



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA
DE MÉXICO**



FACULTAD DE ECONOMÍA

Centro de Educación Continua y Vinculación

Seminario de Titulación de Economía Pública

Proyecto de investigación para obtener el Título de
Licenciado en Economía

**IMPORTANCIA DEL RECINTO FISCALIZADO
ESTRATÉGICO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE NUEVO LAREDO, TAMAULIPAS**

Alumna: Contreras Alcántara Bertha Laura

Asesor: Mtro. José Luis Pérez Bermúdez

Junio de 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

CONTENIDO

	página
OBJETIVO	3
INTRODUCCIÓN	3
RESUMEN EJECUTIVO	4
CAPÍTULO I	
1. CARACTERÍSTICAS DEL RECINTO FISCALIZADO ESTRATÉGICO	6
1.1. ¿Qué es un recinto fiscalizado estratégico?.....	6
1.2. Requisitos para instalar un recinto fiscalizado estratégico.....	11
CAPÍTULO II	
2. INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DEL RECINTO FISCALIZADO ESTRATÉGICO EN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE NUEVO LAREDO	15
2.1. Ubicación geográfica.....	15
2.2. Economía.....	18
2.3. Comunicaciones y transportes.....	20
CAPÍTULO III	
3. ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA DEL SERVICIO DE CARGA AÉREA	25
3.1. Infraestructura del aeropuerto internacional de Nuevo Laredo.....	26
3.2. Requerimientos de terreno y plan de desarrollo a futuro.....	27
3.3. Operadores potenciales.....	28
3.4. El recinto fiscalizado estratégico como detonador de un sistema integral de transporte multimodal.....	30

CONCLUSIONES	33
GLOSARIO	35
BIBLIOGRAFÍA	36

OBJETIVO:

Explicar la importancia que representa en términos de desarrollo económico la instalación y operación de un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, Tamaulipas.

INTRODUCCIÓN:

Esta investigación pretende explicar la importancia que representa en términos de desarrollo económico la instalación y operación de un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, en términos generales un recinto fiscalizado estratégico es un modelo de excepción aduanera mediante el cual se permite introducir mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas por tiempo limitado, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación en un área delimitada, además cuenta con grandes ventajas y/o beneficios como son: no pagar impuestos al comercio exterior, cuotas compensatorias o restricciones no arancelarias y pueden ser distribuidas en el mercado interno o global.

Además de aprovechar los dos factores fundamentales con los que cuenta, uno de ellos es su privilegiada ubicación geográfica, ya que se encuentra a menos de 20 kms de Laredo, Texas, EUA y el otro factor, contar con una de las ciudades fronterizas más importantes del país, siendo el principal paso de mercancías entre México y Estados Unidos, y por ser la frontera con mayor movimiento aduanero en América Latina.

El propósito de esta investigación es lograr el interés y la participación tanto del Gobierno Federal como del Gobierno de Tamaulipas para impulsar la instalación y operación de un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, con la finalidad de recuperar la inversión productiva y el desarrollo económico regional.

RESUMEN EJECUTIVO:

La presente investigación pretende analizar la importancia que representa el establecer un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto de Nuevo Laredo, a través de un análisis de la transportación aérea de mercancías bajo la modalidad de carga aérea; considerando factores y características muy particulares del municipio de Nuevo Laredo, por ejemplo: es de las ciudades fronterizas más importantes del país, es el principal paso de mercancías entre México y Estados Unidos, y es la frontera con mayor movimiento aduanero en América Latina.

En el capítulo I se da una descripción de los tres tipos de recintos fiscales que existen en México, en cuanto a sus características; fundamento legal para la instalación y operación; condiciones de instalación y operación. En este mismo capítulo se describe a detalle las características de funcionamiento, infraestructura, instalación, operación y administración del recinto fiscal estratégico.

En el capítulo II se identifica la importancia del recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, explicando aspectos socioeconómicos que son importantes para el desarrollo económico regional.

En el capítulo III se presenta un análisis de la industria del servicio de carga aérea en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, el cual radica principalmente en dos vertientes: su situación geográfica estratégica como puerto fronterizo y un mercado potencial susceptible de ser captado.

También se destaca que para captar este mercado y brindar este tipo de servicio en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, cuenta con la infraestructura necesaria para la ofrecer el servicio de carga aérea y por supuesto de pasajeros.

Además cuenta con la reserva territorial para la prestación del servicio de carga aérea, asegurando el crecimiento del aeropuerto internacional de Nuevo Laredo y del

recinto fiscalizado estratégico, y con ello impulsar este tipo de transporte de carga, asimismo cuenta con dos operadores potenciales que son el sector público y el sector privado.

En este último capítulo, se muestran las ventajas que representa el recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, dentro de algunas de las ventajas se señala la privilegiada ubicación geográfica tanto de la ciudad como del aeropuerto; es la ciudad fronteriza con el mayor movimiento aduanero en América Latina y cuenta con una dinámica económica industrial y comercial muy importante.

CAPÍTULO I

1. CARACTERÍSTICAS DE UN RECINTO FISCALIZADO ESTRATEGICO

1.1. ¿Qué es un Recinto Fiscalizado Estratégico?

Pues bien, para dar inicio a la investigación es necesario explicar ¿Qué es un recinto fiscalizado estratégico?

Existen tres tipos de recintos:

1. **Recinto Fiscal.**- es aquel lugar en donde la autoridad aduanera puede manejar, almacenar, custodiar, cargar, descargar, fiscalizar y despachar mercancías de comercio exterior.
2. **Recinto Fiscalizado.**- dentro de este tipo existen dos modalidades:
 - a) Los inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales, en donde el Servicio de Administración Tributaria (SAT) podrá otorgar concesión para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías.
 - b) Los inmuebles colindantes con recintos fiscales o portuarios, en donde el SAT podrá otorgar autorización para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías.
3. **Recinto Fiscalizado Estratégico.**- son todas aquellas personas que tengan el uso o goce de un inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal, fiscalizado o recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronterizas, interiores de tráfico ferroviario o aéreo, en donde se le podrá solicitar al SAT la habilitación de dicho inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo

el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración.

Con la pasada reforma a la Ley Aduanera, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 30 de diciembre de 2002, se adiciona a la Ley en comento el nuevo régimen de recinto fiscalizado estratégico, en el artículo 90, rubro F., incorporando además los artículos 135-A, 135-B, 135-C y 135-D.

El régimen de los recintos fiscalizados estratégicos tiene su antecedente en las zonas francas y es un modelo de excepción aduanera en el cual se permite introducir mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas por tiempo limitado, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación en un área delimitada sin el pago de impuestos, cuotas compensatorias o restricciones no arancelarias (excepto las relacionadas con la salud pública o la seguridad nacional) para que se distribuyan en el mercado interno o global (en el caso de servicios de logística y transporte) o se sometan a procesos de transformación.

El recinto fiscalizado estratégico sirve para que las empresas importadoras generen valor a su producto al mismo tiempo que beneficia a las empresas locales que prestan sus servicios o venden sus insumos con la intención de incrementar la competitividad e incentivar los intercambios comerciales internacionales.

Las empresas que se instalen dentro del mismo y decidan operar bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico, se les otorga como beneficio, la exención de pago de impuestos, exención del cumplimiento de restricciones y regulaciones no arancelarias, el libre movimiento de los productos dentro del recinto, estímulos fiscales en ISR (Impuesto Sobre la Renta), entre los más importantes.

La autoridad que otorga y/o autoriza la integración de este tipo de régimen de recinto fiscalizado estratégico, es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), a

través del SAT el cual otorga a las personas que tengan el uso o goce de un inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal, fiscalizado o recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronterizas, interiores de tráfico ferroviario o aéreo, la habilitación de dicho inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración. El inmueble habilitado se denominará recinto fiscalizado estratégico, bajo el Fundamento Legal de los siguientes Artículos 14-D, 135-A, 135-B, 135-C y 135-D de la Ley Aduanera.

Artículo 14-D.- establece que las personas que tengan el uso o goce de un inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal, fiscalizado o recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronterizas, interiores de tráfico ferroviario o aéreo, podrán solicitar al Servicio de Administración Tributaria la habilitación de dicho inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración. El inmueble habilitado se denominará recinto fiscalizado estratégico.

Quienes obtengan la habilitación de un inmueble para operar como recinto fiscalizado estratégico serán responsables de administrarlo, supervisarlos y controlarlo y deben cumplir con los lineamientos que determine el Servicio de Administración Tributaria. Los administradores también deberán poner a disposición de las autoridades aduaneras las instalaciones aprobadas para las funciones del despacho de mercancías y cubrir los gastos que implique el mantenimiento de dichas instalaciones; adquirir, instalar y poner a disposición de las autoridades aduaneras el equipo que agilice el despacho aduanero y los sistemas automatizados para el control de las mercancías, personas y vehículos que ingresen o se retiren del recinto.

Es decir, el artículo 14-D regula la figura del administrador del recinto fiscalizado, que resulta muy parecida a la del operador en las zonas francas. El administrador supervisa, controla y da mantenimiento y servicio a los usuarios que efectúan sus

operaciones dentro de los recintos, de manera muy similar a las maquiladoras de los parques industriales.

Artículo 135-A.- Establece que quienes tengan el uso o goce de inmuebles dentro del recinto fiscalizado estratégico habilitado en los términos del artículo 14-D podrán solicitar autorización para destinar mercancías a tal régimen. Esta disposición distingue asimismo entre la figura del administrador y el usuario al establecer que no podrán obtener la autorización a que se refiere el artículo 135-A las personas que tengan autorización para administrar el recinto fiscalizado estratégico según el 14-D. Esto parece razonable, toda vez que el administrador, por la misma naturaleza de sus responsabilidades, se convierte en un coadyuvante de la autoridad aduanera.

Artículo 135-B.- La mercancía que se introduzca al recinto fiscalizado estratégico podrá ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación, y tendrá los beneficios que se enumeran enseguida.

- I. No se pagarán los impuestos al comercio exterior ni las cuotas compensatorias, salvo las mercancías extranjeras cuando ingresen al territorio nacional o al país miembro del (TLCAN) Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en los términos del tratado y de la Ley Aduanera.
- II. No estarán sujetas al cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias y normas oficiales mexicanas, excepto en materia de sanidad animal y vegetal, salud pública, ambiente y seguridad nacional.
- III. Las mermas resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación no causarán contribución alguna ni cuotas compensatorias.

- IV. Los desperdicios no retornados no causarán contribuciones, siempre que se demuestre que han sido destruidos cumpliendo con las disposiciones de control que establezca el Servicio de Administración Tributaria.

Artículo 135-C.- Las mercancías extranjeras introducidas a este régimen podrán permanecer en los recintos hasta dos años, salvo en casos siguientes, en los que el plazo no será mayor al previsto en la Ley del Impuesto sobre la Renta para su depreciación:

- I. Maquinaria, equipo, herramientas, instrumentos, moldes y refacciones destinados al proceso productivo.
- II. Equipos y aparatos para el control de la contaminación, para la investigación o capacitación, de seguridad industrial, de telecomunicación y cómputo, de laboratorio, de medición, de prueba de productos y control de calidad, así como los que intervengan en el manejo de materiales relacionados en forma directa con los bienes objeto de elaboración, transformación o reparación y otros vinculados con el proceso productivo.
- III. Equipo para el desarrollo administrativo.

Artículo 135-D.- Precisa que las mercancías que se introduzcan al régimen de recinto fiscalizado estratégico podrán retirarse para: Importarse de manera definitiva, si son de procedencia extranjera.

- I. Exportarse de manera definitiva, si son nacionales.
- II. Regresar al extranjero las de tal procedencia, o reincorporarlas al mercado si son nacionales, cuando los beneficiarios se desistan de este régimen.

- III. Importarse de manera temporal por medio de maquiladoras o empresas con programas de exportación autorizados por la Secretaría de Economía.
- IV. Destinarse al régimen de depósito fiscal.

Las personas autorizadas para introducir mercancías a un recinto fiscalizado estratégico serán los responsables directos ante la autoridad fiscal por el importe de los créditos que corresponda pagar por las mercancías retiradas del recinto sin cumplir con las obligaciones que se requieran, o cuando cometan infracciones o delitos relacionados con la introducción, extracción, manejo, almacenaje o custodia de las mercancías. Dicha responsabilidad comprenderá el pago de los impuestos al comercio exterior y de las demás contribuciones, así como de las cuotas compensatorias que se causen, sus accesorios y las multas aplicables. Los administradores de los recintos, en términos del artículo 14-D, serán responsables solidarios en los mismos términos y condiciones.

1.2. Requisitos para instalar un Recinto Fiscalizado Estratégico

Dentro de los principales requisitos para habilitar un recinto fiscalizado estratégico, de acuerdo a lo establecido por el SAT, destacan los siguientes:

Las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas que tengan el uso o goce de un inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal, fiscalizado o recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronterizas, interiores de tráfico ferroviario o aéreo, las cuales podrán solicitar al SAT la habilitación de dicho inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración.

Los gobiernos estatales que tengan el uso o goce de un inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal, fiscalizado o recinto portuario, podrán solicitar al SAT la habilitación del inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo

el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración, a través de:

- Sus organismos descentralizados,
- Empresas de participación estatal constituidas de conformidad con la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de que se trate,
- Mediante un Fideicomiso constituido para estos efectos.

Las empresas de participación estatal constituidas en los términos del artículo 46 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, pueden solicitar al SAT la habilitación del inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración.

Las Administraciones Portuarias Integrales, respecto de aquéllos inmuebles que se ubiquen dentro o en forma colindante a un Recinto Portuario, también podrán solicitar al SAT la habilitación del inmueble en forma exclusiva para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración, siempre que el recinto fiscal estratégico, el recinto portuario y las superficies colindantes con estos últimos, se encuentren debidamente confinados para efectos de seguridad, control, vigilancia y vías de acceso.

Además un estudio económico que demuestre la viabilidad económica y financiera del proyecto, al cual se deberá de anexar escrito con opinión favorable por parte del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C.

El recinto fiscalizado estratégico debe tener un mínimo de 10 hectáreas de superficie urbanizada y contar con una reserva de terreno para su crecimiento por lo menos de 10 hectáreas de terreno utilizable.

Las personas morales, gobiernos estatales y/o empresas de participación estatal, que obtengan la autorización, serán las responsables de administrar, supervisar y controlar dicho recinto fiscalizado estratégico, mediante reglas para el control, vigilancia y seguridad, el equipo que se requieran para agilizar el despacho aduanero y los sistemas automatizados para el control de las mercancías, personas y vehículos que ingresen o se retiren del recinto fiscalizado estratégico.

La autorización se podrá otorgar hasta por un plazo de veinte años, el cual podrá prorrogarse a solicitud del interesado hasta por un plazo igual, siempre que la solicitud se presente durante los últimos dos años de la autorización y se sigan cumpliendo los requisitos previstos para su otorgamiento, así como de las obligaciones derivadas de la misma.

Actualmente en México se encuentran en operación seis recintos fiscalizados estratégicos, localizados en San Luis Potosí; Nuevo León (Colombia); Chihuahua (Ciudad Juárez); Michoacán (Lázaro Cárdenas), Chiapas (Puerto Chiapas), y Sonora (inmediaciones del aeropuerto internacional de Ciudad Obregón).



En esencia se trata de parques industriales o recintos controlados donde empresas nacionales y extranjeras pueden ingresar mercancías y materias primas para realizar tareas de manufactura, ensamble, reparación, comercialización y otras que agregan valor, para luego ser reexportadas a sus lugares de origen o a mercados de consumidores sin incurrir en contribuciones y aranceles aduaneros locales. Solo se causan impuestos al comercio exterior cuando parte de esas mercancías son internadas en el mercado local para su distribución y comercialización.



CAPÍTULO II

2. I NSTALACIÓN Y OPERACIÓN DEL RECINTO FISCALIZADO ESTRATÉGICO EN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE NUEVO LAREDO.

En este apartado se trata de explicar, la importancia de instalar un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, para ello, es necesario resaltar algunos datos socioeconómicos generales de la ciudad de Nuevo Laredo, Tamaulipas.

2.1. Ubicación geográfica:



El estado de Tamaulipas es uno de los 31 estados que junto con el Distrito Federal (D.F) conforman las 32 entidades federativas de la República Mexicana, sus colindancias son: al norte con el estado de Nuevo León y Estados Unidos; al este con Estados Unidos y el Golfo de México; al sur con el Golfo de México y los estados de Veracruz y San Luis Potosí, también comparte la frontera con el estado de Texas en los Estados Unidos, y su capital es Ciudad Victoria.



El estado está formado por 43 municipios, los cuales están divididos en seis regiones como La Frontera, Los Llanos de San Fernando, La Región de San Carlos (antes minera), La Cuenca Central, La Sierras del Suroeste y La Huasteca Tamaulipeca.

REGIONALIZACIÓN



El municipio de Nuevo Laredo se encuentra ubicado al noroeste del estado de Tamaulipas, al norte con los Estados Unidos y con el estado de Nuevo León, al sur y al oeste nuevamente con el estado de León y con el municipio de Guerrero y al oeste

una vez más colinda con los Estados Unidos; tiene una población de 384,033 habitantes, ocupa el tercer lugar de los 9 municipios más poblados del estado, (ver cuadro 2.1.8.), el promedio de escolaridad de la población de 15 y más años es de 9.1.

2.1.8 JERARQUIZACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE ACUERDO A SU NÚMERO DE HABITANTES, RELACIÓN HOMBRES-MUJERES Y EDAD MEDIANA, 2010				
MUNICIPIO	POBLACIÓN		RELACIÓN HOMBRES-MUJERES (%)	EDAD MEDIANA a/
	TOTAL	PORCENTAJE		
ENTIDAD	3 268 554	100.0	97.8	27
Reynosa	608 891	18.6	99.6	25
Matamoros	489 193	15.0	98.1	26
Nuevo Laredo	384 033	11.7	99.0	25
Victoria	321 953	9.9	95.4	27
Tampico	297 554	9.1	91.7	31
Altamira	212 001	6.5	99.3	26
Ciudad Madero	197 216	6.0	91.8	31
Río Bravo	118 259	3.6	100.2	25
El Mante	115 792	3.5	95.3	30
Valle Hermoso	63 170	1.9	96.7	26
San Fernando	57 220	1.8	101.3	26
González	43 435	1.3	98.5	26
Aldama	29 470	0.9	101.7	27
Tula	27 572	0.8	99.0	25
Miguel Alemán	27 015	0.8	99.4	27
Soto la Marina	24 764	0.8	104.7	27
Hidalgo	23 793	0.7	105.3	30
Xicoténcatl	22 864	0.7	100.2	30
Llera	17 333	0.5	102.7	31
Gustavo Díaz Ordaz	15 775	0.5	102.4	28
Güémez	15 659	0.5	106.9	27
Jaumave	15 105	0.5	101.4	26
Camargo	14 933	0.5	102.7	28
Padilla	14 020	0.4	102.6	28
Ocampo	12 962	0.4	103.8	30
Abasolo	12 070	0.4	100.2	27
San Carlos	9 331	0.3	110.4	31
Antiguo Morelos	9 003	0.3	99.7	30
Gómez Farías	8 786	0.3	105.3	30
Jiménez	8 338	0.3	100.7	27
Bustamante	7 636	0.2	107.3	25
Villagrán	6 316	0.2	107.8	32
Mier	4 762	0.1	97.4	31
Burgos	4 589	0.1	107.5	32
Méndez	4 530	0.1	108.7	30
Guerrero	4 477	0.1	107.2	29
Casas	4 423	0.1	110.9	26
Miquihuana	3 514	0.1	111.2	27
Nuevo Morelos	3 381	0.1	107.7	26
Mainero	2 579	0.1	103.7	33
Cruillas	2 011	0.1	103.5	32
Palmillas	1 795	0.1	100.8	30
San Nicolás	1 031	NS	107.9	25

NOTA: Incluye una estimación de población de 99 000 personas que corresponden a 33 000 viviendas sin información de ocupantes.
Cifras al 12 de junio.

a/ Para su cálculo se excluye a la población con edad no especificada.

Fuente: INEGI. Perspectiva estadística. Tamaulipas. Diciembre 2012

2.2. Economía:

Las principales actividades económicas de esta ciudad son la industria manufacturera, especialmente el comercio, esta actividad económica gira predominantemente en torno al comercio internacional, ya que se trata del principal paso de mercancías entre México y Estados Unidos, lo que la convierte en la frontera con mayor movimiento aduanero en América Latina. (ver cuadro 2.10.5.)

2.10.5 INDICADORES SELECCIONADOS DEL COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENOR PARA LAS CIUDADES DE CIUDAD VICTORIA, MATAMOROS, NUEVO LAREDO, REYNOSA Y TAMPICO Promedio enero a septiembre de 2012 P/						
	GENERAL a/	CIUDAD VICTORIA	MATAMOROS	NUEVO LAREDO	REYNOSA	TAMPICO
Índice de ventas netas de mercancías en términos reales (2003=100)						
Al por mayor	113.9	130.7	53.6	59.3	102.3	89.0
Al por menor	122.0	131.4	110.7	119.4	174.5	128.1
Índice de compras netas de mercancías en términos reales (2003=100)						
Al por mayor	109.5	129.9	57.9	49.7	99.7	84.5
Al por menor	111.6	127.6	95.8	101.2	158.2	114.3
Índice de personal ocupado (2003=100)						
Al por mayor	105.0	162.8	66.0	53.0	129.0	90.4
Al por menor	110.1	129.3	103.0	130.5	168.6	123.3
Índice de remuneraciones reales por persona ocupada b/						
Al por mayor	101.5	123.9	61.7	94.8	84.8	90.1
Al por menor	86.4	111.1	89.9	110.1	101.4	101.4

NOTA: Índices ponderados.

a/ La información se refiere a las 37 áreas urbanas consideradas en la Encuesta Mensual sobre Establecimientos Comerciales.

b/ Las cifras nominales utilizadas para el cálculo, son deflactadas con el Índice Nacional de Precios al Consumidor, base 2^a quincena de junio de 2002=100.

Fuente: INEGI. *Perspectiva estadística. Tamaulipas. Diciembre 2012*

Además, la industria ensambladora, conocida en México como industria maquiladora, sector que desde 1962 ocupa gran cantidad de mano de obra y por ende una derrama económica, siendo la actividad generadora de empleos por excelencia, (ver cuadro 2.9.11.) sin embargo es cada vez más urgente que esa mano de obra ya no sea básica, sino que sea calificada para que se puedan aspirar a empleos mejor remunerados, mediante la atracción de nuevas industrias, comercios y servicios.

2.9.11 ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS ACTIVOS ADSCRITOS AL PROGRAMA IMMEX Y PERSONAL OCUPADO POR ESTABLECIMIENTO PARA CADA MUNICIPIO, 2010-2012 P/						
PRINCIPALES MUNICIPIOS	ESTABLECIMIENTOS ACTIVOS a/			PERSONAL OCUPADO POR ESTABLECIMIENTO a/		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Total de la entidad	379	366	364	409	437	456
Matamoros	126	118	114	334	359	378
Nuevo Laredo	36	37	38	519	514	572
Reynosa	142	139	142	557	598	591
Los demás municipios	75	72	70	202	214	248

NOTA: Avance acumulado enero a diciembre de cada año, excepto 2012 que comprende de enero a agosto.
Se refiere a los establecimientos adscritos al Programa de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX), el cual reúne a las unidades económicas autorizadas por la Secretaría de Economía que elaboran, transforman o reparan bienes importados temporalmente para realizar una exportación posterior y/o brindar un servicio de exportación.
Los totales pueden no coincidir por causa del redondeo.

a/ Promedio mensual.

Fuente: INEGI. *Perspectiva estadística. Tamaulipas. Diciembre 2012*

Sin duda alguna un instrumento regulador del comercio exterior es un arancel de aduanas que en términos generales sirve para proporcionar ingresos desde el punto de vista económico.

En este sentido es importante comentar que México cuenta con 49 aduanas, ubicadas de la siguiente manera:

- **En la frontera norte:** Agua Prieta, Ciudad Acuña, Ciudad Camargo, Ciudad Juárez, Ciudad Miguel Alemán, Ciudad Reynosa, Colombia, Matamoros, Mexicali, Naco, Nogales, Nuevo Laredo, Ojinaga, Piedras Negras, Puerto Palomas, San Luis Río Colorado, Sonora, Tecate, Tijuana
- **En la frontera sur:** Ciudad Hidalgo, Subteniente López.
- **Aduanas marítimas:** Acapulco, Altamira, Cancún, Ciudad del Carmen, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Ensenada, Guaymas, La Paz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Salinas Cruz, Tampico, Tuxpan, Veracruz.
- **Las aduanas interiores:** Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Aguascalientes, Chihuahua, Guadalajara, Guanajuato, México, Monterrey, Puebla, Querétaro, Toluca, Torreón.

Aduanas del país



Fuente: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2007/Mapa.htm

2.3. Comunicaciones y transportes:

El municipio está comunicado por la Carretera Nacional México–Nuevo Laredo, la Ribereña y la carretera a Anáhuac, cruzando diariamente más de 3,000 trailers y 1,500 carros de ferrocarril anualmente, cuenta con cuatro puentes internacionales sobre el río Bravo.

Puente 1.- “Puente Internacional Portal a las Américas”, para peatones y vehículos (se proyecta convertirlo en peatonal solamente, dentro de los próximos 10 años).

Puente 2.- “Puente Internacional Juárez-Lincoln”, para autobuses de pasajeros y vehículos ligeros solamente.

Puente 3.- Puente para operaciones ferroviarias.

Puente 4.- Puente Internacional Comercio Mundial, dedicado exclusivamente a vehículos de transporte de mercancías.

Puentes Internacionales sobre el Río Bravo



El transporte ferroviario se da por una línea que conecta con la ciudad de Monterrey, pero sólo para actividades de carga de importación y exportación de mercancías.



La red de comunicación carretera de la Ciudad de Nuevo Laredo y por su ubicación se convierte en la ruta más corta a los principales centros industriales de distribución de Estados Unidos, Canadá y la República Mexicana, debido a la existencia de esta infraestructura carretera y a las distancias con los puntos más importantes, lo que permite potencializar el desarrollo del mercado de la carga aérea en la región.



RED DE CARRETERAS



Cuenta con un aeropuerto internacional, mismo que fue diseñado recientemente para realizar actividades de carga.



**Balanza comercial de mercancías de México por aduanas
según modo de transporte**

Concepto	Marzo							
	Importación		Importación		Exportación		Exportación	
	Valor		Participación en el total		Valor		Participación en el total	
	Millones de dólares		Porcentaje		Millones de dólares		Porcentaje	
	2012 R	2013 R	2012 R	2013 R	2012 R	2013 R	2012 R	2013 R
Importación y Exportación total	30,839.5	30,127.8	100.0	100.0	32,414.4	31,833.8	100.0	100.0
Aéreo	2,427.3	2,264.5	7.9	7.5	1,251.1	1,168.7	3.9	3.7
Nuevo Laredo, Tamps.	0.5	0.9	0.0	0.0	0.8	0.9	0.0	0.0
Las demás aduanas	2,426.9	2,263.6	7.9	7.5	1,250.4	1,167.7	3.9	3.7
Marítimo	8,982.2	8,708.1	29.1	28.9	9,450.5	8,171.6	29.2	25.7
Nuevo Laredo, Tamps.	58.8	68.8	0.2	0.2	124.1	101.1	0.4	0.3
Las demás aduanas	8,923.5	8,639.3	28.9	28.7	9,326.5	8,070.4	28.8	25.4
Carretero	15,974.6	15,702.9	51.8	52.1	17,594.8	17,555.6	54.3	55.1
Nuevo Laredo, Tamps.	5,371.0	5,019.1	17.4	16.7	4,678.1	4,831.3	14.4	15.2
Las demás aduanas	10,603.7	10,683.8	34.4	35.5	12,916.8	12,724.3	39.8	40.0
Ferrovionario	2,611.2	2,714.3	8.5	9.0	3,440.8	4,420.0	10.6	13.9
Nuevo Laredo, Tamps.	1,340.4	1,464.5	4.3	4.9	1,444.6	1,881.6	4.5	5.9
Las demás aduanas	1,270.9	1,249.8	4.1	4.1	1,996.2	2,538.4	6.2	8.0
Otros	844.2	738.0	2.7	2.4	677.1	517.9	2.1	1.6
Nuevo Laredo, Tamps.	56.7	77.6	0.2	0.3	316.5	283.1	1.0	0.9
Las demás aduanas	787.6	660.2	2.6	2.2	360.7	234.8	1.1	0.7

NOTA: Elaboración propia con apoyo de INEGI. Balanza comercial de mercancías de México. Información revisada. enero-marzo. 2013.2013

R = cifras revisadas

CAPÍTULO III

3. ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA DEL SERVICIO DE CARGA AÉREA

La importancia de instalar un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, radica principalmente en dos vertientes:

- a) Situación geográfica estratégica como puerto fronterizo y
- b) Mercado potencial susceptible de ser captado, como lo es el servicio de carga aérea.

Factores que contribuyen para impulsar del desarrollo de un servicio de carga aérea en este aeropuerto, además de considerar que es la frontera de mayor movimiento aduanero en América Latina; es el principal paso de mercancías entre México y Estados Unidos y sus principales actividades económicas son la industria manufacturera y el comercio internacional.

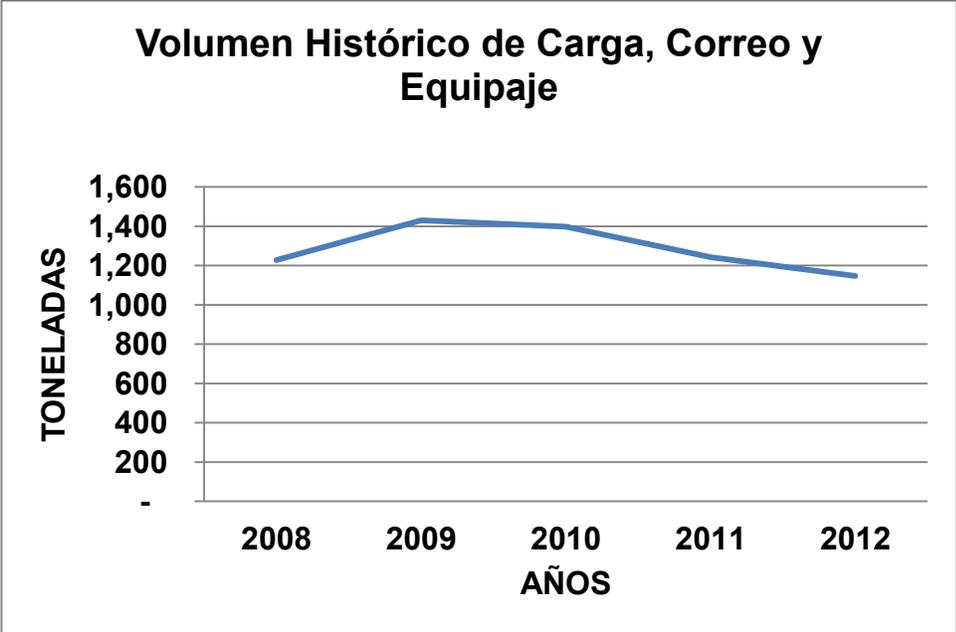
Es por ello que el Gobierno Federal a través del Organismo Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y el Gobierno de Tamaulipas tienen interés en impulsar el desarrollo de un servicio de carga aérea en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo.

Si bien es cierto la utilización del transporte de carga en la red aeroportuaria nacional, es una actividad a pequeña escala, si la comparamos con la prestación de este servicio en los países desarrollados de América y Europa; sin embargo, a partir de los años 90's, esta actividad empieza a tener un crecimiento inesperado.

Por lo que corresponde a la situación que guarda operativamente el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, se tiene que en 2009 se movilizaron 1,430.90 toneladas de carga entre el servicio aéreo regular y de fletamento en el mismo año,

correspondiendo al 9.3% del total manejado para el mismo año por la red aeroportuaria nacional, teniendo además un comportamiento de crecimiento (ver cuadro 3.1.)

Cuadro 3.1.



Fuente: ASA Corporativo
Elaboraciones propias

3.1. Infraestructura del Aeropuerto Internacional de Nuevo Laredo,:

Para captar este mercado y brindar este tipo de servicios, es importante destacar que el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, cuenta con la infraestructura necesaria para la brindar el servicio de carga aérea y por supuesto de pasajeros.

La infraestructura con la que cuenta actualmente, han sido divididas en cuatro grupos para fines de descripción y evaluación:

- ✓ Primer grupo denominado Zona Terminal el cual consta de: edificio principal, plataforma de aviación comercial, plataforma de aviación general, estacionamiento público y oficinas de carga.

- ✓ Segundo grupo denominado Instalaciones de Apoyo que consta de: torre de control, edificio anexo, edificio (SEI) Salvamento y Extinción de Incendios, área de prácticas contra incendio, zona de combustibles y cuarto de máquinas.
- ✓ El tercer grupo denominado Instalaciones de Servicios el cual consta de: camino de acceso y camino perimetral, cisterna de agua de servicio y almacén de residuos peligrosos.
- ✓ El cuarto grupo denominado Zona Aeronáutica que consta de: hangar, calles de rodaje alfa, bravo y coca, ayudas a la navegación aérea y pista de aterrizaje (14-32).

3.2. Requerimientos de terreno y plan de desarrollo a futuro:

La reserva territorial es otro de los requerimientos para la prestación del servicio de carga la cual busca asegurar el crecimiento del aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, mediante la implantación y crecimiento del proyecto del recinto fiscalizado estratégico, tal que se asegure el contar con los terrenos necesarios para llevar a buen fin el impulso del transporte de la carga aérea en este aeropuerto.

En la actualidad el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, cuenta con una aérea de 301.1 ha de las cuales aproximadamente 120 ha están reservadas para el crecimiento de sus instalaciones de la siguiente manera:

- 67 ha para el incremento de la longitud de la pista 14-32 de 2,000 a 2,700 m, con lo cual se permitiría la entrada del mismo tipo de aviones que los que actualmente se reciben en el aeropuerto de Laredo, Tx.
- 53 ha reservadas para la creación de un área específica para el transporte y manejo de la carga aérea, que incluiría el recinto fiscalizado estratégico y la ampliación de las calles de rodaje y plataformas para la aviación comercial y

general así como de su edificio terminal. Por lo que, no resulta necesario el adquirir nuevos terrenos que pasen a formar la reserva de crecimiento del aeropuerto a corto y mediano plazo.

En el caso de llegarse a la necesidad de tomar en cuenta la creación de una segunda pista, se tendría que adquirir o expropiar una superficie aproximada de 80 ha (4000.00 x 200.00 m), área que permitiría la construcción de una segunda pista paralela a la existente (como en la actualidad opera el aeropuerto de la Ciudad de México).

En cuanto a la existencia de una reserva de tipo ecológico, se tiene conocimiento de que no existen zonas de reserva ecológica en la Ciudad de Nuevo Laredo, ni áreas naturales protegidas. Así mismo, no existen reservas territoriales federales destinadas para usos específicos en la ciudad, especialmente en los alrededores del aeropuerto.

La instalación del recinto fiscalizado estratégico le permitirá al aeropuerto la captación de vuelos internacionales de carga cuyo destino es México y que actualmente son recibidos en el aeropuerto de Laredo, Tx., en el caso de mercancía de exportación le permitirá convertirse en un centro de captación para enviar vuelos una vez que la carga haya sido verificada por la Administración General de Aduanas (AGA).

3.3. Operadores potenciales:

Existen dos sectores como operadores potenciales, el sector público y el sector privado.

Por parte del sector público:

- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) como promotor del desarrollo de transporte de carga aérea en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo y operador por parte del Gobierno Federal de dicha instalación.

- El Gobierno del Estado de Tamaulipas, como impulsor de los aeropuertos del estado (Nuevo Laredo, Matamoros y Ciudad Victoria), a través de un convenio firmado con las autoridades de ASA y actualmente tiene la concesión de la operación del recinto fiscalizado del puente fronterizo N° III en Nuevo Laredo.

Aspecto que lo constituye como una entidad de experiencia específica para la empresa concesionaria del recinto fiscalizado estratégico que se ubicará en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo.

- El Gobierno Municipal de Nuevo Laredo, también participa, sin embargo su participación en forma directa está supeditada al Gobierno del Estatal, pero este nivel de gobierno puede participar en forma indirecta a través de los beneficios que pueden ser obtenidos para la empresa concesionaria (algunos de los cuales son manejados directamente por las autoridades municipales).

Por parte del sector privado:

- La Asociación de Agentes Aduanales de Nuevo Laredo, como figura comercial previamente constituida (ya que la asociación como tal no podría hacerlo por tratarse de una sociedad sin fines lucrativos).
- Los Agentes Aduanales Americanos dispuestos a aportar capital en forma individual o a través del organismo que los agrupa en la Ciudad de Laredo, Tx.
- La Asociación de Transportistas de Nuevo Laredo, aportando bajo el mismo esquema que el descrito para la Asociación de Agentes Aduanales, amparados en la (CANACAR) Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.
- Grupo de Inversionistas que pueden participar ya sea como inversionista o como prestador del servicio de transporte de carga.

- Ejecutivos de aerolíneas de carga norteamericana interesados en asociarse con alguna empresa aérea mexicana y traer parte de su flota aérea a prestar el servicio de cabotaje usando como puerto base Nuevo Laredo y desarrollando la ruta de carga de entrega y recolección de acuerdo al comportamiento del mercado captado.

3.4. El Recinto Fiscalizado Estratégico como detonador de un sistema integral de transporte, Multimodal:

En términos generales, multimodal se define como la movilización de la carga general, del origen (productor) al destino (consignatario final), con la utilización sucesiva de más de una modalidad de transporte (carretero, ferroviario, puertos y aéreos).

El desarrollo del recinto fiscalizado estratégico propiciará la interconexión e integración de la infraestructura de los diferentes modos de transporte; esto es que creará un sistema integrado de transporte multimodal que permitirá reducir los costos logísticos para cumplir con el propósito de fomentar la competitividad que buscan tanto el gobierno federal como el estatal a través de los respectivos planes de desarrollo.

En cuanto a los atributos del servicio de carga aérea, estos buscan tres características clave: 1) confiabilidad en el servicio; 2) tarifas competitivas; y 3) tiempos de tránsito cortos.

Las principales ventajas y desventajas que ofrece cada uno de los transportes.

Transporte	Ventajas	Desventajas
Aéreo	Tiempo y distancia	Costo y naturaleza del producto
Ferrovionario	Volumen y costo	Tiempo y distancia

Marítimo	Distancia y naturaleza del producto	Tiempo y calidad
Terrestre	Distancia y tiempo	Peso / volumen y calidad

Por otra parte, la falta de un sistema intermodal integral en este aeropuerto, genera que los exportadores nacionales contraten empresas extranjeras que cuentan con más aerolíneas, destinos y aviones adecuados.

En este sentido, el gobierno federal dio a conocer el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018¹; este Programa tiene como prioridad impulsar el desarrollo equilibrado entre municipios, estados y regiones, para lograrlo, se incentivarán las inversiones en todas sus modalidades en los proyectos de infraestructura y transporte, que contribuyan al crecimiento acelerado y sostenido de nuestra economía, a través de:

- Fomentar la multimodalidad para el traslado eficiente de personas y mercancías de acuerdo a las distancias y características de la carga.
- Fomentar el desarrollo de una logística avanzada que provea conectividad a los centros que integrarán el nuevo Sistema Nacional de Plataformas Logísticas y permita el desarrollo de parques logísticos y puertos interiores intermodales con nuevas modalidades de recintos fiscales estratégicos que agreguen valor a las mercancías.

Los beneficios esperados en este sector, entre otros son:

- Disminución de costos y tiempos en el traslado de personas y bienes a través de la construcción y modernización de 17 mil km de autopistas, carreteras y

¹ Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018, 15 julio 2013, <http://www.presidencia.gob.mx/programa-de-inversiones-en-infraestructura-de-transporte-y-comunicaciones-2013-2018/>

caminos rurales que conectan las 32 entidades federativas y las ubicaciones estratégicas de un nuevo Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.

- Incremento de las exportaciones, atracción de inversiones y valor agregado en puntos logísticos a través de 4 grandes puertos de clase internacional y desarrollo de los puertos y aeropuertos. (ver cuadro 3.2.)

Cuadro 3.2.

7.5 Compromisos y proyectos estratégicos: Aeropuertos

		Modernizaciones de Aeropuertos
CÓDIGO	PROYECTO	ESTADO
CG-079	Aviación General del aeropuerto de Hidalgo	Hidalgo
CG-164	Modernizar el aeropuerto de Chetumal ^T	Quintana Roo
CG-183	Terminar y poner en marcha el aeropuerto de carga de Nuevo Laredo	Tamaulipas
CG-210	Aeropuerto en la Región del Istmo	Oaxaca
CG-220	Modernizar el aeropuerto El Lencero, en Jalapa	Veracruz
CG-251	Rehabilitar y modernizar el aeropuerto de Atlangatepec	Tlaxcala
P.E.	Ampliación aeropuerto Tijuana	Baja California
P.E.	Modernización aeropuerto San José del Cabo ^T	Baja California
P.E.	Ampliación de aeropuerto Chihuahua	Chihuahua
P.E.	Modernización de aeropuerto Bajío - Guanajuato	Guanajuato
P.E.	Ampliación aeropuerto Puerto Vallarta ^T	Jalisco
P.E.	Ampliación de aeropuerto Toluca	México
P.E.	Resolver el problema de saturación operativa del AICM	México
P.E.	Ampliación aeropuerto Monterrey	Nuevo León
P.E.	Modernización aeropuerto San Luis Potosí	San Luis Potosí
P.E.	Ampliación de aeropuerto Culiacán	Sinaloa
P.E.	Modernización aeropuerto Mazatlán ^T	Sinaloa
P.E.	Ampliación aeropuerto Hermosillo	Sonora
P.E.	Modernización de aeropuerto de Mérida ^T	Yucatán
		Concluir Aeropuerto
CÓDIGO	PROYECTO	ESTADO
PEF 2013	Concluir el aeropuerto de Palenque ^T	Chiapas

■ Compromisos Presidenciales, P.E.: Proyecto Estratégico, T: Proyecto Turístico

Fuente: PIITC.- Programa de Inversión en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018.15 junio 2013.

CONCLUSIONES:

Este proyecto de investigación es el resultado de una inquietud personal por conocer la importancia de un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo.

Esta inquietud personal me llevó al estudio de las condiciones socioeconómicas de la Ciudad de Nuevo Laredo, encontrando que es una ciudad muy privilegiada, sobre todo por su situación geográfica estratégica como puerto fronterizo, es la frontera de mayor movimiento aduanero en América Latina, además es el principal paso de mercancías entre México y Estados Unidos; sus principales actividades económicas son la industria manufacturera y el comercio internacional, elementos fundamentales para el desarrollo de la investigación.

Considerando todos estos factores me atrevería a decir, que es de gran importancia un recinto fiscalizado estratégico en el aeropuerto internacional de Nuevo Laredo, principalmente por las ventajas y beneficios que representa este tipo de régimen aduanero, sobre todo como desarrollo económico regional, atracción de inversión productiva, impulso de las cadenas productivas de las empresas dedicadas al comercio internacional y a la industria.

Dentro de los beneficios que ofrece el recinto fiscalizado estratégico, son la exención de pago de impuestos, exención del cumplimiento de restricciones y regulaciones no arancelarias, el libre movimiento de los productos dentro del recinto, estímulos fiscales en ISR, entre los más importantes.

Este tipo de régimen aduanero, daría inicio al desarrollo de las cadenas productivas de la región, estimularía la inversión de los sectores público y privado, además impulsaría un sistema intermodal integral que garantice la transportación de las mercancías tanto de exportación como de importación, a través de los diferentes

modos de transporte (marítimo, aéreo, férreo y/o por carretera) que requieran la utilización de dos o más medios de transporte.

GLOSARIO

AGA.- Administración General de Aduanas.

ASA.- Aeropuerto y Servicios Auxiliares.

BANOBRAS.- Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C.

CANACAR.- Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.

ISR.- Impuesto Sobre la Renta.

RFE.- Recinto Fiscalizador Estratégico.

SAT.- Sistema Administración Tributaria.

SEI.- Salvamento y Extinción de Incendios

SHCP.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

S.N.C.-Sociedad Nacional de Crédito y/o Institución de Banca de Desarrollo.

TLCAN.- Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

BIBLIOGRAFIA

1. *Instituto Nacional de Estadística y Geografía* (enero – agosto 2012), *Estadísticas del Comercio Exterior de México*, Información preliminar.
2. Ley Aduanera, Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995, Última reforma publicada DOF 09-04-2012, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

PUBLICACIONES

1. El Recinto Fiscalizado Estratégico: Nuevo Paradigma de la Logística; Revista, César de la Garza Gutiérrez, Comercio Exterior, Mayo de 2005.

FUENTES

1. www.aduanet.gob.pe/aduanas/glosario/glosarioA-.htm; 20 mayo 2013.
2. www.ciltec.com.mx; 1° de marzo de 2013.
3. http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2011/home.asp; 30 mayo 2013.
4. http://www.inegi.gob.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/continuas/economicas/exterior/mensual/ece/ecem.pdf; 22 abril 2013.
5. <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/78/8/Garza.pdf>; 23 mayo 2013.
6. <http://www.logisticamx.enfasis.com/articulos/64301-limitaciones-la-carga-aerea-mexico>; 22 mayo 2013.
7. <http://www.logisticamx.enfasis.com/articulos/64301-limitaciones-la-carga-aerea-mexico>; 22 mayo 2013.
8. http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/estd_perspect/tamps/Pers-tam.pdf; 17 abril 2013

9. <http://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA179§or=1&locale=es>
10. http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/continuas/economicas/externo/mensual/ece/bcmm.pdf; 13 febrero 2013.