



La Economía de la frontera entre Estados Unidos y México en transición Abril 2014

California y Baja California: un modelo de economía transfronteriza aún por alcanzar su potencial

Rick Van Schoik, Erik Lee, and Christopher Wilson*

Hallazgos del Foro Económico de la Región California-Baja California

El 20 y 21 de marzo, líderes federales, estatales y locales de California y Baja California se reunieron en San Diego para asistir al Foro Regional de Competitividad Económica. Éste fue el primero de cuatro foros, que se llevarán a cabo este año en la frontera entre EE.UU. y México, diseñados para generar nuevas ideas sobre cómo fortalecer la competitividad de la región fronteriza. El presente reporte resalta algunos de los conceptos clave y recomendaciones desarrolladas en San Diego durante este evento.

Resumen: La Promesa y Numerosos Desafíos de la Integración Regional

Las regiones de California del Sur y Baja California del Norte son en muchos sentidos “un microcosmos de lo que podría suceder” en el resto de la economía de la frontera entre EE.UU y México. En la región que comprende San Diego y Tijuana, el fuerte capital humano e innovación local son fundamentales para que las dos economías regionales sean grandes, fuertes y complementarias. Mexicali, la única capital estatal ubicada en la frontera entre EE.UU. y México, posee una sofisticada base manufacturera y se encuentra del lado opuesto a Imperial County, un centro de agricultura del lado estadounidense con desafíos respecto a capital humano y desarrollo económico. Un fuerte deseo en la región por incrementar la actividad económica transfronteriza, ha resultado en la formación de varias organizaciones relativamente nuevas. En adición a las mejor establecidas corporaciones de desarrollo en San Diego y Tijuana, y la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG), han surgido otras como

Cali Baja Binacional Mega Región, la Coalición Frontera Inteligente de San Diego- Tijuana, y la Alianza Binacional Mexicali-Imperial.

Aun cuando la región ya se beneficia mucho de la cultura de la innovación, los desarrollados conglomerados manufactureros y una geografía única, la competitividad de la mega-región de Cali Baja podría ser fortalecida. La región puede apoyarse en su impresionante capital humano y sistemas de innovación para mejorar su conexión con la economía global al invertir en redes de transporte intermodales y la promoción de exportaciones. También podría mejorar sus puertos de entrada regionales para que personas y bienes se puedan mover con mayor eficiencia a través de la frontera entre EE.UU. y México, para permitir que la región aproveche sus notables fortalezas.

Promoviendo el Desarrollo del Capital Humano a través de Educación e Investigación Transfronteriza

Uno de los objetivos de Estados Unidos y México es aumentar el intercambio educacional (Soberanes 2014). En este aspecto las instituciones de educación superior en California del Sur y en Baja California del Norte tienen la oportunidad de encontrar nuevas formas creativas y productivas de educar a la fuerza de trabajo binacional y bicultural que mejoraría la competitividad regional. Aun cuando las sofisticadas operaciones manufactureras de la región tienen un alto valor agregado y se benefician de un personal calificado, todavía hay mucho trabajo por hacer. En particular, la calidad de programas de ingeniería de la región será fundamental para el éxito de la región. Además, programas de entrenamiento diseñados

para industrias específicas actualmente están subdesarrollados y no están aprovechando el potencial en ingeniería, recursos e intereses de la región, particularmente en nuevas industrias (Ej. biociencia, drones, cyber). Sería importante que las instituciones académicas se asocien con industrias privadas y el gobierno para mejorar el vínculo entre sus planes de estudio y las demandas de la economía regional.

Los grandes desafíos que enfrenta México en el campo de la innovación también afectan a la -región binacional de Cali Baja. Los participantes del foro señalaron particularmente los desafíos que presenta la situación formativa de la industria de capital de riesgo en México, los bajos niveles de inversión por parte de México en investigación y desarrollo (menos de 0.5% en investigación y desarrollo (Banco Mundial, 2014) y la centralización del poder y del presupuesto en la Ciudad de México. Este último factor limita la habilidad de liderar y dirigir esfuerzos de investigación por parte de universidades regionales que podrían tener un efecto positivo en la mega-región binacional de Cali Baja. Esto tiene que cambiar para que la región crezca y se expanda.

Creando Mejor Conectividad Global en la Región

De turismo a equipamiento audiovisual, y de manufacturación de equipos médicos a construcción de barcos, las más importantes industrias de la mega-región binacional de Cali Baja dependen de su conectividad entre las economías estadounidense, mexicana y el resto del mundo. Como fue expresado por el participante del foro Joel Valenzuela, Director Marítimo del Puerto de San Diego, “La competitividad de la región está atada a su capacidad de mover bienes dentro y afuera de la región.”

Muchos participantes del foro comentaron que la región de San Diego y Tijuana tiene, en particular, la necesidad de un puerto interior para ordenar y redireccionar mercancía que llega en camiones, trenes, puertos y aeropuertos. Valenzuela comento que hay oportunidades de envíos marítimos de corta distancia entre Estados Unidos y México. En particular, la creación de una “Avenida Marítima” paralela al corredor I-5 podría bajar los costos de transporte para algunos productos. Actualmente en

Estados Unidos hay planes para desarrollar este corredor siguiendo la Costa del Pacifico, pero el valor agregado de esta iniciativa incrementaría significativamente si México fuera incluido en las discusiones.

Un desafío adicional es la capacidad limitada de transportación por ferrocarril de la región. Actualmente San Diego solamente tiene servicio a Burlington Santa Fe del Norte, mientras que las regiones más competitivas en el mundo tienen servicio de por lo menos dos grandes líneas de ferrocarril clase 1. La renovación de la desaparecida infraestructura ferroviaria regional impulsaría la competitividad de la región, particularmente en el sector automotriz, pero de ninguna forma limitado a éste.

A pesar del hecho de que la región esta idealmente localizada para exportar a toda la costa del Pacifico, actualmente San Diego solo exporta lo equivalente al 9.3% de su Producto Regional Bruto (PRB), convirtiéndolo en el número 55 en la lista de ciudades estadounidenses que se benefician de sus exportaciones (San Diego Metropolitan Export Initiative Fast Facts, 2013). Mientras que hay muchos desafíos para las pequeñas y medianas empresas que quieren exportar, también hay una variedad de apoyos a su disposición, incluyendo los Consejos de Distrito de Exportación, World Trade Centers, la Administración de Pequeños Negocios de EE.UU., las oficinas del Servicio Comercial de EE.UU., bancos especializados en importaciones y exportaciones y corporaciones de desarrollo locales (EDCs). Como resultado, probablemente hace más sentido mejorar, expandir y hacer públicos los programas existentes, que diseñar nuevos.

Finalmente, mejor información sobre el movimiento de bienes es también necesaria para que distritos electorales en la frontera pueden mostrar la importancia económica de la región fronteriza al resto del país.

Asociaciones para Mejorar los Puertos de Entrada Regionales

A lo largo de la última década, diferentes actores involucrados con la economía trasfronteriza han trabajado para promover mejoras e inversiones a puertos interiores de entrada los cuales son nodos económicos críticos, no solo para economías locales,

sino también para la economía norteamericana. Como lo mencionó el representante Juan Vargas (CA-51) durante el foro, “Grupos tan diversos como los ecologistas (por la calidad del aire), Mundo Marino (por el turismo), comisiones de desarrollo económico (por el comercio) y especialistas en seguridad, todos quieren financiamiento para los puertos de entrada ya que reconocen el valor de invertir en el futuro.”

La región de San Diego-Tijuana tiene ejemplos únicos de nueva infraestructura fronteriza que se está desarrollando actualmente. El puente peatonal de la Entrada a California de Otay Mesa (al este de San Diego) al Aeropuerto Internacional General Abelardo L. Rodríguez, es único en la región fronteriza. El proyecto fue otorgado a un promotor privado que podrá recuperar los costos por medio de tarifas a usuarios. Otay Mesa Este es un puerto de entrada comercial diseñado para aliviar la congestión del tráfico comercial en Otay Mesa y que está planeado inaugurarse en 2017. Gary Gallegos de SANDAG enfatizó que los asociados del proyecto deberán trabajar con el Gobierno de México en una estrategia gradual de peaje para llegar a un plan razonable de ingresos compartidos. Adicionalmente, la Alianza Binacional Imperial-Mexicali tiene como objetivo responder a los numerosos desafíos de la región, en particular los que conciernen a las mejoras al puerto de entrada de Calexico Oeste, que se necesitan desde hace mucho tiempo.

Puntos claves de las aportaciones de las partes interesadas

Los foros regionales de competitividad económica de Estados Unidos y México brindan, a las partes interesadas, la oportunidad de presentar aportaciones extensas durante sesiones posteriores a los paneles de discusión. Aportaciones de las partes interesadas de la California/Baja California se centraron en los siguientes temas:

- **Destacar un pensamiento sistémico en el desarrollo de puertos de entrada.** Las partes interesadas destacaron la importancia de pensar cómo los puertos de entrada de una región podrían funcionar más eficazmente. Al planear nuevos puertos de entrada o mejoras en los puertos de entrada surge necesidad de un cuidadoso análisis de caminos conector — generalmente los caminos

estatales — así como la existente y futura infraestructura urbana,

- **Obtener mejor información para entender los impactos de los puertos de entrada.** La falta de estudios sobremovimientos de bienes fue destacado como una brecha significativa en nuestro conocimiento del impacto de los puertos en las economías locales, regionales y nacionales.
- **Añadir más opciones de transporte transfronterizo.** Participantes de ambos sectores, privado y público, subrayaron la necesidad de más opciones de transportación, incluyendo el ferrocarril para bienes no tóxicos y el transporte rápido de autobús (BRT) para viajeros transfronterizos.
- **Promover mejor la región, su cultura e identidad.** Veinte años después de TLCAN, la noción de un regionalismo no se ha llevado a cabo a pesar del entrecruzamiento de sus respectivas poblaciones e industrias. Hay una necesidad de programas que reúnen a personas claves de Tijuana y San Diego para construir mejores eventos de la comunidad transfronteriza que puedan educar a un público más amplio.
- **Promover más colaboración educativa,** formando relaciones de colaboración e incentivando al sector privado a diseñar e implementar programas educativos conducentes a los subsectores de industria pertinentes a la región Cali-Baja.
- **Promover el desarrollo de las inversiones de capital de riesgo en la región, especialmente en el lado Mexicano.** La falta de este tipo de inversión en México es histórico, pero existe una oportunidad para trabajar con oficiales locales, estatales y federales en los dos lados de la frontera en esta cuestión. Es importante crear consenso y contactar al Dialogo de Alto Nivel de Estados Unidos y México sobre soluciones concretas a la falta de inversiones de capital de riesgo en la región fronteriza.
- **Identificar y promover activos de producción transfronterizos.** Nuevos estudios han identificado a la región del sur de California/Baja California como un centro altamente competitivo para la fabricación de equipos audiovisuales, una industria de la cual su crecimiento beneficiará fuertemente la creación de empleos y al crecimiento económico en ambos lados de la frontera. Además, análisis de mapas que demuestran las concentraciones de industrias que utilizan los datos de entrada y salida, identificarán

oportunidades para el desarrollo económico binacional, a través de infraestructura, atracción de inversión o de promoción del comercio.

- **Crear símbolos del espíritu binacional que caracterizan la región.** Para fomentar el desarrollo y la cooperación binacional, la frontera debe convertirse en el corazón de la zona de San Diego-Tijuana. Este concepto podría ser compartido con los visitantes y habitantes locales por igual a través de un ambicioso plan para desarrollar la zona que rodea el puerto de entrada de San Ysidro, o con un único evento binacional, como una oferta conjunta de Tijuana-San Diego para los Juegos Olímpicos.
- **Aprovechar toda la frontera para dar voz a los asuntos fronterizos en las capitales nacionales.** Para responder a la preocupación de que los capitales nacionales "no entienden" como las políticas en un área tienen inadvertidos efectos

sobre otra, por ejemplo la seguridad, los participantes propusieron acciones para trabajar con las comunidades fronterizas para amplificar su voz en el proceso de la creación de nuevas leyes al nivel federal.

Conclusión: Superando Divisiones en Cali Baja

Participantes del foro expresaron su clara convicción de que California del Sur y Baja California son mucho más fuertes juntos que separados. El mensaje de fortaleza binacional necesita un aumento, y las barreras que aún quedan en la región deben ser superadas para que la región alcance todo su potencial.

** Rick Van Schoik es el Director de Energía y Medio Ambiente de la Asociación de Investigación de Norteamérica. Christopher Wilson es Analista Principal en el Instituto México en el Centro Woodrow Wilson. Erik Lee es Director Ejecutivo de la Asociación de Investigación de Norteamérica.*