Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México

Comité Directivo Regional Binacional

Abril 23, 2020

Agenda

1. Actividades desde la Reunión Anterior (Noviembre-Diciembre 2019)
2. Índice Preliminar para el Reporte Final
3. Introducción (Capítulo 1)
4. Metas, Objetivos e Instituciones (Capítulo 2)
5. Condiciones Actuales: La Frontera entre Texas-México Hoy en Día (Capítulo 3)
6. Designación de la Red de Transporte Multimodal Binacional (Capítulo 4)
7. Evaluación de Necesidades y Desempeño del Sistema (Capítulo 5)
8. Previsiones para la Región Fronteriza (Capítulo 6)
9. Importancia Económica de la Frontera (Capítulo 7)
10. Siguientes Pasos

Actividades desde la Reunión Anterior (Noviembre-Diciembre 2019)

- Reuniones de BTAC
  - Enero 2020
  - Abril 2020
- Identificación, designación y evaluación de necesidades de corredores binacionales y multimodales.
  - Resúmenes de flujo transfronterizo de bienes
  - Valor del comercio y por modo de transporte
- Pronostico del movimiento de personas y bienes
- Importancia Económica de la frontera entre Texas-México

Índice Preliminar para el Reporte Final

Capítulo 1: Introducción
- 1.1 Antecedentes
- 1.2 Propósito del BTMP
- 1.3 Proceso de Desarrollo del BTMP
- 1.4 Organización del BTMP

Capítulo 2: Metas, Objetivos e Instituciones
- 2.1 Visión y Misión
- 2.2 Metas y Objetivos
- 2.3 Desarrollo de Políticas, Planificación y Manejo de Procesos de la Frontera entre U.S.-México y Texas-México

Capítulo 3: Condiciones Actuales: La Frontera entre Texas-México Hoy en Día
- 3.1 Población
- 3.2 Empleo
- 3.3 Ingresos
- 3.4 Educación
- 3.5 Movimiento Transfronterizo de Personas
- 3.6 Movimiento Transfronterizo de Bienes
- 3.7 Cadenas Transfronterizas de Suministro

Capítulo 4: Designación de la Red de Transporte Multimodal Binacional
- 4.1 Regiones Fronterizas del BTMP
- 4.2 Esferas de Influencia
- 4.3 Criterios y Procesos de Designación
- 4.4 Red de Transporte Multimodal Final

Capítulo 5: Evaluación de Necesidades y Desempeño del Sistema
- 5.1 Repaso de los Problemas y Necesidades que afectan la Red de Transporte Binacional
- 5.2 Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de la Frontera Binacional
- 5.3 Repaso de los Elementos Clave en Redes Multimodales y Desempeño

Capítulo 6: Previsiones para la Región Fronteriza
- 6.1 Identificación de Escenarios Futuros
- 6.2 Previsiones de movimiento de Personas y Mercancías

Índice Preliminar para el Reporte Final

Capítulo 7: Importancia Económica de la Frontera

- 7.1 Perfil Económico de la Frontera entre Texas-México
- 7.2 Principales Cadenas de suministros que se comercializan a lo largo de la Frontera entre Texas-México
- 7.3 Importancia Económica del Comercio a través de la Frontera entre Texas-México
- 7.4 Impacto Económico de Retrasos en la Frontera entre Texas-México

Capítulo 8: Identificación de Futuras Necesidades y Estrategias

- 8.1 Futuro Desempeño del Sistema de Transporte Binacional
- 8.2 Impactos Económicos de las Condiciones Futuras en la Frontera
- 8.3 Identificación de Futuras Necesidades del Sistema de Transporte Binacional
- 8.4 Estrategias para Tratar las Necesidades Identificadas

Capítulo 9: Participación de Grupos de Interés

- 9.1 Propósito
- 9.2 Organización
- 9.3 Miembros
- 9.4 Resumen de la Participación

Capítulo 10: Recomendaciones

- 10.1 Marco y Proceso de Priorización
- 10.2 Recomendaciones de Proyectos
- 10.3 Recomendaciones de Políticas
- 10.4 Recomendaciones de Programas
- 10.5 Impactos de las Recomendaciones en el Sistema de Transporte Binacional
- 10.6 Impactos Económicos de las Recomendaciones

Capítulo 11: Plan de Implementación

- 11.1 Marco para desarrollar el Plan de Implementación
- 11.2 Disponibilidad de Fondos para la Implementación
- 11.3 Plan de Implementación para las Recomendaciones de Proyectos
- 11.4 Plan de Implementación para Recomendaciones de Políticas
- 11.5 Plan de Implementación para las Recomendaciones de Programas

Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México

Capítulo 1: Introducción

Resumen de Introducción

Propósito del Capítulo	Mensajes Claves	Mensajes de Apoyo
▪ Proporcionar información general de la importancia de la frontera entre Texas-México ▪ Proporcionar el propósito del BTMP ▪ Mostrar el proceso de desarrollo del BTMP ▪ Proporcionar el contenido del Reporte Final del BTMP	▪ La frontera entre Texas-México conecta a las personas y al comercio a lo largo de los EE.UU. y México ▪ Planos para políticas, programas y proyectos binacionales ▪ Identicar las necesidades desafíos, oportunidades y estrategias de transporte. ▪ Respalado por análisis basados en datos y aportes de grupos de interés binacionales,	▪ México es el tercer socio comercial más grande de los EE.UU. ▪ La frontera entre Texas-México facilita una gran cantidad de cruces comerciales y de personas entre los EE.UU. Y México ▪ La infraestructura del transporte fronterizo conecta EE.UU.-México-Canadá ▪ El BTMP es un plan para enfrentar futuros desafíos y oportunidades.

Antecedentes (1.1): Relación General entre EE. UU. Y México

- Los EE. UU. y México **comparten 1,954 millas** de frontera en común
  - Es el límite internacional más transitado del mundo
- El comercio entre los EE.UU. y México **se ha triplicado** entre 1994 y 2017
  - Aumentó de $166 mil millones a $556 mil millones
- La relación entre los EE.UU. y México **va más allá del comercio** y conlleva amplios lazos comerciales, culturales y educativos
- **NAFTA liberalizó el comercio** entre los EE.UU. y México
  - El T-MEC reemplazará al TLCAN (1994) y se espera que fomente la inversión en infreaestructura, instalaciones y operaciones a lo largo de la frontera entre los EE.UU. y México

Antecedentes (1.1): Relevancia de la frontera entre Texas-México

- Texas juega un papel vital en la relación entre los EE.UU. y México
  - Texas-México **comparten 1,254 millas (64%)** de frontera en común
- Comercio
- **El 70% de los $556.3 mil millones intercambiados** entre los EE.UU. y México en 2017 ocurrió a través de la frontera entre Texas-México
  - **El valor comercial entre Texas-México aumentó en un 224%**, de $59.7 mil millones a $187.5 mil millones entre 1995 y 2017
  - El intercambio commercial entre Texas y México fue **más de tres veces** la cantidad que Texas intercambió con China, el segundo socio comercial más grande del estado.

Antecedentes (1.1): Relevancia de la frontera entre Texas-México

- Economía
  - El comercio entre los EE.UU y México respalda más de **5 millones de empleos** en todo EE.UU.
  - El comercio entre Texas-México respalda más de **382,000 empleos**
  - El empleo en la región fronteriza **aumentó 86%** de 1.5 millones en 1990 a 2.8 millones de empleos en 2017
  - 97% de crecimiento en México de 830,000 a 1.6 millones
  - 73% de crecimiento en Texas de 660,000 a 1.1 millon
- Población
  - La población de la región fronteriza **aumentó 70%** de 4.4 millones en 1990 a 7.3 millones en 2017
    - 69% de crecimiento en México de 2.6 millones a 4.3 millones
    - 65% de crecimiento en Texas de 1.8 millones a 3.0 millones
    - La región fronteriza superó las tendencias nacionales en los EE.UU. (31% de crecimiento) y en México (59%)

Antecedentes (1.1): Relevancia de la frontera entre Texas-México

- Infraestructura
  - De los 49 cruces fonterizos entre los EE.UU y México, **29 están a lo largo de la frontera entre Texas-México***
    - 28 procesan el movimiento de vehículos de pasajeros
    - 24 procesan el movimiento peatonal
    - 14 procesan movimientos comerciales (El Puente del Comercio Mundial en Laredo es exclusivamente comercial)
    - 6 cruces ferroviarios
    - Algunos cubren múltiples modos (ferrocarril, ductos, aviación y marítimo)
  - El sistema de transporte binacional que sirve a la frontera entre Texas-Mexico es **escencial para el flujo eficiente de personas y mercancías**

** Incluyendo la frontera de Santa Teresa, Nuevo Méxco porque está dentro del límite del área de planificación del MPO de El Paso*

Antecedentes (1.1): Relevancia de la frontera entre Texas-México

- Movimiento de Personas
  - La frontera entre los EE.UU y México sufrió una **disminución del 9%** en los cruces de personas hacia el norte entre 1996 y 2017 de 208 millones a 188 millones
  - La frontera entre Texas y México registró una **disminución del 3%** en los cruces de personas con dirección al norte en el mismo período, de 137 millones a 86 millones
    - Esto se debe principalmente a la reducción de cruces de vehículos personales
  - **Más del 45%** de los cruces personales entre los EE.UU y México en el 2017 ocurrió a través de la frontera entre Texas-México
    - **34 millones de carros**, más de **17 millones de peatones**, y más de **86,000 autobuses de pasajeros** cruzarón la frontera entre Texas-México en 2017.

Antecedentes (1.1): Relevancia de la frontera entre Texas-México

- Movimiento de Bienes
  - Los cruces de camiones hacia el norte **aumentaron en un 93%,** de 2.2 millones en 1996 a 4.2 millones en 2017
  - Los movimientos de vagones de tren hacia el norte **aumentaron en un 285%,** de 251,769 en 1996 a 970,406 en 2017
  - En 2017, se intercambiaron **más de $390 mil millones** en mercancías a través de la frontera entre Texas-México
    - $187.5 mil millones (o 48%) fue comercio directo entre Texas y México
    - $202.5 mil millones pasaron por los cruces fronterizos de Texas con orígenes o destinos en otros estados de los EE.UU. y provincias canadienses.

Antecedentes (1.1): Desafíos de la Frontera entre Texas-México

- **Aumento de casi 0.8 millones de residentes** en la región fronteriza entre 2015 y 2030
  - 0.5 millón de crecimiento en el lado Mexicano, 0.3 millones en el lado de Texas entre 2015 y 2030
  - El crecimiento aumenta la demanda de viajes transfronterizos en la región fronteriza
  - Agrega presión a las instalaciones de los puertos de entrada (POE, por sus siglas en inglés) y a la conexión de los corredores de transporte .
  - El crecimiento llevará a un aumento de congestión en todo el sistema de transporte
    - Incluyendo cruces fronterizos, carreteras, aeropuertos, conexiones de tubería, marítimas y ferroviarias.
- **Mejorar la capacidad y las operaciones** de infraestructura multimodal binacional es fundamental
  - El BTMP identificará soluciones para disminuir la congestión de tráfico, facilitar el comercio internacional, reducir los impactos ambientales y mejorar la calidad de vida de los residentes de la región fronteriza

Propósito del Plan Maestro de Transporte Fronterizo (1.2)

- Basado en la larga relación de coordinación y colaboración entre Texas y México
- Plan integral, multimodal, binacional de largo alcance
  - Identifica actuales y futuras necesidades, desafíos y oportunidades de transporte
  - Identifica y designa un sistema de trasporte binacional y multimodal
  - Evalúa la importancia económica del movimiento de personas y comerico transfronterizo y el impacto económico de los retrasos y congestión en la frontera
  - Describe estrategias de inversión de políticas, programas, proyectos y actividades de planeación para abordar las necesidades
  - Describe un plan de acción integral para implementar recomendaciones a corto, mediano y largo plazo

Sirve como un plano para políticas, programas y plan de acción de proyectos binacional para abordar las necesidades y desafíos actuales y futuros del transporte fronterizo

Proceso de Desarrollo del BTMP (1.3)

- El desarrollo fue informado por las aportaciones de una amplia variedad de grupos de interés binacionales
- Grupos fundamentales que participaron en el desarrollo del pan incluyen:
  - Comité Asesor de Comercio Fronterizo (BTAC)
  - Comités Directivos Regionales Binacionales (BNRSCs)
  - Comité Interno de Asuntos Fronterizos del Departamento de Transporte de Texas
  - Sector privado a través de talleres con grupos de interés
  - Público en general a través de reuniones públicas

Capítulos del Borrador Final de Reporte del BTMP (1.4)

No.	Nombre del capítulo	Descripción del Capítulo
1	Introducción	Propósito y desarrollo del BTMP; organización del reporte
2	Metas, Objetivos e Instituciones	Misión y visión; metas y objetivos del BTMP; instituciones y descripción general de los procesos de planificación e implementación
3	Condiciones Actuales: La frontera entre Texas-México hoy en día	Tendencias y condiciones actuales de población, empleo, ingresos, educación, movimiento de mercancías, personas y cadenas de suministro
4	Designación de la Red de Transporte Multimodal Binacional	Regiones del BTMP; esferas de influencia; criterios y porcesos para designaciones de corredores multimodales; red de transporte final
5	Evaluación de Necesidades y Desempeño del Sistema	Descripción general de necesidades y problemas actuales; fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas; elementos fundamentales de las redes multimodales y el rendimiento
6	Previsión para la Región Fronteriza	Escenario futuro y previsión del movimiento de personas y mercancías
7	Importancia Económica de la Frontera	Perfiles económicos; cadenas de suministro fundamentales; impacto económico de retrasos fronterizos
8	Identificación de Necesidades y Estrategias	Futuro desempeño del sistema de transporte binacional; impactos económicos de las futuras condiciones fronterizas; identificación de necesidades futuras; estrategias
9	Participación de Grupos de Interés	Propósito; organización; membresía; resumen de participación
10	Recomendaciones	Proceso de priorización; recomendaciones de proyectos, políticas y programas; impactos en el rendimiento e impactos económicos de las recomendaciones
11	Plan de Implementación	Marco de implementación; disponibilidad de fondos; plan de implementación de proyectos, políticas y programas

Comentarios del BNRSC

1. ¿Estructuramos el Capítulo 1 apropiadamente?
2. ¿Hay otros puntos de información que le gustaría que incluyeramos en el Capítulo 1?

Metas, Objetivos e Instituciones

Capítulo 2

Descripción general de Metas, Objetivos e Instituciones

Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensajes de Apoyo
▪ Presentar la visión y misión del BTMP ▪ Presentar las metas y objetivos del BTMP ▪ Identificar las instituciones y agencias que se asocian a lo largo de la frontera entre Texas-México y sus funciones	▪ Metas y objetivos desarrollados por consenso ▪ La gestión en conjunto y esfuerzos de colaboración entre socios binacionales permiten que la frontera funcione efectivamente	▪ Las metas y objetivos son un punto de partida para la priorización de proyectos ▪ Se utilizan diferentes procesos para facilitar el movimiento de personas y mercancías

Visión & Misión (2.1)

Visión

Colaborativamente fomentar el transporte binacional integrado y eficiente de personas y bienes a través de la frontera Texas-México, y promover el desarrollo económico que beneficie a la región fronteriza binacional Texas-México y los Estados Unidos y México.

Misión

Desarrollar e implementar una estrategia de comercio, desarrollo económico, estrategia de transporte y política pública que facilite el comercio fronterizo y el movimiento de personas Estados Unidos-México, crear corredores eficientes y mejore las conexiones en la región fronteriza binacional dentro de los Estados Unidos y los estados Mexicanos que forman la región fronteriza Texas-México y entre las dos naciones que comparten esta frontera.

Vea el Folleto 1

Alineamiento de las Metas y Objetivos del BTMP con planes existentes en EE.UU y México (2.2)

Movilidad y confiabilidad	Competitividad Económica	Seguridad y Proteccion	Conectividad Multimodal	Resistencia Transfronteriza	Financiación Sustentable	Preservación de bienes	Servicio al Cliente	Administración
Movilidad y confiabilidad	Optimizar Rendimiento del Sistema	Seguridad	Conectividad Multimodal	Fomentar Consistencia	Financiamiento Sustentable	Preservación de Bienes	Servicio al Cliente	Administración
Optimizar Rendimiento del Sistema	Competitividad Económica	Promover Seguridad	Optimizar Ren dimiento del Sistema	Incrementar resistencia del Sistema	Fomentar Administración	Preservación de Bienes	Fomentar Entendimiento	Fomentar Entendimiento
Movilidad y confiabilidad	Competitividad Económica	Seguridad y Proteccion	Conectividad Multimodal	Construir Infraestructura Resistente	Financiamiento Sustentable	Preservar Nuestros Bienes	Enfocarse en el Cliente	Fomentar Administración
Movilidad y confiabilidad	Promover Desarrollo Economico	Enfocarse en Seguridad	Conectividad Multimodal		Inversiones en Infraestructura	Mantener Estado de Buena Reparacion	Asociarse con Grupos de Interés	Cooperación Bilateral
Movilidad y confiabilidad			Promover Conectividad Regional		Inversiones en la Industria	Mantenimiento Preventivo	Cooperación Bilateral	Promover Paritcpación
Promover Movilidad Sustentable							Promover Participación	Administración
							Servicio al Cliente	

Leyenda: Documentos de Planeación EE.UU y México

- Plan de Transportación Texas 2040
- Previos BTMP EE.UU.-México
- Plan Estrategico TxDOT 2019-2023
- Plan de Movilidad de Carga Texas 2018
- Planos Estrategicos de la Frontera Texas-Mexico
- Planes de Desarrollo del Estado Méxicano
- Planes de Desarrollo Regional Méxicano

Desarrollo de Políticas, Planeación, Desarrollo de Infraestructura y Gestión de Procesos en la Frontera entre EE.UU-México y Texas-México (2.3)

- EE.UU. y México comparten una frontera multidimensional
- Se utilizan diferentes métodos para manejar la frontera
  - Antes del 9/11, México tomó principalmente un método de no intervención
  - Después del 9/11, ambos países han aumentado su colaboración
- Establecimiento de foros y mecanismos de alto nivel
- North American Development Bank (Banco de Desarrollo Norteamericano) (1994)
  - Iniciativa Fronteriza del Siglo XXI (2010)
  - Diálogo Económico de Alto Nivel entre los EE.UU. y México (2013)

Desarrollo de Políticas de la Frontera entre EE.UU.-México y Texas-México (2.3)

- Agencias federales que desempeñan un papel en la creación de políticas que afectan la frontera
  - Relaciones Binacionales
    - El Departamento de Estado de los EE.UU. y la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE)
  - Iniciativas de políticas Domésticas,
    - Departamento de Seguridad Nacional de EE. UU.
    - Administración de Servicios Generales de EE.UU.
    - El Departamento de Transporte de los EE.UU y SCT
- Agencias estatales y locales que desempeñan una función en la creación de políticas que impactan la frontera
  - EE.UU.: Legislatura del Estado de Texas, Comisión de Transporte de Texas, el Departamento de Transporte de Texas, la Comisión de Ferrocarriles de Texas, Secretario de Estado de Texas
  - Congreso Mexicano responsible de los asuntos de política a nivel estatal (incluyendo los relacionados con la frontera) con ayuda de las agencias estatales

Procesos de Planeación para la Frontera entre EE.UU.-México y Texas-México (2.3)

- Comité de Trabajo Conjunto entre los EE.UU.-México sobre la Planeación del Transporte (JWC, por sus siglas en Inglés)
  - Coperar en la planeación del transporte terrestre y la facilitación de movimientos transfronterizos
- Grupo Binacional de Puentes y Cruces Fronterizos entre EE.UU.-México (BBBXG, por sus siglas en Inglés)
  - Dialogar asuntos operativos para los puentes internacionales y cruces fronterizos actuales y propuestos e infraestructura relacionada
  - Intercambiar información técnica en cuestiones de política
- Los permisos presidenciales son una pieza fundamental para la planeación de la infraestructura fronteriza
  - Proceso de permiso presidencial federal de EE.UU: De acuerdo a la Orden Ejecutiva 13867 del 10 de abril de 2019
  - Proceso de permisos de Texas: aprobación de la Comisión de Transporte de Texas a través del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés)

Procesos de Planeación para la Frontera entre EE.UU.-México y Texas-México (2.3)

Proceso de Planeación de EE.UU.

Federal

- Orientación de USDOT en el proceso de planeación de transporte
  - Tratado FAST
- Requisitos de planificación a nivel estatal
- Requisitos de planificación metropolitana

Texas

- Plan de Transporte de Texas (TTP) 2040
- Plan Estratégico de TxDOT
- Programa Estatal de Mejoramiento del Transporte (STIP)
- Plan Maestro de Transporte Fronterizo entre Texas-México
- Plan de Movilidad de Carga de Texas de 2018
- Planes de transporte metropolitano

Proceso de Planeación de México

"Ley General de Planeación" (1985)

- Normas y principios (incluyendo el Plan de Desarrollo Nacional)
- Bases para la integración y el funcionamiento (Sistema Nacional de Planeación Democrática)
- Bases de participación y coordinación

Plan de Desarrollo Nacional

- Describe los programas que deben ser desarrollados, inclyendo:
  - Planes sectoriales (para agencias federales fundmentales)
  - Institucional (para agencias cuasi gubernamentales)

Otros Planes

- Plan Sectorial de Trasporte y Comunicaciones por SCT
- Pan de Modernización de Infraestructura (IMP) por Aduanas

Instituciones y Agencias Involucradas en la Frontera entre Texas-México (2.3)

EE.UU.

Agencias Federales

- Departamento de Seguridad Nacional
- Administración de Servicios Generales
- Departamento de Transporte
- Departamento de Estado
- Departamento de Agicultura
- Cuerpo de Ingenieros del Ejército
- Comisíon de Límites y Aguas Internacionales

Agencias Estatales

- Gobierno del Estado de Texas- Representantes y Senadores
- Gobierno del Estado de Nuevo México- Representantes y Senadores
- Departamento de Transporte de Texas
- Departamento de Transporte de Nuevo México
- Departamento de Seguridad Pública de Texas
- Departamento de Seguridad Pública de Nuevo México
- Autoridad Fronteriza de Nuevo México

México

Agencias Federales

- Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- Secretaría de Relaciones Exteriores
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- Secretaría de Bienestar
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía
- Secretaría de Energía
- Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA)
- Secretaría de Economía
- Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural

Agencias Estatales

- Estados de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Chihuahua
- Secretaría de Obras Públicas de Tamaulipas
- Secretaría de Economía y Turismo de Tamaulipas
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente de Tamaulipas
- Secretaría de Obras Públicas y Transporte de Coahuila (SOPT)
- Corporación para el Desarrollo de la Zona Fronteriza de Nuevo León (CODEFRONT)
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas Chihuahua
- Centro SCT
- Secretaria de Economía y Turismo Coahuila
- Secretaria de Innovación y Desarrollo Económico de Chihuahua
- Secretaría de Economía y Trabajo de Nuevo León
- Secretaría de Desarrollo Sustentable de Nuevo León

Instituciones y Agencias Involucradas en la Frontera entre Texas-México (2.3)

EE.UU.		México	
Agencias Locales	**Sector Privado**	**Agencias Locales**	**Sector Privado**
▪ Organizaciones Locales de Planificación Metropolitana ▪ Regionales de Movilidad ▪ Gobiernos del condado y de la ciudad	▪ Propietarios de puentes ▪ Compañías de camiones ▪ Compañías ferroviarias (Clase I ferrocarriles y ferrocarriles de línea corta) ▪ Operadores de Aeropuertos ▪ Propietarios de puertos marítimos y de terminales ▪ Propietarios y operadores de líneas de tubería ▪ Brokers y compañías logísticas ▪ Compañías de autobuses de pasajeros	▪ Municipios ▪ Institutos Municipales de Investigación, Planeación y/o Desarrollo Urbano	▪ Propietarios de puentes (para algunos cruces fronterizos) ▪ Compañías de camiones ▪ Compañía ferroviarias ▪ Propietarios de aeropuertos ▪ Propietarios de puertos marítimos (en empresas conjuntas con el gobierno federal) y operadoes de terminales ▪ Brokers y compañías logísticas ▪ Compañías de autobuses de pasajeros

Descripción General de la implementación del proyecto de manejo y programa a lo largo de la frontera entre Texas-México (2.3)

Responsabilidades Principales

	Manejo de la frontera y Operaciones	Infraestructura Fronteriza e Instalaciones de Apoyo	Infraestructura vial	Infraestructura ferroviaria	Infraestructura portuaria	Infraestrucutra aeroportuaria	Infraestructura de líneas de tubería
EE.UU.	CBP	GSA y otras partes	TxDOT y otras agencias locales	Sector Privado	Autoridades portuarias y distritos de navegación	Gobiernos municipales o de condado	Sector Privado
México	Aduanas	INDAABIN y otras partes	SCT, agencias estatales y locales	SCT	SCT y otras partes (APIs)	Sector privado y pequeña función del SCT	SENER y pequeña función del sector privado

Descripción General de la implementación del proyecto de manejo y programa a lo largo de la frontera entre Texas-México (2.3)

Consideraciones de financiamiento

	Manejo de la frontera y sus operaciones	Infraestructura Fronteriza e Instalaciones de Apoyo	Infraestructura de Transporte
EE.UU.	Asignaciones presupuestarias para CBP y otras agencias	Asignaciones presupuestarias para GSA y CBP (algunas contribuciones de terceros)	Financiado basado en la titularidad de la instalación
México	Asignaciones presupuestarias para Aduanas y otras agencias	Asignaciones presupuestarias para INDAABIN y Aduanas (algunas contribuciones de terceros)	Financiado principalmente a través de SCT, con contribución del sector estatal, local y privado

Comentarios del BNRSC

1. ¿Estructuramos el Capítulo 2 apropiadamente?
2. ¿Hay alguna otra información que debería incluírse en el Capítulo 2?

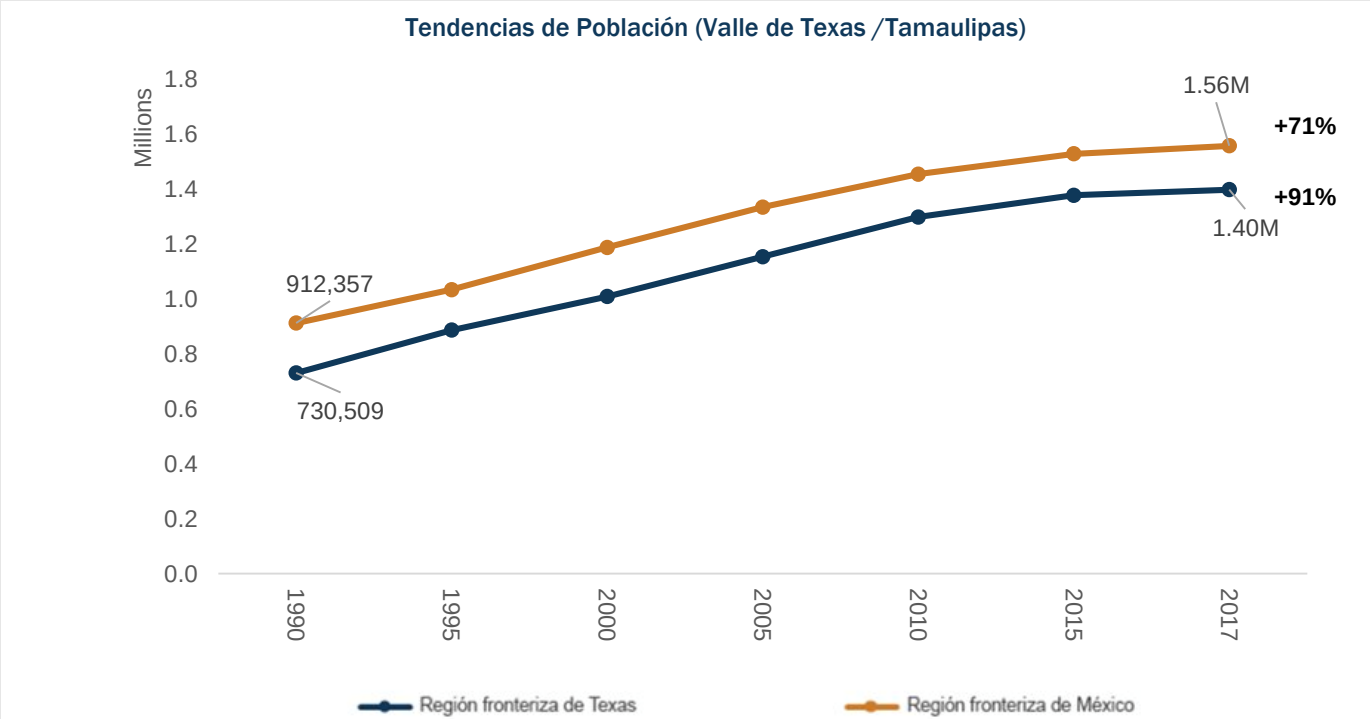
Condiciones Actuales: La Frontera entre Texas-México Hoy en día

Capítulo 3

Descripción General de Condiciones Actuales en la frontera entre Texas-México

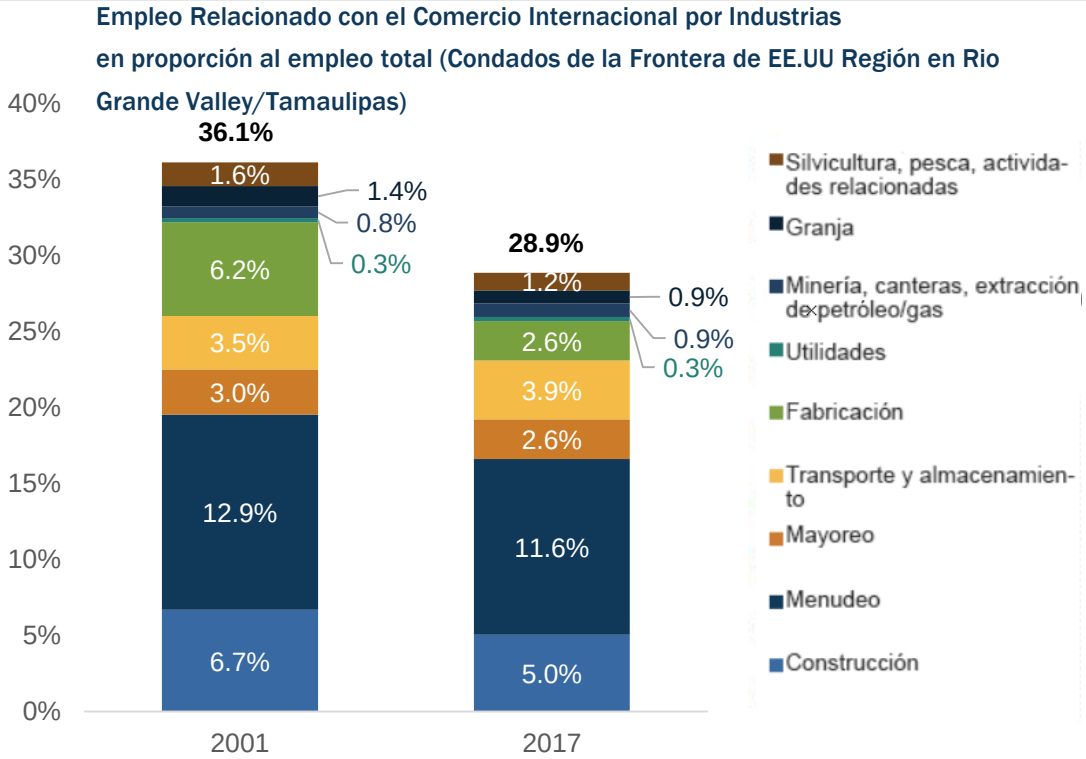
Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensajes de Apoyo
▪ Identificar las tendencias y condiciones actuales de la frontera entre Texas-México ▪ Proporcionar movimientos socioeconómicos y transfronterizos de alto nivel ▪ Orientar la identificación preliminar de problemas y necesidades	▪ La población y el empleo de la región fronteriza etán creciendo ▪ Menos personas están cruzando la frontera ▪ El comercio continúa creciendo ▪ La frontera facilita 12 cadenas de suministro fundamentales en America del Norte	▪ Los residentes están recibiendo educación ▪ Los cruces de vehículos personales han disminuido ▪ El comercio a través de la frontera continúa creciendo ▪ La mayoría del movimiento de camiones y ferrocarriles ocurre hacia el norte ▪ La mayoríta del movimiento aéreo, de embarcaciones y de tuberías ocurre dirección al sur

Condiciones Actuales: Población en la Frontera (3.1) – Región del Valle de Texas/Tamaulipas



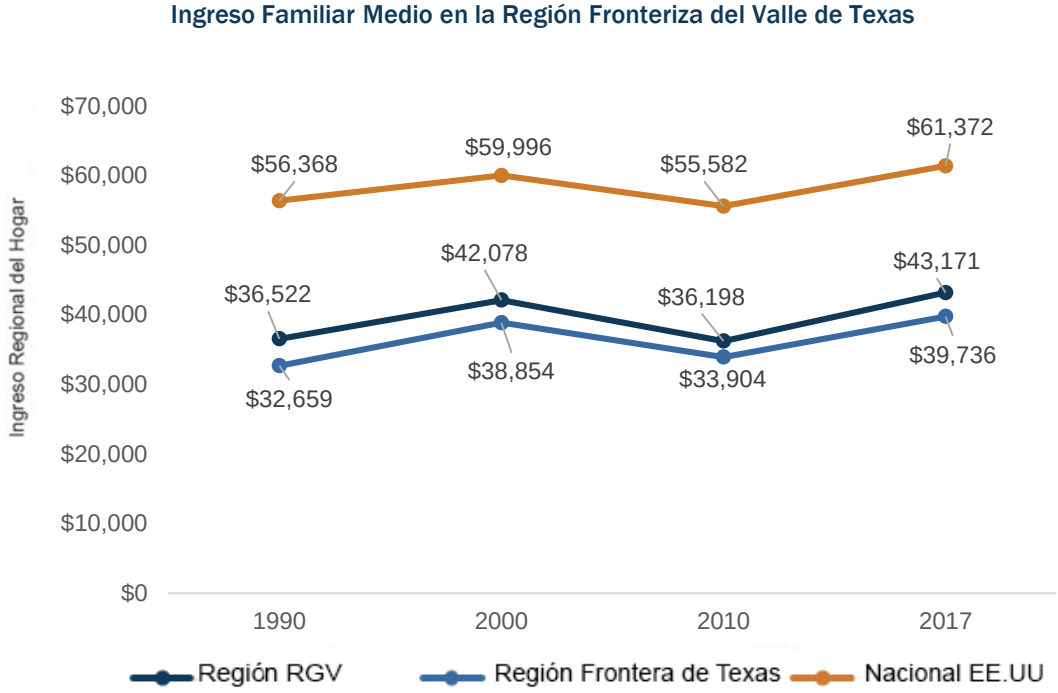
Fuentes: Oficina del Censo de EE.UU. (1990–2017), INEGI (1990–2017)

Condiciones Actuales: Empleo en la Frontera (3.2) – Región del Valle de Texas/Tamaulipas



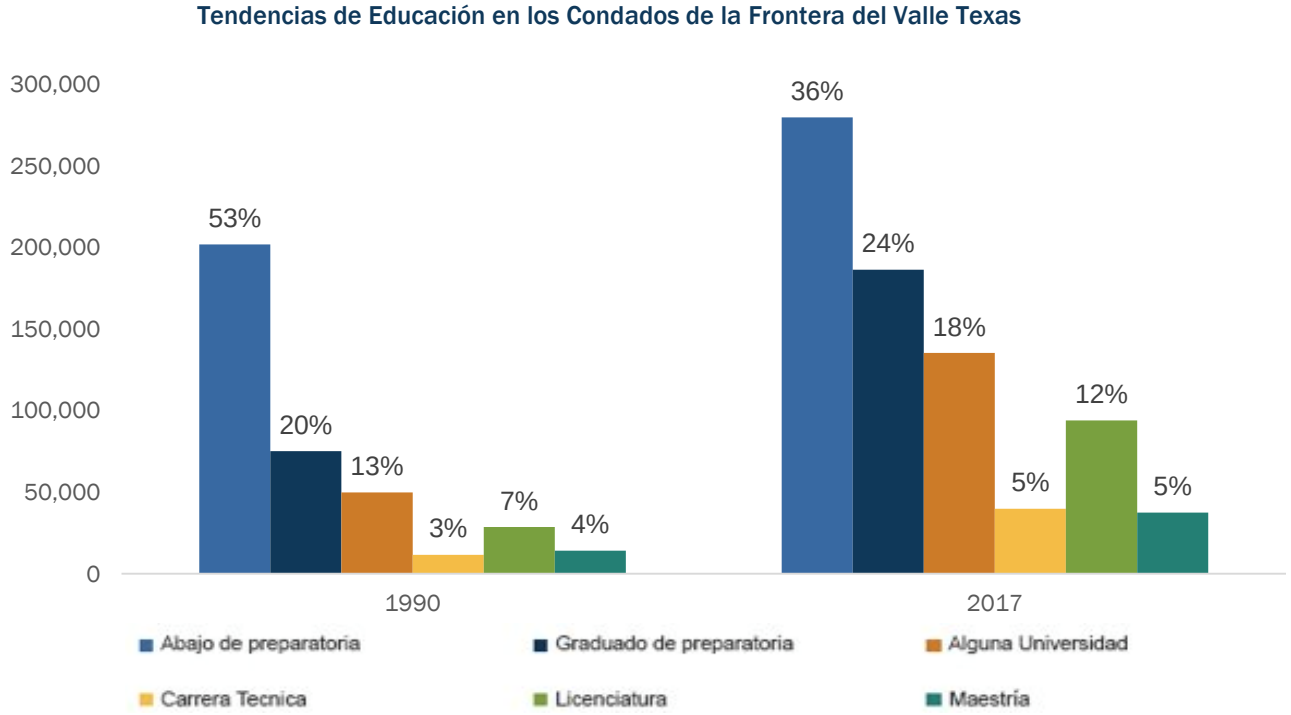
Fuente: Oficina de Análisis económico, Total de Empleos de tiempo completo y de medio tiempo por NAICS Industry (2001-2017)

Condiciones Actuales: Ingresos en la Frontera (3.3) – Región del Valle de Texas/Tamaulipas



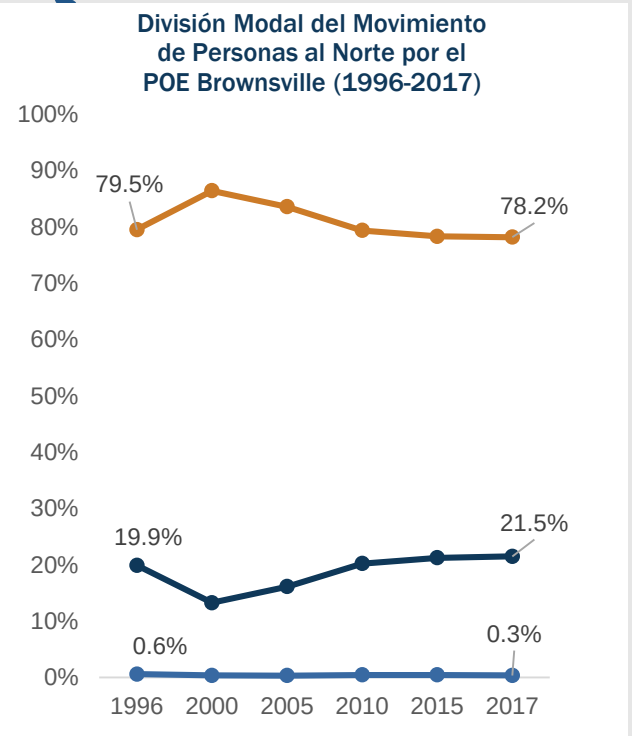
Fuente: Oficina del Censo de EE.UU.; Caracteristicas Económicas ACS herramientas de información de Ingresos y familias y hogares (1990-2017, en dolares de 2017). Información de HHI en el lado Estadounidense de la región incluye Condado de Doña Ana en Nuevo México.

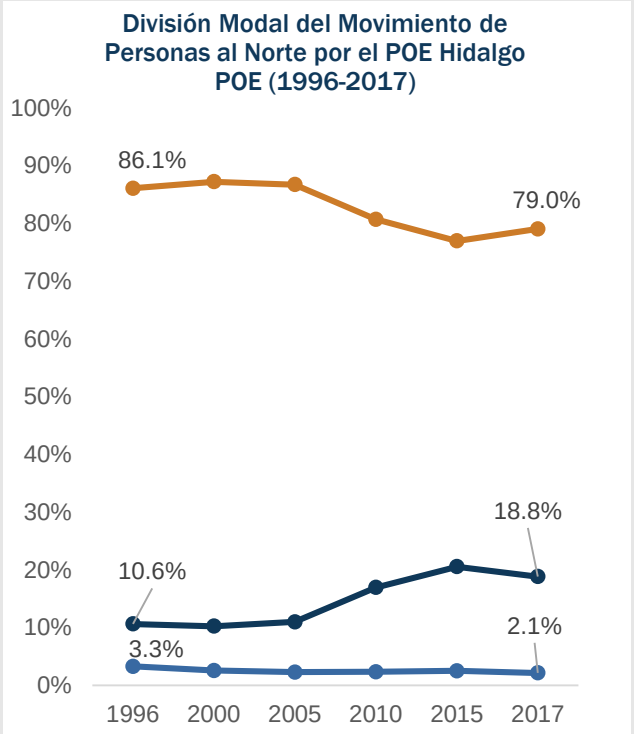
Condiciones Actuales: Educación en la Frontera (3.4) –Región del Valle de Texas/Tamaulipas

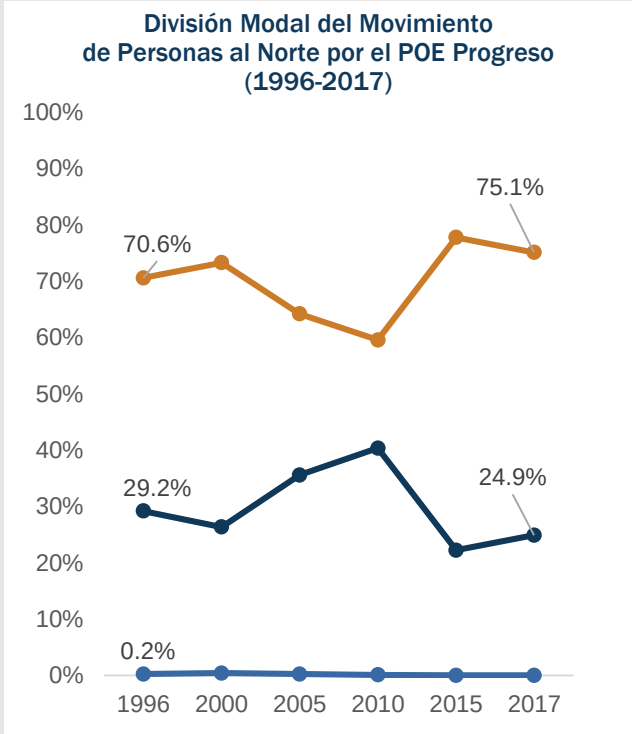


Fuente: Oficina del Censo de EE.UU. (1990-2017). Nota: Representa para población 25+

Condiciones Actuales: Movimiento de las personas en la Frontera (3.5) – Región del Valle de Texas/Tamaulipas



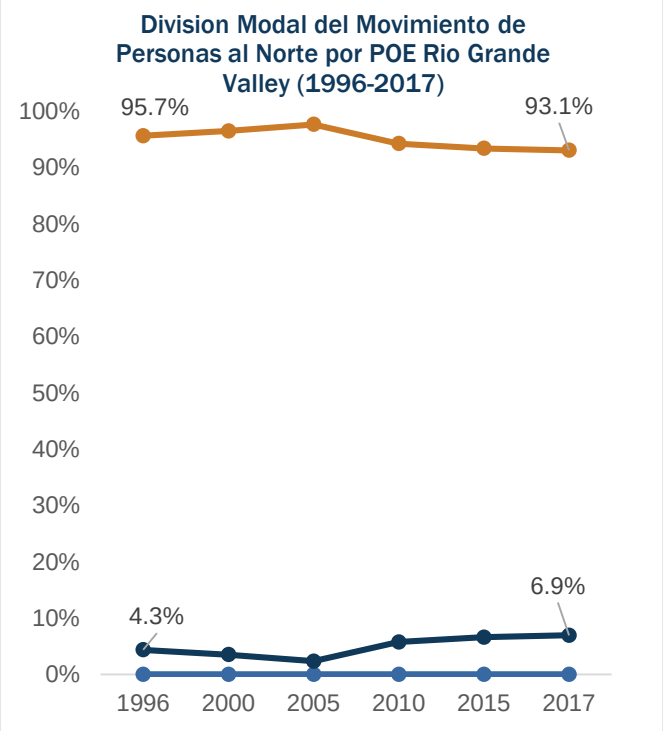


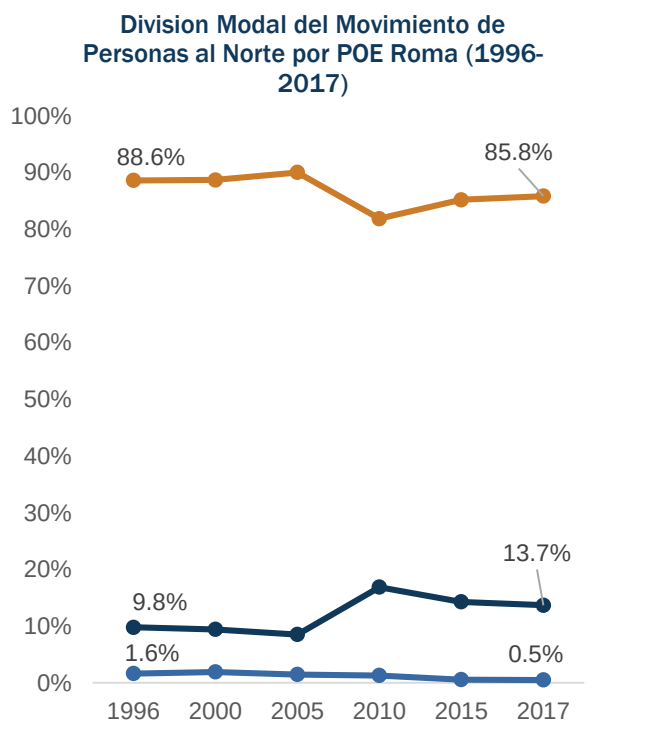


Fuente: Oficina de Transportacion Estadíticas de Información Cruces/Entradas Fronterizas (2017), al Norte

Pasajeros de autobús — Peatones — Pasajeros de vehículos personales

Condiciones Áctuales: Movimiento de las personas en la Frontera (3.5) – Región del Valle de Texas/Tamaulipas

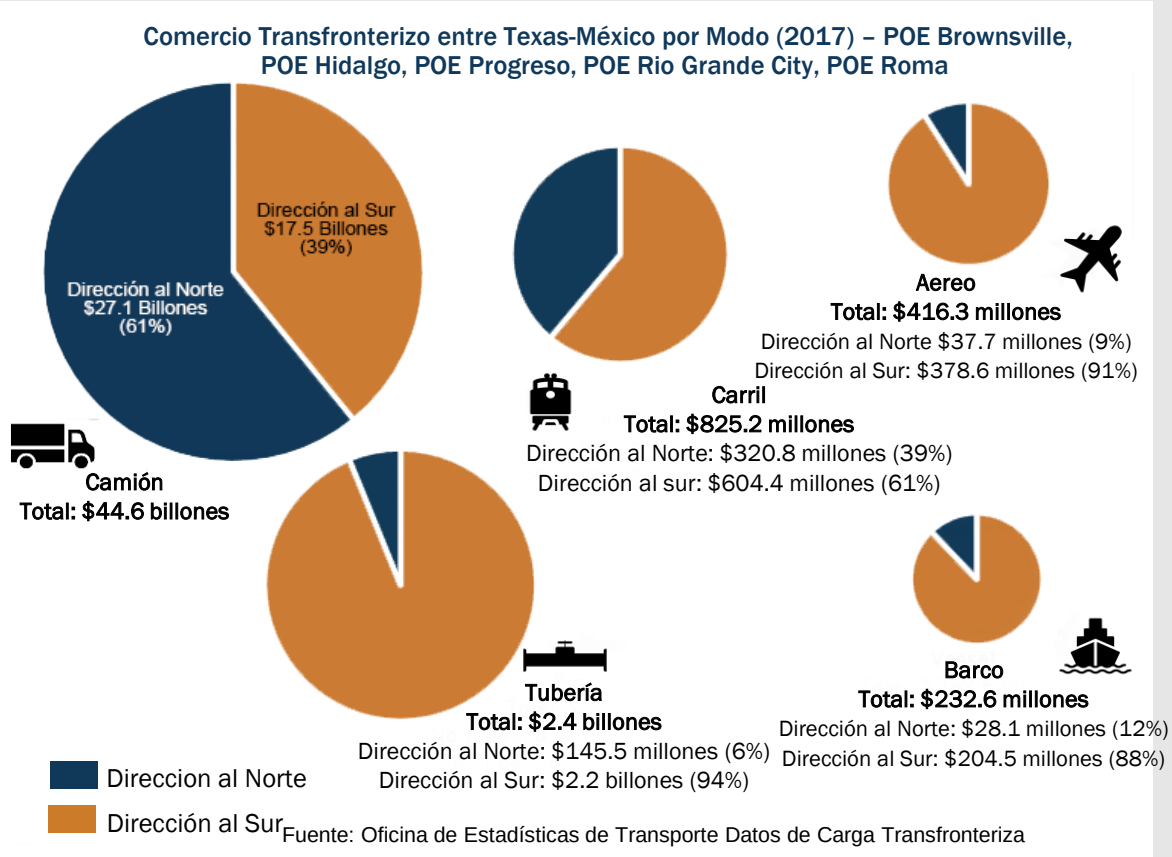




Fuente: Oficina de Transportacion Estadísticas de In rmación Cruces/Entradas Fronterizas (2017), al Nor

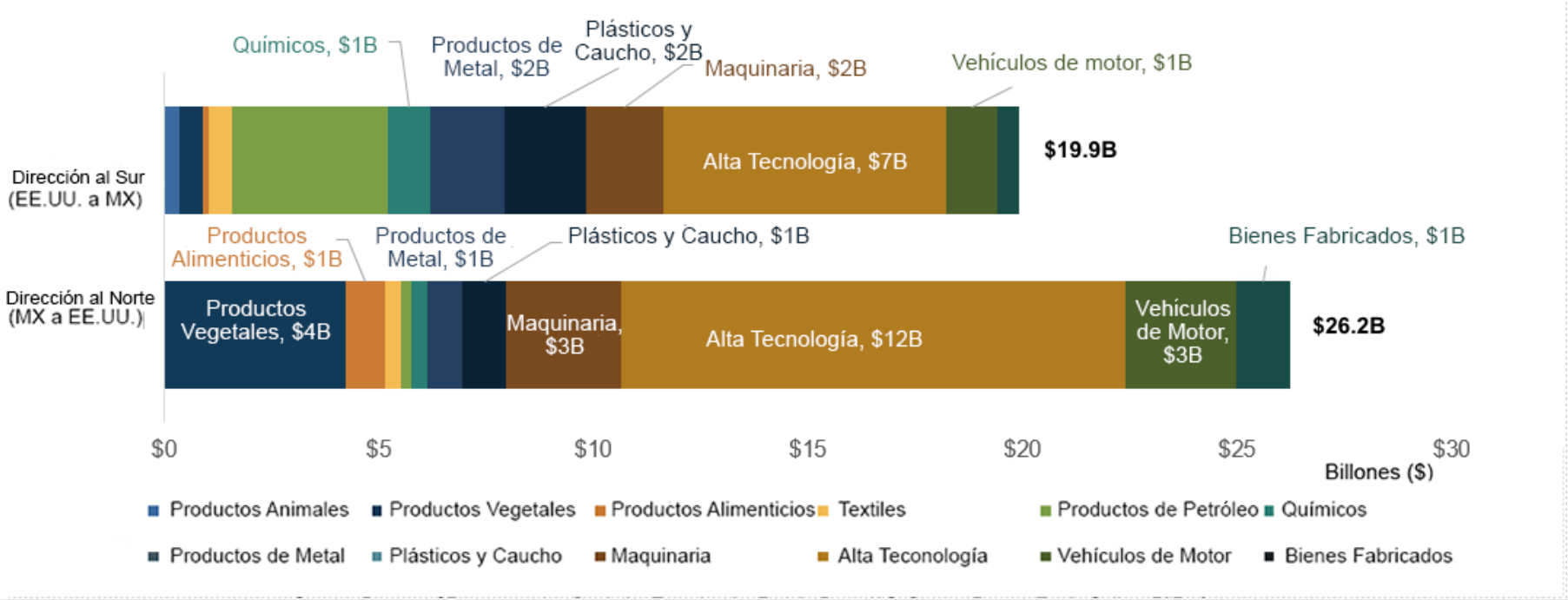
Pasajeros de autobús Peatones Pasajeros de vehículos personales

Condiciones Áctuales: Movimiento de bienes en la Frontera (3.6) – Región del Valle de Texas/Tamaulipas



Condiciones Actuales: Cadenas de suministro en la Frontera (3.7) – Región del Valle de Texas/Tamaulipas

Mercancías moviendose dirección al Norte y al Sur 2017 (Billones de Dólares) – POE Brownsville, POE Hidalgo, POE Progreso, POE Rio Grande City, POE Roma



Comentarios del BNRSC

1. ¿Estructuramos el Capítulo 3 apropiadamente?
2. ¿Los hallazgos del Capítulo 3 coinciden con lo que usted observa/experimenta en la frontera?

Designación de la Red de Transporte Multimodal Binacional

Capítulo 4

Overview Descripción General del Proceso de Designación de Corredores Binacionales de Transoporte Multimodal

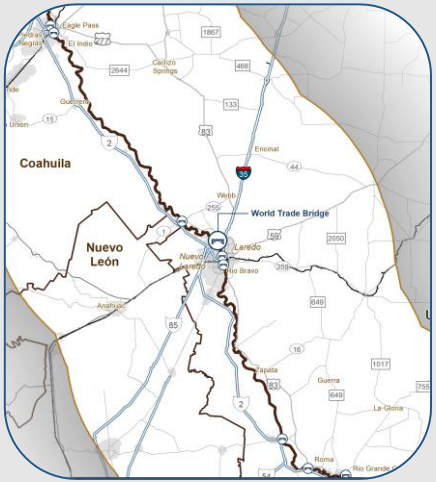
Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensajes de Apoyo
▪ Resumir el proceso de designación de la red de transporte multimodal binaiconal para: – Texas y regiones locales – Los cuatro estados fronterizos de México – EE.UU. y México	▪ Se identificarón tres regiones fronterizas, coincidiendo con los esfuerzos anteriores ▪ Estructura de análisis de planificación de 5 esferas ▪ Criterios de designación desarrollados ▪ Se designan 11 corredores de transporte multimodal	▪ Corredores multimodales designados basados en buffers de 10 millas conectando todos los modos ▪ Conexiones multimodales identificadas para los 29 cruces fronterizos ▪ Los corredores designados serán utilizados para identificar necesidades y estrategias de solución

Regiones Fronterizas del BTMP

Se han identificado tres regiones fronterizas para el BTMP:

Región de El Paso/Santa Teresa/ Chihuahua

Región de Laredo/Coahuila/ Nuevo León/Tamaulipas

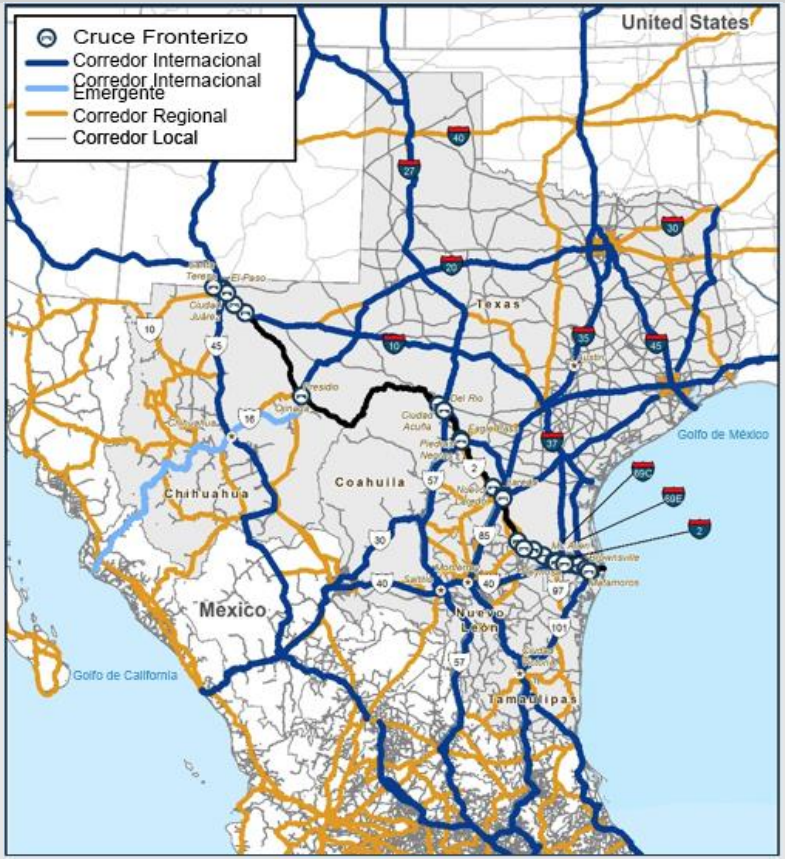


Región del Valle de Texas / Tamaulipas

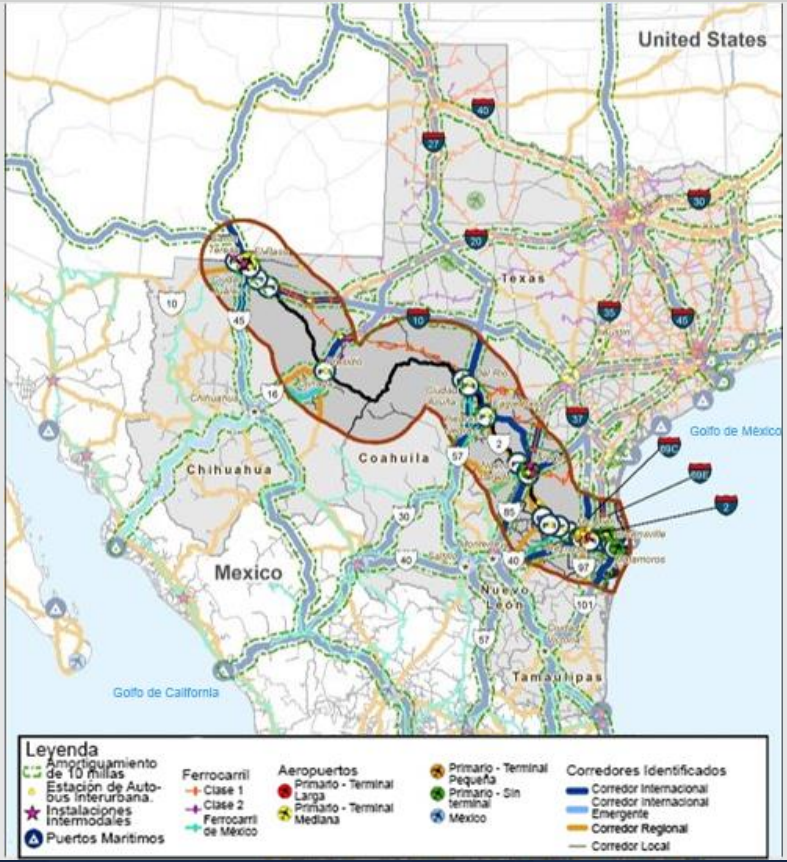
Esferas de Influencia

- Las esferas presentan el sistema y el análisis de transporte en diferentes niveles de detalle basados en la proximidad a la frontera entre Texas-México. Las esferas de planeación utilizadas para desarrollar el BTMP incluyen:
  - **Esfera 1:** 60 millas (100 km) dirección norte y sur de la frontera, incluyendo los detalles del análisis del sistema de transporte a 1 milla y 60 millas de la frontera
  - **Esfera 2:** Aproximadamente 100 millas (160 km) dirección norte y sur de la frontera, incluyendo los centros fundamentales de población y de producción de mercancías en los estados fronterizos
  - **Esfera 3:** Cinco estados Fronterizos (Texas, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas)
  - **Esfera 4:** EE.UU. y México
  - **Esfera 5:** EE.UU., México y Canadá (NAFTA/USMCA)

Criterios y Procesos para Identificar y Designar Corredores Multimodales: Fundación, Carreteras Internacionales Definidas

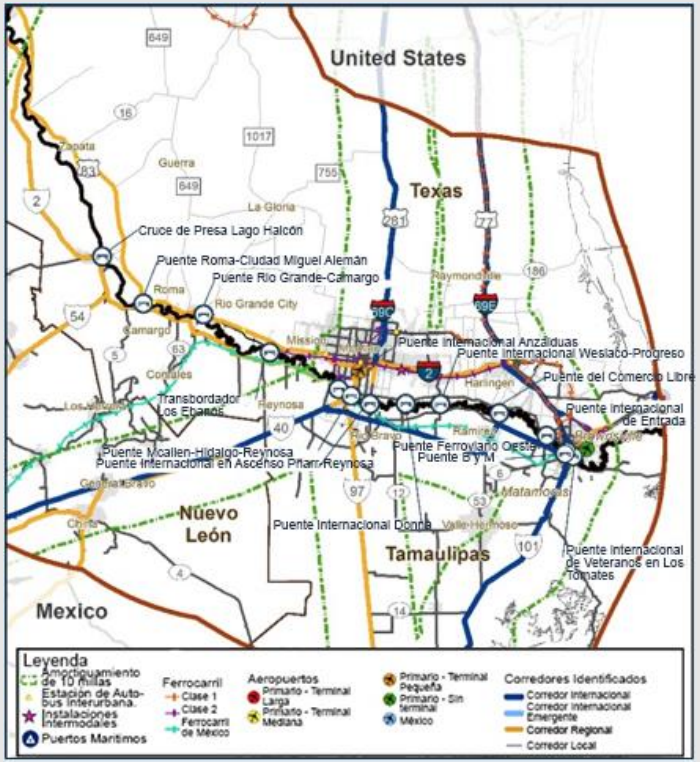


Criterios y Proceso para Identificar y Designar Corredores Multimodales: Esfera 1: Red Multimodal Binacional

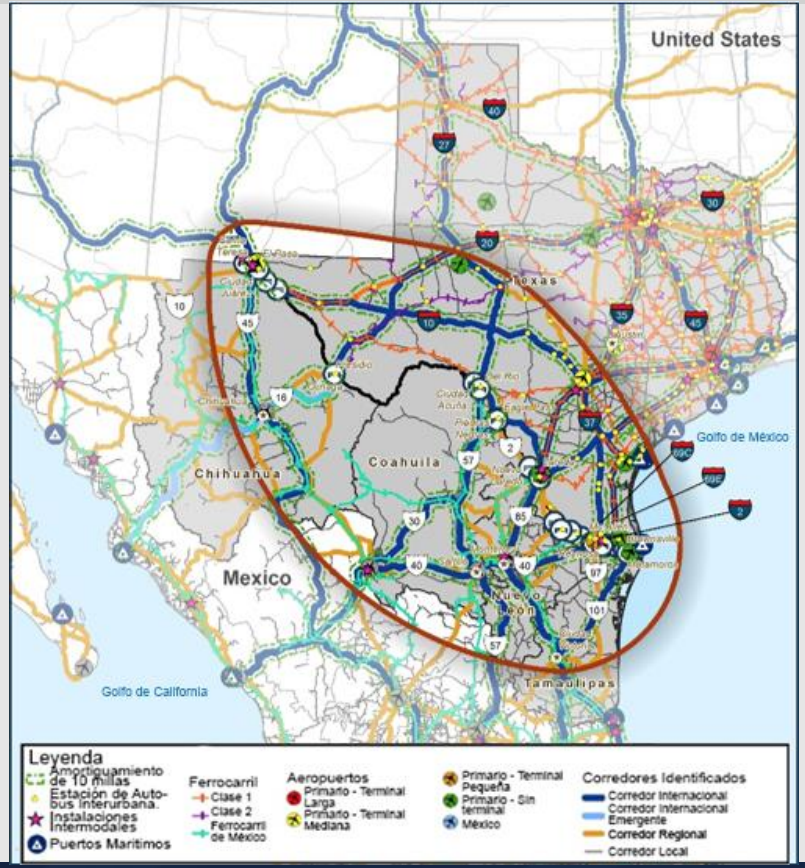


Criterios y Proceso para Identificar y Designar Corredores Multimodales: Esfera 1: Red Multimodal Binacional-Región Fronteriza

Valle de Texas/Tamaulipas

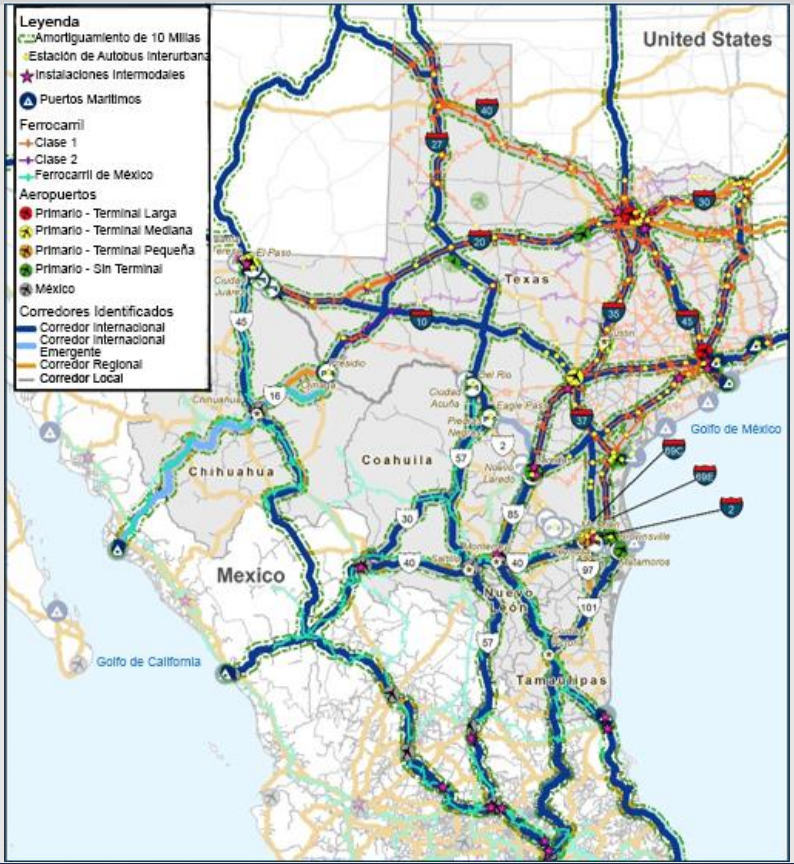


Criterios y Proceso para Identificar y Designar Corredores Multimodales: Esfera 2: Red Multimodal Binacional



Criterios y Proceso para Identificar y Designar Corredores Multimodales: Esfera 3: Red Multimodal Binacional

- Representa la red de transporte multimodal binacional para todos los modos, incluyendo operaciones en corredores en las esferas de planeación
- Apoya a análisis técnicos posteriores en identificar:
  - Necesidades
  - Soluciones y estrategias
- Apoya el análisis detallado de la red en Esferas 1 y 2, representando las tres regiones fronterizas
- Enfoca el análisis de la Esfera 3 en corredores multimodales designados



Comentarios del BNRSC

1. ¿Estructuramos el Capítulo 4 apropiadamente?
2. ¿Hay alguna otra información que debería ser incluída en el Capítulo 4?

Evaluación de Necesidades y Desempeño del Sistema

Manual para el Capítulo 5

Descripción General de Evaluación de Necesidades y Desempeño de Sistema

Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensajes de Apoyo
▪ Proporcionar una descripción general de los problemas y necesidades del sistema de transporte binacional ▪ Identificar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas en la frontera ▪ Definir elementos fundamentales de las redes multimodales y el rendimiento	▪ Los tiempos largos de espera y las restricciones de capacidad son cuestiones fundamentales ▪ Existe una fuerte cooperación entre las agencias estadounidenses y mexicanas ▪ La falta de comunicación a los usuarios sobre las condiciones de cruce es frecuente,	▪ Concentración de demanda a lo largo de corredores fundamentales y áreas urbanas ▪ Los avances del ITS pueden resolver varios problemas ▪ La falta de financiamiento continúa siendo una amenaza

Problemas en la frontera entre Texas-México: Movilidad de Carga

Problemas Clave:

- Corredores y rutas hacia/desde los cruces fronterizos se ven obstaculizados por el crecimiento urbano y tienen varios modos mezclados en los mismos carriles
- Tiempos excesivos de espera para cruzar la frontera (promedio de 20-25 minutos)

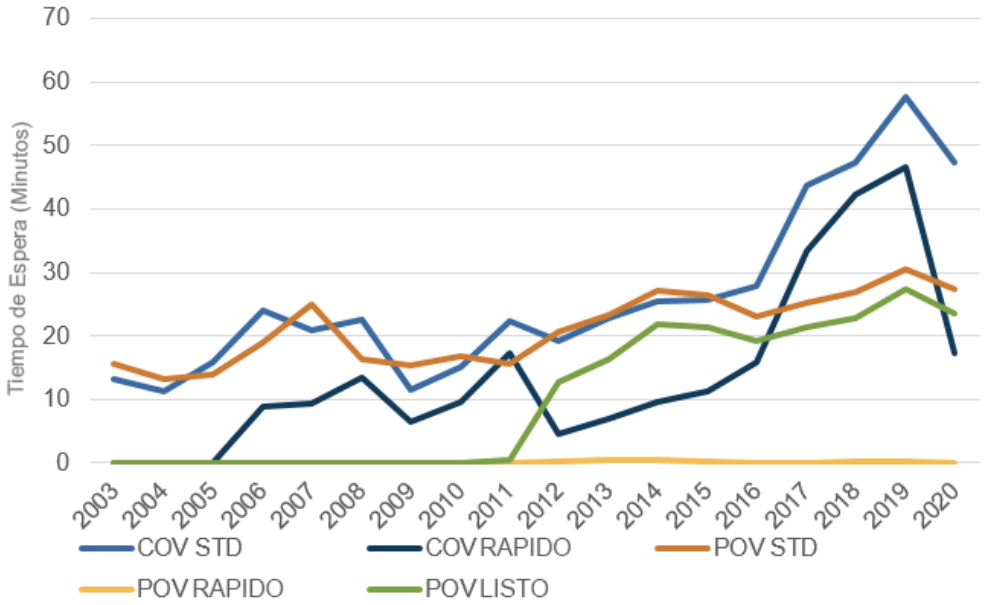
Problemas Adicionales:

- Pocas ubicaciones transfronterizas permiten el paso de metriales peligrosos a través de camiones
- Algunos corredores y rutas de conexión son ineficientes y/o no están bien mantenidas
- La red de rutas de sobrepeso y carga de gran tamaño necesitan revisión periódica debido a las necesidades cambiantes

Tiempos de Espera en la Frontera entre Texas-México

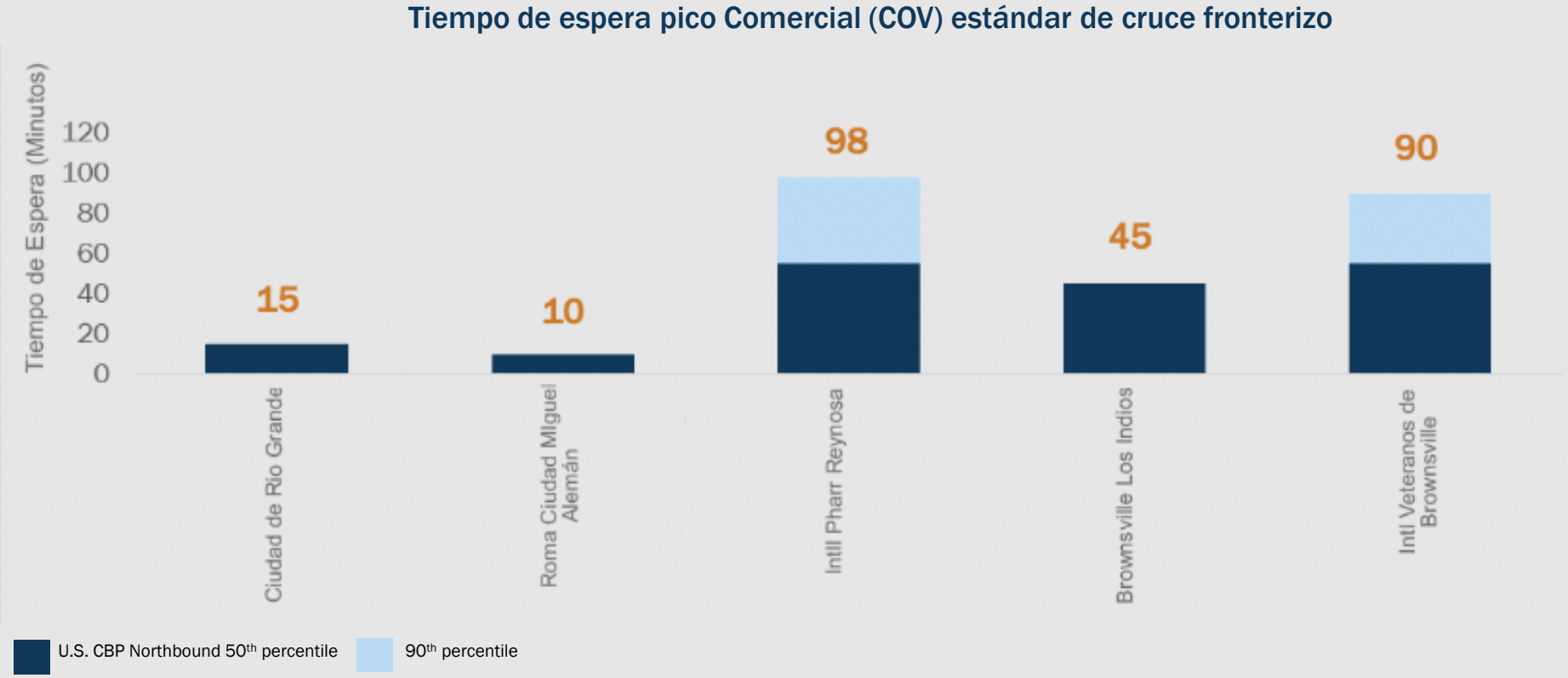
- Aportes de los grupos de interés:
  - Los grupos de interés observaron largos tiempos de espera en la frontera
- Observaciones:
  - Los tiempos de espera en la frontera han aumentado desde el 2003 en todos los cruces fronterizos
  - Los tiempos de espera para vehículos de pasajeros han aumentado en general
  - Los tiempos de espera varían en cada cruce fronterizo y el tipo de carril

Promedio de tiempo de espera hacia el norte en Pharr International Bridge en hora pico



Fuente: EE.UU. EBP Tiempos de Espera en la Frontera Direccion al Norte por Hora, 2020 incluye solamente Enero y Febrero

Tiempos de espera de la frontera Texas-México: Región del Valle de Texas /Tamaulipas (2017)



Problemas en la frontera entre Texas-México: Movilidad de Carga

Problemas Clave:

- Gran porcentaje de movimiento de carga está concentrado en un pequeño número de cruces; los 6 cruces principales = 98% de la carga de camiones
- La mayoría de las ubicaciones de cruce de camiones tienen horarios limitados de operación
- Los puentes ferroviarios son todos de una sola línea ferroviaria; toma un promedio de 90 minutos para que cruce un tren

Problemas Adicionales:

- Los dos puentes más viejos permiten más del 75% del tráfico ferroviario
- El puente ferroviario de Laredo tiene 100 años
- La escasez aguda de estacionamiento de camiones en toda la región
- El tráfico ferroviario impide la movilidad de las carreteras en algunas ubicaciones

Necesidades en la frontera Texas-México: Movilidad de Carga

- **Necesidades Clave:**
- Información actual lista-disponible en tiempos de espera en la frontera
- Inspecciones conjuntas de aduana para vias ferroviarias y camiones para reducir el tiempo total de cruce.
- Incrementar el uso de la tecnología para conducir inspecciones no-intrusivas
- Más capacidad de cruce en la frontera para que crucen los camiones

Necesidades para la Región fronteriza del Valle de Texas/Tamaulipas:

- Se necesita una mejor conectividad de rutas de los sitios de cruce a los corredores principales
- Se les permite cruzar la frontera a os camiones con sobrepeso, especialmente aquellos que transportan productos agrícolas que crucen la frontera y que viajen distancias cortas para entregar y volver a cargar. Sin embargo, hay una necesidad de revisar las rutas que apoyan esta actividad para asegurar que se cumplan todas las necesidades
- Las horas de operación de cruce de la frontera son muy cortas/restrictivas
- Se necesita la incorporación de más tecnología para mejorar a través de eficiencia

Problemas en la Frontera Texas-México: Movilidad de Personas

Problemas Clave:

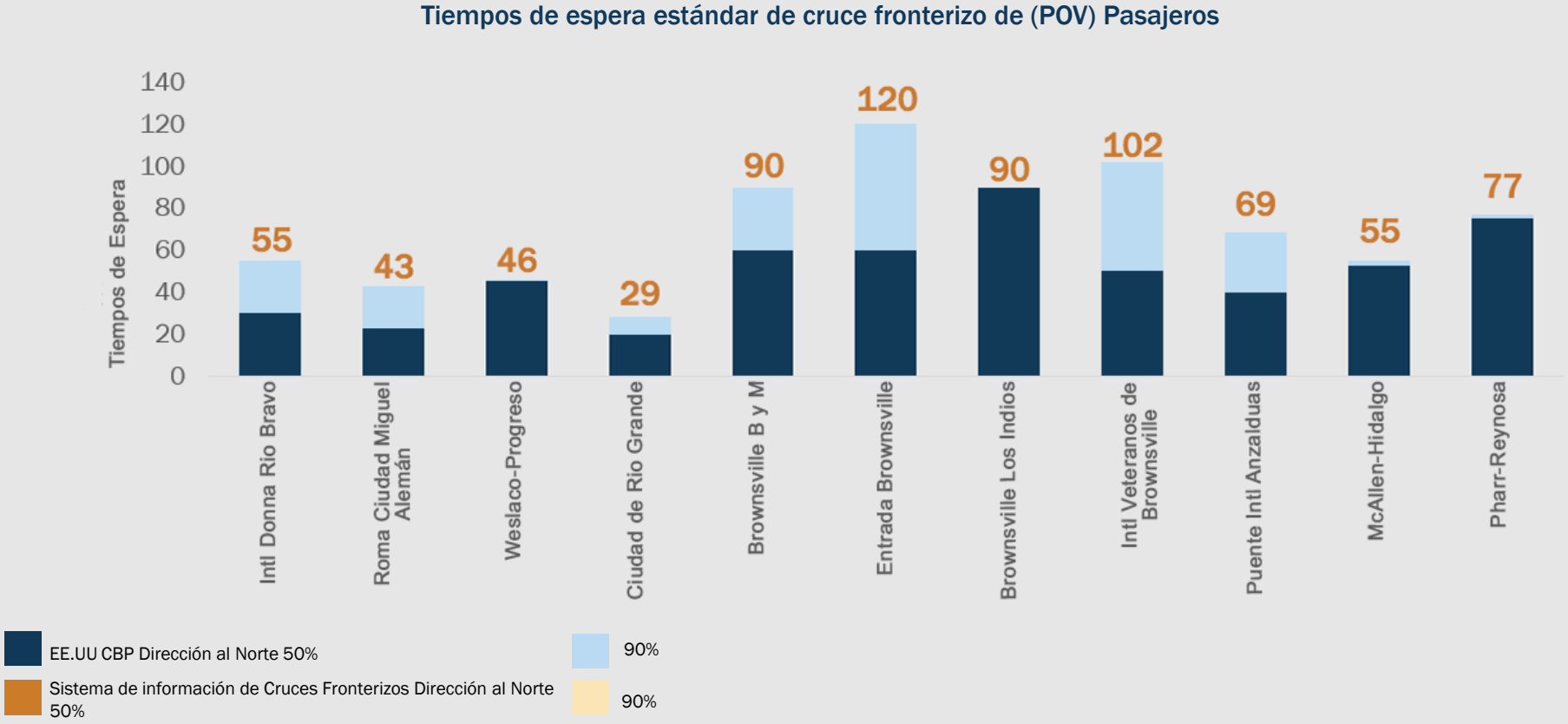
- Trafico Peatonal coexistiendo con tráfico de autos y camiones en los cruces fronterizos
- Tiempos de espera para cruzar la frontera excesivos: pasajeros de vehículos promedian 30-40 minutos; peatones promedian 5-25 minutos

Problemas Adicionales:

Escasez de cruces fronterizos y carriles equipados con SENTRI

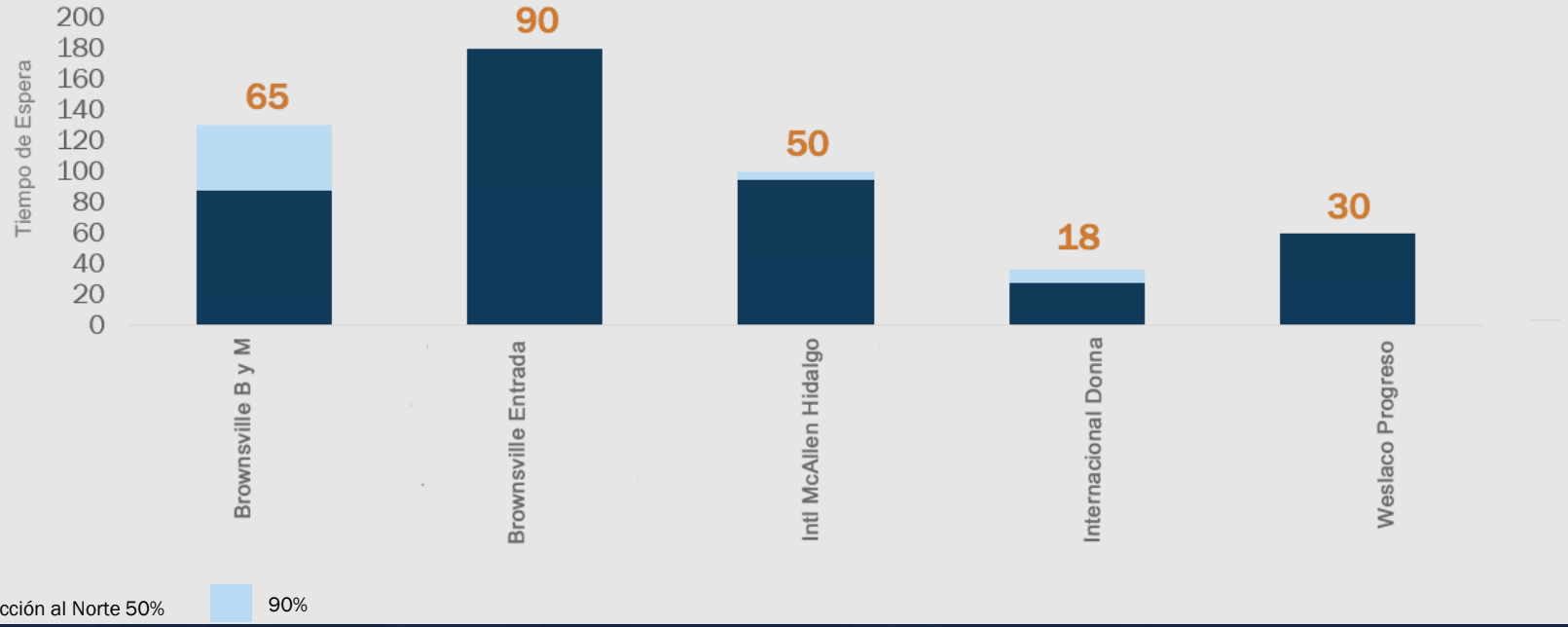
- Falta de carriles dedicados a bicicletas
- Falta de señalización informativa a destinos clave
- Los carriles peatonales en la mayoría de los cruces fronterizos son angostos
- Una vez que se cruzó la frontera, hay poca/no hay conectividad a transporte público en cualquiera de los dos lados.
- Escasez general de áreas para dejar y recoger peatones en ambos lados de la frontera.

Tiempos de espera de la frontera Texas-México: Región del Valle de Texas/Tamaulipas (2017)



Tiempos de espera de la frontera Texas-México: Región del Valle de Texas /Tamaulipas (2017)

Tiempos de espera estándar de cruce fronterizo de (PED) Peatones



Necesidades en la frontera Texas-Mexico: Movilidad de Personas

Necesidades Clave

- Cruces fronterizos peatonales necesitan ser nodos clave para la incorporación a planes urbanos para tránsito, bicicleta/peatón, y movilidad multimodal de personas
- Emplear tecnología, por ejemplo tecnología de reconocimiento facial biométrico para mejorar el rendimiento y reducir los tiempos de cruce
- Se necesita información precisa y en tiempo real sobre los tiempos de espera y otros incidentes

Necesidades para la Región Fronteriza del Valle de Texas/Tamaulipas:

- Se necesita abordar los problemas peatonales surgiendo a causa del incremento de volumen de peatones, especialmente en Brownsville

Análisis de Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas de la Frontera Binacional: Vista General

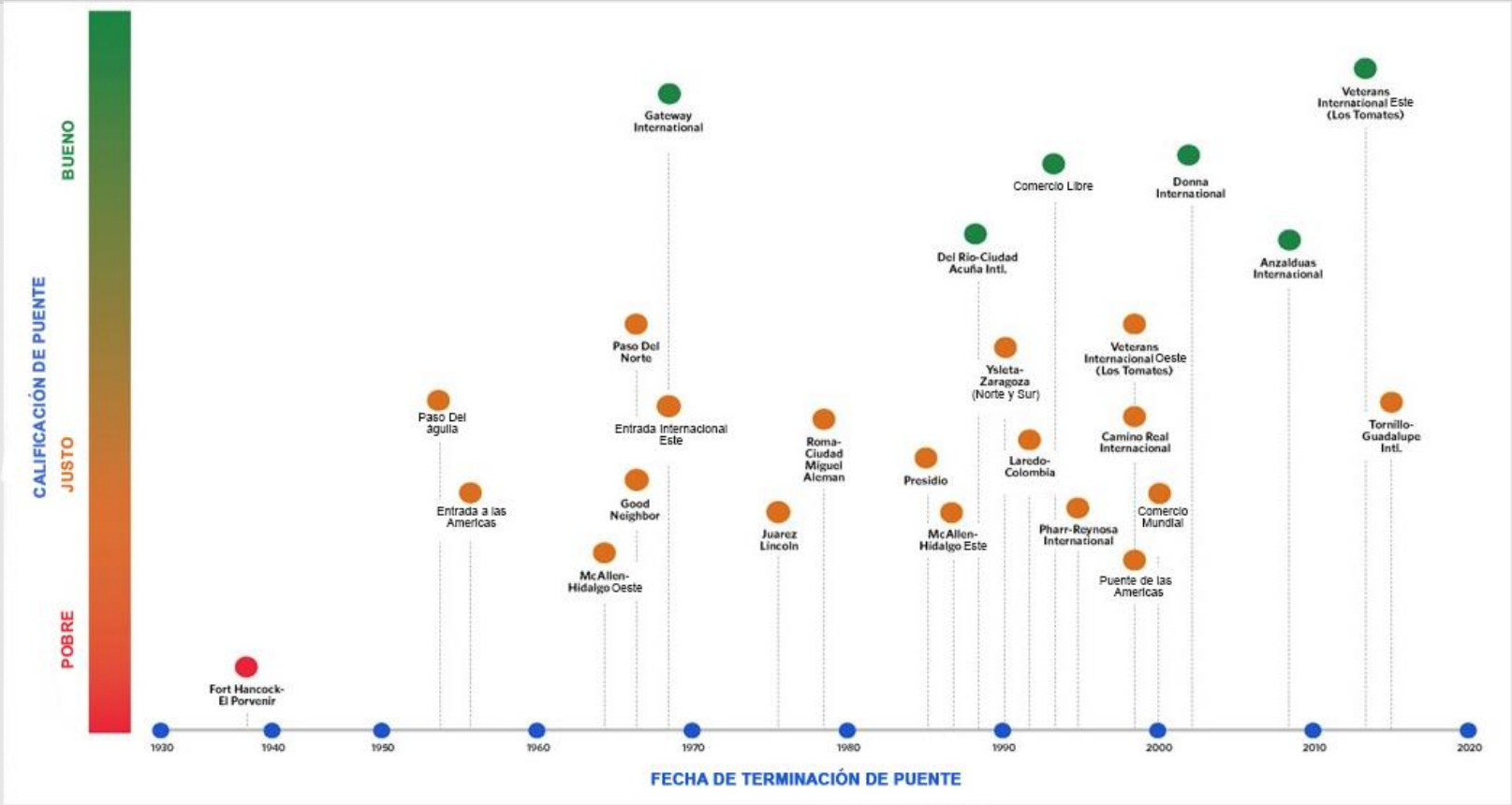
Análisis FODA de la Frontera Binacional: Análisis Multimodal de la Región Fronteriza

- Evalúa un **rango de variables** que influyen, obstaculizan o apoyan las necesidades, metas y objetivos del BTMP
- Necesita análisis enfocado en evaluar la capacidad de los cruces fronterizos y los sistemas de transporte para facilitar el movimiento de personas y bienes
- Evalúa **todos los 29 cruces fronterizos/regiones fronterizas** y red de apoyo:
  - Activos de infraestructura de cruce de fronteras
  - Auto
  - Camiones y Carreteras de Carga
  - Carriles de Carga
  - Peatones
  - Aviación
  - Tubería

Análisis FODA de la Frontera Binacional: Descubrimientos Fronterizos

Fortalezas	Debilidades	Oportunidades	Amenazas
▪ Programas que aceleran el movimiento de personas y bienes a diferentes localizaciones a lo largo de la frontera ▪ Cooperación entre Agencias americanas y mexicanas en operaciones de cruces fronterizos	▪ Cruces fronterizos urbanos localizados en zonas centro adyacentes a áreas residenciales ▪ Falta de comunicación confiable, oportuna sobre condiciones de cruce fronterizo con los usuarios	▪ Aumento previsto en los movimientos fronterizos combinado con una infraestructura sólida y mejoras esperadas ▪ Disponibilidad de Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS, por sus siglas en inglés) soluciones para acelerar el movimiento fronterizo	▪ Falta de financiamiento para pagar por las mejoras ▪ Medidas para incrementar la eficiencia en la frontera pueden tomar tiempo en ser implementadas

Infraestructura de Cruces Fronterizos: Calificaciones de Puentes



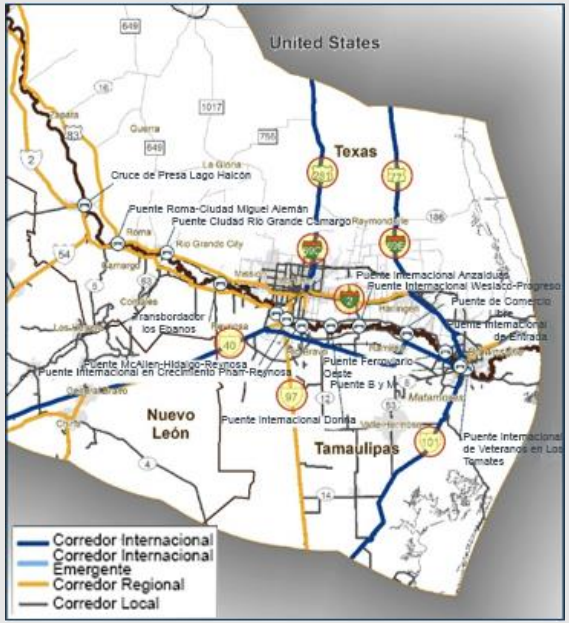
Fortalezas de los Camiones y Carriles de Carga

- Cruces en la frontera Texas-México están conectados a rutas de comercio principales y directas
- Cinco cruces fronterizos han segregado enfoques de carriles para camiones en dirección al norte y otros han dedicado carriles FAST
- Algunos condados fronterizos y ciudades en los EE.UU permiten camiones pesados de México en rutas designadas
- Cooperación existente entre agencias americanas y mexicanas reducen el retraso de camiones
  - Instalaciones de preinspección
  - Exportación/importación de ganado cruzando el Puente Internacional Santa Teresa
  - Instalaciones de inspección de seguridad fronteriza integra.

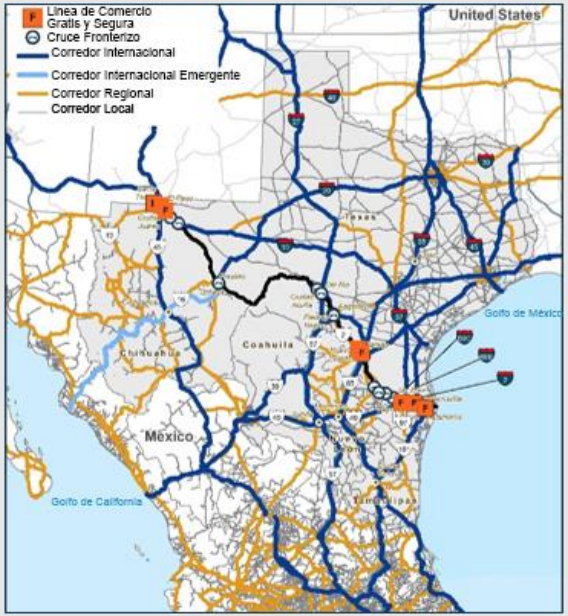
Ver Folleto 2

Fortalezas de los Camiones y Carriles de Carga

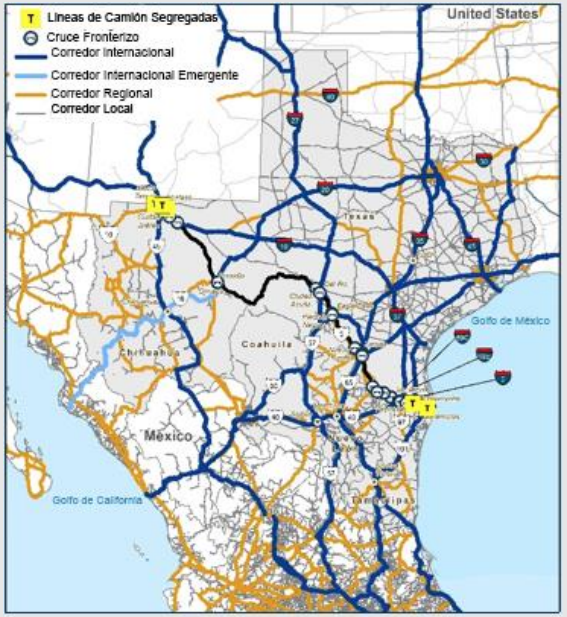
Rutas a una Conexión de mejor intercambio: Esfera 1



Carril gratuito y seguro (RAPIDO): Esfera 3



Carriles de camiones se gregados: Esfera 3



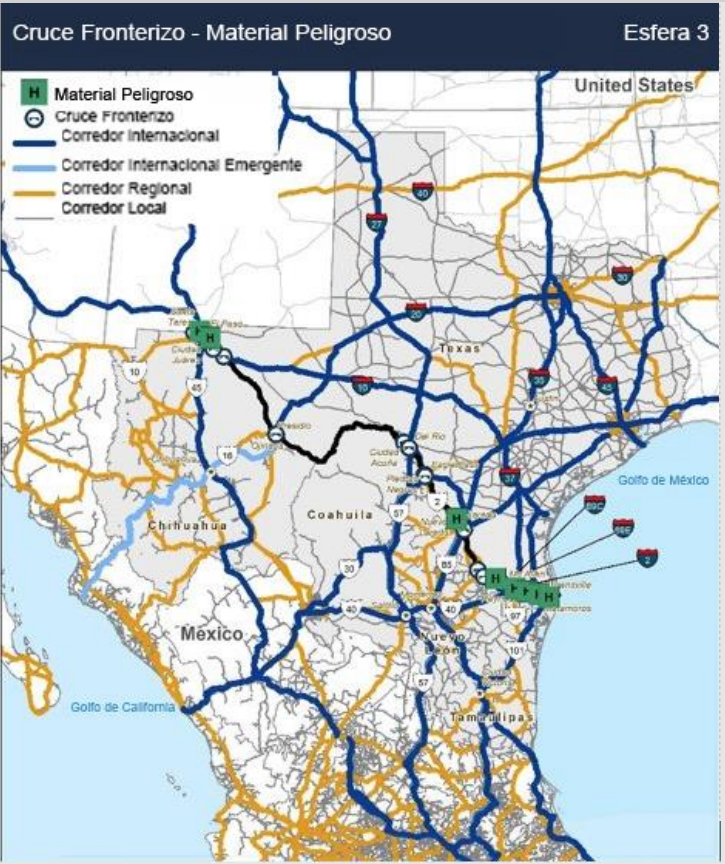
Vea Folleto 2

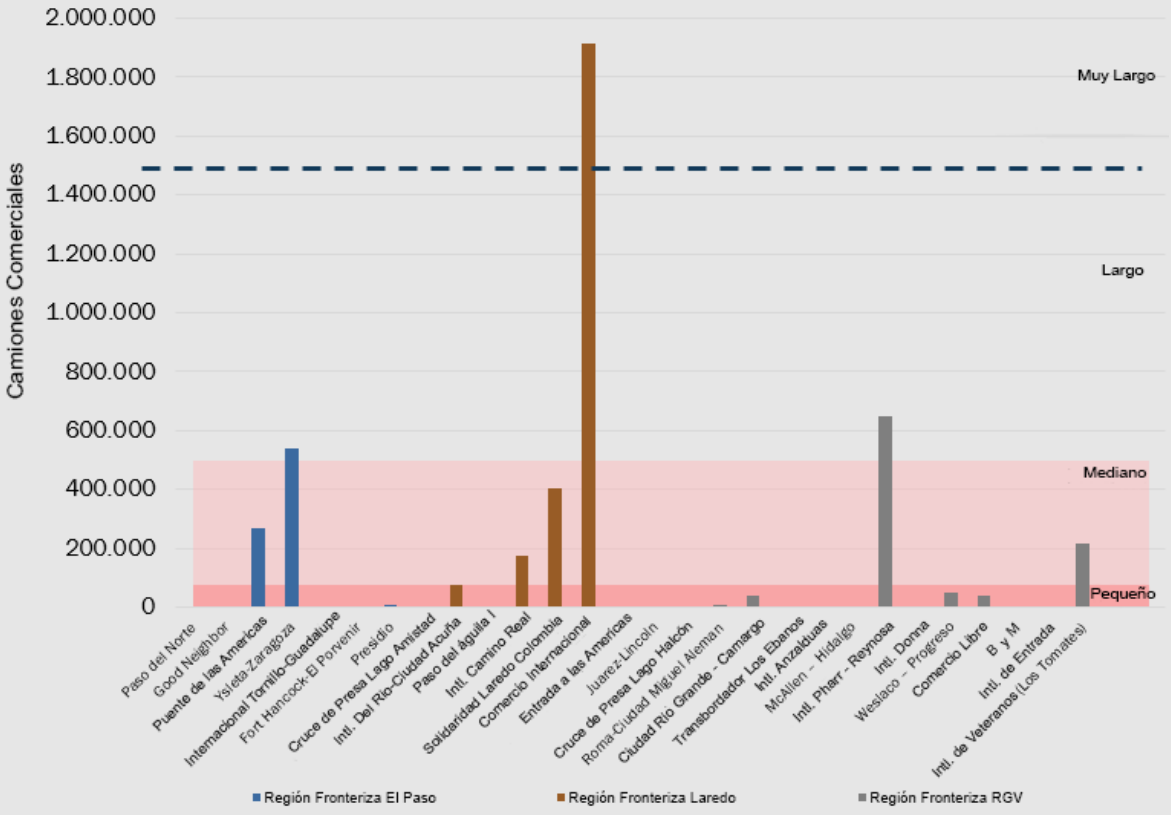
Hallazgos Preliminares: Debilidades de los Camiones y Carriles de Carga

- No todos los cruces fronterizos sirviendo a camiones pueden acomodar materiales peligrosos
- Los patrones de comercio de camiones pueden afectar las instalaciones de cruce de fronteras, especialmente durante las temporadas altas
- Cruces en la frontera Texas-México no están abiertos 24 horas para camiones
- La región fronteriza Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas tiene rutas de camiones congestionadas
- Las regiones fronterizas envían más carga a otras partes de los EE. UU. de lo que reciben

Vea Folleto 2

Debilidades de los Camiones y Carriles de Carga





Vea Folleto 2

Oportunidades y Amenazas de los Camiones y Carriles de Carga

Oportunidades

Mejorar

- Eficiencia de carga de Camiones
- Eficiencia y opciones para movimiento de bienes
- Horas de cruces fronterizos para incrementar capacidad
- Programa FAST con más usuarios
- Medidas de detección no invasivas

Identificar

- Oportunidades para preinspección
- Oportunidades para operaciones aduaneras conjuntas
- Programas incentivos para reemplazar camiones viejos

Desplegar

- Soluciones ITS
- Sistemas de reservaciones de vehículos

Amenazas

- Sobrecarga en el cruce fronterizo durante temporadas altas
- Volúmenes de camiones en incremento
- Falta de financiamiento y espacio físico para instalaciones de nueva tecnología

Ver el folleto 2

Comentarios BNRSC

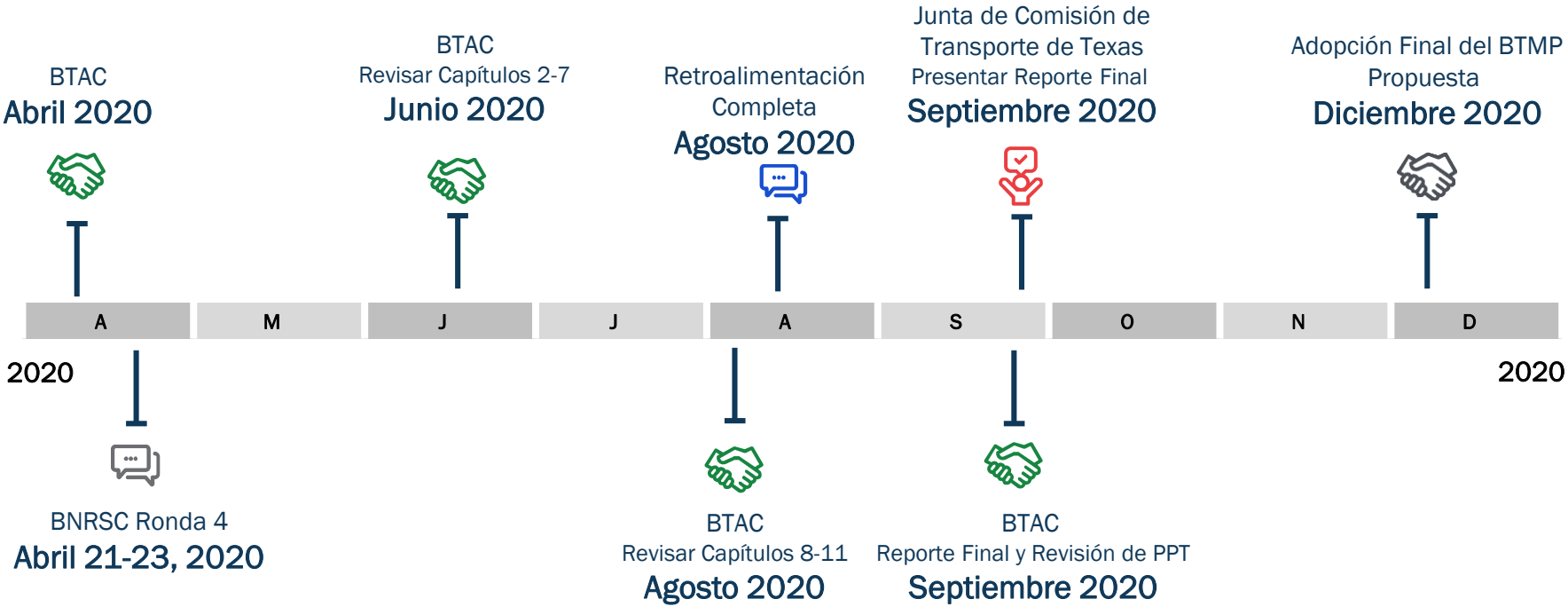
1. ¿Estructuramos el Capítulo 5 apropiadamente?
2. ¿Hay otros puntos de información que le gustaría que incluyeramos en el Capítulo 5?

Estudio de las tareas/Tres Meses de Anticipación

Recopilación de datos (Tarea 4)	Analisis de corredor (Tarea 5)	Previsión (Tarea 6)	Análisis Económico (Tarea 7)	Recomendaciones & plan de inversión (Tarea 8)
▪ Conocimiento de la información ▪ Proveer datos a todas las tareas.	▪ Refinamiento a los esquemas de priorizacion de proyectos de alto nivel ▪ Reporte de futuras medidas de desempeño de corredores designados	▪ Validar causas claves para escenarios futuros ▪ Desarrollar escenarios futuros ▪ Desarrollar previsiones	▪ Evaluar la importancia económica del intercambio comercial a traves de la frontera ▪ Evaluar el impacto económico de los tiempos de espera en la frontera ▪ Evaluar el impacto económico de las recomendaciones del BTMP	▪ Identificar politicas, programas y proyectos de los planes existentes y de grupos de interés ▪ Identificar fuentes para fondos ▪ Finalizar el proceso del proyecto de priori zación

Siguiente Reunión de BNRSC	Siguiente Reunión de BTAC	Contenido de la Siguiente Reunión de BTAC
Agosto 2020	Junio 2020	▪ Capítulo 4: Designación de red de Transporte Binacional Multimodal ▪ Capítulo 5: Evaluación de las necesidades y desempeño del Sistema ▪ Capítulo 6: Previsiones Futuras de la Región Fronteriza ▪ Capítulo 7: Importancia Económica de la Frontera

BTMP Calendario



Datos de Contacto

Gerentes de Proyecto BTMP Texas-Mexico

Timoteo "Tim" Juárez, Jr.
TxDOT, Gerente, Comercio Internacional y Planeamiento Fronterizo
Tim.Juarez@TxDOT.gov
(512) 230-8990

Alejandro Solís, Ph.D.
HDR, Director Economista y Líder de Clase Empresarial, Economía y Finanzas
Alejandro.Solis@HDRinc.com
(202) 594-3280

BTMP Contact:

Email: TxDOT_BorderTrade@txdot.gov
Phone: (512) 685-2955