



## **PLAN DE ACCIÓN SIGLO 21 PARA LA FRONTERA EE.UU.-MÉXICO**

México y los Estados Unidos tienen una extensa historia de integración cultural, económica y social que vincula a estos dos países con importantes beneficios y desafíos relacionados con el comercio y asuntos migratorios.

Los negocios de América del Norte a lo largo de la frontera de EE.UU. y México han aumentado exponencialmente desde la introducción del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994. México continúa siendo muy atractivo para las empresas estadounidenses y mundiales que buscan abrir nuevas plazas productivas o reubicar instalaciones de fabricación existentes. Si bien la integración de la cadena de suministro entre México y los EE.UU. ha evolucionado significativamente, aún existen muchos retos para mejorar los movimientos de mercancías, la gestión eficiente de las fronteras y la seguridad.

La falta de simetría y la imprevisibilidad de resultados contribuyen a notables problemas operativos que afectan negativamente a las cadenas de suministro de América del Norte, lo que aumenta los costos para llevar los productos al mercado. Si bien los gobiernos de EE. UU. y México trabajan juntos para atacar estos problemas, existe la necesidad de una mayor colaboración entre ambos gobiernos integrando también a socios de la industria. Los avances tecnológicos deben aprovecharse cada vez más en todos los puertos MX-EE. UU. y una aplicación más coherente de políticas en la frontera MX-EE.UU. proporcionaría beneficios sustanciales para los negocios transfronterizos.

Las Partes Interesadas de América del Norte que hacen negocios a través de la frontera de los EE.UU. han expresado un gran interés en trabajar junto con el gobierno para lograr objetivos comunes, como identificar y agilizar los envíos de cruces fronterizos de bajo riesgo al tiempo que concentran los recursos en embarques de riesgo mayor ó desconocido. Sin embargo, los programas creados para facilitar el comercio y mejorar la seguridad han sido históricamente subutilizados. Encontrar formas creativas de aprovechar la tecnología existente y asociarse con la industria privada, brinda la oportunidad de redirigir recursos gubernamentales hacia puertos, carga, personas y bienes que requieran una inspección adicional. Esto permitiría que el comercio legítimo funcione a través de una frontera más fluida y eficiente.

Este informe describe una serie de recomendaciones de los miembros de NASCO para departamentos y agencias con jurisdicción sobre inmigración, transporte y aduanas para



mejorar el funcionamiento diario de la frontera. Las acciones de corto plazo incluyen esfuerzos conjuntos por parte del gobierno y la industria para educar mejor a las Partes Interesadas y aumentar el conocimiento de referencia de los requisitos de importación / exportación, marketing dirigido y así aumentar la participación en programas de Operadores Económicos Autorizados (OEA) de bajo riesgo, asegurando que todos los carriles de entrada estén abiertos a durante horas pico de tráfico, y aprovechando la tecnología existente como la identificación por radiofrecuencia ( RFID ) para adquirir información anticipada sobre bienes, personas y volúmenes y así mejorar la administración de recursos en la frontera.

Los objetivos a mediano plazo incluyen una mayor cooperación regulatoria, la armonización de los requisitos de importación / exportación y el establecimiento de inversiones específicas para mejoras de infraestructura. Finalmente, el informe describe una visión aspiracional para la Frontera del Futuro que incluye perfiles holísticos basados en el cumplimiento de socios comerciales, mayor financiamiento del Congreso de los Estados Unidos para recursos fronterizos y armonización de los programas de OEA entre los Estados Unidos y México.

## Recomendaciones de NASCO

### **CORTO PLAZO** (NO SE PRESENTAN EN NINGÚN ORDEN PARTICULAR)

- Que el Servicio de Aduanas y Protección Fronteriza de los EE. UU. (USCBP) y México (Autoridad de Aduanas) trabajen para aumentar la disponibilidad de capacitación y divulgación con las Partes Interesadas con el objetivo de garantizar un amplio conocimiento común de los procesos que afectan las líneas de negocios .
- Que las agencias de aduanas trabajen con la industria para priorizar una campaña de mercadotecnia dirigida en un esfuerzo por aumentar el número de solicitantes y miembros en el programa de Asociación de Aduanas contra el Terrorismo o AEO y se aumenten los carriles disponibles para tráfico confiable.
- Que se amplíe la disponibilidad de Unified Cargo Processing para miembros en programas confiables (AEO / OEA) en todos los puertos de entrada incluyendo la carga que ingresa o sale de puertos interiores como Interpuerto Monterrey. Presentar la evaluación del programa sobre una base mensual.
-



## NASCO

- Que el Procesamiento Unificado de Carga (UCP) requiera que la carga mexicana ingrese directamente al control de la USCBP, donde Aduanas mexicana y USCBP evalúen y verifiquen la carga, lo que daría como resultado reducciones de hasta un 50% en los tiempos de procesamiento de la carga según informes recibidos de nuestros miembros.
- Las ubicaciones de UCP deben estar en territorio estadounidense o mexicano.
- Las autoridades aduaneras deben aumentar el uso de tecnología de inspección no intrusiva e introducir métricas para comparar el uso de la tecnología y las mejoras posteriores al uso de los recursos aduaneros, así como el despacho comercial acelerado. Que se considere abrir carriles paralelos durante los tiempos pico de retorno de remolques vacíos.
- Establecer un protocolo para el intercambio de información entre los transportes que se acercan a la frontera y las autoridades aduaneras. Una vez establecida, aprovechar la tecnología para intercambiar información y agilizar el movimiento de carga, incluyendo un mayor uso de las aplicaciones existentes y el desarrollo de nuevas aplicaciones diseñadas para proporcionar información de origen a destino y facilitar el marco de tiempo de despacho de carga.

Por ejemplo: El Puente Colombia tiene una aplicación (CODEFRONT) que rastrea el tráfico de Monterrey al Puente Colombia. La aplicación incluye funciones como llamadas de emergencia, notificación de estado del viaje a amigos y familiares y permite a la Administración del Puente Colombia monitorear los volúmenes de automóviles o camiones que se aproximan a la frontera, lo que proporciona un tiempo estimado de llegada que permite a la autoridad del puente comunicarse de manera más efectiva con agencias fronterizas y hacer determinaciones con respecto a la cantidad de cabinas abiertas, recursos requeridos etc.

- En áreas urbanas clave, donde la infraestructura lo permita, intalar señalización electrónica a lo largo de las inmediaciones de los cruces fronterizos o aproveche las aplicaciones de teléfonos inteligentes para comunicar las actualizaciones de estado del tráfico y, cuando sea necesario, desvíe el tráfico a otros puertos disponibles
- Instalar lectores de identificación por radiofrecuencia (RFID) en los puertos de entrada terrestres más usados para brindar una ventaja inmediata a los camiones que ya están equipados con tecnología de transpondedor. Finalmente, explorar la posibilidad de cambiar



## NASCO

de los transpondedores hacia una tarjeta de identificación de cruce de frontera equipada con RFID para todos los conductores comerciales.

- Mejorar el uso de los recursos fronterizos existentes asegurándose de que todos los carriles estén abiertos las 24 horas del día, los 7 días de la semana, en los puertos de entrada más concurridos, especialmente durante las horas pico de tráfico.
- Presentar un "Plan Maestro de Fronteras" que se actualice cada dos a cinco años, que describa una visión integral de las necesidades de la frontera y establezca proyectos prioritarios.
- Aumentar la flexibilidad de las visas permanentes o temporales para el movimiento trilateral de profesionales calificados en toda América del Norte. Esto podría lograrse en la USMCA mejorando la lista de profesionales elegibles para visas de entrada temporal.
- Eliminar la investigación de automóviles en SENTRI; NEXUS no requiere que los viajeros registren el vehículo y esperen el proceso de investigación por parte de USCBP. La revisión de automóviles de SENTRI puede demorar semanas hasta que USCBP haya completado el proceso de "selección" de automóviles y el viajero pueda cruzar utilizando SENTRI. SENTRI sería un programa mucho más eficiente si se elimina del proceso la investigación de automóviles.
- Introducir un mecanismo en el que las autoridades aduaneras compartan información estadística sobre los tiempos de espera por tipo de carril (vehículos de pasajeros, peatones, carga y ferrocarril) en forma diaria y semanal, incluidos los tipos de VISA u otra documentación utilizada para cruzar la frontera.
- Que las autoridades aduaneras en los EE. UU. proporcionen estadísticas mensuales sobre el tipo de documento utilizado para cruzar a los EE. UU. En cada puerto, por ejemplo, la tarjeta SENTRI, la visa de turista I-94, los pasaportes, las tarjetas de pasaporte, las tarjetas de viajero, la tarjeta de residente legal (tarjeta verde), certificados de nacimiento, licencias de conducir, visas de inversionistas, visas de estudiante. Esta información es fundamental para mover a más personas de los carriles más lentos a los más rápidos.
- Que el Instituto Nacional de Migración de México proporcione datos diarios y semanales sobre el número de vehículos, pasajeros y peatones que ingresan al país.



- Presentar un "Cronograma de Proyectos de Innovación" del CBP para difundir las pruebas de concepto que se están realizando actualmente, las compañías que están involucradas, el avance y las fechas de implementación en toda la frontera para respaldar y acelerar la realización de estos proyectos.
- Alinear los requisitos de importación / exportación; La información de importación de un país debe compartirse automáticamente como la información de exportación de los demás países.
- El puente de Colombia puede actualizarse (modernizarse) y ampliarse con más carriles de entrada (rumbo norte) en la Aduana de los EE. UU., lo que permitiría, entre otras cosas, el aumento del comercio y los envíos en el puerto de Laredo, evitando la concentración de cruces comerciales en un puente y su área colindante, la cual es dañina y caótica en algunas horas pico. Respecto a las cargas de gran tamaño que cruzan en el Puente de Colombia, cuando se notifique a los funcionarios de la USCBP sobre las cargas de gran tamaño / sobrepeso que se cruzarán, los oficiales de la USCBP dedicados deben ser asignados y liberar las cargas rápidamente.
- Considerar la posibilidad de ampliar los puertos disponibles para el transporte transfronterizo de materiales peligrosos (materiales peligrosos). Las restricciones actuales de las importaciones y exportaciones de materiales peligrosos a través del World Trade Bridge deben eliminarse, abriendo esta instalación a este grupo demográfico de tráfico comercial.
- Que el CBP interactúe con Aduanas Mexicanas con los archivos electrónicos de las facturas de XML-CFDI de México a CBP. Validar cierta información y llevar la información de EDI de los archivos electrónicos a los envíos de pre-alerta o pre-limpieza en los EE. UU., Es decir, el Código HTS, Descripción, valor unitario, Enviar la información por adelantado evitará retrasos sustanciales en el lado fronterizo Mexicano.
- Promover la interacción del DODA (Pedimento de Exportación Mexicano) con el Manifiesto 3461 de EE.UU. a través de un sistema de EDI para así lograr la pre-aprobación de Aduanas.
- Crear un programa oficial para certificar el papeleo de aduanas (EE. UU. Y MX) para verificar y combinar la mercadería para importar en México. Esto ayudará a determinar los remitentes de confianza reduciendo la cantidad de tiempo en que el agente de aduanas



## NASCO

mexicano y la Autoridad de Aduanas de México inspeccionan la mercancía y determinan el Código HTS antes de ingresar a México. Aprovechar esta colaboración para continuar los esfuerzos trinacionales hacia la Ventanilla Única de América del Norte

- Introducir una línea de peaje de pago por uso para los vehículos de pasajeros en los puertos más transitados para aquellos que desean cruzar rápidamente y están dispuestos a pagar tarifas elevadas por ello. Lo mismo para un carril en dirección sur hacia México. Este no es un carril SENTRI sino un carril especial para las personas que desean cruzar casi de inmediato. Esto podría ser manejado por las autoridades de movilidad regional en los condados de Cameron, Hidalgo, Webb y El Paso.
- Asegurar la necesaria autorización y legislación para el aumento de capital del Banco de Desarrollo de América del Norte en la legislación de implementación de USMCA, mientras que también permitir la expansión de sectores elegibles para incluir: gas natural, con un énfasis en la distribución y el consumo transfronterizos de energía y al mismo tiempo garantizar la seguridad energética del Estados Unidos y México. También la expansión o nueva construcción de cruces fronterizos terrestres internacionales y oleoductos en el caso del petróleo o el gas para facilitar el flujo legal de mercancías y los viajes a través de la frontera entre los Estados Unidos y México.
- Explorar la transferencia autónoma de camiones vacíos que se está incorporando en el plan de expansión de World Trade Bridge.
- Solicitar mayor financiamiento estatal y federal para proyectos de Infraestructura Vial Prioritaria en el Puerto de Laredo para mejorar las eficiencias al trasladar mercancías a destinos en todo el país:
  - Carretera de Vallecillo (desde FM 1472 hasta I35)
  - Conectores directos hacia y desde I-69 / I35
  - FM 1472 (Mines Road) Mejoras y conectividad al World Trade Bridge
  - Mejorar Loop 20 de Havana Rd. a SH59 a los estándares interestatales (Futuro I-69)

### **MEDIANO PLAZO** (NO SE PRESENTAN EN NINGÚN ORDEN PARTICULAR)

- Automatizar el pago de peajes (algo que ya se hizo en muchos puntos de cruce), incluyendo la opción de seguimiento remoto del remolque para que el importador / exportador / agente de aduanas / promotor / operador logístico pueda saber exactamente dónde se encuentra la carga en un momento dado.



- Establecer un programa piloto que ayude a determinar los tiempos de tránsito de los remolques / carga ferroviaria desde el momento en que cruzan a los EE.UU. hasta el momento en que llegan a su destino final (esto permitiría una mejor comprensión, a través de una aplicación habilitada para GPS, de cuánto tiempo hace la carga del POE al importador / exportador). Implementar en ambos lados de la frontera y permitir la participación voluntaria para aumentar el intercambio de información de los socios comerciales interesados.
- Crear un sitio web único con información de contacto para las empresas de aduanas, inmigración, seguridad, medioambientales y de intermediación / reenvío / logística en ambos lados de la frontera. Esto permitiría a los clientes potenciales evaluar el mejor punto de cruce, y también saber a quién llamar en caso de información adicional.
- Adoptar el cambio tecnológico e introducir un requisito para que CBP implemente tecnologías que reduzcan los tiempos de espera en un 50% en todos los puertos de entrada para 2023.
- Revitalizar el Consejo de Cooperación Regulatoria con un nuevo mecanismo de consulta con Partes Interesadas, plazos y responsabilidad. Esto debe incluir la cooperación con los estados y provincias, otros departamentos gubernamentales, investigadores y Partes Interesadas.
- Que el Instituto Nacional de Migración de México reciba un presupuesto adicional para invertir en pequeñas necesidades de infraestructura en y alrededor de los puertos de entrada.
- Crear un foro de miembros de la Sociedad Civil y empresas privadas para establecer una relación directa con la designación de líder del Senado de México para la Comisión de Asuntos Fronterizos”, similar al Comité Asesor de Comercio Fronterizo de Texas y al DOT de Texas.
- Revitalizar el diálogo de alto nivel entre EE.UU. y México mediante la participación de consulados fronterizos. Los consulados fronterizos deberían tener más libertad para hablar en favor de las comunidades fronterizas. La revitalización debe abrir todas las reuniones del Comité de Trabajo Conjunto, así como los Grupos de Puentes y Cruces Fronterizos al público en general, incluyendo la posibilidad de comentarios.



- Mejorar la colaboración en los estándares aceptados por ambos países entre todos los departamentos gubernamentales que participan en la regulación del flete que se importa, exporta o transborda a través de México y los Estados Unidos. La cooperación entre la Agencia Canadiense de Inspección de Alimentos (CFIA) y el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA) podría servir como modelo.
- Asignar a todas las agencias federales mexicanas y estadounidenses que encabezan cualquier proyecto de infraestructura en los puertos de entrada o cerca de ellos, un gerente de proyecto y un cronograma que incluya los requisitos de informes de estado mensuales para informar a los gobiernos estatales y locales, así como a la sociedad civil.
- Aplicar el principio de “inspeccionado una vez, aceptado dos veces” a la carga entrante. Permitir que las inspecciones y exámenes fronterizos realizados por una agencia (CFIA / USDA o CBSA / USCBP) sean aceptados por el equivalente reglamentario de otros países.

**LARGO PLAZO** (NO SE PRESENTAN EN NINGÚN ORDEN PARTICULAR)

- Armonizar los tres programas AEO en un programa Norteamericano para evitar que cada país tenga su propio tipo de certificación.
- Priorizar los esfuerzos del Consejo de Cooperación Regulatoria e incluir los requisitos de importación / exportación para introducir estándares y requisitos tri-nacionales para productos generales y evitar que cada país introduzca requisitos diferentes.
- Evaluar, con un plan de visión a largo plazo, qué infraestructura debe desarrollarse a lo largo de la frontera. Buscar la apropiación por parte de las comunidades / autoridades locales de tales proyectos, para que puedan realizar el seguimiento hasta que se completen dichas instalaciones o infraestructura.
- Eliminar y evitar la duplicación en la inspección y el cumplimiento de los transportistas, en relación con las inspecciones físicas (mecánicas) de tractores, remolques y conductores, especialmente en el Puente de Colombia, donde el DOT de EE. UU. Y el DPS de Texas pueden trabajar en colaboración en lugar de duplicar esfuerzos.





- Alinear el Código HTS Mexicano de 10 dígitos o el Código HTS de EE. UU. Con 8 dígitos para que coincidan con la misma determinación o criterio del Código HTS.
- Priorizar el uso de los Criterios de EE. UU. y Canadá en la VUCEM (Ventanilla Única del Comercio Exterior Mexicano) y / o en el Portal ACE en la frontera sur, para que todos los países estén al tanto de los próximos cambios aplicables a cualquier permiso OGA.
- Aceptar los permisos internacionales, para ciertos productos, hechos por otras agencias gubernamentales de los EE. UU., Como la Agencia de Protección Ambiental, la Administración de Alimentos y Medicamentos y otras agencias involucradas en la regulación de las importaciones, exportaciones y envíos en tránsito.
- Crear registros de clientes en México (Exportación) y en los EE. UU. (Importación) donde los éstos tienen un “perfil” con las autoridades aduaneras. Estos perfiles pueden considerarse para determinar la buena situación del cliente considerando todos los factores, como los aranceles pagados a tiempo, pocos instancias de incumplimiento, mejoras sistémicas hacia el cumplimiento, miembros en programas AEO, programas de preselección de conductores y empleados, y otros elementos que demuestran esfuerzos enfocados hacia el cumplimiento y la cooperación en todas las áreas.
- Que las Partes Interesadas de la frontera colaboren en los esfuerzos permanentes donde se cabildee al Congreso para obtener más fondos para USCBP.

