, y cumplimiento de normas de origen, al cumplimiento de normas de carácter ambiental.

La descripción cualitativa de la problemática de los automóviles ilegales y ligeros se ha influenciado por el estudio por la Consultora AT Kearney, cuyos resultados han sido esbozados en un apartado precedente de este documento. De ellos, se han derivado la necesidad de combinar políticas públicas de financiamiento, normatividad y su operatividad para la importación de automóviles usados y de reducción del precio/costo para el usuario final a partir de la reducción de la carga fiscal.

Mención especial merece señalar que en la agenda ha cobrado especial relevancia una minuta que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, impulsada desde 2008 por el entonces senador Eloy Cantú Segovia. Mediante dicha minuta, se subraya el hecho de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no tiene facultades para expedir Normas Oficiales para vehículos ligeros, específicamente

de condiciones físico-mecánicas. En ese sentido, la minuta contiene una propuesta para facultar a la SCT para expedir tales normas para vehículos ligeros, tal y como aplica para el transporte pesado, siempre que circulen por caminos y puentes federales¹⁶.

Esta medida, permitiría regular a todo el parque vehicular que circule en carreteras federales, en lo que se refiere a sus condiciones físico mecánicas y emisiones contaminantes, algo que no existe actualmente y que permite que algunos automotores –muchos de ellos de importación ilegal- expongan la seguridad de los usuarios del resto del parque vehicular.

Desde otra directriz de actividades que coinciden con el propósito de la minuta del Senador Cantú, la Secretaría de Economía y la de Medio Ambiente han anunciado la próxima emisión de una norma ambiental para regular el ingreso de unidades importadas¹⁷. Esta consiste en que las secretarías de Economía y de Medio Ambiente y Recursos Naturales emitan disposiciones para que se demuestre en los puntos de entrada al País que los vehículos automotores usados próximos a importarse cumplen con la regulación ambiental mexicana en materia de emisiones contaminantes aplicable a vehículos en circulación.

Según el mismo comunicado las medidas reducirán el impacto ambiental de las emisiones de los vehículos usados que se importan de manera definitiva al país y con ello se dispondrá de un parque vehicular estructuralmente sano y establecer las condiciones ambientales que deben cumplir los vehículos automotores usados que se pretendan importar a nuestro país. Se prevé el uso de dos instrumentos normativos, que ya han sido presentados por ambas secretarías ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria:

1. El Acuerdo de reconocimiento de equivalencia de certificados de las regulaciones del extranjero para demostrar el cumplimiento de la NOM-041-

¹⁶ Véase “Minuta con Proyecto de Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal” presentada por el Senador Eloy Cantú Segovia. Véase Gaceta Parlamentaria del 13 de octubre de 2009.

¹⁷ Véase comunicado publicado en semarnat.gob.mx el 25 de septiembre de 2012.

SEMARNAT-2006 en los puntos de entrada, que será emitido conjuntamente por la SEMARNAT y la Secretaría de Economía. Este acuerdo precisa las regulaciones técnicas del extranjero que se aceptan como equivalentes a la regulación nacional, así como los certificados admisibles y el mecanismo para su autenticación en aduanas.

2. La Modificación al Acuerdo que Identifica las Fracciones Arancelarias de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación en las que se Clasifican las Mercancías Sujetas al Cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas en el Punto de Entrada al País y en el de su Salida, por la que se establecen los vehículos que estarán sujetos al cumplimiento de la regulación ambiental durante el proceso de importación definitiva en el punto de entrada.

Ambos instrumentos constituyen el mecanismo para dar cumplimiento a las disposiciones en materia de protección al ambiente establecidas en el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de julio de 2011, por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados.

Anexo
Cuadro 1

PROGRAMAS DE REGULARIZACIÓN DE VEHICULOS DE 1978 A 2011			
Fecha	Tipo de Instrumento	Disposiciones	Beneficiarios
30 de junio de 1978	Decreto	<p>Objeto: Establece que las personas físicas o morales residentes en la franja fronteriza norte del país, comprendida en una faja de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional, en las zonas libres del Estado de Baja California Sur y parcial de Sonora y del Estado de Baja California Sur, gozarán de las facilidades para importar automóviles y camiones, e inscribirlos en el Registro Nacional de Vehículos.</p> <p>Tipo de vehículos: todo automóvil y camión</p> <p>Requisitos: N.D.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	ND
25 de septiembre de 1985	Decreto	<p>Objeto: Autoriza la inscripción definitiva de automóviles y camiones que fueron importados nuevos y en franquicia, a la franja fronteriza del norte o a las zonas libres del país.</p> <p>Tipo de vehículos: todo automóvil y camión</p> <p>Requisitos: previo pago de impuestos y recargos</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	ND
3 de agosto de 1983	Acuerdo	<p>Objeto: Regularizar vehículos de procedencia extranjera que se emplean como instrumento de trabajo para la realización habitual de actividades agropecuarias o forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: denominados pick-up</p> <p>Requisitos: N.D.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	ND
25 de septiembre de 1985	Acuerdo	<p>Objeto: Autoriza la inscripción definitiva de vehículos de procedencia extranjera, empleados en la realización habitual de actividades agropecuarias o forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: N.D.</p> <p>Requisitos: previo pago de impuestos y el cumplimiento de requisitos.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	

8 de enero de 1988	Decreto	<p>Objeto: Regularizar la estancia en el país de vehículos extranjeros empleados en la realización habitual de actividades agropecuarias y forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: denominación pick-up y camiones tipo estacas.</p> <p>Requisitos: previo pago de los impuestos de importación y cumplimiento de obligaciones.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	ND
8 de abril de 1988	Acuerdo	<p>Objeto: Regularizar la estancia en el país de vehículos extranjeros empleados en la realización de actividades agropecuarias y forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: denominación pick-up y camiones tipo estacas.</p> <p>Requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modelos 1981, 1982 y 1983. • Previo pago de los impuestos de importación y cumplimiento de obligaciones. <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	ND
4 de julio de 1988	Acuerdo	<p>Objeto: Exime del requisito de permiso previo, por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), la importación de equipos usados, incluyendo la que se realice a las zonas libres del país.</p> <p>Tipo de vehículos: Pick-up's (4000 KG.) y Estacas (8000 kg.) y camiones tipo estacas. Ford, Chevrolet, Dodge, Nissan modelos 1983 y anteriores.</p> <p>Quedaron excluidos los vehículos: Bronco, Blazer, Jimmy, Ram Charger, El Camino, Ranchero, Automóviles Y Van's.</p> <p>Requisitos: Modelos 1983 y anteriores</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <p>Expedida por el extinto Registro Federal de Automóviles y la Dirección de Registro.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificado de registro definitivo o provisional – tarjetón - ,(1988-1989). 2. Placa y calcomanía de registro. 	ND
1 de marzo de 1990	Decreto	<p>Objeto: Otorga facilidades administrativas a los propietarios de vehículos extranjeros usados del Estado de Chihuahua.</p> <p>Tipo de vehículos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Automóviles similares a los nacionales. 	ND

		<p>b) Camiones hasta 11,000 kg. (peso bruto). Requisitos: Modelos 1985 y anteriores. Documentación que acredita la estancia legal: 1. Oficio de autorización de legalización expedido por la A.F.F. de Chihuahua. 2. Pedimento de importación expedido exclusivamente por la aduana de Ciudad Juárez.</p>	
31 de enero de 1991	<p>Decreto Anexos al Decreto: • S.H.CP. 7 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la A a la J) • S.H.CP. 8 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la J a la M) • S.H.CP. 11 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la N a la S) • S.H.CP. 12 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la S a la Z) • S.H.CP. 13 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la Z y relación adicional) • S.H.CP. 25 de abril de 1991. Decreto del 31-01-91.</p>	<p>Objeto: Otorga facilidades administrativas a los propietarios de vehículos extranjeros. Tipo de vehículos: Diversos vehículos relacionados en los anexos al Decreto. Requisitos: N.D. Documentación que acredita la estancia legal: 1. Constancia de regularización emitida por la A.F., A.L.J.I. o Administración Centra de Operación.</p>	60,039 unidades regularizadas
13 de enero de 1992	Decreto	<p>Objeto: Permite la regularización de automóviles usados de procedencia extranjera que circulan en el país. Tipo de vehículos: a. Automóviles de hasta 10 pasajeros b. Camiones de hasta 3,100 kg. (peso bruto) Requisitos: Modelos 1984 y anteriores. Documentación que acredita la estancia legal: 1. Holograma</p>	962,128 unidades regularizadas.
12 de abril de 1994.	Convocatoria	<p>Objeto: Convocatoria para la regularización de vehículos a las personas físicas que antes del 9 de octubre (de 1993) hayan internado legalmente al país vehículos de procedencia extranjera.</p>	89,000 unidades

		<p>Tipo de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incluidos en el listado de vehículos publicado en la convocatoria. <p>Requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modelos 1986 o anteriores • Mediante el otorgamiento de permisos de importación para su internación definitiva. <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pedimento de importación definitiva. 2. Copia simple de permiso de importación proporcionado por SECOFI. 	regularizadas.
13 de marzo y 9 de mayo de 2000	Decimotercera Resolución Miscelánea para Comercio Exterior 13/03/00.	<p>Objeto: Permite la regularización de automóviles de procedencia extranjera que circulan en el país.</p> <p>Tipo de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denominados Pick-up con un peso total de carga máxima, inferior o igual a 3,200 kg., <p>Requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuyo número de serie o año-modelo sea inferior a 10 años anterior al vigente, • Que no sea de doble rodada, • y cuya fracción arancelaria sea 8704.31.04. <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pedimento de importación definitiva 2. Holograma de identificación. 	ND
20 de octubre de 2000	Acuerdo	<p>Objeto: Determina las características esenciales de vehículos de autotransporte, a los cuales se les han incorporado partes y componentes importados legalmente.</p> <p>Tipo de vehículos:</p> <p>Vehículos de autotransporte federal de cualquier modelo.</p> <p>Requisitos:</p> <p>Que conservan sus características esenciales cuando por lo menos, su chasis es fabricado en México o importado legalmente.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Factura o documento que acredite el carácter nacional o nacionalizado del chasis. 2. Pedimento de importación que acredite la legal importación de las partes. 	26 unidades beneficiadas
12 de marzo de 2001	Ley y Reglamento para la inscripción de vehículos de	<p>Objeto: Normalizar la situación ilegal y estadía en el país de los vehículos usados de procedencia extranjera, buscando a la vez</p>	1,700,000

	procedencia extranjera	<p>conciliar la necesidad de procurar la transparencia y legalidad en la posesión de dichos bienes con la demanda de diversos grupos sociales para evitar que se afecte parte de su patrimonio.</p> <p>Tipo de vehículos y requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos de automotores, pick-up, vagonetas con capacidad de carga de hasta 12 pasajeros. • Los señalados en el anexo único de la Ley. • Los destinados al servicio público de transporte y carga, cuya capacidad no exceda de 3,500 kg y anteriores hasta 1970 inclusive. <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Holograma de inscripción 2. Constancia de inscripción. 	unidades regularizadas
22 de agosto de 2005	Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados	<p>Permite a las personas <i>físicas o morales</i> la importación definitiva de vehículos automotores usados cuyo año-modelo sea de entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación.</p> <p>Tiene como objetivo ordenar el mercado de automóviles usados, y que con ello se propicie su adquisición por personas de escasa capacidad económica, por lo cual redujo la protección arancelaria y eliminar parcialmente las restricciones no arancelarias para la importación de automóviles usados.</p> <p>Tipo de vehículos y requisitos:</p> <p>Vehículos automotores usados de transporte de hasta quince pasajeros y de los camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 Kg, incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, cuyo año-modelo sea de entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en los Estados Unidos de América, Canadá o México.</p> <p>Requisitos:</p> <p>Cubrir el impuesto ad valorem del 10% aplicable a las fracciones arancelarias especificadas.</p> <p>Pedimento de importación</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <p>Pedimento de importación definitiva</p> <p>Constancia de Inscripción en Registro Público Vehicular.</p>	ND

		Placas de circulación o documento equivalente que permita la circulación del vehículo.	
26 de abril de 2006	Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora	Regular la estancia definitiva de los vehículos importados en la región y franja señaladas. Tipo de vehículos y requisitos: <u>De transporte</u> de hasta quince pasajeros y los camiones de peso total con carga máxima de hasta 4636 kg incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, siempre y cuando se clasifiquen en fracciones arancelarias especificadas y cuyo año modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realiza la importación. <u>De transporte urbano de mercancías y de pasajeros</u> de peso total con carga máxima de hasta 11,793 kg siempre que se clasifiquen en fracciones arancelarias definidas y cuyo modelo sea de entre cinco y quince años anteriores al año en que se realice la importación. Requisitos: Cubrir el impuesto ad valorem del 10% aplicable a las fracciones arancelarias especificadas. Pedimento de importación Documentación que acredita la estancia legal: Pedimento de importación definitiva. Constancia de Inscripción en Registro Público Vehicular. Placas de circulación.	De 2006 a 2012 de 5 a 6 millones de automóviles ilegales importados.
24 de diciembre de 2008	Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados	Tipo de vehículos : <u>Vehículos usados</u> cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, y que conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación se clasifiquen como sigue: a) Para el transporte de hasta quince personas, en fracciones arancelarias definidas. b) Para el transporte de mercancía, en las fracciones arancelarias. c) Para el transporte de dieciséis o más personas en las fracciones arancelarias. Tractores de carretera en la fracción arancelaria, para el transporte de mercancías o camiones hormigonera en la fracción arancelaria. <u>Vehículos usados cuyo año-modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación, que se</u>	

		<p>importen definitivamente por residentes en la franja fronteriza norte, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca en el Estado de Sonora, que se destinen a permanecer en dichas zonas, y que se clasifiquen en la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación como sigue:</p> <p>a) Para el transporte de personas,</p> <p>b) Para el transporte de mercancía con peso total con carga máxima de hasta 11,793 Kg., en las fracciones arancelarias definidas.</p> <p>Requisitos:</p> <p>Cubrir el impuesto ad valorem del 10% aplicable a las fracciones arancelarias especificadas.</p> <p>Presentar ante la autoridad aduanera, por conducto de agente o apoderado aduanal, el certificado de origen válido o, en su caso, el documento comprobatorio de origen que corresponda de conformidad con las disposiciones aplicables, al momento de la importación.</p> <p>En caso de no contar con el certificado o documento expedido por la compañía armadora, el importador deberá presentar una declaración por escrito, bajo protesta de decir verdad, suscrita por la compañía armadora, en la que manifieste que el vehículo usado que se pretende importar, fue fabricado, manufacturado o ensamblado como un bien originario, de conformidad con las disposiciones o reglas de origen aplicables al tratado o acuerdo correspondiente.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <p>La legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen de conformidad con el presente Decreto se acreditará con el pedimento de importación definitiva o, en su caso, con el documento que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.</p> <p>El trámite correspondiente ante el Registro Público Vehicular deberá efectuarse en los términos y dentro del plazo previsto en la legislación aplicable.</p>	
28 de diciembre de	Decreto que modifica el diverso por el que se establecen las condiciones para la	Objeto:	

2010	importación definitiva de vehículos usados	Prorrogar hasta el 30 de junio de 2011, el decreto del 24 de diciembre de 2008.	
1 de julio de 2011	Decreto para la Importación definitiva de autos usados	<p>No podrán importarse en forma definitiva al territorio nacional los vehículos usados:</p> <p>Que en el país de procedencia, por sus características o por cuestiones técnicas, esté restringida o prohibida su circulación;</p> <p>Cuando no cumplan con las condiciones físico mecánicas o de protección al medio ambiente de conformidad con las disposiciones aplicables,</p> <p>cuando el vehículo haya sido reportado como robado.</p> <p>Para estos efectos, la autoridad aduanera podrá coordinarse con las autoridades extranjeras competentes, así como requerir a los importadores información y documentación, incluso si se encuentra disponible en el país de procedencia del vehículo, de conformidad con lo que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.</p> <p>Tipo de vehículos:</p> <p><u>Los vehículos usados</u> cuyo Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en México, Estados Unidos de América o Canadá:</p> <p>tratándose de vehículos para el transporte de hasta quince personas; tratándose de vehículos para el transporte de mercancías;</p> <p>de vehículos para el transporte de dieciséis o más personas;</p> <p>tratándose de tractores de carretera, tratándose de camiones hormigonera,</p> <p>podrán ser importados definitivamente al territorio nacional, estableciéndose un arancel <i>ad valorem</i> de 10%, sin que se requiera certificado de origen ni permiso previo de la Secretaría de Economía, siempre y cuando su año-modelo sea de ocho a nueve años anteriores al año en que se realice la importación.</p> <p>Cuando se destinen a permanecer en la franja fronteriza norte, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, en el Estado de Sonora, únicamente podrán ser importados por residentes en dichas zonas.</p> <p>El documento aduanero con el que se realice dicha importación únicamente podrá amparar un vehículo.</p>	

		<p>Requisitos:</p> <p>La legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen de conformidad con el presente Decreto se acreditará con el pedimento de importación.</p> <p>Presentar ante la autoridad aduanera, por conducto de agente o apoderado aduana:</p> <p>El certificado de origen válido o, en su caso, el documento comprobatorio de origen que corresponda de conformidad con las disposiciones aplicables, al momento de la importación.</p> <p>El certificado de origen o el documento comprobatorio de origen deberá estar debidamente requisitado, con información directamente proporcionada por la compañía armadora del vehículo de que se trate, anexando el certificado o documento expedido por dicha compañía con base en el cual se obtuvo información respecto del origen del vehículo.</p> <p>En caso de no contar con el certificado o documento expedido por la compañía armadora, el importador deberá presentar una declaración por escrito, bajo protesta de decir verdad, suscrita por la compañía armadora, en la que manifieste que el vehículo usado que se pretende importar fue fabricado, manufacturado o ensamblado como un bien originario, de conformidad con las disposiciones o reglas de origen aplicables al tratado o acuerdo correspondiente.</p>	
<p>Fuente: Elaboración con datos proporcionados por la Comisión de Economía de la H. Cámara de Diputados de la LIX Legislatura y con información disponible en dof.gob.mx.</p>			

2006

- **Disciplina partidista en México: el voto dividido de las fracciones parlamentarias durante las LVII, LVIII y LIX legislaturas**
María de los Ángeles Mascott Sánchez
- **Panorama mundial de las pensiones no contributivas**
Sara María Ochoa León
- **Sistema integral de justicia para adolescentes**
Efrén Arellano Trejo
- **Redes de política y formación de agenda pública en el Programa Escuelas de Calidad**
Alejandro Navarro Arredondo
- **La descentralización de las políticas de superación de la pobreza hacia los municipios mexicanos: el caso del programa hábitat**
Alejandro Navarro Arredondo
- **Los avances en la institucionalización de la política social en México**
Sara María Ochoa León
- **Justicia especializada para adolescentes**
Efrén Arellano Trejo
- **Elementos de análisis sobre la regulación legislativa de la subcontratación laboral**
José de Jesús González Rodríguez
- **La gestión, coordinación y gobernabilidad de las metrópolis**
Salvador Moreno Pérez
- **Evolución normativa de cinco esquemas productivos del Fondo de Apoyo para Empresas en Solidaridad: de la política social al crecimiento con calidad**
Mario Mendoza Arellano

2007

- **La regulación del cabildeo en Estados Unidos y las propuestas legislativas en México**
María de los Ángeles Mascott Sánchez
- **Las concesiones de las autopistas mexicanas, examen de su vertiente legislativa**
José de Jesús González Rodríguez
- **El principio del que contamina paga: alcances y pendientes en la legislación mexicana**
Gustavo M. Meixueiro Nájera
- **Estimación de las diferencias en el ingreso laboral entre los sectores formal e informal en México**
Sara María Ochoa León
- **El referéndum en la agenda legislativa de la participación ciudadana en México**
Alejandro Navarro Arredondo
- **Evaluación, calidad e inversión en el sistema educativo mexicano**
Francisco J. Sales Heredia
- **Reestructuración del sistema federal de sanciones**
Efrén Arellano Trejo

- **El papel del Estado en la vinculación de la ciencia y la tecnología con el sector productivo en México**
Claudia Icela Martínez García
- **La discusión sobre la reforma política del Distrito Federal**
Salvador Moreno Pérez
- **Oportunidades y Seguro Popular: desigualdad en el acceso a los servicios de salud en el ámbito rural**
Karla S. Ruiz Oscura
- **Panorama del empleo juvenil en México: situación actual y perspectivas**
Víctor Hernández Pérez
- **50 aniversario de la conformación de la Unión Europea**
Arturo Maldonado Tapia
- **Las dificultades de las transiciones administrativas en los municipios de México**
César Augusto Rodríguez Gómez
- **La segunda vuelta electoral, experiencias y escenarios**
José de Jesús González Rodríguez
- **La reestructuración organizacional en Petróleos Mexicanos**
Alejandro Navarro Arredondo
- **¿Cómo debemos distribuir cuando nuestro objetivo es la justicia social?**
Francisco J. Sales Heredia
- **Participación de Pemex en el gasto social de alguno de los estados de la república**
Francisco J. Sales Heredia
- **La Ley General de Desarrollo Social y la medición de la pobreza**
Sara María Ochoa León
- **El debate sobre el desarrollo sustentable o sostenible y las experiencias internacionales de desarrollo urbano sustentable**
Salvador Moreno Pérez
- **Nueva legislación en materia de medios de comunicación**
Efrén Arellano Trejo
- **El cambio climático en la agenda legislativa**
María Guadalupe Martínez Anchondo

2008

- **¿Qué distribuir cuando nuestro objetivo es la justicia social?**
Francisco J. Sales Heredia
- **La reforma al Poder Judicial en el marco de la Reforma del Estado**
José de Jesús González Rodríguez
- **El Poder Legislativo y la construcción de la cultura democrática**
Efrén Arellano Trejo
- **La evaluación y el diseño de políticas educativas en México**
Juan Carlos Amador Hernández
- **Migración y codesarrollo**
Alejandro Navarro Arredondo

- **Reforma penal: los beneficios procesales a favor de la víctima del delito**
Oscar Rodríguez Olvera
- **Construcción de ciudadanía y derechos sociales**
Sara María Ochoa León
- **El desarrollo regional y la competitividad en México**
Salvador Moreno Pérez
- **La modernización de la gestión pública: el potencial de la tecnología de información**
Eduardo Rojas Vega
- **La gestión del agua en los gobiernos locales de México**
César Augusto Rodríguez Gómez
- **Excedentes petroleros y desarrollo regional**
José de Jesús González Rodríguez
- **El sector eléctrico como política de Estado en el desarrollo nacional**
María Guadalupe Martínez Anchondo
- **Ciudadanía y calidad de vida: consideraciones en torno a la salud**
Francisco J. Sales Heredia
- **Actores y decisiones en la reforma administrativa de Pemex**
Alejandro Navarro Arredondo
- **Turismo: actor de desarrollo nacional y competitividad en México**
Octavio Ruiz Chávez
- **Fiscalización y evaluación del gasto público descentralizado en México**
Juan Carlos Amador Hernández
- **Impacto de la actividad turística en el desarrollo regional**
Gustavo M. Meixueiro Nájera
- **Apuntes para la conceptualización y la medición de la calidad de vida en México**
Sara María Ochoa León
- **Migración, remesas y desarrollo regional**
Salvador Moreno Pérez
- **La reforma electoral y el nuevo espacio público**
Efrén Arellano Trejo
- **La alternancia municipal en México**
César Augusto Rodríguez Gómez
- **Propuestas legislativas y datos de opinión pública sobre migración y derechos humanos**
José de Jesús González Rodríguez
- **Los principales retos de los partidos políticos en América Latina**
César Augusto Rodríguez Gómez / Oscar Rodríguez Olvera
- **La competitividad en los municipios de México**
César Augusto Rodríguez Gómez
- **Consideraciones sobre la evaluación de las políticas públicas: evaluación ex ante**
Francisco J. Sales Heredia
- **Construcción de la agenda mexicana de Cooperación transfronteriza**
Iván H. Pliego Moreno

- **Instituciones policiales: situación y perspectivas de reforma**
Efrén Arellano Trejo
- **Rendición de cuentas de los gobiernos locales**
Juan Carlos Amador Hernández
- **La infraestructura y la competitividad en México**
Salvador Moreno Pérez
- **¿Seguimos o cambiamos la forma de evaluar los programas sociales en México?**
Octavio Ruiz Chávez

2009

- **Nuevos patrones de la urbanización. Interacción económica y territorial en la Región Centro de México.**
Anjanette D. Zebadúa Soto
- **La Vivienda en México y la población en condiciones de pobreza**
Liliam Flores Rodríguez
- **Secuestro. Actualización del marco jurídico.**
Efrén Arellano Trejo
- **Crisis económica y la política contracíclica en el sector de la construcción de vivienda en México.**
Juan Carlos Amador Hernández
- **El lavado de dinero en México, escenarios, marco legal y propuestas legislativas.**
José de Jesús González Rodríguez
- **Transformación de la esfera pública: Canal del Congreso y la opinión pública.**
Octavio Ruiz Chávez
- **Análisis de lo temas relevantes de la agenda nacional para el desarrollo metropolitano.**
Salvador Moreno Pérez
- **Racionalidad de la conceptualización de una nueva política social.**
Francisco J. Sales Heredia
- **Desarrollo local y participación ciudadana**
Liliam Flores Rodríguez
- **Reglas de operación de los programas del Gobierno Federal: Una revisión de su justificación y su diseño.**
Gilberto Fuentes Durán
- **La representación política en México: una revisión conceptual y de opinión pública**
Gustavo Meixueiro Nájera
- **La reforma electoral, avances y pendientes**
César Augusto Rodríguez Gómez
- **La alianza por la Calidad de la Educación: modernización de los centros escolares y profesionalización de los maestros**
Juan Carlos Amador Hernández
- **200 años de federalismo en México: una revisión histórico.**
Iván H. Pliego Moreno
- **Tendencias y percepciones sobre la Cámara de Diputados.**
Efrén Arellano Trejo

- **Paquete Económico 2010 y la Agenda de Reformas. Puntuaciones.**
Juan Carlos Amador Hernández
- **Liberalismo Económico y algunos de sus impactos en México.**
Carlos Agustín Vázquez Hernández
- **Error judicial y responsabilidad patrimonial del Estado**
José de Jesús González Rodríguez
- **El papel del Congreso en la evaluación de los programas sociales sujetos a reglas de operación**
Salvador Moreno Pérez
- **Representación jurídica para la población indígena en el Sistema de Justicia Nacional**
Jesús Mendoza Mendoza

2010

- **2009, un año de crisis para el turismo**
Octavio Ruiz Chávez
- **Contenido y perspectivas de la reforma penal y de seguridad pública.**
Efrén Arellano Trejo
- **Federalismo fiscal en México, entre la economía y la política.**
Iván H. Pliego Moreno
- **La comunidad indígena en el contexto urbano. Desafíos de sobrevivencia.**
Jesús Mendoza Mendoza
- **Proyectos productivos. La experiencia del programa Joven Emprendedor Rural. Premisas de diseño de políticas públicas y primeros resultados.**
Liliam Flores Rodríguez
- **Los resultados de los fondos metropolitanos en México**
Salvador Moreno Pérez
- **Sector privado y generación de energía eléctrica**
José de Jesús González Rodríguez
- **Situación de la vivienda en el Estado de Tamaulipas 2005-2030**
Gabriela Ponce Sernicharo
- **Acercamiento al tema de desarrollo regional y a programas implementados en el periodo 2000-2010**
Roberto Ocampo Hurtado
- **Reformas electorales en México: evolución y pendientes**
Gustavo Meixueiro Nájera e Iván H. Pliego Moreno
- **Concepción de justicia social en las constituciones de México**
Francisco J. Sales Heredia
- **Jóvenes en conflicto con la ley. Situación posterior a la Reforma Constitucional**
Juan Pablo Aguirre Quezada
- **La cooperación técnica en las políticas de protección ambiental de los municipios mexicanos**
Alejandro Navarro Arredondo
- **Panorama de la condición indígena en México**
Gabriela Ponce Sernicharo y René Flores Arenales

- **Reflexiones sobre la obligatoriedad de la educación media superior en México**
Alejandro Navarro Arredondo
- **Determinación de los precios de las gasolinas y el diesel en México**
Gabriel Fernández Espejel
- **Migración y derechos humanos. La migración indocumentada en México y algunas opiniones sobre la ley SB1070.**
Salvador Moreno Pérez
- **Mortalidad materna en México: análisis según proporción de población indígena a nivel municipal (2006)**
Gabriela Ponce Sernicharo
- **Vinculación entre los jóvenes y la educación media tecnológica**
Juan Pablo Aguirre Quezada
- **Seguridad económica, desarrollo humano y pobreza**
Jesús Mena Vázquez
- **Trabajo infantil. Datos para su análisis legislativo**
José de Jesús González Rodríguez
- **Relaciones intergubernamentales en materia de infraestructura e infraestructura social básica**
Cornelio Martínez López

2011

- **Impacto de la reforma constitucional en el sistema de ejecución de sentencias**
Efrén Arellano Trejo
- **El acceso al empleo de los adultos mayores.**
Juan Pablo Aguirre Quezada
- **Deuda sub nacional en México.**
Gabriel Fernández Espejel
- **Rendición de cuentas en el ámbito municipal: un análisis de la información proporcionada por cuatro municipios de Oaxaca acerca de obras realizadas con recursos del FISM**
Jesús Mena Vázquez
- **El Programa de Empleo Temporal**
Cornelio Martínez López
- **Examen de los aspectos relevantes del Programa Hábitat**
Salvador Moreno Pérez
- **La colaboración público-privada en el financiamiento de la investigación**
Alejandro Navarro Arredondo
- **El programa 3x1 para migrantes. Datos y referencias para una revisión complementaria.**
José de Jesús González Rodríguez
- **Habitar en México: Calidad y rezago habitacional en la primera década del milenio.**
Gabriela Ponce Sernicharo
- **La población en el polígono central del Distrito Federal en 2005**
Gabriela Ponce Sernicharo y René Flores Arenales
- **Pobreza multidimensional en los jóvenes**
Juan Pablo Aguirre Quezada

- **Educación, pobreza y desigualdad en el bachillerato mexicano**
Alejandro Navarro Arredondo
- **Fragmentación del sistema de salud y la evolución del gasto de las familias en salud, 2000-2010**
Francisco J. Sales Heredia
- **El programa para el desarrollo de zonas prioritarias: evolución y evaluación**
Luis Armando Amaya León y Roberto Ocampo Hurtado
- **Reproducción de pobreza indígena**
Jesús Mena Vázquez
- **El gasto catastrófico en salud como factor de vulnerabilidad**
Francisco J. Sales Heredia
- **Acciones colectivas en México: la construcción del marco jurídico**
Efrén Arellano Trejo y J. Guadalupe Cárdenas Sánchez
- **Minería en México. Referencias generales, concesiones, y propuestas legislativas**
José de Jesús González Rodríguez
- **El Consejo Nacional de Evaluación y los programas sociales**
Cornelio Martínez López
- **La fiscalización superior en México. Auditorías al desempeño de la función de desarrollo social**
Salvador Moreno Pérez
- **Incidencia delictiva en los 125 municipios más marginados del país**
Juan Pablo Aguirre Quezada
- **Políticas selectivas contra la pobreza en los 125 municipios mexicanos más marginados**
Alejandro Navarro Arredondo
- **Extinción de dominio**
José de Jesús González Rodríguez
- **Cooperación internacional para el desarrollo**
Luis Armando Amaya León
- **Las propuestas de participación ciudadana en el marco de la reforma política en la LXI Legislatura**
Cornelio Martínez López
- **Ley anti monopolios y la competencia económica en México**
Gabriel Fernández Espejel
- **La coordinación ministerial en el gobierno federal mexicano**
Alejandro Navarro Arredondo
- **El reto de la obesidad infantil en México**
Juan Pablo Aguirre Quezada
- **La transformación de la Cámara de Diputados**
Efrén Arellano Trejo
- **Acceso a servicios médicos en los 125 municipios con menor desarrollo en el país**
Francisco J. Sales Heredia
- **Condiciones sociales de la población indígena e inversión federal en los 125 municipios con menor IDH**
Jesús Mena Vázquez
- **La agenda binacional México-Estados Unidos del tema de migración: legislación y política pública**
Salvador Moreno Pérez
- **Vulnerabilidad social y riesgo de caer en pobreza en México**
Gabriela Ponce Sernicharo
- **Cooperación entre el gobierno local y organizaciones de la sociedad civil en políticas sociales**
Alejandro Navarro Arredondo
- **A 30 años de la descentralización de los servicios de salud**
Francisco J. Sales Heredia
- **Inversión federal en el ramo social en los 125 municipios con menor desarrollo humano durante el periodo 2007 – 1er trimestre 2012**
Jesús Mena Vázquez

