



¿Preautorización de aduanas y migración?

La industria aérea es altamente regulada en el mundo, pero el gran problema que enfrenta es cuando la conectividad se promueve sin considerar el marco global, que incluye el cumplimiento de regulaciones aduaneras y migratorias, fitosanitarias, de salud y, más recientemente, de seguridad nacional por medidas antiterrorismo, blanqueo y narcotráfico.

Pues le cuento que, como parte de los acuerdos que se han estado negociando con Estados Unidos, y como parte de la preparación para la apertura de cielos entre México y el vecino del norte que propiciará el Acuerdo Bilateral recientemente negociado, ahora se conversa sobre la posibilidad de que en aeropuertos de México se realice el “pre-clearance” (preautorización) del requisito de Aduana y Migración.

Es una práctica que ha sido adoptada en Vancouver y en Toronto, en Canadá; en Abu-Dabi y en Nassau, por el gran volumen de tránsito que hay entre Estados Unidos y esos países.

Bueno, este podría ser el caso para México; sin embargo, la fila de una hora a dos horas que se hace al ingresar al territorio de Estados Unidos una vez que se baja del avión, ahora se realizaría en México, lo que obligaría al pasajero a llegar no tres horas antes al aeropuerto, sino cuatro y algunos dicen, que hasta cinco horas antes.

Eso sin considerar que la Aduana e Inmigración, que hoy es un paso relativamente simple en México, conlleva otras desventajas: la primera es de seguridad nacional, porque la zona donde se

establezca el *Pre-Clearance*, operaría como una embajada, con personal de seguridad, aduanas e inmigración de Estados Unidos y, autorización para portar armas y realizar detenciones.

La coordinación con las autoridades pares México tendría que ser muy eficiente, independientemente de las implicaciones políticas que tendría esta negociación de esta presencia, en un entorno en el que la izquierda anda “sensible”.

Al cierre de 2014, 22.5 millones de pasajeros fueron transportados desde y hacia Estados Unidos (el total del flujo aéreo fue de 29 millones de pasajeros, y fluyeron 227 mil 317 vuelos comerciales (pasajeros) con factor de ocupación promedio de 79%, uno de los mercados que trae ritmos de crecimiento superiores a 8%, pese a que ambas economías no han alcanzado su potencial de expansión.

Las aerolíneas mexicanas, no tienen el grueso del mercado: Aeroméxico es la más importante con 12% con todo y la alianza internacional de aviación y los códigos compartidos con Delta, le sigue Volaris con 9% e Interjet con tres por ciento.

Como ve, el mercado está dominado por las aerolíneas americanas. El año pasado lo atendieron 16 en total y United Airlines es la líder con 16%; American Airlines, con 15%; Delta, con 10%; US Airways y Alaska Airlines, cada una con 7%; Continental y SouthWest, cada una con 4%. El resto son aerolíneas que se distribuyen 13 por ciento.

Con un dibujo tan general, si el

Aeropuerto de la Ciudad de México, con un promedio de conectividad superior a dos horas, incluye

el *Pre-Clearance* de Customs & Immigration, déjeme decirle que se olvidan de conectar por el AICM, porque el promedio de estancia para conectar sería de entre cinco y seis horas. El estándar internacional es inferior a una hora.

La segunda razón por la que los grupos aeroportuarios se la piensan, es que los ingresos no aeroportuarios se vendrían al suelo, porque se exige que la compra de mercancía no sea superior a 100 dólares por pasajero. O sea, *¡bye duty free!*

Ahora ni la ciudad ni Guadalajara o Monterrey son grandes distribuidores de flujo internacional, pero sí son los centros de salida para los *hubs* americanos: Houston, Dallas, Atlanta, Phoenix, Miami, Los Ángeles y Nueva York, desde donde se distribuye otra gran parte del turismo global hacia los mercados de Europa, Asia y Oceanía.

Considere lo anterior, le cuento que en la visita que el lunes pasado realizó **Tony Tyler**, CEO de IATA al presidente **Enrique Peña**, éste trajo a colación — como parte del paraguas propuesto por la SCT que encabeza **Gerardo Ruiz Esparza**— cómo se estaba avanzando en la negociación de *Pre-Clearance*, también impulsada por la secretaria de Turismo, **Claudia Ruiz Massieu** en el gabinete turístico.

Bueno, pues el especialista, conocedor de los efectos en otras partes, le comentó al Presidente que para el AICM tan saturado, la posibilidad podría generar efectos contrarios por los tiempos de



Fecha 16.02.2015	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

espera y, que tal vez, si se analizara para destinos como San José, Cancún y Vallarta, podría ser una buena alternativa. Para mí este tema, apenas comienza su discusión, de ahí que habrá que seguirle la pista.

De Fondos a Fondo

Le cuento que el viernes pasado se reunió el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio (CCNN-SUTCPC), que preside el director general de Normas de la Secretaría de Economía (SE), **Alberto Ulises Esteban Marina**, para dar el banderazo de salida a la NOM-005-SFCI-2015 y la NOM-185-SFCI-2015 que busca asegurar que se vendan litros de a litro de gasolina y diesel en las gasolineras. Aun- que ya está en la Comisión Federal

de Mejora Regulatoria (Cofemer), que dirige **Mario Emilio Gutiérrez Caballero**, creo que todavía tendrán ajustes.

La primera de estas normas es para controlar los despachadores de gasolinas y diesel y la segunda para regular los programas informáticos y electrónicos que controlan los sistemas de medición y de descarga.

Por ejemplo, la Onexpo que preside **José Ángel García Elizondo** (con un asiento en el gremio gasolinero para la negociación) propone incluir un artículo transitorio que obligue a los fabricantes de los dispensarios de combustibles a certificar el equipo interno, que sirve para medir el flujo del combustible, y que cada una de las máquinas despachadoras tenga una impresión permanente y fija del núme-

ro de serie y la capacidad de litros de despacho, que tengan visible el ADN de cada dispensador. O sea, ellos mismos tendrían la certeza de que los despachadores cumplen con la normatividad y la supervisión sería sumamente simple.

También pide que se fije un plazo de 60 días para realizar los cambios, le recuerdo que el cálculo de la autoridad es que del total de dispensarios al cierre de 2014, se contabilizaron 48 mil 084; de los cuales 16 mil 211 tendrían que actualizarse y diez mil 002 ser cambiados; es decir que 54.5% de los dispensarios de combustible del país están fuera de la norma propuesta. Así, es cosa de tiempo para que tengamos la certeza al cargar combustible que estamos pagando los litros que compramos.

Al cierre de 2014, 22.5 millones de pasajeros fueron transportados hacia Estados Unidos.