



Frontera Eficiente: Una Región Globalmente Competitiva

Nuestra región está localizada en la intersección de importantes corredores del comercio internacional, tiene la escala, acceso y factores necesarios para competir en los mercados globalizados..

Martes, 3 de junio de 2014
12:00 – 4:30 p.m.

Southwestern College, Otay Mesa
8100 Gigantic Street, San Diego, CA 92154

- | | | |
|----|--|-------------------------|
| 1. | REGISTRO Y TIEMPO DE CONVIVENCIA
Habrá servicio de café y refrescos. | 12:00 p.m.
(30 min.) |
| 2. | BIENVENIDA Y PRESENTACIONES (Hon. Jack Dale, Ciudad de Santee y Presidente de la Mesa Directiva de SANDAG; Hon. Remedios Gómez-Arnau, Cónsul General de México en San Diego; Hon. Jorge Astiazarán, Presidente Municipal de Tijuana (<i>Invitado</i>); Dr. Paul Ganster, Director del Instituto para Estudios Regionales de las Californias en la Universidad Estatal de San Diego y presidente del Comité de Oportunidades Binacionales de la Región (COBRO) de SANDAG; y Laurie Berman, Directora de Caltrans Distrito 11) | 12:30 p.m.
(20 min.) |
| 3. | SENTANDO LAS BASES PARA UNA DISCUSIÓN SOBRE UNA FRONTERA EFICIENTE
(Gary Gallegos, SANDAG) | 12:50 p.m.
(20 min.) |
| | Esta será una breve introducción sobre los objetivos del seminario y dará contexto a las siguientes presentaciones y diálogos. | |
| 4. | KEYNOTE SPEAKER (Raúl Urteaga, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación de México [SAGARPA]) | 1:10 p.m.
(20 min.) |

Raúl Urteaga tiene amplia experiencia en las negociaciones de tratados de libre comercio de México, incluyendo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, y el Acuerdo entre Japón y México para el Reforzamiento de la Alianza Económica. El Sr. Urteaga compartirá su experiencia sobre cómo otras regiones han hecho avances para mejorar su competitividad.



5. EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD EN LA FRONTERA (Alejandro Díaz-Bautista, Colegio de la Frontera Norte; Marney Cox y Daniel Flyte, SANDAG; Michael Combs, San Diego Regional Economic Development Corporation; y David Shirk, Centro de Estudios México-Estados Unidos de la Universidad de California, San Diego) 1:30 p.m. (45 min.)

Esta presentación en panel dará una introducción del estudio sobre los clusters binacionales que actualmente se está desarrollando, así como de los resultados preliminares del borrador del reporte sobre las concentraciones de empleos en la región. Los participantes tendrán la oportunidad de ofrecer retroalimentación y hacer preguntas.

RECESO

2:15 p.m.
(15 min.)

6. REFLEXIONES EN GRUPO, MESA REDONDA Y DISCUSIÓN ABIERTA: ABORDANDO LOS RETOS Y LAS OPORTUNIDADES PARA UNA FRONTERA EFICIENTE 2:30 p.m. (90 min.)

Moderadora: Senadora Estatal en Retiro Denise Ducheny

Los panelistas y presentadores compartirán sus perspectivas sobre ideas innovadoras para mejorar la eficiencia en la región fronteriza, y los participantes tendrán la oportunidad de ofrecer retroalimentación y hacer preguntas.

Mario Orso, Caltrans Distrito 11

Juan Manuel Hernández Nieblas, Consejo Coordinador Empresarial

Luis Duarte, Colegio de Arquitectos de Tijuana

Paola Ávila, Cámara Regional del Comercio de San Diego

Cindy Gompper Graves, Consejo de Desarrollo Económico del Sur del Condado

James Clark, Smart Border Coalition

Jason M-B Wells, Cámara de Comercio de San Ysidro

7. CONCLUSIONES DEL SEMINARIO 4:00 p.m. (30 min.)

Director del Instituto para Estudios Regionales de las Californias en la Universidad Estatal de San Diego y presidente del Comité de Oportunidades Binacionales de la Región (COBRO) de SANDAG

8. FIN DEL SEMINARIO 4:30 p.m.



Martes, 3 de junio, 2014
12:00-4:30 p.m.
Southwestern College, Otay Mesa
8100 Gigantic Street, San Diego, CA 92154

Introducción

Cada año desde 1997, SANDAG organiza un seminario binacional para atender una variedad de temas relacionados con la frontera. El Comité de Oportunidades Binacionales de la Región (COBRO, por sus siglas en inglés) está encargado de apoyar los preparativos y la organización de este evento anual, y el Comité de Fronteras recibe retroalimentación de las conclusiones de estos eventos, y, cuando procede, hace recomendaciones a la Mesa Directiva de SANDAG como acciones de seguimiento. Estos eventos binacionales han incluido una amplia variedad de temas, desde abasto de agua y energía y cambio climático en la frontera, hasta asuntos relacionados a los tiempos de espera en la frontera y seguridad interna. El propósito de estos eventos es el de atraer a las partes interesadas de ambos lados de la frontera, para abordar esos temas, buscar soluciones e identificar oportunidades.

El tema del Seminario Binacional 2014 atiende a dos recomendaciones que surgieron del evento de 2013:

- 1) Explorar formas para hacer que el Mecanismo de Enlace Fronterizo San Diego-Tijuana, el cual es liderado por los Cónsules Generales de México en San Diego y de los Estados Unidos en Tijuana, se convierta en la voz de los actores de la región ante la Alianza Estados Unidos-México relativa a la Administración de la Frontera del Siglo 21; y
- 2) Convocar a un foro para discutir y elevar el tema de los tiempos de espera en la frontera para que se conviertan una prioridad local, estatal y nacional; en este foro, ampliar el círculo de participantes para incluir al personal de las oficinas de los legisladores y actores del sector privado.

Este documento de respaldo del evento ofrece un repaso de la infraestructura de cruces fronterizos y comercio en las garitas de región San Diego-Baja California, así como información acerca de un estudio que analiza las conexiones transfronterizas. El documento incluye una sección sobre instituciones claves para la frontera México-Estados Unidos.

Antecedentes

La región San Diego-Baja California tiene tres cruces fronterizos terrestres o garitas: San Ysidro-Puerta México, Otay Mesa-Mesa de Otay, y Tecate-Tecate, mientras que un cuarto está planeado para Otay Mesa East y ya comenzó la construcción de una conexión transfronteriza para pasajeros del Aeropuerto Internacional de Tijuana. Como referencia, la Garita de San Ysidro es conocida como el cruce fronterizo terrestre más transitado del mundo; una de cada diez personas que entran a Estados Unidos a través de puertos marítimos, aeropuertos o garitas terrestres, cruza por esta garita, mientras que la garita de Otay Mesa es el principal cruce comercial para el comercio internacional entre California y México, el cual registró transacciones que alcanzaron un valor de casi \$36 mil millones de dólares (MMD) de comercio bilateral en 2013. Los siguientes son los mayores proyectos que actualmente se están llevando a cabo en la región para mejorar la capacidad de la infraestructura fronteriza:

San Ysidro-Puerta México

El U.S. General Services Administration (GSA, por sus siglas en inglés) es la agencia líder para el proyecto de reconfiguración de la Garita de San Ysidro. Este proyecto incluye nuevas y más instalaciones para inspección hacia el norte, casetas para inspección primaria, un área de inspección secundaria, espacios administrativos e instalaciones para el procesamiento de peatones. También son parte del proyecto las mejoras para las instalaciones de inspección hacia el sur. Del lado mexicano, el proyecto además incluye las nuevas instalaciones de El Chaparral para un ingreso más amplio hacia México, así como nuevas instalaciones para transporte público al este y oeste de las instalaciones, y a futuro incluirá un Centro de Administración de Transporte (CAM). Cuando esté completo, la garita ampliaría su capacidad de 24 a 34 carriles para vehículos hacia el norte y de 6 a 12 carriles para vehículos hacia el sur. Su financiamiento ha sido un reto en ambos lados de la frontera, así como la sincronización de la construcción, mientras la garita permanece abierta para operaciones. Esta garita registró más de 28 millones de viajeros de Tijuana a San Diego en 2013. Se estima que un número similar de personas cruza de San Diego a Tijuana, lo cual significa que existen aproximadamente 56 millones de cruces fronterizos por esta garita el año pasado.

Otay Mesa-Mesa de Otay

Entre los diez cruces terrestres más transitados del país, este es el cruce comercial más transitado entre California y Baja California y es la tercera garita comercial más importante a lo largo de la frontera México-EE.UU. en volumen (después de Laredo y El Paso). En 2013, La garita de Otay Mesa registró cerca de 770,000 vehículos comerciales. En ese mismo año, esta garita fue el cruce de más de 14 millones de viajeros en dirección norte. En 2009, la parte de Estados Unidos de la garita Otay Mesa comenzó un proyecto de modernización que incluyó la adquisición de una parcela para ampliar las instalaciones de inspección comercial, y se iniciaron trabajos de diseño, hasta que se terminaron los fondos. El proyecto, que considera una expansión del área de cruces de vehículos de pasajeros y comerciales, fue suspendido hasta que se obtengan recursos en un futuro. Se considera que las mejoras pudieran tener un costo de \$120 millones de dólares. Del lado mexicano, las autoridades planean mejoras a las instalaciones como banquetas para los peatones, y se propone la construcción de un nuevo centro de transporte público y un puente peatonal. Los gobiernos de EE.UU. y México también colaboran en el proyecto para implementar una instalación de pre-inspección para productos perecederos dentro del área comercial de la garita.

Tecate-Tecate

Esta garita da servicio principalmente a la Municipalidad de Tecate, Baja California y a las comunidades rurales del este de la región de San Diego, ofreciendo servicios para peatones, vehículos de pasajeros, autobuses, vehículos comerciales y carga por ferrocarril. El año pasado, la garita de Tecate registró más de 745,000 vehículos de pasajeros en dirección norte, cerca de 48,000 tractocamiones, y más de 750,000 peatones hacia el norte. En el lado mexicano, la Municipalidad de Tecate explora mecanismos para ampliar los horarios de operación a las 24 horas del día, y la implementación de Carriles Ready. Se han propuesto dos proyectos ferroviarios, uno a cada lado de la frontera, para modernizar la ruta ferroviaria y permitir vagones dobles, lo que permitiría aumentar el mercado potencial de esta ruta para carga internacional y el movimiento interestatal de bienes. En el lado americano, El ferrocarril San Diego Arizona & Eastern Railway (SDA&E) llegó a un acuerdo de 50 años con la compañía Pacific Imperial Railroad (PIR) para operar trenes de carga. El acuerdo contiene ciertas metas de operación y reparaciones que deberán llevarse a cabo en un

tiempo especificado. En 2013, PIR comenzó el plan de reconstrucción del segmento de la Línea del Desierto, incluyendo una evaluación de las condiciones de los 57 puentes, realizar reparaciones necesarias, y probar trenes. En México, los directivos de Baja California Railroad, Inc. anunciaron en 2013 que planean invertir \$20 millones de las reparaciones y reconstrucción de la sección de 44.4 millas de la Ruta Corta Tijuana-Tecate, en un período de cinco años.

Futuro Otay Mesa East-Mesa de Otay II

SANDAG y Caltrans, en colaboración con GSA y otras partes interesadas, son las agencias líderes para la construcción de la futura carretera de cuota, Ruta Estatal 11 (SR 11), la nueva garita Otay Mesa East, y la Instalación para Inspección de Vehículos Comerciales (CVEF, por sus siglas en inglés). Diversos estudios de uso de suelos locales, regionales y binacionales han identificado al área al este de Otay Mesa como la mejor ubicación para un nuevo cruce fronterizo, y también se ha identificado el sitio correspondiente en el lado mexicano de la frontera. La garita propuesta Otay Mesa East-Mesa de Otay II se ubicará aproximadamente a dos millas de la actual garita Otay Mesa y será el cuarto cruce fronterizo terrestre a lo largo de la frontera en la región de San Diego y Baja California (La Instalación Transfronteriza para Pasajeros del Aeropuerto de Tijuana es considerada como un puerto de entrada híbrido). La nueva garita Otay Mesa East, así como la carretera SR 11 y caminos de acceso en México aprovechará las ventajas de nuevas tecnologías para ayudar a reducir el congestionamiento en las otras garitas, y ofrecer a los viajeros una opción más rápida y predecible para los cruces fronterizos. La ceremonia para el inicio de construcción de la SR 11 en diciembre de 2013 marca el comienzo del proyecto en el lado de Estados Unidos. Un equipo técnico de los líderes del proyecto y partes interesadas de Estados Unidos y México, trabaja en forma conjunta para alinear los calendarios para el desarrollo de ambos lado del cruce fronterizo, para resolver asuntos sobre el peaje, y para trabajar de manera coordinada en el Concepto de Operaciones del Sistema Inteligente de Transporte, para permitir que la garita esté abierta al público en 2017.

Instalación Transfronteriza del Aeropuerto Internacional de Tijuana

La Instalación Transfronteriza del Aeropuerto Internacional de Tijuana (San Diego-Tijuana Airport Cross-Border Facility o CBF) es un proyecto de participación público-privado que dará la posibilidad a los pasajeros con boleto de avión, que paguen una cuota para transitar entre el Aeropuerto Internacional de Tijuana (TIJ), en México, y San Diego, California, vía un puente peatonal cerrado. Se espera que la CBF abra a mediados de 2015 y de servicio a 2 millones de pasajeros anualmente, un número que se anticipa crecerá a 4.9 millones en 2030.

Cruces Fronterizos y Comercio

A pesar del crecimiento gradual de los cruces fronterizos en las garitas de la región San Diego-Baja California durante los 1990s y a principios de los años 2000s, varias de las categorías de cruces han disminuido en años recientes en las tres garitas de nuestra región. Aun estas caídas en varias categorías, ya se reflejan algunos incrementos en los últimos tres años: Los cruces peatonales en San Ysidro en los años 2010 y 2011; Cruces de vehículos y personas en Otay Mesa en 2011, 2012 y 2013; y los cruces de personas en Tecate en los años 2011, 2012 y 2013. Otra notable excepción en la cual los cruces fronterizos han mostrado incrementos en años recientes son los cruces de camiones de carga comercial en Otay Mesa; después de haber bajado en 2009 debido a la crisis económica, los volúmenes han aumentado en 2012, alcanzando su nivel más alto. Aunque el número de

tractocamiones bajó ligeramente en 2013, el valor de las mercancías en Otay Mesa alcanzó su máximo histórico.

El comercio transfronterizo aumentó substancialmente en la región al entrar en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1993. México continúa siendo el principal mercado para las exportaciones de California. En 2013, California exportó \$23.9 MMD de bienes a México, representando el 14 por ciento de todas las exportaciones de California. A nivel nacional, México es el tercer socio comercial de los Estados Unidos, después de Canadá y China, alcanzando más de \$506 MMD en comercio bilateral en 2013. Siete por ciento del valor total del comercio EE.UU.-México cruza por las garitas Otay Mesa y Tecate. Aproximadamente el 99 por ciento del total del comercio entre California y México es transportado en tractocamiones.

La Tabla 1 muestra que en 2013 un estimado de 1.5 millones tractocamiones transportó mercancías de importación y exportación con valor de \$36 MMD a través de la garita Otay Mesa, el cual es el monto más alto para el comercio realizado en tractocamiones en esta garita. El valor en dólares de 2013 del comercio que cruzó por esta garita fue 144 por ciento más alto que en 1998.

Tabla 1: Cruces de Camiones de Carga y Comercio en Otay Mesa 1998-2013

Year	Number of Trucks Crossing Northbound	% Annual Change Trucks	Value of Exports by Trucks	% Annual Change Exports	Value of Imports by Trucks	% Annual Change Imports	Total Trade Value by Truck	% Annual Change Total Trade
1998	606,384	—	\$5,927,772,131	—	\$8,717,899,856	—	\$14,645,671,987	—
1999	646,587	6.6%	\$6,134,728,067	3.5%	\$9,448,834,750	8.4%	\$15,583,562,817	6.4%
2000	688,340	6.5%	\$8,110,052,031	32.2%	\$10,649,827,179	12.7%	\$18,759,879,210	20.4%
2001	708,446	2.9%	\$8,225,985,115	1.4%	\$11,158,787,544	4.8%	\$19,384,772,659	3.3%
2002	731,291	3.2%	\$8,549,456,838	3.9%	\$11,818,167,825	5.9%	\$20,367,624,663	5.1%
2003	697,152	-4.7%	\$8,260,389,400	-3.4%	\$11,400,334,548	-3.5%	\$19,660,723,948	-3.5%
2004	726,164	4.2%	\$8,917,456,915	8.0%	\$13,254,426,155	16.3%	\$22,171,883,070	12.8%
2005	730,253	0.6%	\$9,269,520,520	3.9%	\$15,131,098,440	14.2%	\$24,400,618,960	10.1%
2006	749,472	2.6%	\$9,937,653,489	7.2%	\$18,659,789,989	23.3%	\$28,597,443,478	17.2%
2007	738,765	-1.4%	\$9,939,099,890	0.0%	\$20,757,417,829	11.2%	\$30,696,517,719	7.3%
2008	776,972	5.2%	\$10,499,853,431	5.6%	\$21,223,710,762	2.2%	\$31,723,564,193	3.3%
2009	684,425	-11.9%	\$9,040,450,491	-13.9%	\$19,172,443,024	-9.7%	\$28,212,893,515	-11.1%
2010	729,605	6.6%	\$10,062,454,134	11.3%	\$20,683,530,060	7.9%	\$30,745,984,194	9.0%
2011	744,929	2.1%	\$11,126,257,314	10.6%	\$21,683,560,461	4.8%	\$32,809,817,775	6.7%
2012	778,929	4.6%	\$12,081,681,516	8.6%	\$22,423,378,426	3.4%	\$34,505,059,942	5.2%
2013	769,886	-1.2%	\$12,815,561,018	6.1%	\$22,934,403,792	2.3%	\$35,749,964,810	3.6%

Fuente: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation

La garita Tecate-Tecate es la segunda garita comercial en nuestra región en cuanto al comercio por tractocamiones. El servicio de ferrocarril a través de esta garita fue suspendido en 2009. Como se muestra en la Tabla 2, desde 2007, el comercio por tractocamiones disminuyó desde su máximo de \$1.19 MMD a su nivel más bajo en 2012 de \$606 MMD. De 2012 a 2013, el comercio total por tractocamiones experimentó un incremento anual de 11 por ciento, pero en 2013 es todavía 43.6 por ciento más bajo que su máximo en 2007, y 24 por ciento menos que su nivel en 1998.

Tabla 2: Cruces de Camiones de Carga y Comercio en Tecate 1998-2013

Year	Trucks	% Annual Change Trucks	Exports by Truck	% Annual Change Exports	Imports by Truck	% Annual Change Imports	Total Trade by Truck	% Annual Change Total Trade
1998	50,805	—	\$413,826,332	—	\$472,659,130	—	\$886,485,462	—
1999	59,606	17.3%	\$468,007,379	13.1%	\$516,710,956	9.3%	\$984,718,335	11.1%
2000	62,878	5.5%	\$432,768,494	-7.5%	\$487,408,026	-5.7%	\$920,176,520	-6.6%
2001	60,887	-3.2%	\$385,793,569	-10.9%	\$464,300,198	-4.7%	\$850,093,767	-7.6%
2002	57,655	-5.3%	\$461,317,587	19.6%	\$488,744,665	5.3%	\$950,062,252	11.8%
2003	59,363	3.0%	\$410,793,578	-11.0%	\$487,139,784	-0.3%	\$897,933,362	-5.5%
2004	69,670	17.4%	\$465,119,844	13.2%	\$538,703,225	10.6%	\$1,003,823,069	11.8%
2005	69,586	-0.1%	\$532,658,355	14.5%	\$619,587,980	15.0%	\$1,152,246,335	14.8%
2006	73,441	5.5%	\$571,135,015	7.2%	\$620,813,658	0.2%	\$1,191,948,673	3.4%
2007	77,320	5.3%	\$595,403,763	4.2%	\$599,128,790	-3.5%	\$1,194,532,553	0.2%
2008	75,595	-2.2%	\$546,484,361	-8.2%	\$569,252,314	-5.0%	\$1,115,736,675	-6.6%
2009	65,039	-14.0%	\$412,209,272	-24.6%	\$505,280,122	-11.2%	\$917,489,394	-17.8%
2010	55,208	-15.1%	\$431,292,772	4.6%	\$511,212,928	1.2%	\$942,505,700	2.7%
2011	47,762	-13.5%	\$306,458,194	-28.9%	\$445,971,908	-12.8%	\$752,430,102	-20.2%
2012	43,245	-9.5%	\$263,210,526	-14.1%	\$343,499,345	-23.0%	\$606,709,871	-19.4%
2013	47,762	10.4%	\$302,255,076	14.8%	\$371,483,936	8.1%	\$673,739,012	11.0%

Fuente: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation

Aunque las operaciones comerciales fueron transferidas a la garita Otay Mesa cuando esta abrió en 1983, la garita de San Ysidro todavía registra comercio a través de las instalaciones intermodales para carga de ferrocarril. En 2013, las tres principales categorías de productos transportadas por ferrocarril en esta garita fueron combustibles minerales, plásticos, y azúcar y productos azucarados.¹ Como se muestra en la Tabla 3, el total de comercio por ferrocarril a través de esta garita alcanzó \$264 millones en 2012, su nivel máximo desde 1998. De 2012 a 2013, aunque el comercio transportado por vía ferroviaria disminuyó un 24.2 por ciento, el valor de 2013 es aun casi 362 por ciento más que en 1998.

Tabla 3: Comercio por Ferrocarril en San Ysidro 1998-2013

Year	Exports by Rail	% Annual Change Exports	Imports by Rail	% Annual Change Imports	Total Trade by Rail	% Annual Change Total Trade
1998	\$43,096,821	—	\$301,802	—	\$43,398,623	—
1999	\$60,450,466	40.3%	\$1,178,062	290.3%	\$61,628,528	42.0%
2000	\$64,941,077	7.4%	\$1,039,824	-11.7%	\$65,980,901	7.1%
2001	\$71,335,135	9.8%	\$216,302	-79.2%	\$71,551,437	8.4%
2002	\$65,299,988	-8.5%	\$241,817	11.8%	\$65,541,805	-8.4%
2003	\$68,033,554	4.2%	\$373,711	54.5%	\$68,407,265	4.4%
2004	\$135,705,761	99.5%	\$154,145	-58.8%	\$135,859,906	98.6%
2005	\$161,339,532	18.9%	\$1,639,125	963.4%	\$162,978,657	20.0%
2006	\$175,489,616	8.8%	\$368,834	-77.5%	\$175,858,450	7.9%
2007	\$216,869,666	23.6%	\$361,297	-2.0%	\$217,230,963	23.5%
2008	\$249,484,628	15.0%	\$394,445	9.2%	\$249,879,073	15.0%
2009	\$146,314,768	-41.4%	\$31,349	-92.1%	\$146,346,117	-41.4%
2010	\$189,041,649	29.2%	\$57,626	83.8%	\$189,099,275	29.2%
2011	\$161,039,009	-14.8%	\$0	-100.0%	\$161,039,009	-14.8%
2012	\$264,155,868	64.0%	\$13,500	100%	\$264,169,368	64.0%
2013	\$200,354,878	-24.2%	\$3,886	-71.2%	\$200,358,764	-24.2%

Fuente: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation

¹ U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation, Transborder Freight Data

ANÁLISIS DE CLUSTERS INDUSTRIALES EN LA REGIÓN CALIBAJA

Como se menciona al principio de este documento, el TLCAN impulsó el comercio transfronterizo, crecimiento económico y los empleos entre los Estados Unidos y México. El comercio entre ambos países a través de los cruces terrestres creció de \$71 MMD en 1995 a \$255 MMD en 2010.² Aún más, las exportaciones mexicanas hacia los Estados Unidos incluyen un 40 por ciento de contenido estadounidense, mucho más que las importaciones de cualquier otra región.³ El comercio internacional entre los dos países es un contribuyente clave para el crecimiento de las economías locales, estatales y nacionales, y reducir los tiempos de espera en la frontera se convierte en algo crítico para que las economías transfronterizas funcionen efectivamente.

Entender las economías transfronterizas es importante para poder cuantificar los efectos de las demoras en los cruces fronterizos de la región y en ambas naciones. El Colegio de la Frontera Norte (COLEF), El Centro de Estudios México-Estados Unidos de la Universidad de California en San Diego (UCSD), La Corporación Regional para el Desarrollo Económico de San Diego y SANDAG, llevan a cabo un estudio que ofrece nueva información sobre las conexiones en la frontera. El estudio se enfoca en identificar los cluster industriales compartidos en la región de CaliBaja, la cual abarca a los condados de San Diego e Imperial y a Baja California en México.

Los clusters industriales compartidos son grupos de industrias interrelacionados orientadas hacia las exportaciones y que atraen dinero fresco a la región. Las industrias dentro de un cluster industrial realizan transacciones de negocios entre sí, y por lo tanto son interdependientes. Los primeros pasos son: 1) Identificar industrias que generan desarrollo económico; 2) Determinar qué otros sectores tienen relaciones fuertes (ya sean compradores o proveedores) con las industrias principales; y 3) Discutir los resultados con un grupo asesor técnico binacional. El primer paso de este esfuerzo ha sido terminado. El nuevo reporte, "Empleos Sin Fronteras: Empleos, Concentración Industrial, y Competitividad en la Región CaliBaja," ofrece nuevos datos sobre la concentración de empleos en la región fronteriza México-Estados Unidos, y es el primero en analizar las concentraciones de empleos en esta región. Resultados generales de este análisis arrojan evidencia de la importancia de esta región como un polo (o 'hub') de manufactura, con fortalezas particulares en industrias como manufactura de equipo de audio y video y manufactura de equipo médico y su proveeduría. Este estudio ayuda a identificar las fortalezas y diversidad de las tres sub-economías de la región binacional: la combinación de alta tecnología y desarrollo de capacidades en la región de San Diego, producción agrícola en el Valle Imperial, y la manufactura de Baja California.⁴ El entender la interacción económica puede servir para informar el desarrollo de la economía y de la fuerza laboral en la región CaliBaja.

² Lee, Erik, Wilson, Christopher E., Lara-Valencia, Francisco, de la Para, Carlos A., Van Schoik, Rick, Patron-Soberano, Kristofer, Olsen, Eric L., Salee, Andrew, Wilson Center, Mexico Institute, et al, The State of the Border Report-A Comprehensive Analysis of the U.S.-Mexico Border, May 2013.

³ U.S. Chamber of Commerce, NAFTA Triumphant: Assessing Two Decades of Gains in Trade, Growth, and Jobs, 2012.

⁴ "Jobs Without Borders: Employment, Industry Concentrations, and Competitiveness in the CaliBaja Region," Special Report by the CaliBaja Research Initiative (La Jolla and Tijuana: Center for U.S.-Mexican Studies; El Colegio de la Frontera Norte, 2014).

Instituciones Fronterizas Claves en Estados Unidos y México:

Existen cuatro instituciones binacionales formales, con igual representación de México y Estados Unidos, que son claves para la frontera. Estas son la Comisión para la Cooperación Ecológica Fronteriza; el Banco de Desarrollo de América del Norte; la Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA); y la Comisión de Salud Fronteriza México Estados Unidos. Esta sección presenta una breve semblanza de su historia, objetivos y organización de estas instituciones, junto con información de un número de grupos de trabajo e iniciativas binacionales.

Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza/Border Environment Cooperation Commission

La Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza (COCEF), es una institución binacional creada por los Estados Unidos y México en 1993 bajo uno de los acuerdos paralelos del TLCAN. La misión de COCEF es “preservar y mejorar las condiciones del medio ambiente y la calidad de vida para la gente que vive a lo largo de la frontera México-EE.UU.” aplicando efectivamente políticas binacionales y programas que apoyan el desarrollo sustentable de infraestructura binacional en la región fronteriza. El mandato original de COCEF se enfocó en contaminación y conservación de agua, aguas residuales, administración de desechos y reciclaje, fue posteriormente ampliado para incluir calidad de aire, energía limpia y eficiente, transporte público y planeación y desarrollo municipal. Más recientemente, se han agregado los siguientes sectores dentro del marco de trabajo de la COCEF: cruces fronterizos internacionales; transmisión y distribución de energía; producción de bienes y servicios para mejorar y proteger el medio ambiente; y proyectos de infraestructura para minimizar futuros impactos negativos al medio ambiente.

Los objetivos de la institución incluyen certificar la factibilidad técnica y los impactos del proyecto al medio ambiente y a la salud; asegurar transparencia y promover el apoyo a los proyectos basado en la comunidad; y ofrecer asistencia técnica para el desarrollo del proyecto. La jurisdicción en la franja fronteriza se define como el área localizada dentro de los 100 kilómetros (cerca de 62 millas) al norte de la frontera internacional, y 300 kilómetros (cerca de 186 millas) al sur de la frontera. A diciembre de 2013, la COCEF completó 227 proyectos certificados, correspondiendo a \$6.99 MMD en proyectos de infraestructura para el medio ambiente en México y Estados Unidos.

COCEF comparte su mesa directiva con su institución hermana, El Banco de Desarrollo de Norteamérica (NADB). La directiva es una estructura de organización binacional en la cual, la sociedad civil está representada, y la presidencia de la Mesa Directiva se alterna cada año entre los representantes de EE.UU. y México. Bajo la dirección de la Mesa Directiva Conjunta de COCEF y NADB, las operaciones del día a día son supervisadas por un Gerente General y un Gerente General Alterno. Este equipo líder está conformado por nacionales de ambos países, reforzando el modelo de trabajo binacional. COCEF y NADB también trabajan de cerca con otros actores de la frontera, incluyendo agencias federales, estatales y locales, el sector privado y la sociedad civil para identificar, desarrollar, financiar e implementar proyectos de infraestructura del medio ambiente en ambos lados de la frontera.

El presupuesto operativo de COCEF es financiado por contribuciones federales de México, a través de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales o SEMARNAT, y de los Estados Unidos, a través del Departamento de Estado. Adicionalmente a su presupuesto operativo, COCEF administra el Programa de Asistencia para el Desarrollo de Proyectos y el Fondo de Infraestructura Ecológica

Fronteriza, los cuales adjudican fondos de la Agencia de Protección al Medio Ambiente de EE.UU. (EPA, por sus siglas en inglés) para proyectos municipales de agua potable y proyectos de aguas residuales a través del Programa de Infraestructura Fronteriza de Agua y Agua Residual. Esos programas de financiamiento ayudan suplementando préstamos y como garantía para comunidades que no pueden financiar esos proyectos por sí solas, a través de créditos financieros. Adicionalmente, COCEF administra varias iniciativas financiadas por la EPA a través del Programa Frontera 2020. Para asegurar que los fondos son utilizados eficientemente, COCEF y EPA llevan a cabo un proceso anual de evaluación para dar prioridades en las solicitudes de financiamiento de proyectos. Para compensar los recursos requeridos para administrar esos proyectos, la EPA ofrece un subsidio administrativo a COCEF, el cual suplementa su presupuesto normal de operación. Otra fuente de financiamiento para proyectos de COCEF en ambos lados de la frontera es NADB, el cual fue creado al mismo tiempo que COCEF, para concentrarse en el financiamiento de proyectos.

Banco de Desarrollo de América del Norte/North American Development Bank

El Banco de Desarrollo de América del Norte (BDAN), es una institución binacional creada por los Estados Unidos y México en 1993 bajo uno de los acuerdos paralelos del TLCAN. NADB fue creado para servir como el brazo financiero de su institución hermana, COCEF. NADB comenzó operaciones en noviembre de 1994, con un capital inicial suscrito por los gobiernos de EE.UU. y México. La misión de NADB es compartida con COCEF (ver arriba), y su papel específico es facilitar el financiamiento para el desarrollo, ejecución y operación de proyectos de infraestructura que han sido certificados por COCEF.

Los servicios de la institución incluyen servir como asesor financiero y estratega, banco de inversión y prestamista. Bajo el acta ente COCEF y NADB, modificada en agosto de 2004, NADB está "autorizado para financiar proyectos que prevengan, controlen o reduzcan contaminación ambiental, mejore el abasto de agua potable, o proteja la flora y fauna, así como mejorar la salud humana, promover el desarrollo sustentable o contribuya a mejorar la calidad de vida." NADB típicamente financia las siguientes categorías de proyectos: agua, administración de residuos, elegía renovable, calidad de aire, reechos industriales y tóxicos, y eficiencia de energías. Desde su concepción, NADB ha administrado aproximadamente \$1.91 MMD para financiar 171 proyectos certificados.

La Mesa Directiva de NADB actúa conjuntamente como Directiva de COCEF, y las operaciones bancarias son llevadas por medio de siete departamentos distintos. El capital total autorizado de NADB es de \$3 MMD, con compromisos iguales de Estados Unidos y México. Los costos de prestar y de operatividad bancaria, así como las coberturas por costo de riesgo, determinan las tasa a la cual NADB puede ofrecer financiamientos.

Comisión Internacional de Límites y Aguas/International Boundary and Water Commission

La Comisión Internacional de Límites y Aguas México-Estados Unidos (CILA) fue establecida en 1889 por los dos países para atender los asuntos relacionados con los límites a lo largo de la frontera entre EE.UU. y México resultado del Tratado de Hidalgo de 1848. La CILA es una entidad internacional compuesta por dos secciones nacionales. El nombre en inglés de la CILA es *International Boundary and Water Commission* o IBWC.

La CILA emerge en su formato moderno como resultado del Tratado de Aguas entre Estados Unidos y México de 1944. El tratado estableció que la CILA deberá tener en todos sus asuntos el estatus de organismo internacional y que el jefe de cada Sección será el Ingeniero Comisionado asignado por su respectivo presidente, y que ante cualquier provisión del Tratado que llame a una acción conjunta o acuerdo conjunto de los dos gobiernos, tales asuntos serán manejados por o a través del Departamento de Estado de EE.UU. y la Secretaría de Relaciones Exteriores de México o SRE. El espíritu general de la CILA es “aplicar los tratados de límites y aguas entre los dos países y acordar sobre cualquier diferencia que pueda surgir de su aplicación.”

Los objetivos específicos de la organización incluyen: distribución entre los dos países de las aguas del Río Bravo (llamado *Río Grande* en Estados Unidos) y del Río Colorado; regulación y conservación de las aguas del Río Bravo para su uso en los dos países a través de construcciones conjuntas; operación y mantenimientos de presas de almacenamientos y plantas para la generación de energía hidroeléctrica en las presas; regulación de las aguas del Río Colorado que son asignadas a México; protección de las tierras a lo largo de ríos de inundaciones por medio de diques y proyectos hidráulicos; solución a situaciones de salud pública fronteriza y otros problemas fronterizos de calidad de agua; Preservación de los Ríos Bravo y Colorado como demarcación de la frontera internacional; y la demarcación de límites internacionales.

Las dos Secciones, Estados Unidos y México, mantendrán su propio personal de ingenieros, una secretaría y asesores legales. También, cada sección tiene oficinas de campo localizadas estratégicamente a lo largo de la frontera, para operar y mantener trabajos conjuntos y ofrecer apoyo en la resolución de asuntos binacionales. Cada gobierno financia las operaciones de su Sección de la CILA, mientras el costo de los proyectos conjuntos es generalmente compartido por los gobiernos de Estados Unidos y México; Los dos gobiernos comparten el total de los costos de los proyectos en proporción a los beneficios respectivos. En caso de trabajos hechos por el hombre u operaciones en un país que cause o amenace con causar daños al otro país, el costo es asumido por el gobierno en cuyo territorio se originó el problema.

Comisión Fronteriza de Salud México-Estados Unidos

La Comisión de Salud México-Estados Unidos se creó en julio de 2000 en reconocimiento a la necesidad de una comisión internacional que atendiera los asuntos de salud en la frontera, con la firma de un acuerdo por parte del Secretario de Salud de EE.UU. y el Secretario de Salud de México. En diciembre de 2004, la CFS fue designada como una organización internacional pública por medio de una Orden Ejecutiva del Presidente. La misión de la CFS es: “Ofrecer liderazgo intencional para el desarrollo coordinado y acciones binacionales que optimicen la salud y calidad de vida a lo largo de la frontera México-Estados Unidos; y “para eliminar las diferencias en materia de salud a través de esfuerzos que se enfoquen su atención en asuntos regionales de salud.” La CFS trabaja para promover alianzas sustentables, reuniendo a los gobiernos y organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas y partes interesadas de los sectores público y privado.

Los objetivos principales de la CFS son el de institucionalizar un enfoque doméstico de salud fronteriza que trascienda los cambios políticos, y crear espacios efectivos para el diálogo binacional para atender los asuntos de salud pública y los problemas que afecten a la población fronteriza de México y Estados Unidos. Para cumplir con estas metas, la CFS facilita la identificación de asuntos de salud pública; apoya los estudios e investigaciones sobre salud fronteriza; y reúne de manera efectiva recursos federales, estatales, y locales, públicos y privados a través de la formación de

asociaciones dinámicas y alianzas para el mejoramiento de la salud de la población en la frontera mediante proyectos creativos y multi-sectoriales. Las áreas claves de prioridad para la CFS incluyen el acceso a cuidados, obesidad y diabetes, tuberculosis, planeación estratégica, enfermedades infecciosas y emergencias de salud pública, investigación, recaudación de datos y alianzas académicas.

La CFS se conforma por los secretarios de salud, los jefes de salud de los diez estados fronterizos y miembros promitentes de la comunidad médica de ambos países. También contribuyen, como miembros individuales, los profesionales de la salud o miembros de la comunidad académica e investigadores, para de esta forma abarcar un importante sector de las necesidades y experiencias de la población a nivel local y enlazarse con una variedad de actores en una cierta comunidad. La Oficina de Asuntos Globales dentro de la Oficina del Secretario del Departamento de Servicios Humanos y de Salud de EE.UU. (HHS, por sus siglas en inglés) en Washington D.C., y la Dirección General para Relaciones Internacionales de la Secretaría de Salud de México (SS) en la Ciudad de México, sirven como puntos de contacto a nivel federal. La CFS recibe asignaciones federales y apoyo para su Plan de Trabajo a través de HHS en el lado americano y de SS en el lado mexicano.

Iniciativa Fronteriza del Siglo 21

La Iniciativa Fronteriza del Siglo 21 fue diseñada para apoyar la Declaración para la Administración Fronteriza del Siglo 21, creada por los gobiernos de México y Estados Unidos en abril de 2010. Por medio de la Declaración, los dos países expresan su compromiso para reforzar la cooperación en las siguientes áreas: mejorar la competitividad económica facilitando el comercio legítimo; facilitar los viajes de manera que se prevenga el movimiento ilegal de personas entre los dos países; compartir información que mejore los flujos de personas y bienes; y combatiendo y desmantelando las organizaciones criminales transnacionales. Los dos países están de acuerdo en trabajar de forma coordinada y en colaboración en una amplia variedad de actividades relacionadas con la frontera.

Para coordinar y facilitar el trabajo requerido para cumplir con las metas de la Declaración, se formó el Comité Ejecutivo Bilateral Fronterizo de Alto Nivel para el Siglo 21 (ESC, por sus siglas en inglés) como mecanismo para implementar y supervisar los trabajos de esta iniciativa. El ESC está comprometido a mejorar la infraestructura, facilitar los viajes y el comercio y reforzar la cooperación para la seguridad en la frontera común. Bajo el ESC, hay tres grupos de trabajo: Infraestructura, Flujos Seguros, y Cooperación para la Aplicación de la Ley y la Seguridad.

El ESC se forma por representantes de las siguientes agencias federales de EE.UU.: Departamento de Estado, Seguridad Interna, Justicia, Transporte, Agricultura, Comercio, Interior, Defensa, y la Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos. México es representado por las Secretarías de Relaciones Exteriores, Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Economía, Seguridad Pública, Comunicaciones y Transportes, Agricultura, y al Oficina del Procurador General de la República. Cada agencia cubre el costo de su participación. El ESC se reúne periódicamente y crea planes de acción anuales, por medio de los cuales México y EE.UU. colaboran para mejorar la infraestructura, desarrollar estrategias conjuntas para la seguridad y para facilitar el flujo seguro y eficiente de personas y bienes. Las acciones propuestas en 2013 incluyeron la coordinación de esfuerzos para asegurar que los siguientes proyectos de infraestructura, para los cuales hubo un acuerdo binacional, se realicen como fueron planeados: el proyecto de renovación de la garita de San Ysidro y su compatibilidad con las nuevas instalaciones de la garita El Chaparral en México, la Instalación

Aeroportuaria Transfronteriza San Diego-Tijuana, y los estudios financieros y la Fase I de la construcción de la nueva garita Otay Mesa-Mesa de Otay II. También se incluyeron en el plan de acción de 2013 puntos para ampliar y promover los programas de viajeros seguros y coordinar la segmentación para reducir los tiempos de espera en la frontera, así como explorar mecanismos relacionados al uso de alianzas público privadas y su factibilidad para financiar infraestructura fronteriza.⁵

Durante el Seminario Binacional de 2013 de SANDAG “Avanzando la Frontera: Competitividad y Sustentabilidad”, actores locales sugirieron formar una coalición bajo la sombra del Mecanismo de Enlace Fronterizo San Diego-Tijuana, liderado por los Cónsules Generales de Estados Unidos en Tijuana y de México en San Diego, que podría ser utilizado como un foro de partes interesadas que ofreciera formalmente retroalimentación a la Iniciativa de Administración Fronteriza del Siglo 21. El 20 de diciembre de 2013 las recomendaciones de este evento fueron aprobadas por la Mesa Directiva de SANDAG.

Diálogo Económico de Alto Nivel México-Estados Unidos

Durante la visita a México del Presidente de EE.UU. Barack Obama en mayo de 2013, él y el Presidente de México Enrique Peña Nieto anunciaron la formación del Diálogo Económico de Alto Nivel México-Estados Unidos (DEAN) para avanzar las prioridades económicas y comerciales prioritarias para promover el crecimiento económico, creación de empleos, y la competitividad global. Una delegación de EE.UU. con el liderazgo del Vicepresidente Joe Biden visitó la Ciudad de México en septiembre de 2013 y constituyó la primera reunión del DEAN. El reporte de las reuniones puso énfasis en la importancia de las relaciones comerciales entre los dos países, resaltando el hecho de que Estados Unidos es el principal socio comercial de México, y que México es el tercer socio comercial más grande de los Estados Unidos, así como la oportunidad estratégica que esta relación presenta para mejorar la competitividad global.

Durante la reunión, los temas específicos que se identificaron como de interés común para las dos administraciones fueron: Incrementar las conexiones económicas, incluyendo el comercio y el uso de la frontera como una ventaja competitiva para promover y facilitar los cruces de personas y bienes; incrementar las oportunidades financieras, incluyendo el uso de mecanismos de colaboración e instituciones financieras multilaterales; y revisar los mecanismos de colaboración, incluyendo aquellas en áreas de desarrollo económico y del sector privado, así como áreas de educación e investigación para explorar y promover los programas de intercambio de estudiantes entre los dos países.

El DEAN es co-presidido por los Departamentos de Estado y de Comercio y el Representante Comercial de EE.UU. y sus contrapartes mexicanas. El DEAN se reunirá anualmente, a nivel de gabinetes, y reunirá a líderes de los sectores público y privado para avanzar en la promoción de un progreso sustentable sobre el éxito de varios diálogos bilaterales y grupos de trabajo. México y los Estados Unidos han desarrollado un plan de trabajo inicial donde se contemplan áreas potenciales de cooperación sobre tres pilares: 1) Promover la competitividad y competitividad; 2) Promover el

⁵ 21st Century Border Initiative Proposed 2013 Action Items:
<http://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/21cb-2013-action-plan.pdf>

crecimiento económico, la productividad y emprendedurismo, y 3) Innovación; y una asociación para el liderazgo regional y global.⁶

Como primeros pasos para cumplir las metas delineadas en el plan de trabajo del DEAN, Los Estados Unidos y México planean continuar el trabajo del Consejo de Emprendedores e Innovación México-Estados Unidos (MUSEIC, por sus siglas en inglés) y extender el intercambio de delegaciones de emprendedores; colaborar en la organización de un plan de ruta para tecnologías de comunicación e información, intercambio innovador de información de banda ancha; negociaciones para modernizar y ampliar las relaciones bilaterales para el transporte aéreo; desarrollar una agenda para la continua cooperación en sistemas de inteligentes de transportes y movimiento de carga; hacer más eficiente el Banco de Desarrollo de América del Norte al apoyar nuevas o existentes iniciativas transfronterizas e instruyendo a sus directores a comenzar una evaluación de las necesidades del banco a largo plazo, y de cómo puede el banco efectivamente apalancar capital del sector privado para apoyar la infraestructura fronteriza; y buscar iniciativas de inversión conjunta.

Comité Conjunto de Trabaja México-Estados Unidos (JWC en inglés)

El Comité Conjunto de Trabaja México-Estados Unidos (JWC) tiene sus raíces en los inicios del TLCAN, el cual entró en vigor en enero de 1994. Anticipando el crecimiento de las relaciones comerciales debido al TLCAN, los Estados Unidos y México reconocieron la necesidad de contar con un proceso coordinado de planeación para la región fronteriza. El 29 de abril de 1994, el Departamento de Transportes de Estados Unidos (DOT en inglés) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) firmaron un memorando de entendimiento, el cual estableció al JWC. Un segundo memorando binacional fue firmado en octubre de 2000. Este memorando fue desarrollado para fortalecer la relación de trabajo que evolucionó a través de los años y ofreció dirección hacia el futuro del grupo. Las metas del segundo memorando incluyeron el estimular y promover métodos para mejorar el movimiento transfronterizo seguro, eficiente y económico de personas y bienes y una coordinación más estrecha entre las entidades involucradas en el JWC.

El principal interés del JWC es facilitar el movimiento de transporte transfronterizo eficiente, seguro y económico y la cooperación en materia de planeación del transporte terrestre. Una parte muy importante de la atención del JWC es el desarrollo y coordinación de los Planes Maestros Fronterizos regionales (BMPs en inglés) entre los Estados Unidos y México. Los BMPs son herramientas que ayudan a establecer prioridades en los proyectos de infraestructura y a mejorar la coordinación de la planeación binacional e implementación de proyectos de garitas y transporte en ambos lados de la frontera. El primer BMP fue elaborado para la región California-Baja California en 2008 y sirvió como modelo que podría ser replicado en otras regiones de la frontera, resultando en un proceso maestro de planificación para toda la frontera México-EE.UU. Como parte de este esfuerzo, se determinó que Caltrans y la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUE) de Baja California serían los líderes de este esfuerzo, encargados de llevar a cabo actualizaciones periódicas para le BMP California-Baja California. Ya se han terminado otros BMPs para las regiones Arizona-Sonora, Laredo-Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas, El Paso/Santa Teresa-Chihuahua y Lower Rio Grande Valley-Tamaulipas, y está en proceso de desarrollo el de Nuevo México-Chihuahua que se anticipa sea terminado a mediados de-2015. Otras actividades recientes del JWC incluye los talleres “greening (enverdeciendo)” el transporte en la frontera. Los talleres se

⁶ U.S. Department of Commerce Federal Register Notice, Vol. 78, No. 227: <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2013-11-25/pdf/2013-28006.pdf>

enfocaron en cuatro temas de transporte fronterizo: tecnologías verdes, medidas de desempeño y confiabilidad, sustentabilidad/habitabilidad, e industrias verdes y financiamiento. Otras prioridades del plan de trabajo del JWC incluye una Mesa Redonda para Intercambio de Revisión de Expertos en material de Tiempos de Espera México-Estados Unidos (*Border Wait-time Peer Exchange Roundtable*), con la meta de reducir los tiempos de espera en la frontera y el congestionamiento en las garitas internacionales, así como para realizar un análisis de los tiempos de espera en la frontera y evaluar los impactos de las emisiones al medio ambiente.

Este grupo está formado por profesionales de Administración Federal de Carreteras (*Federal Highway Administration*) y la SCT, y también incluye representantes del Departamento de Estado (DOS en inglés), la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), las agencias de transporte de los cuatro estados fronterizos de EE.UU. y los seis estados fronterizos mexicanos. El GSA y Customs and Border Protection (CBP) también participan en las reuniones del JWC. Los miembros se reúnen dos veces al año para desarrollar e implementar los planes de trabajo y atender asuntos fronterizos. Para propósitos de coordinación e información, el JWC mantiene informado al Grupo Binacional México-Estados Unidos de Puentes y Cruces Fronterizos de sus resultados por medio de presentaciones formales dos veces al año y reportes preliminares cuando es necesario. De acuerdo con el memorando, cada país miembro contribuye a presupuesto del JWC pagando sus respectivos costos.

Mecanismo de Enlace Fronterizo

El Mecanismo de Enlace Fronterizo (MEF) fue desarrollado como respuesta a la creciente necesidad de institucionalizar la cooperación fronteriza. Fue establecido en 1992 como resultado de un acuerdo bilateral entre Estados Unidos y México que llamaba a la realización de reuniones transfronterizas de autoridades federales, estatales y locales, organizadas y presididas por representantes diplomáticos de ambos países. El MEF fue establecido en la región de San Diego-Tijuana en 1993. La misión del MEF es ampliar la comunicación transfronteriza, asegurar que asuntos de índole local no sean desapercibidos por los gobiernos federales, y atender directamente asuntos locales sin la necesidad de recurrir a las capitales.

El MEF es un mecanismo flexible que faculta a los cónsules generales de México y de Estados Unidos en las ciudades fronterizas para convocar a representantes de las agencias locales, estatales y federales u otras en ambos lados de la frontera para dialogar formalmente asuntos existentes o nuevos que son de interés mutuo, incluyendo seguridad en las garitas, salud pública, migración, coordinación de seguridad pública, recursos naturales, y medio ambiente. Los MEF llevan a cabo reuniones regulares y de emergencia en caso de incidentes fronterizos; las reuniones de emergencia tratan problemas que surgen por el bloqueo de puentes o incidentes de violencia. El MEF San Diego-Tijuana-Tecate lleva años trabajando en temas transfronterizos de agua, incluyendo infraestructura hidráulica compartida y de administración de recursos hidráulicos.

Presidido por los cónsules generales de México y Estados Unidos, el MEF incluye líderes de las comunidades de EE.UU. y México, representantes de agencias de inspección y contactos en áreas de procuración de justicia, quienes se reúnen para compartir información y discutir problemas. La sede de las reuniones se alterna en cada lado de la frontera, cuyo titular es responsable de elaborar conjuntamente las agendas. El MEF opera en "ciudades pares", existiendo en Tijuana-San Diego, Mexicali-Calexico, Nogales-Hermosillo, Ciudad Juárez-El Paso, Laredo-Nuevo Laredo, Matamoros-McAllen, y Matamoros-Brownsville. Debido al aumento del número de temas tratados dentro del

MEF, y lo largo de las reuniones plenarias, se han creado subgrupos o fuerzas de trabajo enfocados en temas, tales como seguridad fronteriza, migración, puentes y cruces fronterizos y medio ambiente. Financiamiento federal es asignado al MEF por medio de las respectivas agencias federales de México y Estados Unidos.

Grupo Binacional México-Estados Unidos de Puentes y Cruces Fronterizos (BBBXG en inglés)

El Grupo Binacional México-Estados Unidos de Puentes y Cruces Fronterizos (BBBXG) fue establecido a mediados de 1980s para ofrecer un foro para los esfuerzos binacionales de administración y planeación, construcción y mantenimiento de existentes o futuros proyectos y cruces fronterizos a lo largo de las 1,952-millas de frontera entre México y Estados Unidos. El propósito de las reuniones semestrales del BBBXG's es dialogar sobre asuntos operativos que involucran puentes y cruces fronterizos existentes o en planes, y para intercambiar visiones sobre políticas e información técnica. También se discuten otros asuntos relacionados con la facilitación de viajes entre los dos países, como pudiera ser el caso de carreteras regionales y otros proyectos de infraestructura.

Este grupo es co-presidido por el Departamento de Estado y la Secretaría de Relaciones Exteriores, y en sus reuniones participan agencias federales con interés en los cruces fronterizos. El Departamento de Estado es la agencia de Estados Unidos que co-preside este grupo por ser la agencia federal que expide el permiso presidencial requerido para cualquier nuevo cruce fronterizo o cuando existan modificaciones sustanciales en garitas existentes. Los diez estados fronterizos de EE.UU. y México participan activamente en estas reuniones, mientras que los actores locales pueden participas en las sesiones públicas.

El BBBXG lleva a cabo reuniones anuales en diferentes lugares a lo largo de la frontera, rotándose la sede entre los estados fronterizos y los dos países. Las reuniones del BBBXG consisten de tres secciones: Reuniones por separado de las delegaciones de cada país, donde se discuten temas generales; una sesión pública en la que pueden presentarse personas u organizaciones para dirigirse al grupo, incluyendo presentación de propuestas para nuevos cruces; y una sección de gobiernos únicamente, que es la sesión técnica donde el grupo binacional discute el estatus de proyectos de cruces fronterizos y asuntos relacionados. Al año se lleva a cabo una reunión plenaria del BBBXG que incluye a toda la frontera y dos o más reuniones regionales. La Secretaría de Relaciones Exteriores y el Departamento de Estado se alternan para ser anfitriones de las reuniones del BBBXG y los participantes financian su propia participación.