



ESTUDIO DE PUERTOS DE ENTRADA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS: ANÁLISIS DE CAPACIDADES Y RECOMENDACIONES PARA INCREMENTAR SU EFICIENCIA



**El Colegio
de la Frontera
Norte**

RESUMEN EJECUTIVO

Tijuana, B. C.

19 de diciembre de 2007.

RESPONSABLES DEL PROYECTO

Dr. Gustavo del Castillo

Armand Peschard-Sverdrup ♦

Dr. Noé Arón Fuentes

PARTICIPANTES

Dr. Salvador Corrales

Dr. Alejandro Brugués

Lic. Víctor Barraza

ASISTENTES

Mtro. Christian de la Luz

Mtro. Abbdel Camargo

COLABORADORES

Lic. Teresa de Jesús Contreras

Lic. Gustavo Banda

Lic. Yolva Herrera Franco

Martha Elizabeth Palma

Joaquín Flores Camarena

♦ Armand Peschard-Sverdrup
Chief Executive Officer
Peschard-Sverdrup & Associates

ESTUDIO DE PUERTOS DE ENTRADA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS: ANÁLISIS DE CAPACIDADES Y RECOMENDACIONES PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA

RESUMEN EJECUTIVO

El estudio tiene como objetivos identificar los cuellos de botella y elaborar planes de acción que contribuyan a facilitar el cruce en los puertos terrestres fronterizos entre México-Estados Unidos y en consecuencia agilizar el tránsito de personas, vehículos privados y transportes de carga, favoreciendo directamente al mejoramiento del flujo del comercio internacional, la logística del transporte y la infraestructura física. Se espera que las propuestas aporten un conocimiento fundamentado para que el *Grupo de Trabajo Facilitador de la Frontera*, cuente con cursos de acción que contribuyan a adecuar la funcionalidad de los puertos fronterizos, lo que resultará en una mejora de la competitividad regional, nacional y bilateral.

El estudio parte de la premisa de que las excesivas demoras en puertos de cruce de la frontera México – Estados Unidos y otras deficiencias comerciales conexas eliminan gran parte de las ganancias que aportan al comercio los bajos aranceles resultantes del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) o los modernos sistemas de producción internacional compartidos, llamada localmente Industria Maquiladora de Exportación (IME).

El estudio considera que los atentados terroristas ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, produjeron un cambio en las políticas de inspección en los puertos fronterizos, dando mayor énfasis a la seguridad nacional sobre la actividad económica. Por lo que los puertos fronterizos aparte de atender la creciente demanda de cruces derivados de la actividad comercial del TLCAN y la IME, desde 2001 enfrentan un mayor número de inspecciones por parte de las autoridades de Estados Unidos, situación que ha hecho más lento el tránsito de personas, vehículos privados y transportes de carga en la región.

El estudio reconoce que los puertos fronterizos de entrada entre México y Estados Unidos constituyen una infraestructura de carácter estratégico cuya construcción, operación, funcionamiento y mantenimiento debe ser acordada y evaluada bilateralmente. También reconoce que, a pesar de que los gobiernos de los estados fronterizos de ambos lados han comisionado estudios sobre deficiencias en los puertos fronterizos, aún siguen pendientes las evaluaciones integrales que abarquen toda la frontera, generen información confiable y tomen en cuenta la opinión de agentes clave y gobiernos locales.

Los resultados indican que aún existen oportunidades que revisten un alto potencial para mejorar la eficiencia del cruce y la capacidad en los puertos fronterizos que consisten en intervenciones específicas en los principales puertos de cruce de ambos países: Tijuana-San Diego, Nogales-Nogales, Ciudad Juárez-El Paso y Nuevo Laredo-Laredo. Estas acciones están dirigidas a establecer las condiciones que han sido identificadas como necesarias (Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte, 2005), para que los puertos fronterizos se conviertan en canales de facilitación comercial y no un obstáculo. Estas condiciones necesarias comprenden tres ejes: infraestructura segura, movimiento seguro de personas y movimiento seguro de mercancías.

INFRAESTRUCTURA SEGURA

- 1) Infraestructura física y tecnológica coordinada que esté a la par con el creciente tráfico transfronterizo.
- 2) Lista de proyectos de infraestructura y adopción de medidas de alivio de los cuellos de botella.
- 3) Evaluación de la vulnerabilidad de la infraestructura, de las redes de comunicación y transporte, para identificar y adoptar medidas protectoras.
- 4) Sincronización de horarios de operación, mejoras de infraestructura y manejo de tráfico en puertos de entrada en ambos lados de la frontera.
- 5) Establecer un prototipo de operaciones inteligentes en los puertos de entrada.
- 6) Revitalización de mecanismos de cooperación bilateral en los tres niveles de gobierno con atención especial en las operaciones de los puntos de cruce fronterizo.
- 7) Financiamiento de las necesidades de infraestructura.

MOVIMIENTO SEGURO DE PERSONAS

- 1) Ampliar el uso de la Red Electrónica de Inspección Rápida (SENTRI, por sus siglas en inglés) en carriles para viajeros habituales.
- 2) Explorar métodos para facilitar el movimiento de viajeros relacionados con el TLCAN.
- 3) Expandir la Fuerza Especial contra el contrabando y tráfico de extranjeros.
- 4) Continuar con las consultas frecuentes en políticas sobre las visas y los procedimientos de clasificación e intercambio de información de los respectivos bancos de datos consulares.
- 5) Capacitación conjunta en las áreas de investigación, análisis y verificación de documentos legales.
- 6) Creación de sistemas para intercambiar información de inteligencia.
- 7) Investigación de ciudadanos de terceros países que puedan representar una amenaza para la seguridad de ambos países.

MOVIMIENTO SEGURO DE MERCANCÍAS

- 1) Cooperación de los sectores público y privado para aumentar la seguridad y el cumplimiento de los envíos comerciales, para acelerar los procedimientos de despacho.
- 2) Intercambio electrónico de información de aduanas.
- 3) Seguridad de los envíos en tránsito así como poner en práctica la Iniciativa sobre Seguridad de Contenedores.
- 4) Intercambio de tecnología que permita la aplicación de aparatos de vigilancia de tecnología avanzada como los sellos y lectores electrónicos de matrícula de placas.
- 5) Seguridad del transporte ferroviario.
- 6) Creación y capacitación sobre una Fuerza Bilateral contra el Fraude Aduanero, para promover las actividades conjuntas de investigación.
- 7) Combatir el contrabando –incluso el de drogas ilícitas–, las ganancias obtenidas del tráfico de las drogas, armas de fuego y otros materiales peligrosos, e impedir el lavado de dinero.

En el estudio los principales resultados provienen del cuestionario *Sistemas de Garitas en la Frontera México-Estados Unidos: Análisis de Capacidad y Recomendaciones para Aumentar su Eficiencia*, que se aplicó de sur a norte (Northbound) a una muestra de 5,200 peatones, 6,400 vehículos privados y 4,000 transportes de carga (con total de 15,600 cuestionarios) distribuidos en Tijuana-San Diego (3,300), Nogales-Nogales (3,300), Ciudad Juárez-El Paso (4,500) y Nuevo Laredo-Laredo (4,500). De igual forma se aplicó una encuesta de norte a sur (Southbound) a una muestra de 416 peatones, 512 vehículos privados y 320 transportes de carga (con total de 1,248 cuestionarios) distribuidos en San Diego-Tijuana (264), Nogales-Nogales (264), El Paso-Ciudad Juárez (360) y Nuevo Laredo-Laredo (360). La información captada a través del levantamiento de encuestas fue complementada por una serie de entrevistas a profundidad realizadas en ambos lados de la frontera a funcionarios oficiales (20), empresarios (25) y agentes aduanales (30) de ambos países en estos puertos de entrada fronterizos.

Los resultados presentados muestran los valores medios de las principales variables recogidas por el cuestionario, presentándolos primeramente en la dirección del flujo de mercancías y personas de sur a norte.

TIJUANA - SAN DIEGO

Con cruces de más de 64 millones de peatones, 5.5 millones de vehículos privados y 1.4 millones de vehículos comerciales al año los puertos de San Ysidro y Otay, son las dos vías de cruce comercial más grandes en la frontera entre California y México, y a su vez son los puertos que generan las mayores demoras de toda la frontera México-Estados Unidos.

CUADRO 1
TIJUANA: TIEMPO PROMEDIO DE CRUCE
(MINUTOS) *

Intervalos	0-60	60-90	90-120	120-150	150-180	180-240
Peatones	60%	12%	10%			
Vehículos	3%	32%	28%	26%		
Camiones	3%	24%	21%	24%	10%	10%

*_/ Para cada renglón la suma no es 100 % por la no respuesta.

Fuente: Sistema de Garitas en la Frontera México-Estados Unidos.

INFRAESTRUCTURA

- 1) Es donde se consideran en mal estado las condiciones fronterizas de acceso y los ejes viales que conducen a las garitas (46%).
- 2) Es donde se considera que las vialidades para acceder en vehículo particular a la garita son insuficientes (55%).
- 3) Es donde se apunta que las principales deficiencias para llegar a la aduana en vehículo comercial son el excesivo tráfico (50%), las condiciones de acceso vial (17%) y las largas filas (12%).
- 4) Es donde se indica que al momento de cruzar a pie no existen suficientes casetas de revisión (75%), ni suficientes inspectores (80%).

- 5) Es donde se considera que las condiciones del transporte nacional deben mejorarse para que los productos de exportación lleguen rápidamente a su destino (86%).

MOVIMIENTO SEGURO DE PERSONAS

- 1) Aquí la población que cruza en vehículo privado tiene como principal motivo de cruce hacia Estados Unidos, el trabajo (36%), luego las compras (30%) y finalmente los estudios (3%).
- 2) Al momento de cruzar la población utiliza como documento, la visa láser (59%), tarjeta verde (11.7%), pasaporte (9.6%) y otro documento de identificación (19.7%).
- 3) Se registra que la población cruza en promedio semanalmente hacia Estados Unidos, una vez (24%), dos veces (15%), tres veces (22%), cuatro veces (7%) y cinco veces (19%).
- 4) Que utiliza frecuentemente la línea diamante o carpooling (33%) y que considera que se deberían habilitar más carriles exprés (67%).
- 5) Que consideran que la inspección de su vehículo particular en la garita es rápida siempre (42%), la mayoría de las veces (32%) y algunas veces (24%).

MOVIMIENTO SEGURO DE MERCANCÍAS

- 1) Aquí se tiene que los dos principales problemas que condicionan las formas de operar del personal de aduana son la falta de ética profesional (58%) y escaso conocimiento técnico (10%).
- 2) De la misma manera, se considera que el personal de aduanas conoce la clasificación arancelaria de las mercancías (78%) y que el personal tiene suficiente conocimiento de trámites y procedimientos que deben seguirse durante la revisión de la carga (72%).
- 3) Se manifiesta que el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de su carga en la aduana mexicana es de 60 minutos o más (70%).
- 4) Es donde las empresas locales en su mayoría han buscado certificarse en el programa FAST (70 %).

Estos resultados se pueden complementar con los valores medios de los flujos de bienes y personas en la dirección de norte a sur.

SAN DIEGO - TIJUANA

- 1) Es donde se observa que la mayor parte de los usuarios de los puertos fronterizos de norte a sur, son residentes locales a juzgar (50.3% con placas de automóviles fronterizos) y *commuters*¹ (36.7% con placas estadounidenses).
- 2) Es donde el motivo principal de visita a México es por residencia (58.4%).
- 3) Consideran que, en caso de que el semáforo fiscal sea rojo, la inspección de su vehículo particular en la garita es rápida, siempre (65%), la mayoría de las veces (32%) y algunas veces (2%).

¹ commuters: personas que se desplazan diariamente de un lugar de residencia a un lugar distinto a trabajar.

- 4) Donde el tiempo de demora de cruce a Tijuana es de 2 a 15 minutos (73.3%) y de 16 a 30 es (10.1%).
- 5) Es donde el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de su carga en la aduana mexicana es de 180 minutos o más (33%).
- 6) Es donde se considera que el principal mecanismo para tener mayor rapidez en la inspección vehicular es la certificación de agentes aduanales (33%), pedimento consolidado (26%), y las claves electrónicas (18%).

NOGALES, SONORA – NOGALES, ARIZONA

Con cruces de más de 100 000 vehículos comerciales transportando frutas y verduras frescas al mercado de Estados Unidos, contabilizando casi el 60% del total de las importaciones de estos productos desde México, los puertos de cruce Mariposa y Dennis DeConcini son los puertos número uno de ingreso de productos hortícolas. Asimismo, a pesar de que el flujo de los bienes es temporal (diciembre - marzo) son los puertos que generan las menores demoras relativamente.

CUADRO 2
NOGALES: TIEMPO PROMEDIO DE CRUCE
(MINUTOS) *

Intervalos	0-60	60-90	90-120	120-150	150-180	180-240
Peatones	57 %	19 %	6 %			
Vehículos	9 %	54 %	22 %	13 %		
Camiones	26 %	25 %	16 %	3 %	7 %	1 %

*_/ Para cada renglón la suma no es 100 % por la no respuesta.

Fuente: Sistema de Garitas en la Frontera México-Estados Unidos.

INFRAESTRUCTURA

- 1) En este puerto de entrada las condiciones fronterizas de acceso y ejes viales que conducen a las garitas son consideradas principalmente como buenas (60%).
- 2) Se considera que las vialidades para acceder en vehículo particular a la garita son insuficientes (75%).
- 3) La principal dificultad para llegar a la aduana en vehículo comercial son los retenes militares (58%), la inexistencia de vías alternas que le permitan evitar el tránsito urbano cercano a la aduana (38%) y las largas filas (14%).
- 4) Es donde declaran que al momento de cruzar a pie no existen suficientes inspectores (80%).
- 5) Es donde se considera que las condiciones del transporte nacional deben mejorarse para que los productos de exportación lleguen rápidamente a su destino (92%).

MOVIMIENTO SEGURO DE PERSONAS

- 1) En este tema, la población que cruza en vehículo privado tiene como principal motivo de cruce hacia Nogales, Arizona, en primer lugar las compras (64 %) y en segundo lugar el trabajo (15%).
- 2) Al momento de cruzar la población utiliza como documento la visa láser (85%), tarjeta verde (4.7%), pasaporte (2.3%) y otro documento de identificación (8.3%).
- 3) Se registra que la población cruza en promedio semanalmente hacia Nogales, Arizona, una vez (31%), dos veces (24%), tres veces (19%), cuatro veces (4%) y cinco veces (3%).
- 4) Que consideran que la inspección de su vehículo particular en la garita es rápida, siempre (32%), la mayoría de las veces (30%) y algunas veces (27%).

MOVIMIENTO SEGURO DE MERCANCÍAS

- 1) Que es donde los dos principales problemas que condicionan las formas de operar del personal de aduanas son la falta de ética profesional (62%) y la preparación técnica (23%).
- 2) Que consideran que el personal de aduanas conoce la clasificación arancelaria de las mercancías (78%) y que el personal tiene suficiente conocimiento de los trámites y procedimientos que deben seguirse durante la revisión de la carga (72%).
- 3) Donde el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de su carga en la aduana mexicana es de 30 minutos (30%).
- 4) Donde se manifiesta que las empresas locales han buscado certificarse en el programa FAST (36%).

Estos resultados se pueden complementar con los valores medios de los flujos de bienes y personas en la dirección de norte a sur.

NOGALES, ARIZONA – NOGALES, SONORA

- 1) Es donde se observa que la mayor parte de los usuarios de los puertos fronterizos de norte a sur son residentes locales (51.4% con placas de automóviles fronterizos) y nacionales (33.3%). La menor proporción son estadounidenses (15.2%).
- 2) Se tiene que el motivo principal de visita a México es la visita a familiares (44.8%).
- 3) Es donde los vehículos privados cruzan la frontera terrestre menos de cinco veces a la semana (33.3%).
- 4) Es donde los vehículos privados consideran que el tiempo de cruce normalmente es muy rápido (73.3%).
- 5) Se considera que cuando el semáforo de revisión prende en rojo, la inspección del vehículo es siempre rápida (79%).
- 6) Donde el tiempo de demora al cruce a México es de cero a un minuto (18%) y de dos a quince minutos (73.3%).
- 7) Es donde se considera que es insuficiente la cantidad de personal para la revisión de mercancías en las aduanas (46%).
- 8) Es donde se considera que los horarios y días de trabajo en aduanas no coinciden (41%).

- 9) Es donde los principales mecanismos que permiten realizar cruces más rápidos son claves electrónicas (52%), pedimento consolidado (30%) y prerrevisión de la documentación por los agentes aduanales (14%).
- 10) Es donde el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de su carga en la aduana mexicana es de 120 minutos o más (20%).

CIUDAD JUÁREZ- EL PASO

La dimensión bicultural de la población de Ciudad Juárez y El Paso hace que las economías tengan una dependencia mutua, por lo que en los puertos de entrada terrestre se registra el mayor número de cruces anuales realizados por peatones.

CUADRO 3
CIUDAD JUÁREZ: TIEMPO PROMEDIO DE CRUCE
(MINUTOS) *

Intervalos	0-60	60-90	90-120	120-150	150-180	180-240
Peatones	75 %	15 %	3 %			
Vehículos	4 %	52 %	29 %	13 %		
Camiones	10 %	37 %	17 %	22 %	1 %	3 %

*_/ Para cada renglón la suma no es 100 % por la no respuesta.

Fuente: Sistema de Garitas en la Frontera México-Estados Unidos.

INFRAESTRUCTURA

- 1) En este puerto de entrada las condiciones fronterizas de acceso y ejes viales que conducen a las garitas son consideradas en la categoría de buenas (47%), así como existen suficientes vías alternas que evitan el tránsito urbano cercano a la aduana (61%).
- 2) Es donde se considera que el tiempo invertido en la espera se debe principalmente a la falta de personal de inspección en la garita (54%) y a la falta de operación de las casetas disponibles en la garita (67%).
- 3) Es donde la principal dificultad para llegar en vehículo comercial a la aduana es el excesivo tráfico (31%), las largas filas (14%) y la falta de capacidad y cantidad de los módulos de revisión (9%).
- 4) Es donde declaran que al momento de cruzar a pie no existen suficientes casetas de revisión (64%).
- 5) Es donde se considera que las condiciones del transporte nacional deben mejorarse para que los productos de exportación lleguen rápidamente a su destino (93%).

MOVIMIENTO SEGURO DE PERSONAS

- 1) En este tema, la población que cruza en vehículo privado tiene como principal motivo de cruce hacia El Paso, ir de compras (46%) y al trabajo (33%).
- 2) Al momento de cruzar la población utiliza como documento, la visa láser (60%), tarjeta verde (13.5 %), pasaporte (8.8 %) y otro documento de identificación (17.4%).
- 3) Se registra que la población cruza en promedio semanalmente hacia El Paso una vez (23%), dos veces (16%), tres veces (13%), cuatro veces (6%) y cinco veces (10%).
- 4) Que consideran que la inspección de su vehículo particular en la garita es rápida siempre (28%), la mayoría de las veces (30%) y algunas veces (30%).
- 5) Que consideran una subutilización de las Líneas Exprés (86%).

MOVIMIENTO SEGURO DE MERCANCÍAS

- 1) Que es donde los dos principales problemas que condicionan las formas de operar del personal de aduanas son la falta de ética profesional (61%), la falta de conocimiento técnico (19%) y los salarios del personal (12%).
- 2) Que consideran que el personal de aduanas conoce la clasificación arancelaria de las mercancías (72%) y que el personal tiene suficiente conocimiento de trámites y procedimientos que deben seguirse durante la revisión de la carga (63%).
- 3) Donde el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de su carga en la aduana mexicana es de 60 minutos (35%).
- 4) Donde se considera que los principales factores para tener mayor rapidez en la inspección vehicular es más carriles (62%) y mayor tecnología (13%).
- 5) Donde se considera que no existen suficientes corredores transversales que conecten al país de este a oeste (41%).
- 6) Donde las empresas locales han buscado certificarse en el programa FAST (68%).

Estos resultados se pueden complementar con los valores medios de los flujos de bienes y personas en la dirección de norte a sur.

EL PASO - CIUDAD JUÁREZ

- 1) Es donde se observa que la mayor parte de los usuarios de los puertos fronterizos de norte a sur, son residentes locales a juzgar por las placas de los automóviles (44.9% con placas fronterizas) y nacionales (34.2%). Aunque con una proporción importante de cruces de vehículos con placas estadounidenses (20.9%).
- 2) Es donde el motivo principal de la visita a México es por residencia (59.8%) y motivos laborales (16.5%).
- 3) Es donde los vehículos privados cruzan la frontera terrestre menos de cinco veces a la semana (34.2%) aunque existe una alta proporción que cruza más de cinco veces (20.9%).
- 4) Es donde se considera que para los vehículos privados el tiempo de cruce normalmente es muy rápido (55.7%) y rápido (27.8%).
- 5) Se considera que cuando el semáforo de revisión prende en rojo, la inspección de su vehículo particular en la garita es rápida (79%).

- 6) Donde el tiempo de demora al cruce a México es de cero a un minuto (18%) y de dos a quince minutos (73.3%).
- 7) Es donde se considera que es insuficiente la cantidad de personal para la revisión de mercancías en las aduanas (46%). En el flujo norte – sur no hay 2 aduanas, sólo la de México.
- 8) Es donde los principales mecanismos que permiten realizar cruces más rápidos son claves electrónicas (52%), pedimento consolidado (30%), y prerrevisión de la documentación por los agentes aduanales (14%).
- 9) Es donde el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de la carga en la aduana mexicana es de 120 minutos o más (20%).

NUEVO LAREDO – LAREDO

Con cruces de más de 1.5 millones de camiones y con un despacho estimado de 50 por ciento del total del tráfico ferroviario al año, los tres puertos de cruce: World Trade Bridge, Lincoln-Juárez y Gateway to the Americas Bridge, son las puertas de entrada terrestre más dinámicas entre México y Estados Unidos. Igualmente, los tiempos de espera de los flujos de personas y bienes son altos.

CUADRO 4
NUEVO LAREDO: TIEMPO PROMEDIO DE CRUCE FRONTERIZO
(MINUTOS)*

Intervalos	0-60	60-90	90-120	120-150	150-180	180-240
Peatones	70 %	11 %	8 %			
Vehículos	17 %	60 %	13 %	6 %		
Camiones	10 %	57 %	8 %	13 %	1 %	7 %

*_/ Para cada renglón la suma no es 100 % por la no respuesta.

Fuente: Sistema de Garitas en la Frontera México-Estados Unidos.

INFRAESTRUCTURA

- 1) En este puerto de entrada las condiciones fronterizas de acceso y ejes viales que conducen a las garitas son consideradas principalmente como buenas (70%).
- 2) En este puerto se considera que la infraestructura de las aduanas es insuficiente para albergar a los transportes que llegan (77%).
- 3) Es donde las principales dificultades para llegar a la aduana en vehículo comercial son las largas filas (54%), y el excesivo tráfico (24%).
- 4) En este puerto se considera que las vialidades para acceder en vehículo particular a la garita son insuficientes (55%).
- 5) Es donde declaran que al momento de cruzar a pie no hay suficientes casetas de revisión (68 %), ni suficientes inspectores (80%).
- 6) Es donde se considera que las condiciones del transporte nacional deben mejorarse para que los productos de exportación lleguen rápidamente a su destino (93%).

MOVIMIENTO SEGURO DE PERSONAS

- 1) Es donde la población que cruza en vehículo privado tiene como principal motivo de cruce hacia Laredo Texas, ir de compras (47%) y trabajo (31%).
- 2) La población utiliza al momento de cruce hacia Laredo, Texas como documento, la visa láser (78%), tarjeta verde (11%), pasaporte (5.5%), y otro documento de identificación (5.9%).
- 3) Se registra que la población cruza en promedio semanalmente hacia Estados Unidos, una vez (24%), dos veces (22%), tres veces (15%), cuatro veces (6%), y cinco veces (1%).
- 4) Se considera que la inspección de su vehículo particular en la garita es rápida siempre (38%), la mayoría de las veces (17%), y algunas veces (40%).
- 5) Es el principal puerto de entrada por el que los visitantes con nacionalidades diferentes de la mexicana, americana y/o ambas más usan (90%).

MOVIMIENTO SEGURO DE MERCANCÍAS

- 1) Es donde los dos principales problemas que condicionan las formas de operar del personal de aduana son la falta de ética profesional (62%), los salarios del personal (15%), y la preparación técnica (13%).
- 2) Que consideran que el personal de aduanas conoce la clasificación arancelaria de las mercancías (84%), y que el personal tiene suficiente conocimiento de trámites y procedimientos que deben seguirse durante la revisión de la carga (63%).
- 3) Donde el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de su carga en la aduana mexicana es de 60 minutos (38%).
- 4) Donde consideran que los principales factores para tener mayor rapidez en la inspección vehicular son más carriles (60%), y mayor tecnología (17%).
- 5) Donde las empresas locales han buscado certificarse en el programa FAST (67%).

Estos resultados se pueden complementar con los valores medios de los flujos de bienes y personas en la dirección de norte a sur.

LAREDO - NUEVO LAREDO

- 1) Es donde se observa que la mayor parte de los usuarios de los puertos fronterizos de norte a sur, son residentes locales a juzgar por las placas de sus automóviles (86.1% son placas fronterizas) y nacionales (10% son placas nacionales). El resto son placas norteamericanas (4 %).
- 2) Es donde el motivo principal para entrar a Nuevo Laredo, Tamaulipas es visitar a familiares (71.1%), y residencia (20.3%).
- 3) Es donde los vehículos privados cruzan la frontera terrestre menos de cinco veces a la semana (34.2%), aunque existe una alta proporción que cruza más de cinco veces (20.9%).
- 4) Es donde cuando cruza a México el semáforo fiscal sea rojo la inspección del vehículo es siempre rápida (79%).

- 5) Es donde se considera que el cruce para los vehículos privados algunas veces es rápido (54.2%), la mayoría de las veces es rápido (31.5%), y siempre es rápido (12.4%).
- 6) Es donde se considera que existe un suficiente número de personal para la revisión de mercancías en las aduanas (46%).
- 7) Es donde los principales mecanismos que permiten realizar cruces más rápidos son claves electrónicas (67%), y pre-revisión de la documentación por los agentes aduanales (28%).
- 8) Es donde el tiempo de espera para el trámite de reconocimiento de la carga en la aduana mexicana es de 180 minutos o más (36%).

IDENTIFICACIÓN DE LOS IMPACTOS ECONÓMICOS POR MOVIMIENTO DEL TRANSPORTE

Resultado de los cuellos de botella en garitas uno de los costos de transacción más importantes es el transporte. Mientras que en promedio el transporte de carga en Tijuana requiere hasta 280 minutos para cruzar hacia Estados Unidos, los transportes de carga en Nogales, Ciudad Juárez y Nuevo Laredo requieren entre 150 y 180 minutos.

Utilizando una muestra de empresarios asentados en Tijuana se evaluó la importancia de los costos de transacción del transporte de carga sobre los costos del intercambio comercial. Así se realizó una estimación burda de los costos económicos por el movimiento de mercancías.

Los resultados muestran, en el caso de la ciudad de Tijuana; tomando como base un aproximado de 2,487 cruces diarios de camiones de carga de exportación vía Mesa de Otay que hoy en día el costo promedio por camión es de \$50 dólares por hora extra de espera en garitas, representando en una hora un costo directo promedio de \$124,350 dólares por hora o casi \$372,987 dólares por día que representa el movimiento de mercancías. Este costo no representa ninguno de los costos indirectos asociados que se derivan de otras actividades relacionadas con el proceso de exportación por vía terrestre.

Asimismo, se confirma que los costos de transacción son mayores si les agregamos los efectos indirectos. Los empresarios entrevistados sitúan el valor de costos indirectos en un rango mayor a los costos directos entre 15% y 25%. Esto equivale a un costo por hora entre 57.50 y 62.50 por hora. Esto, en Tijuana donde el promedio de espera es de tres horas equivale a 173 dólares en la espera del cruce fronterizo en un día típico al costo bajo y 188 dólares a costo alto. El total de costos (directos más indirectos) son 466,234 dólares por día.

CUADRO 5
COSTOS DIRECTOS DE TRANSACCIÓN DEL TRANSPORTE

Ciudad	Horas de espera (Promedio)	Número de Camiones por año	Costo Anual (Dólares)	Costo Diario (Dólares)
Tijuana	3	745,974	139,870,200	466,234
Ciudad Juárez	2.2	773,265	106,323.90	354,413
Nuevo Laredo	2.9	1,526,623	276,700,500	922,335
Nogales	1.1	288,164	19,811,900	66,038
Total		3,334,026	436,488,924	1,809,020

Fuente: Sistema de Garitas en la Frontera México-Estados Unidos.

De esta manera, los impactos acumulados para el periodo 2007 representan un total de 436 millones de dólares norteamericanos en estas cuatro ciudades seleccionadas de la frontera norte del país, sólo por la congestión vehicular de carga en la frontera. Es decir, que el impacto del congestionamiento vehicular de carga genera un costo adicional al intercambio comercial de casi 2 millones de dólares diarios, confirmando la importancia de la inversión en infraestructura en los puertos de entrada.²

IMPACTOS ECONÓMICOS DE LOS VIAJES PERSONALES Y EL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS

Ahora, el congestionamiento y el tiempo de espera implican una pérdida monetaria de tal magnitud que genera impactos económicos cuantiosos sobre la producción, el ingreso, los salarios y el empleo de la región fronteriza. La cuantificación de estas pérdidas económicas se realizó mediante la metodología insumo-producto y por la medición de los multiplicadores tipo II (que permiten cuantificar los impactos inducidos a partir de los impactos directos e indirectos) para estimar los impactos a nivel agregado en toda la economía fronteriza, como al nivel desagregado, a nivel de sectores de actividad.

Para alcanzar este objetivo, se parte de los resultados de las encuestas sobre el tiempo en espera en garitas y los costos de transacción; se presenta una medición de las relaciones de dependencia e interdependencia existentes en las ciudades fronterizas y se estiman los efectos multiplicadores de ingreso, producción, empleo y salarios que se hubieran generado por cambios en los volúmenes de demanda y oferta del comercio internacional. Con base en lo anterior se realiza un análisis de impacto sobre el sistema económico fronterizo.

²Los costos anuales de transacción del transporte de carga se obtuvieron mediante el siguiente cálculo: [(Costos directos (50 Dlls.) + costos indirectos por cada hora de retazo (12.5 Dlls.) * (numero de horas promedio de espera en la aduana)]*(camiones por año). Para calcular el costo de transacción por día se dividieron, los costos anuales de transacción entre el número de días laborales en las garitas de México (300).

CUADRO 6
IMPACTOS ECONÓMICOS POR CONGESTIONAMIENTO

Ciudad fronteriza		Pérdidas Anuales		
		Producción	Empleos	Salarios
		Dólares (miles)	Número de trabajadores	Dólares (miles)
1	Tijuana	1,867,350	57,000	280,950
2	Nogales	240,010	18,000	49,780
3	Ciudad. Juárez	1,528,090	87,600	334,990
4	Nuevo Laredo	3,650,120	133,800	735,420
	Impuestos	254,990	-	-
	Total de pérdidas	7,540,560	296,400	1,401,140

Fuente: MIPBC (2000), MIPCHIH (2000), MIPTAMPS (1998), MIPSON (1998).

La ineficiencia del cruce fronterizo genera un shock o impacto negativo en la economía de las ciudades fronterizas que se observa desde la perspectiva de la demanda. Desde este punto, el menor flujo comercial tiene un impacto económico negativo sobre la producción, el salario, el empleo e impuestos en el corto plazo.

Así, la pérdida para Tijuana, en términos de producción, asciende a 1.87 mil millones de dólares norteamericanos, en empleos de aproximadamente 57 mil empleos, en salarios de \$280.95 millones de dólares norteamericanos y de impuestos necesarios para financiar más infraestructura de \$254.99 millones de dólares norteamericanos.³ Para las demás ciudades las pérdidas económicas se muestran en el cuadro, totalizando \$7.54 mil millones dólares para la frontera en general.

NECESIDAD DE INFRAESTRUCTURA EN ADUANAS

En el contexto de eliminar las pérdidas económicas imputables a la ineficiencia en el cruce fronterizo, al menos desde hace una década se ha solicitado permanentemente a los gobiernos de ambos países para que incrementen los recursos financieros para la generación de infraestructura en garitas y actividades conexas, que dan servicio a los puentes o cruces fronterizos tanto en obras nuevas como para ampliaciones, modernizaciones y mejoramiento, incluyendo los centros de inspección.

Opiniones recientes recogidas a partir de los resultados del cuestionario y de las entrevistas con funcionarios públicos, empresarios y agentes del comercio exterior, establecen que la falta y deterioro de la infraestructura es una de las causas principales de los cuellos de botella y retrasos en los flujos de mercancías y personas, así como de pérdida de competitividad.

³ Estas cifras para el caso de Baja California son consistentes con las reportadas en un estudio recientemente realizado por CALTRANS denominado, *Economic Impacts of Cross-border Wait Times in the California-Baja California Border Region*, 8 de febrero de 2008.

Bajo esta premisa se estableció que la infraestructura es un punto prioritario y su creación requiere de una visión estratégica regional donde cada una debe jerarquizar sus necesidades para conseguir sus objetivos. Podemos considerar dos tipos de proyectos: críticos nuevos y prioritarios de mejoramiento y equipamiento de garitas.

Dentro del conjunto de proyectos de nueva infraestructura crítica en puertos fronterizos la construcción de las garitas como: Otay II, Chaparral y Tornillo-Guadalupe. Mientras que dentro de infraestructura de ampliación podemos mencionar Mariposa y Puente III.

CUADRO 7
PROYECTOS CRÍTICOS NUEVOS Y AMPLIACIONES
(EN MILLONES DE PESOS)

	TIJUANA		CIUDAD JUÁREZ	NOGALES	NUEVO LAREDO
Puente	Otay II	Chaparral	Tornillo, Guadalupe	Garita Mariposa *	Puente III*
Inversión en Edificio	650	350	17	8.5	2
Terreno	35 has.	34 has.	40 has.	---	---
Inicio	2012	Indefinido	2008	2008	2007
Fin de la obra	2014	Indefinido	2012	2009	2008

*_/ Ampliación. Fuente: Instituto Municipal de Planeación Urbana, Tijuana. (IMPLAN).
Gobierno del estado de Chihuahua.

El realizar estos proyectos redundará en los siguientes beneficios económicos por año.

CUADRO 8
IMPACTOS ECONÓMICOS DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA FRONTERIZA
(EN DÓLARES)

Concepto	TIJUANA	CIUDAD JUÁREZ	NOGALES	NUEVO LAREDO
Impactos Directos	100,000,000	17,000,000	8,500,000	2,000,000
Impactos Indirectos e Inducidos	58,700,000	10,600,000	2,412,200	568,100
Impactos Totales	158,700,000	27,600,000	10,912,200	2,568,100
Cantidad de Empleos Generados	4,056	1,149	1,100	191

Fuente: MIPBC (2000), MIPCHIH (2000), MIPTAMPS (1998), MIPSON (1998).

OPCIONES PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA NUEVA GARITAS

Aunque formular una lista de propuestas de solución para financiar el desarrollo de infraestructura que demandan las aduanas fronterizas, es un reto de grandes magnitudes, porque se requiere modificar leyes, reglas, acuerdos, decretos por los cuales se reparten los recursos financieros que capta el país por concepto de impuestos, productos, aprovechamientos, participaciones, regalías, y préstamos extranjeros. Uno de los resultados de las entrevistas e información secundaria oficial nos permite proponer una combinación de opciones públicas y privadas con las limitaciones que el hecho implica:

- 1) Modificar la *Ley de Coordinación Fiscal*. Se requiere incrementar el porcentaje de la recaudación fiscal que reparte la federación entre estados y municipios, y modificar los criterios de distribución de dichas participaciones. Los municipios fronterizos argumentan que el 0.136 por ciento de la recaudación federal participable no es un porcentaje que corresponda con sus necesidades de infraestructura. Asimismo, se requiere fortalecer las capacidades de administración de los gobiernos municipales fronterizos, al igual que controles por parte de la federación para asegurar un óptimo uso de los recursos.
- 2) Tarifas y Cuotas de Peaje y Peatonales. Se requiere hacer un uso más racional de los ingresos por concepto del pago de derechos, cuotas de peaje y peatonales. Para ello se hace necesaria una coordinación específica entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Administración General de Aduanas, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN), para la administración de los fideicomisos especializados en financiar las obras de infraestructura fronteriza.
- 3) Cuotas. Nuevas cuotas o incrementar las ya existentes, es recomendable que se cobre a “los importadores hormiga”. La estrategia podría tener un impacto adverso en el nivel de consumo regional; pero dado el peso del comercio transfronterizo, el incremento de la cuota peatonal sería bien recibida por los comerciantes mexicanos; no por los estadounidenses. Además, dadas las diferencias en la capacidad de consumo entre el cliente estadounidense y el mexicano, las ventas a clientes estadounidenses no se verían afectadas.
- 4) Concesión a inversionistas privados. Realizar convocatorias de concurso público internacional para otorgar una concesión de 30 años para construir, operar, explotar, conservar y mantener puentes internacionales.
- 5) Inversión pública-privada (*private-public partnership*). Es un nuevo modelo de financiamiento propuesto por el gobierno federal —establecido en el Plan Nacional de Infraestructura— de coparticipación de recursos del sector privado y el sector privado para el financiamiento de infraestructura, con base en el marco jurídico establecido. Esta es una estrategia para superar el rezago en la infraestructura y que esta pueda ser un eje para el logro de una mayor competitividad.

Finalmente, además del anterior problema relacionado con el esquema de financiamiento de la inversión, se deben agregar el tiempo de construcción de las misma, el monto requerido de inversión, los retos derivados de la variedad de facultades que ejercen los diferentes niveles de gobierno en los temas de infraestructura y los problemas de coordinación entre los

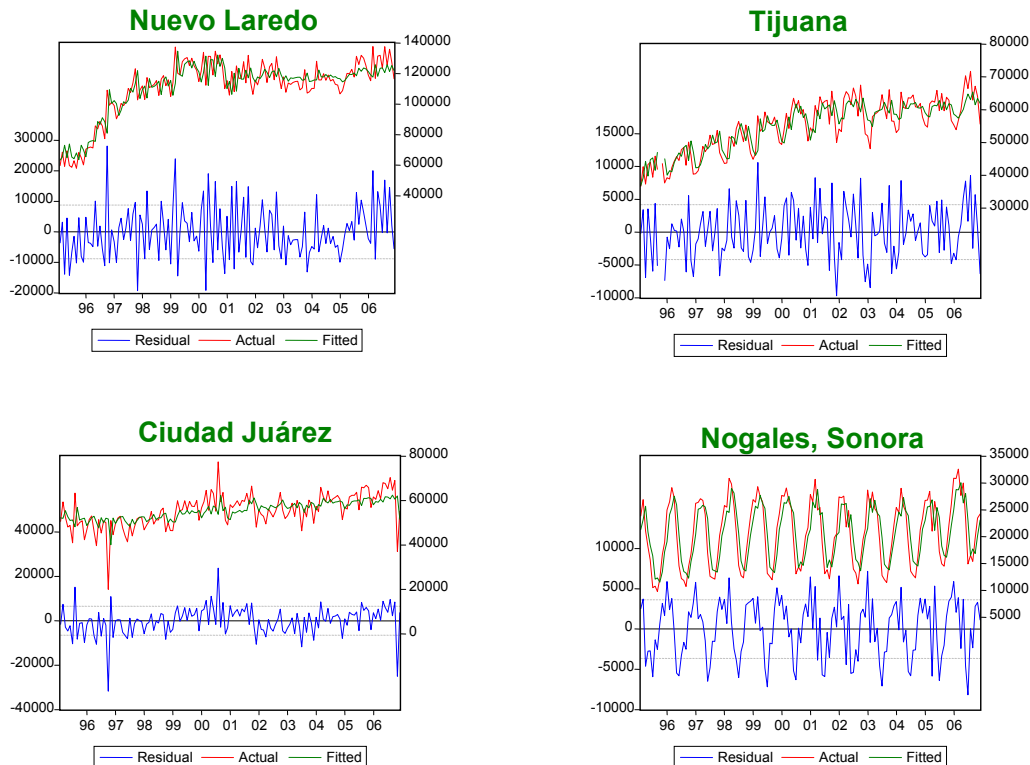
gobiernos de México y Estados Unidos, relativos a la localización de los nuevos puertos de entrada.

IMPACTO DE RECIENTES MEDIDAS DE SEGURIDAD FRONTERIZA

Se realizó una estimación del impacto de las medidas de seguridad frontera sobre los cruces fronterizos entre México y Estados Unidos que fueron realizados después del 11 de septiembre de 2001, y el resultado general es que inhiben los flujos de mercancías.

Los resultados econométricos para el análisis del cambio estructural asociados a septiembre de 2001, indican que el flujo de camiones mostró cambios significativos en el caso de los puertos de entrada de Tijuana y Nuevo Laredo, en ambos casos hubo un incremento en la media de los cruces y una disminución en la pendiente que implica una desaceleración de la tasa de crecimiento de los mismos. En el caso de Nogales y Ciudad Juárez no se observan relaciones significativas en las variables involucradas. La representación gráfica de los resultados por puente de entrada terrestre se muestra más abajo.

Al analizar el flujo de contenedores cargados trasladados por transporte de carga, no se observaron cambios estructurales relativos a medidas de seguridad. Resultados que combinados con los obtenidos para el cruce de transportes de carga en Nuevo Laredo y Tijuana (donde resultó significativa la disminución de su tasa de crecimiento del flujo de comercio) indican que en esos puertos fronterizos se ha incrementado la intensidad en el uso del transporte de carga en términos del promedio de contenedores trasladados.



PLAN DE ACCIÓN

El plan de acción contiene un conjunto de propuestas para reducir los tiempos de cruce, disminuir los costos de operación y aumentar la seguridad. La eliminación de cuellos de botella requiere no solo de nueva, moderna y mayor infraestructura para cumplir con las necesidades a futuro, sino también de la introducción de mejoras tecnológicas y operativas, de un mayor número de recursos humanos calificados, modificaciones en el marco legal, sistemas de integración y procesamiento, sistemas de información y bases de datos.

Adicionalmente se necesita una mejor coordinación entre el INDAABIN, la Administración General de Aduanas de México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Relaciones Exteriores, los gobiernos estatales y municipales fronterizos, entre otras instancias. Al mismo tiempo, de la Secretaría de Economía que, por mandato constitucional, tiene la misión de fomentar las condiciones para mejorar la competitividad de México. Asimismo, los proyectos de infraestructura fronteriza también requieren de una coordinación con múltiples contrapartes de Estados Unidos, ya sea el *Department of Homeland Security* (DHS), *Customs and Border Protection* (CBP), el *Department of Transportation* (DOT), la *Federal Highway Administration* (FHWA), la *General Services Administration* (GSA), el *Department of State* y los condados. Además de organismos privados, de ambos lados de la frontera, como el *Border Trade Alliance* (BTA), Asociaciones de Agentes Aduanales y otros grupos de interés, y organismos cuasi-gubernamentales como lo es *U.S. Trade Development* (USTDA), que han expresado un gran interés en proyectos de infraestructura y modernización fronteriza. De igual manera, *Department of Commerce*, tiene por mandato constitucional, la misión de fomentar las condiciones para mejorar la competitividad de Estados Unidos.

Todos ellos han contribuido con múltiples recomendaciones, la cuales muchas han sido formuladas en el Comité Conjunto de Trabajo México-Estados Unidos para la Planeación Binacional del Transporte (JWC) y los gobiernos estatales. El Colegio de la Frontera Norte (COLEF), a través de su análisis, espera complementar, integrar y aportar a la formulación de políticas públicas dirigidas o lograr un más eficiente flujo de bienes y personas en los cuatro puertos de entrada que incluye nuestro estudio.

En general una meta deseable sería la disminución de los tiempos de espera en el cruce fronterizo a un máximo de 30 minutos para los vehículos privados y comerciales en regla, mediante el desarrollo de procedimientos de inspección que garanticen la seguridad y la agilidad del tráfico vehicular de personas y mercancías.

PLAN DE ACCIÓN: TIJUANA- SAN DIEGO.

CORTO PLAZO:

- 1) Se requiere el desarrollo de la Fase II del Programa SENTRI proponiendo una reducción en su costo y tiempo de inscripción en este programa.
- 2) Se requiere expandir el horario de la línea SENTRI al fin de semana de 8:00 a.m. a 10:00 p.m.
- 3) La instalación de una nueva línea SENTRI.

- 4) Se propone el establecimiento de la doble caseta en cada carril para mejorar los tiempos de espera, especialmente en las horas pico.⁴
- 5) Mejor señalamiento y acceso a las líneas exprés (SENTRI y DIAMANTE).
- 6) Rehabilitación y ampliación de líneas DIAMANTE (carpool) con multas para quien no las respete.
- 7) Mantener abiertas todas las líneas, particularmente en horas pico.
- 8) Establecer casetas de inspección móviles para mejorar los tiempos de espera.
- 9) Prohibir el uso de autobuses y camionetas que exclusivamente solicitan pasajeros previo a llegar a la caseta de U.S. Customs and Border Protection (CBP) con la promesa de cruce expedito.
- 10) Accionar los *Mecanismos de Enlace Fronterizo* que siguen siendo considerados como el principal foro local para establecer lazos de cooperación y coordinación entre las autoridades de los tres niveles de gobierno de ambos países, para discutir una agenda de proyectos nuevos críticos y prioritarios relativos a infraestructura en la frontera

MEDIANO PLAZO:

- 11) Se requiere la construcción de nuevos puentes terrestres de ingreso: OTAY II y El Chaparral/Cañón Moctezuma (Cañón del Matadero).
- 12) Se propone un proyecto de cobro de tarifas por la prestación del servicio de cruce fronterizo para financiar las necesidades de infraestructura física.
- 13) Reubicar a los comerciantes en la Puerta México y mejorar el acceso vial hacia las garitas.
- 14) Se propone la valoración de las conductas humanas del personal de aduana e instrumentar el programa de rotación del personal.
- 15) Se propone la unificación de los Comités de Frontera para que mantengan reuniones periódicas en las que se van abordando temas específicos relacionados con la facilitación del tránsito transfronterizo, aspectos aduaneros, migratorios, sanitarios y otros. También que recojan inquietudes regionales relacionadas con el desarrollo de las funciones de control fronterizo y la facilitación del tránsito terrestre binacional.

LARGO PLAZO:

- 16) Colaborar legislativamente para que los oficiales de aduanas de ambos países cooperen por mandato legal.

PLAN DE ACCIÓN: NOGALES-NOGALES.

CORTO PLAZO:

- 1) Se requiere aumentar el personal de aduanas, pues los actuales 117 empleados (excluyendo al personal que opera la máquina de rayos Gama) es insuficiente para

⁴ El programa de doble caseta en una misma línea ya opera como “piloto” en la línea SENTRI, y según cifras oficiales ha permitido que el flujo se agilice hasta en un 40 %, lo que se traduce en menos tiempo de espera para cruzar hacia Estados Unidos.

- manejar de manera eficiente el flujo de transporte y vehículos en los 14 puntos tácticos que forman parte de esta Aduana.
- 2) Alternativamente, autorizar tiempo extra para este personal para facilitar el flujo de transporte y vehículos o para ampliar las horas de operación.
 - 3) Ampliar las horas de operación de la Administración General de Aduanas de México (AGA) y Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos (CBP por sus siglas en inglés) –tanto para los flujos de transporte como flujos ferroviarios. AGA en Nogales cierra a las 6:30 p.m. y CBP cierra a las 7:00 p.m.
 - 4) Se requiere habilitar zonas de revisión en retenes militares con acciones coordinadas entre las diferentes autoridades involucradas. Así como disminuir el número de retenes (actualmente, los transportistas están sujetos a, por lo menos, tres revisiones militares: Desengaño, Benjamín Hill y Potam).
 - 5) Se requiere instruir a los elementos de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) para inspeccionar adecuadamente los cargamentos, dado que las hortalizas requieren ciertos estándares (ellos algunas veces rompen los sellos fitosanitarios que requieren las exportaciones de hortalizas, por parte del Departamento de Agricultura de Estados Unidos).
 - 6) Se requiere construir o habilitar más carriles exclusivos con alta tecnología de acceso restringido para empresas certificadas como seguras y confiables o carril FAST.
 - 7) Habilitar o evaluar la factibilidad de establecer el programa de líneas diamante (carpool) o línea exprés.
 - 8) Prevenir que agentes aduanales renten su patente a terceros (código de acceso y firma electrónica avanzada).
 - 9) Continuar la construcción del muro de contención para la línea FAST para evitar la entrada de camiones que no poseen ese servicio.
 - 10) En el Puente Nogales III se requiere organizar y ordenar integralmente la zona del Corredor Fiscal mediante las acciones siguientes:
 - a) Instalar Jersey Barriers para separar el transporte de hortalizas a ser inspeccionado en las instalaciones de la Confederación de Asociaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa (CAADE).
 - b) Reubicar despachadores de los agentes aduanales que se encuentran en “oficinas móviles” al costado del corredor fiscal.
 - c) Reubicar a los trailers de transporte, a los cuales se les refiere cotidianamente como “transfers”, que actualmente se ubican estacionados al costado izquierdo de la carretera del corredor fiscal que conecta con las plataformas de Aduanas en dicho puente de entrada. Esta incidencia de “transfers” estacionados no sería un factor contribuyente de cuellos de botella si los artículos pertinentes del TLCAN fuesen implementados.

MEDIANO PLAZO:

- 11) Integrar a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) en las inspecciones que llevan a cabo las Aduanas, para eliminar el número de retenes y el número de inspecciones aleatorias. Esto también facilitaría hasta cierto grado, a aquellos transportistas cuya carga es inspeccionada y los sellos de seguridad de C-TPAT sean rotos.

- 12) Instrumentar un sistema permanente de evaluación de la eficiencia y control de los cruces fronterizos.
- 13) Se requiere aumentar los espacios de estacionamiento en el área donde se tramita la importación a pequeña escala.
- 14) Flexibilizar los requisitos de participación en el programa C-TPAT y adaptarla al caso de las empresas agrícolas.
- 15) Negociar la instalación en Arizona de un laboratorio certificado por la *Food and Drug Administration* (FDA) cerca de los puertos de entrada.
- 16) Negociar (con el concesionario) la posibilidad de una carretera más corta que conecte al corredor fiscal, para beneficio de las plantas maquiladoras de la ciudad.
- 17) Otorgar más importancia a la carga por ferrocarril y reubicar las vías férreas del centro de la ciudad.
- 18) Construir un Centro de Acopio en el Corredor Fiscal.
- 19) Ampliar la garita en el kilómetro 21 y el área circundante de la misma.

LARGO PLAZO:

- 20) Construir un nuevo puerto de entrada para transportes de carga y peatones en la parte oeste de Nogales, Sonora.
- 21) Colaborar legislativamente para que los oficiales de aduanas de ambos países cooperen por mandato legal.
- 22) Construir una carretera que conecte el Puente Mariposa y la vía *Interstate Highway* 19, pasando alrededor de la ciudad de Nogales, Sonora.

PLAN DE ACCIÓN: CIUDAD JUÁREZ-EL PASO.

A CORTO PLAZO

- 1) Se requiere aumentar el personal de aduanas, pues los actuales 300 empleados (excluyendo la policía fiscal, que son 40) son insuficientes para manejar todos los puentes fronterizos.
- 2) Agregar un carril más para entrar al Puente Córdoba. El puente tiene una capacidad de cuatro módulos de carga regular, un módulo FAST y un módulo para transportes de carga vacíos. Sin embargo, sólo se abren dos módulos por los tiempos que se tarda CBP en procesar el flujo comercial.
- 3) Se necesita otro carril para los transportes de carga vacíos. Pues a pesar de que el módulo de los transportes de carga vacíos inicia a las 6:00 a.m. y el módulo de los transportes de carga con mercancía inicia a las 7:30 a.m. ambos flujos convergen, generando largas filas.
- 4) Extender el horario de operación del Puente Córdoba. Aunque el puente cierra a las 5:30 p.m. no suelen los transportes de carga cruzar después de las 3:30 p.m. porque si les toca inspección por parte de CBP corren el riesgo de que su carga se quede ahí hasta el próximo día.
- 5) Agregar dos carriles FAST para exportación al Puente Zaragoza. Esta expansión es vital para las empresas certificadas por C-TPAT dado que esta abierto hasta las 11:00 p.m.

- 6) Se requiere disminuir el número de retenes y el daño en la revisión de la mercancía inspeccionada. El retén de la SEDENA esta ubicado en Zamalayuca, Chihuahua.
- 7) Es en esta ciudad donde se puede explotar a corto plazo el esquema de *Public-Private Partnership* pues existen precedentes.
 - a) El Puente Córdoba/Bridge of the Americas. Una coalición de empresarios privados modernizó a este puente en 1998.
 - b) Puente Lerdo/Stanton Bridge. La iniciativa privada construyó un carril dedicado a los *commuters* (commuter lane) en 1998.
 - c) El Puente Zaragoza/Ysleta. Una empresa privada construyó un carril dedicado a los *commuters* (commuter lane) en 1998.
- 8) En Ciudad Juárez se realiza un pago por el uso del puente y las cuotas pagadas son manejadas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) a nivel federal, en Nogales el pago es por el uso del libramiento que conecta al recinto fiscal con la puerta de cruce y que se debe cubrir independientemente de la utilización de sus servicios para el comercio exterior. En ambos casos no se tiene la certeza del uso de los recursos para el beneficio de los servicios prestados.

MEDIANO PLAZO

- 9) Reinvertir la distribución de los ingresos obtenidos por recaudación en el cruce de puentes fronterizos por Caminos y Puentes Federales (CAPUFE). Actualmente, la mayoría del ingreso recaudado se centraliza en lugar de reutilizarlo en infraestructura física de los mismos.
- 10) Agregar más carriles de entrada al Puente Córdoba. Las vialidades de la avenida Rafael Pérez Cerna y la carretera Panamericana (cuatro carriles) no concuerdan con las de la entrada a las aduana (dos carriles).

LARGO PLAZO

- 11) En el caso de Ciudad Juárez se están analizados dos acciones al respecto, la necesidad de una nueva puerta de cruce y acciones sobre las vías del ferrocarril localizadas en el centro de la ciudad respecto a la cual la propuesta municipal es la relocalización de las líneas de cruce ferroviario fuera de la ciudad y la alternativa ofrecida por Ferromex es la construcción de pasos a desnivel que eviten alterar la funcionalidad de las vialidades de la ciudad interrumpidas durante el cruce del ferrocarril –actualmente tiene restringido operar durante la madrugada.
- 12) Agregar una máquina de rayos Gama en el Puente Córdoba.
- 13) Reubicar el punto de inspección de cárnicos del Puente Córdoba, dado que bloquea el acceso de los transportistas de carga a las plataformas.

PLAN DE ACCIÓN: NUEVO LAREDO-LAREDO.

CORTO PLAZO:

- 1) Más carriles de acceso al puente de comercio mundial, Puente III.
- 2) Habilitación de semáforos inteligentes que distribuyan el flujo de automóviles o camiones y con ello se regule de manera más eficiente el tránsito en la aduana.
- 3) En el Puente II agregar otro carril SENTRI.
- 4) Hacer una carretera protegida para la línea FAST desde el entronque con la carretera a Piedras Negras.
- 5) Construir un muro de contención y protección para la línea FAST del acceso carretero al Puente III hasta el entronque con la carretera a Piedras Negras.
- 6) Que la línea FAST mantenga la misma posición en ambos lados de la frontera.
- 7) Aumentar el trabajo de inteligencia para detectar irregularidades en los reconocimientos de la carga.
- 8) Impulsar una estrategia para que más empresas maquiladoras de exportación y transportistas adquieran el servicio FAST.

MEDIANO PLAZO:

- 9) Capacitación conjunta en las áreas de análisis de documentos legales.
- 10) Solicitar a las agencias federales de inspección que reduzcan los tiempos de cruce a un máximo de 30 minutos para los vehículos comerciales en regla, mediante el desarrollo de procedimientos de inspección que garanticen la seguridad.
- 11) Al igual que para Nogales, construir más módulos y negociar que del lado americano permanezcan abiertos las 24 horas del día.
- 12) Promover los servicios de transferencia y de aduanas en el puerto de Colombia, para resarcir los puentes y aduanas de Nuevo Laredo.
- 13) Evaluar el aumento de la cuota que se cobra para cruzar en selectos puertos de entrada, para poder incrementar el presupuesto para el financiamiento de infraestructura.
- 14) Agregar el Puente IV. Para ello se requiere el consenso en torno a la ubicación entre la ciudad de Nuevo Laredo, el condado de Webb y los grupos empresariales.
- 15) Eficientar el flujo ferroviario, ya sea a través de la reubicación del cruce ferroviario Puente Negro hacia las afueras de las ciudades de Nuevo Laredo-Laredo, y/o la construcción de otro cruce ferroviario en el puente Colombia.
- 16) Aumentar el trabajo de inteligencia. Para reducir el número de reconocimientos, las aduanas tendrán que fortalecer el trabajo de inteligencia para poder detectar irregularidades antes de llegar a los puertos de entrada.
- 17) Agregar a agentes aduanales mexicanos al programa C-TPAT.
- 18) En el Puente III ampliar la carretera antes de llegar a esa garita y agregar más casetas.
- 19) Otorgar más importancia a la carga por ferrocarril.

LARGO PLAZO:

- 20) Coordinarse con los representantes de EE.UU. para garantizar que los funcionarios de aduanas de los dos países estén obligados por ley a colaborar entre ellos para aumentar la eficiencia de los procedimientos en el cruce fronterizo.