Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México

Comité Directivo Regional Binacional
Región Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas

Agenda

1. Introducción/Observaciones Preliminares
2. Actividades desde la Reunión Anterior (Julio 2020)
3. Importancia Económica de la Frontera (Capítulo 7)
4. Identificación y Evaluación de Estrategias para Atender las Necesidades Actuales y Futuras (Capítulo 8)
5. Recomendaciones (Capítulo 10)
6. Plan de Implementación (Capítulo 11)
7. Siguientes Pasos y Comentarios Finales

Resumen de la Reunión Anterior de BNRSC (Julio 2020)

- Participación de los grupos de interés
  - Ronda 6 de BTAC y BNRSC
- Recibimos los aportes finales del:
  - Capítulo 5: Evaluación de Necesidades Actuales y Futuras
- Revisamos:
  - Capítulo 6: Pronósticos Futuros para la Región Fronteriza
  - Capítulo 8: Identificación y Evaluación de Estrategias para Atender las Necesidades Actuales y Futuras
- Respuesta a las aportaciones recibidas del comité sobre los Capítulos 5, 6 y 8

Evaluación de Necesidades Actuales y Futuras (Capítulo 5)

Chapter	Feedback	Response
5	¿Existen propuestas para atender las ineficiencias identificadas en este capítulo?	*Las estamos incluyendo en el capítulo de recomendaciones*
	Existe un proyecto ferroviario en Laredo que requiere ser añadido	*Lo añadiremos a la lista de proyectos que será discutida en el capítulo de recomendaciones*
	Analizar el aumento de los estándares de peso bruto vehicular ambos lados de la frontera	*Analizaremos este tema como parte de las recomendaciones.*
	¿Existen mejoras que puedan llevarse a cabo en Colombia para tener mejor conectividad?	*Estaremos recolectando este tipo de información a través de las partes interesadas durante el desarrollo de las recomendaciones*

Pronósticos a Futuro para la Región Fronteriza (Capítulo 6)

Chapter	Feedback	Response
6	¿Se tienen los pronósticos a nivel anual para cada región?	*No realizaremos pronósticos de corto plazo, solamente estamos realizando un pronóstico de largo plazo para el año 2050*
	Los tiempos de espera muestran crecimiento en el futuro, pero los tiempos de espera actuales parecen bajos	*Los tiempos de espera reportados corresponden a los de CBP, los cuales capturan solamente una parte del tiempo total de cruce*
	¿Se tiene una meta aceptable de tiempo para el cruce de carga comercial?	*No se ha identificado una meta aceptable de tiempo de cruce ya que está fuera del alcance de este estudio*
	Realizar análisis de costo-beneficio de mejoras	*Estrategias serán evaluadas utilizando las metas del BTMP. Haremos una evaluación económica de las recomendaciones una vez que las tengamos identificadas. Sin embargo, no haremos esto para cada proyecto; lo haremos para recomendaciones a mayor escala.*

Identificación y Evaluación de Estrategias para Atender las Necesidades Actuales y Futuras (Capítulo 8)

Chapter	Feedback	Response
8	Todos los objetivos del BTMP son importantes	*Aportaciones serán solicitadas durante la reunión BTAC y las reuniones BNRSC de Agosto 2020.*
	Agregar más niveles de priorización	*Se desarrollarán nuevos conjuntos de límites basados en las aportaciones del BTAC y de los BNRSC sobre los pesos de las metas durante las reuniones de Agosto 2020.*

Importancia Económica de la Frontera

Capítulo 7

Importancia Económica de la Frontera

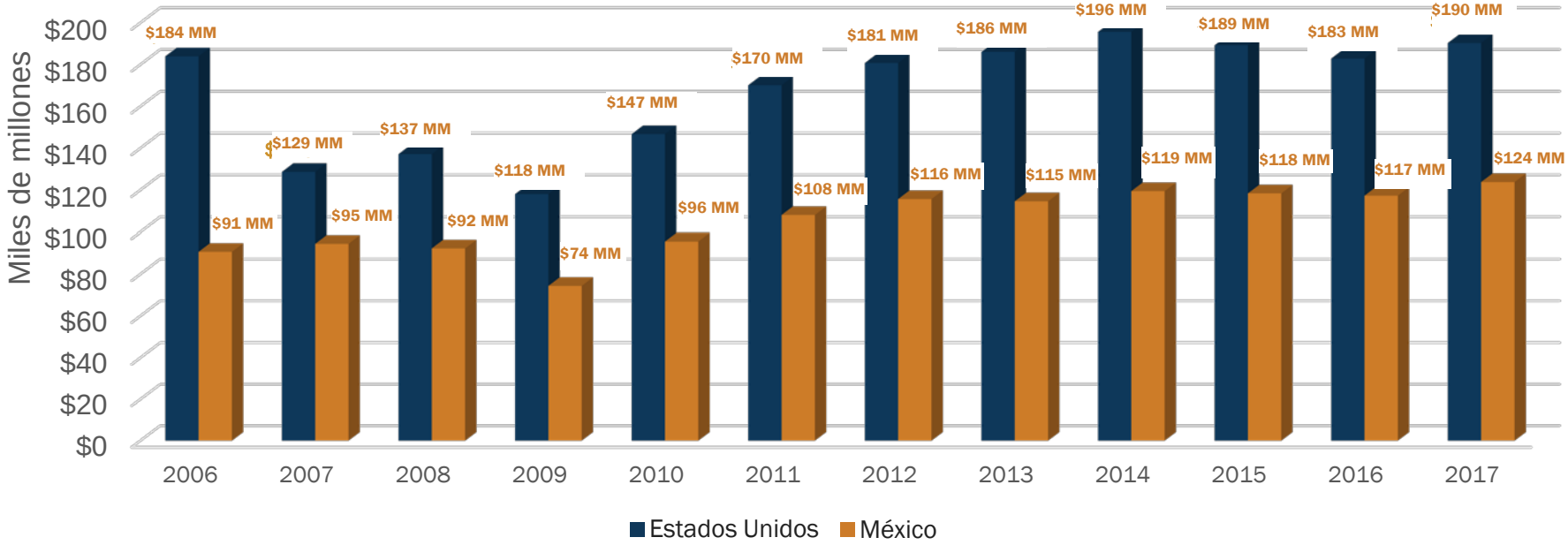
Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensajes de Apoyo
▪ Demostrar la importancia económica de la frontera ▪ Resaltar los impactos económicos de los retrasos en los cruces fronterizos y la necesidad de infraestructura ▪ Generar aportaciones para el plan de implementación del BTMP	▪ La frontera Texas-México apoya las economías de la región fronteriza en México, Texas y EE.UU., pero estos beneficios de comercio se extienden más allá de la frontera EE.UU.-México ▪ Los retrasos actuales al cruzar la frontera representan oportunidades económicas perdidas ▪ Los retrasos futuros aumentarán como resultado del aumento de la demanda de movimiento de personas y bienes	▪ La frontera Texas-México actualmente genera más de $325 mil millones anualmente en PIB y genera 6.2 millones de empleos en ambos países ▪ Este impacto económico de la frontera se triplicará para el 2050, generando más de $1 billón en PIB ▪ La mayor parte de impacto económico se debe al movimiento de bienes ▪ Los retrasos en los cruces fronterizos representan oportunidades económicas perdidas de más de $2.7 mil millones anualmente en 2017 para ambos países y aumentarán a más de $30 mil millones para el 2050 si no se toman acciones

Impactos Económicos del Movimiento de Bienes a través de la Frontera

- Impacto económico total
- Impacto económico de las cadenas de suministros clave
- Impacto económico binacional, nacional, estatal, regional y de cruces fronterizos

Crecimiento del Impacto en el PIB Atribuible al Movimiento de Bienes, 2006-2017 (7.2)

- Entre 2006 y 2017, la frontera Texas-México contribuyó aproximadamente $3.3 billones de dólares a las economías de EE.UU. y México



Importancia Económica de los Cruces a través de la Frontera: Movimiento Actual de Bienes (2017), Red de Carreteras (7.2.1)

- Los movimientos de camiones generan **cerca de $259 mil millones en PIB anualmente**
  - $152.7 mil millones de impacto anual en PIB para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- Los movimientos de camiones generan **más de 5.1 millones de empleos**
  - 2.6 millones de empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas

Importancia Económica de los Cruces a través de la Frontera: Movimiento de Bienes (2050), Red de Carreteras (7.2.2)

- Los movimientos de camiones generarán **cerca de $925 mil millones en PIB en el año 2050**
  - $439.7 mil millones de impacto anual en PIB en 2050 para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- Los movimientos de camiones generarán **más de 17 millones de empleos en el año 2050**
  - 7.6 millones de empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas en 2050

Movimiento Actual de Bienes por Cruce Fronterizo y Red de Carreteras

REGIÓN LAREDO/COAHUILA/ NUEVO LEÓN/TAMAULIPAS

$439.7 MIL MILLONES

EN IMPACTO AL PIB EN 2050

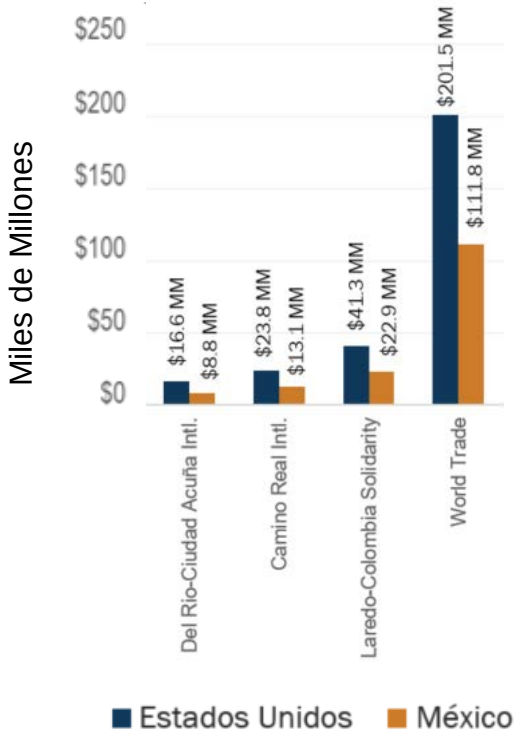
EE.UU.: **$283.1 MIL MILLONES**
MÉXICO: **$156.6 MIL MILLONES**

EE.UU. APOYA CON **2.5 MILLONES DE EMPLEOS**

MÉXICO APOYA CON **5.1 MILLONES DE EMPLEOS**

Importancia Económica de los Cruces a través de la Frontera: Movimiento de Bienes en el año 2050, Red de Carreteras (7.2.2)

Impacto en el PIB del Movimiento de Bienes en 2050 por Cruce Fronterizo, Red de Carreteras



Importancia Económica de los Cruces a través de la Frontera: Movimiento de Bienes Actual (2017), Ferrocarril de Carga (7.2.3)

- Los movimientos ferroviarios de carga generan **más de $55 mil millones anualmente en PIB**
  - $48.5 mil millones de impacto anual en PIB para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- Los movimientos ferroviarios de carga también generan **más de 920,000 empleos**
  - 746,000 empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas

Movimiento Actual de Bienes por Red Ferroviaria

REGIÓN LAREDO/COAHUILA/ NUEVO LEÓN/TAMAULIPAS

$48.5 MIL MILLONES
EN IMPACTO AL PIB EN 2017

EE.UU.: **$26.0 MIL MILLONES**
MÉXICO: **$22.5 MIL MILLONES**

EE.UU. APOYA CON
233 MIL EMPLEOS

MÉXICO APOYA CON
513 MIL EMPLEOS

Importancia Económica de los Viajes a través de la Frontera: Movimiento de Bienes en año 2050, Ferrocarril de Carga (7.2.4)

- Los movimientos ferroviarios de carga generarán **más de $140 mil millones anulamente en PIB en el año 2050**
  - $117.9 mil millones de impacto anual en PIB en 2050 para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- Los movimientos de ferrocarriles de carga también generarán **casi 2.3 millones de empleos en el año 2050**
  - 1.8 millones de empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas en 2050

Movimiento Futuro de Bienes por Red Ferroviaria

REGIÓN LAREDO/COAHUILA/ NUEVO LEÓN/TAMAULIPAS

$117.9 MIL MILLONES
EN IMPACTO AL PIB EN 2050

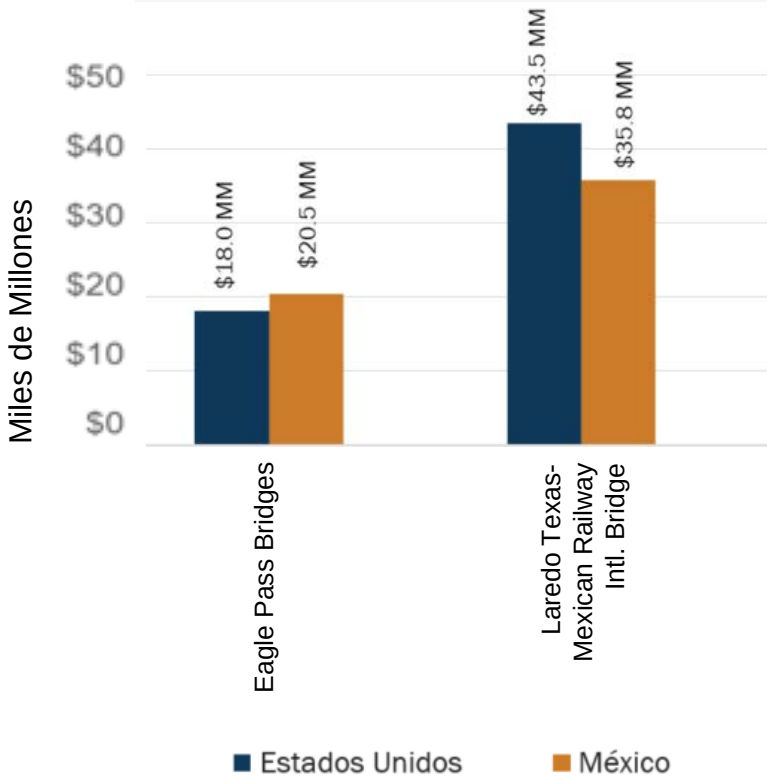
EE.UU.: **$61.6 MIL MILLONES**
MÉXICO: **$56.3 MIL MILLONES**

EE.UU. APOYA CON
549 MIL EMPLEOS

MÉXICO APOYA CON
1.3 MILLONES DE EMPLEOS

Importancia Económica de los Viajes a través de la Frontera: Movimiento de Bienes en el año 2050, Ferrocarril de Carga (7.2.4)

Impacto en el PIB del Movimiento de Bienes en 2050 por Cruce Fronterizo, Red Ferroviaria



Impactos Económicos del Movimiento de Personas a través de la Frontera

- Impacto económico total
- Impacto económico por modo, región y cruce fronterizo

Importancia Económica de Cruces a través de la Frontera: Movimiento de Personas Actual (2017) (7.3.1)

- Los movimientos de personas generan **más de $9 mil millones anualmente en PIB**
  - $2.4 mil millones de impacto anual en PIB para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- Los movimientos de personas también generan **casi 230,000 empleos**
  - 60,000 empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas

Movimiento Actual de Personas por Cruce Fronterizo

REGIÓN LAREDO/COAHUILA/ NUEVO LEÓN/TAMAULIPAS

$2.4 MIL MILLONES
EN IMPACTO AL PIB EN 2017

EE.UU.: **$1.7 MIL MILLONES**
MÉXICO: **$0.7 MIL MILLONES**

EE.UU. APOYA CON
36 MIL EMPLEOS

MÉXICO APOYA CON
24 MIL EMPLEOS

Importancia Económica de Cruces a través de la Frontera: Movimiento de Personas en el año 2050 (7.3.2)

- El movimiento de personas generará **más de $12 mil millones en PIB en el año 2050**
  - $3.2 mil millones de impacto anual en PIB en 2050 para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- El movimiento de personas también generará **casi 290,000 empleos en el año 2050**
  - 78,000 empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas en 2050

Movimiento Futuro de Personas por Cruce Fronterizo

REGIÓN LAREDO/COAHUILA/ NUEVO LEÓN/TAMAULIPAS

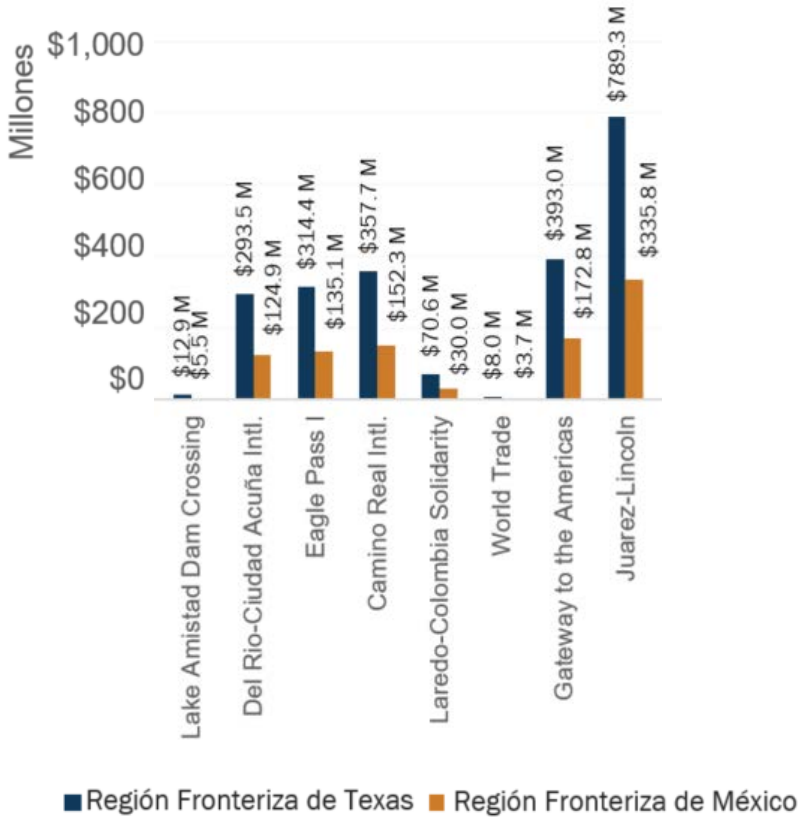
$3.2 MIL MILLONES
EN IMPACTO AL PIB EN 2050

EE.UU.: **$2.3 MIL MILLONES**
MÉXICO: **$0.9 MIL MILLONES**

EE.UU. APOYA CON
47 MIL EMPLEOS

MÉXICO APOYA CON
31 MIL EMPLEOS

Importancia Económica de Cruces a través de la Frontera: Movimiento de Personas en el año 2050 (7.3.2)



Costo Económico de los Tiempos de Espera para el Movimiento de Bienes en la Frontera

- Impacto económico de los tiempos de espera para el movimiento de bienes en la frontera
- Impacto económico binacional, nacional, estatal, regional y de cruces fronterizos

Impactos Económicos de los Retrasos Fronterizos: Movimiento Actual de Bienes (2017) (7.4.1)

- Los retrasos fronterizos actuales **reducen el PIB de EE.UU. en $881.7 millones y el PIB de México en $887.6 millones**
  - $0.8 mil millones de impacto anual en PIB para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- La actividad económica perdida habría generado cerca de 100,000 empleos anualmente, lo cual **habría pagado más de $1 mil millones de dólares en ingresos laborales**
  - 32,200 empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas

Retrasos Actuales de Bienes Cruzando a Través de la Frontera Texas-México

REGIÓN LAREDO/COAHUILA/ NUEVO LEÓN/TAMAULIPAS

$0.8 MIL MILLONES

EN IMPACTO AL PIB EN 2017

EE.UU.: **$0.4 MIL MILLONES**
MÉXICO: **$0.4 MIL MILLONES**

EE.UU. APOYA CON **3.3 MIL EMPLEOS**

MÉXICO APOYA CON **28.9 MIL EMPLEOS**

Impactos Económicos de los Retrasos Fronterizos: Movimiento de Bienes en el año 2050 (7.4.2)

- El impacto de los retrasos fronterizos en el PIB aumentará **más de 1600%** a $19.3 mil millones en EE.UU. y 11.6 mil millones en México en el año 2050
  - $10.3 mil millones de impacto anual en PIB en 2050 para la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
- La actividad económica perdida habría generado casi 1.3 millones de empleos, lo cual **habría pagado cerca de $20 mil millones en ingresos laborales** en el año 2050
  - 393,000 empleos en la región de Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas en 2050

Retrasos Actuales de Bienes Cruzando a Través de la Frontera Texas-México

REGIÓN LAREDO/COAHUILA/ NUEVO LEÓN/TAMAULIPAS

$10.3 MIL MILLONES
EN IMPACTO AL PIB EN 2050

EE.UU.: **$6.1 MIL MILLONES**
MÉXICO: **$4.2 MIL MILLONES**

EE.UU. APOYA CON
55 MIL EMPLEOS

MÉXICO APOYA CON
338 MIL EMPLEOS

Impactos Económicos de los Retrasos Fronterizos: Movimiento de Bienes en el año 2050 por Cruce Fronterizo (7.4.2)

Impacto en el PIB de los Retrasos Fronterizos en 2050 por Cruce Fronterizo, Red de Carreteras

¿Qué Significan los Resultados del Impacto Económico para el BTMP?

- La frontera Texas-México es un activo estratégico
  - **Al día de hoy, genera 6.2 millones de empleos y $325 mil millones anuales en PIB**
  - Para el año 2050, el impacto económico de la frontera **aumentará a más de 20 millones de empleos y casi $1.1 billones** en PIB
- **Se espera que el movimiento de bienes casi se triplique para el año 2050,** causando que los tiempos de espera aumenten
- Actualmente, reducir los retrasos en el movimiento de bienes representa una **oportunidad económica de aproximadamente $1.8 mil millones en PIB** para EE.UU. y México
- Si la infraestructura y procesos existentes no son actualizados para satisfacer las demandas futuras, el aumento de los retrasos fronterizos tendrá impactos aún más graves en las economías de la región fronteriza Texas-México, Texas, los estados fronterizos mexicanos y EE.UU. y México en general **($30.9 mil millones de impacto binacional)**

Comentarios del BNRSC

1. ¿Tiene algun comentario sobre los impactos económicos o el costo económico de los retrasos?

Capítulo 8: Identificación y Evaluación de Estrategias para Atender las Necesidades Actuales y Futuras

Descripción General de la Identificación y Evaluación de Estrategias para Atender las Necesidades Actuales y Futuras

Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensajes de Apoyo
▪ Identificar estrategias clave que sean consistentes con las políticas, programas y proyectos para abordar necesidades actuales y futuras ▪ Organizar las estrategias de manera que asista a los grupos de interés al vincularlas con las necesidades identificadas en el presente y futuro ▪ Desarrollar un marco de trabajo para evaluar estrategias usando criterios que reflejen los objetivos del BTMP	▪ Existen múltiples soluciones para abordar necesidades importantes, incluyendo políticas, programas y proyectos ▪ Las estrategias para los cruces fronterizos y los corredores serán evaluadas usando enfoques similares—pero separados ▪ La evaluación de estrategias será conducida usando un enfoque regional	▪ Proporcionar el marco de trabajo y los criterios para la evaluación de estrategias vinculados a las metas, el modo, la región y el movimiento de personas y bienes

Identificación Preliminar de Políticas, Programas y Estrategias de Proyectos

Identificación Preliminar de Políticas, Programas y Estrategias de Proyectos: Vista General del Proceso

Identificación Preliminar de Políticas, Programas y Proyectos

- Desarrollada a través de la revisión de literatura y participación de los grupos de interés
  - Políticas y Programas
    - Revisión de planes existentes (Aduanas, CBP, etc.)
    - Aportaciones de los grupos de interés regionales binacionales (BNRSC, talleres de grupos de interés, talleres regionales)
    - Revisión del estado de la práctica
    - Validación con los miembros de BTAC y BNRSC – *próximamente*
  - Proyectos
    - Revisión de planes existentes, incluyendo el Plan Nacional de Infraestructura, el plan de mejora de capital de 5 años de CBP, UTP, STIP, otros planes y estudios estatales, planes de transporte metropolitano, planes de movilidad, planes estratégicos, planes modales, etc.
    - Aportaciones de los grupos de interés binacionales regionales (BNRSC, talleres de grupos de interés, talleres regionales) y patrocinadores
    - Validación con los grupos de interés regionales a través de talleres –*en proceso*

Identificación Preliminar de Políticas, Programas, y Proyectos: Alinear Políticas, Programas, y Proyectos con las Metas y Necesidades del BTMP

- Se llevó acabo una alineación preliminar con las necesidades identificadas en el Capítulo 5
  - Políticas y Programas – *Identificación Preliminar*
    - Basado en las aportaciones proporcionadas por los grupos de interés
      - Reuniones con grupos de interés, comentarios de BTAC y BNRSC sobre los Capítulos 2 y 5
    - Basado en los hallazgos del Capítulo 5 (necesidades)
    - Validación con los miembros del BTAC y BNRSC – *próximamente*
  - Proyectos – *En Proceso*
    - Basado en las características y la ubicación del proyecto
    - Validación con los grupos de interés regionales a través de talleres – *en proceso*

Vinculación de las Áreas de Políticas y Programas con las Metas y Necesidades del BTMP

Área de Política Amplia	Meta/Problema del BTMP
Un Sistema de Transporte Fronterizo Coordinado	Servicio al Cliente, Administración
Un Sistema de Transporte Fronterizo Inteligente para el Futuro	Movilidad y Confiabilidad
Un Sistema de Transporte Fronterizo Basado en Datos	Servicio al Cliente, Administración
Financiamiento del Sistema de Transporte Fronterizo	Financiamiento Sostenible
La Frontera como la Columna Vertebral de las Economías Trinacionales	Competitividad Económica
Un Sistema de Transporte Fronterizo Resiliente	Resiliencia Transfronteriza
Administración para las Comunidades Fronterizas	Administración
Un Sistema de Transporte Fronterizo Manejado Operativamente	Movilidad y Confiabilidad
Un Sistema de Transporte Fronterizo en Expansión	Movilidad y Confiabilidad
Un Sistema de Transporte Fronterizo Seguro y Protegido	Seguridad y Protección
Protección de Bienes para el Sistema de Transporte Fronterizo	Preservación de Activos
Un Sistema de Transporte Fronterizo Conectado	Conectividad Multimodal
Un Sistema de Transporte Fronterizo Multimodal (Personas y Bienes)	Conectividad Multimodal
Conocimiento Público sobre el Sistema de Transporte Fronterizo	Servicio al Cliente

Comentarios del BNRSC

1. ¿Hay alguna otra categoría de políticas amplias que deberíamos considerar?
2. ¿Tiene algún comentario con respecto al alineamiento de categorías de políticas amplias con los objetivos del BTMP?

Marco de Identificación Preliminar: Lista de Políticas, Programas, y Proyectos Candidatos

- Políticas Candidatas
  - Refinamiento de áreas de políticas amplias en declaraciones políticas
- Programas Candidatos
  - Apoyar el objetivo de las políticas
  - Desarrollado a través del alineamiento de acciones implementables con políticas
- Proyectos Candidatos
  - Los proyectos se dividen en dos categorías
    - Incluidos en documentos de planificación – Proyectos Dentro de los Planes
    - No incluidos en documentos de planificación – Proyectos Fuera de los Planes
  - Proyectos Identificados por Región del BTMP
  - Las listas de proyectos y características de los proyectos están siendo examinadas a través de talleres con los grupos de interés regionales

Marco de Identificación Preliminar: Ejemplo de Lista de Proyectos Candidatos

- Información acerca de las caracterísiticas del proyecto, la fuente, y las necesidades atendidas

Número CSJ	Nombre del Proyecto	Descripción del Proyecto	Localización del Proyecto	Cronograma del Proyecto	Costo del Proyecto	Patrocinador del Proyecto	Clasificación del Proyecto	Financiado o no Financiado para el 2050	Fuente(Plan, Estudio) Documento	Titulo del Plan Fuente	Liga del Plan Título	Representado en el Texas Proyect Tracker	Necesidades Atendidas
0528-01-112	SH 107 (Conway)	Construir 6 carriles urbanos divididos	FM 676 to FM 681/FM 2993.	2022	$15,000,000	Alton / HC 3	Proyecto de Carretera Estatal #1 Interestatal en el Sistema, Carreteras de EE.UU.	Financiado	2019 Border District Trade Transportation Report	2019 Border District Trade Transportation Report	http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/border-district-trade-transportation-report-2019.pdf	TxDOT Project Tracker	
0921-02-303	Anzalduas Int'l Port of Entry	Construcción de una Estación de Inspección en Dirección Sur	Puerto de Entrada de Anzalduas Int'l	2022	$7,241,012	Analduas Int'l Bridge Board	Proyecto de Cruce Fronterizo	Financiado	2019 Border District Trade Transportation Report	2019 Border District Trade Transportation Report	http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/border-district-trade-transportation-report-2019.pdf	Anzalduas Bridge Board Website / Agendas / TxDOT Project Tracker	
0921-02-379	Anzalduas Int'l Port of Entry (NB)	Comercial Entrante de Inspección antes de la Inspección primaria antes de carga autorizada	Puerto de Entrada Terrestre de Anzalduas NB Empties	2021	$4,668,185	Analduas Int'l Bridge Board	Proyecto de Cruce Fronterizo	No financiado	RGVMPO 2015-2040 MTP	RGVMPO 2015-2040 MTP	https://www.rgvmpo.org/docs/2015_2040_mtp.htm	TxDOT Project Tracker	
-	Anzalduas Int'l POE	Construcción de dos adicionales hacia el norte	En el POE del Anzalduas Int'l	2050+	$5,300,000	Anzalduas Int'l Bridge	Proyecto de Cruce Fronterizo	No financiado	RGVMPO 2015-2040 MTP	RGVMPO 2015-2040 MTP	https://www.rgvmpo.org/docs/2015_2040_mtp.htm	#N/A	

Marco de Evaluación Preliminar: Programa y Proyecto

- Los resultados del proceso de evaluación serán en tres niveles
  - Alta prioridad
  - Media prioridad
  - Baja prioridad
- Las políticas proporcionan dirección estrategica y no serán evaluadas en las categorias alta, media o baja

Proceso de Evaluacion de Programas

Evaluación

- Dirijido por las aportaciónes de los grupos de interés
- Encuestas para asignar categorías alta, media o baja a cada programa identificado

Proceso de Evaluación de Proyectos

Evaluación Preliminar

- Evaluación Basada en Datos
- Medidas cuantitativas y cualitativas vinculadas a los objetivos y necesidades del BTMP
- Usar pesos para los objetivos del BTMP

Validación

- Dirijidos por las aportaciones de los grupos de interés
- La validación de los resultados de la evaluación preliminar será a través de talleres con los grupos de interés regionales

Marco de Evaluación Preliminar: Medidas Cuantitativas y Cualitativas Vinculadas a los Objetivos y Necesidades - Revisiones

	Objetivos del BTMP	Ejemplo de Medidas para Cruces Fronterizos	Ejemplo de Medidas para Corredores
Cuantitativo	Movilidad y Confiabilidad	Tasas de utilización de los cruces fronterizos Tiempos de espera en la frontera	Congestión de carreteras (método carro-espacio) Horas de retraso (segmentos más congestionados)
	Seguridad y Protección	Puntos críticos de seguridad (tasas de choques) alrededor del cruce fronterizo	Puntos críticos de seguridad (tasas de choques)
	Preservación de Activos	Calificaciones de cruces fronterizos e instalaciones	Condiciones del pavimento y de los puentes
Cualitativo	Competitividad Económica	Impacto económico de los movimientos de personas y bienes en los cruces fronterizos	Impacto económico de los movimientos de personas y bienes en los corredores
	Conectividad Multimodal	Proximidad a las instalaciones de transferencia Oportunidades multimodales	Proximidad a las instalaciones de transferencia Oportunidades multimodales
	Resiliencia Transfronteriza	Tipos y riesgos de eventos disruptivos Redundancia de los puentes	Tipos y riesgos de eventos disruptivos Redundancia de la red Rendimiento de las rutas de evacuación de huracanes
	Financiamiento Sostenible	Disponibilidad de financiamiento	Disponibilidad de financiamiento
	Administración	Mejoras a la comunidad (congestión, seguridad, ruido, calidad del aire, materiales peligrosos, desechos electrónicos)	Mejoras a la comunidad (congestión, seguridad, ruido, calidad del aire, materiales peligrosos, desechos electrónicos)
	Servicio al Cliente	Actividades de alcance, información y participación de los grupos de interés y públicos	Actividades de alcance, información y participación de los grupos de interés y públicos

Comentarios del BNRSC

1. Encuesta Menti sobre la importancia de las Metas del BTMP

Identificación de Proyectos: Resumen de los Talleres con Grupos de Interés Regionales

- Se llevó a cabo un taller en cada región con grupos de interés regionales
  - 7/27: Laredo/Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas
  - 7/28: El Paso/Santa Teresa/Chihuahua
  - 7/29: Valle de Texas/Tamaulipas
- Se presentó resumen de las necesidades regionales
- Se presentó lista preliminar de la lista de proyectos dentro y fuera de los planes
- Se solicitó comentarios acerca de:
  - Validación de las necesidades regionales
  - Validación de la información recolectada sobre los proyectos
  - Identificación de proyectos adicionales
  - Identificación de las necesidades atendidas por cada proyecto

Comentarios del BNRSC

1. ¿Hay algun comentario o pregunta sobre el enfoque refinado para identificar y evaluar estrategias?

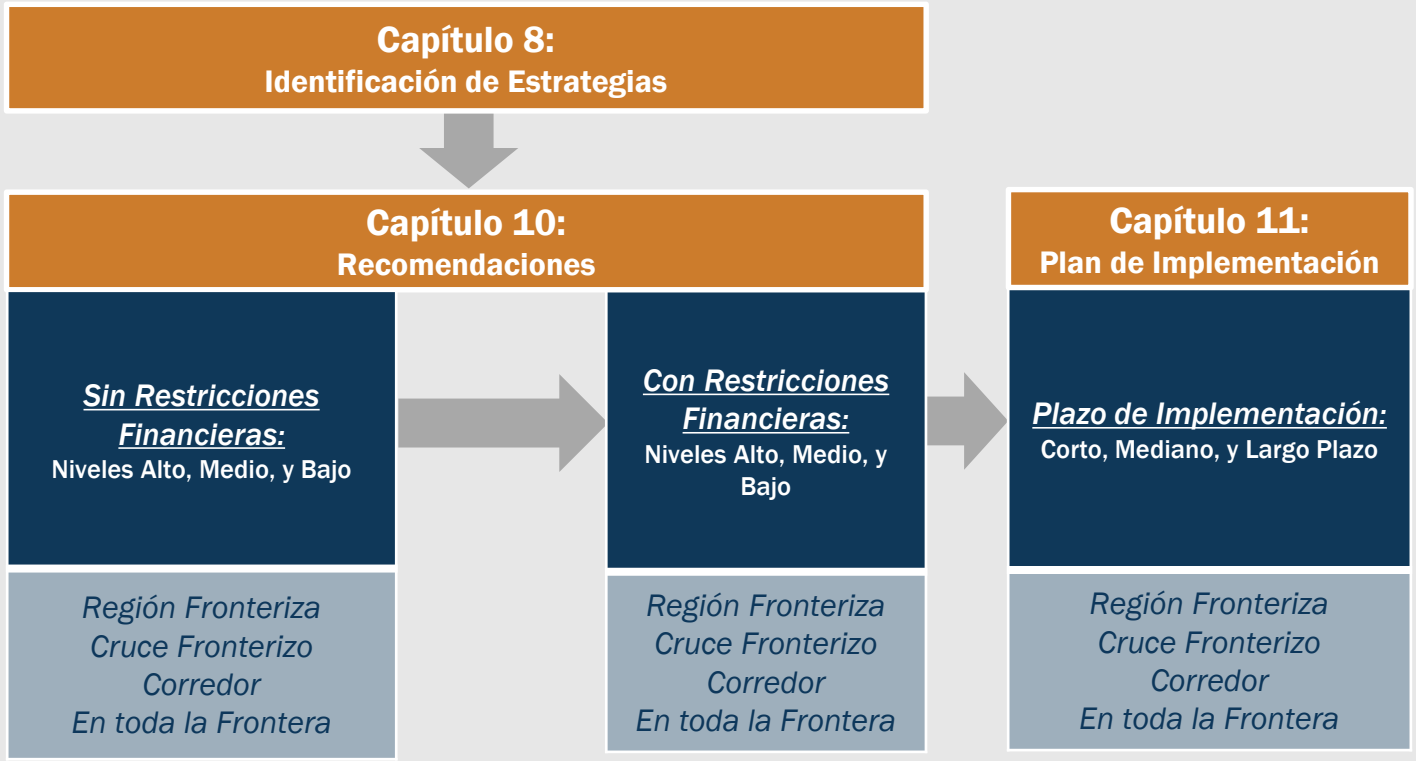
Capítulo 10: Recomendaciones

Enfoque y Borrador Preliminar

Descripción General de las Recomendaciones

Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensajes de Apoyo
▪ Caracterizar el escenario con restricciones financieras ▪ Identificar recomendaciones para el escenario con restricciones financieras	▪ El escenario con restricciones financieras es dictado por la existencia de compromiso financiero de los grupos de interés del sector privado y público ▪ Las recomendaciones se mantendrán en los niveles (alto, medio o bajo) asignados durante el escenario sin restricciones financieras	▪ Proporcionar la lista de políticas y programas recomendados ▪ Proporcionar el marco de trabajo para definir el escenario con restricciones financieras ▪ Presentar un marco de trabajo preliminar para la identificación de recomendaciones bajo el escenario con restricciones financieras

Enfoque Preliminar para Desarollar Recomendaciones



Comentarios del BNRSC

1. ¿Hay algún comentario sobre la descripción general del enfoque para desarrollar recomendaciones?

Recomendaciones Preliminares de Políticas

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar una estrategia comprensiva para una administración e inversiones sólidas, coordinadas y eficientes. Objetivos:

- Reducir los tiempos de espera y retrasos fronterizos, congestión de carreteras y cruces ferroviarios a nivel bloqueados.
- Maximizar el uso de los cruces fronterizos existentes mediante la redistribución de la demanda del tráfico entre los cruces subutilizados donde sea posible.
- Estandarizar sistemas y simplificar procedimientos fronterizos binacionales para vincular mejor los procesos de cruces fronterizos con los corredores en ambos lados de la frontera, tales como los métodos de cobro de peajes desconectados y manuales.
- Acelerar los viajes transfronterizos para crear un sistema de transporte transfronterizo más móvil y confiable.
- Mejorar el manejo de la demanda para mejorar la distribución desigual de los movimientos transfronterizos y entre los usos de pasajeros y comerciales.
- Reducir la congestión a lo largo de corredores, carreteras y segmentos de conexión que impiden el movimiento transfronterizo eficiente de personas y bienes.
- Promover la comprensión y análisis conjuntos del proceso de viajes fronterizos para abordar de manera más eficaz los problemas del transporte fronterizo.

Movilidad y Confiabilidad

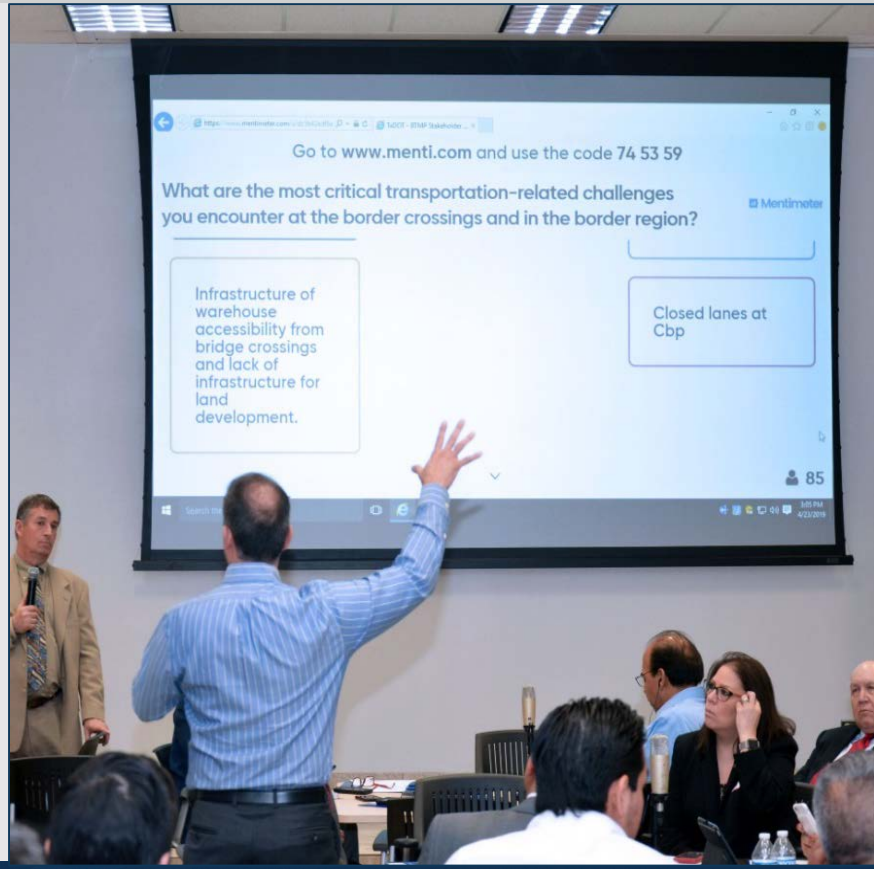
Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un mecanismo comprensivo y binacional para mejorar la capacidad del sistema de los cruces fronterizos existentes, los corredores designados y evaluar la viabilidad de la nueva infraestructura. Objetivos:

- Mejorar el rendimiento de los cruces fronterizos y la suficiencia de la capacidad física para adaptarse a los volúmenes crecientes de tráfico a lo largo del tiempo.
- Actualizar los corredores designados y las carreteras regionales para cumplir con los estándares de diseño actuales y acomodarse a la demanda de viajes proyectada a lo largo del tiempo.
- Fomentar una comprensión compartida de las condiciones y necesidades de capacidad del sistema de los cruces fronterizos y corredores.
- Mejorar la movilidad y confiabilidad de los viajes transfronterizos mejorando la gestión de la demanda a través de la frontera, reduciendo los tiempos de viaje transfronterizos y mejorando la conectividad multimodal.
- Promover evaluaciones conjuntas y procesos de planificación para mejorar la capacidad del sistema en los cruces fronterizos, como las expansiones de cruces fronterizos o nuevos cruces fronterizos.
- Promover evaluaciones conjuntas y procesos de planificación para cruces fronterizos y corredores multimodales futuros/planeados.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben mejorar la coordinación, colaboración y cooperación binacional. Objetivos:

- Crear sociedades para mejorar el desarrollo e implementación de políticas, programas y proyectos efectivos.
- Mejorar la participación de los socios binacionales federales, estatales, regionales, locales y privados para abordar la planificación, gestión y operaciones fronterizas multifacéticas.
- Mejorar la planificación, inversión, gestión y operación de los cruces fronterizos y la red de transporte multimodal.
- Armonizar las prioridades y soluciones entre los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados tanto en la frontera de Texas como dentro de cada una de las tres regiones fronterizas.
- Fomentar la estandarización de regulaciones y prácticas a través de la frontera para facilitar el movimiento transfronterizo eficiente de personas y bienes.



Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben invertir, integrar y desplegar tecnologías e innovaciones para mejorar los movimiento de personas y bienes transfronterizos. Objetivos:

- Reducir los tiempos de espera, retrasos y congestión vial en la frontera.
- Mejorar la movilidad y confiabilidad de los viajes transfronterizos utilizando datos y tecnologías para informar condiciones actuales y necesidades.
- Preparar el sistema de transporte binacional y multimodal y los cruces fronterizos para integrar y desplegar avances tecnológicos actuales y futuros, incluyendo movilidad compartida, vehículos automatizados, combustibles alternativos, tecnología de inspección fronteriza avanzada y ferrocarriles de precisión.
- Promover soluciones fronterizas inteligentes que incluyan la capacidad y ancho de banda para tecnologías, vehículos y tipos de cargas aún desconocidas.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un sistema binacional integral de monitoreo y evaluación del desempeño para el sistema de transporte fronterizo. Objetivos:

- Fomentar un entendimiento integral y compartido de las condiciones y necesidades de los cruces fronterizos y el sistema de transporte binacional multimodal para apoyar la toma de decisiones.
- Permitir el monitoreo y evaluación integrales y sistemáticos del sistema de transporte binacional y multimodal a lo largo del tiempo, tales como a través de los datos de los tiempos totales de cruce, datos de volúmenes de cruces fronterizos por modo y otra información.
- Establecer un marco de trabajo institucional compartido para el monitoreo, evaluación y mejora del sistema de transporte fronterizo.

Competitividad Económica

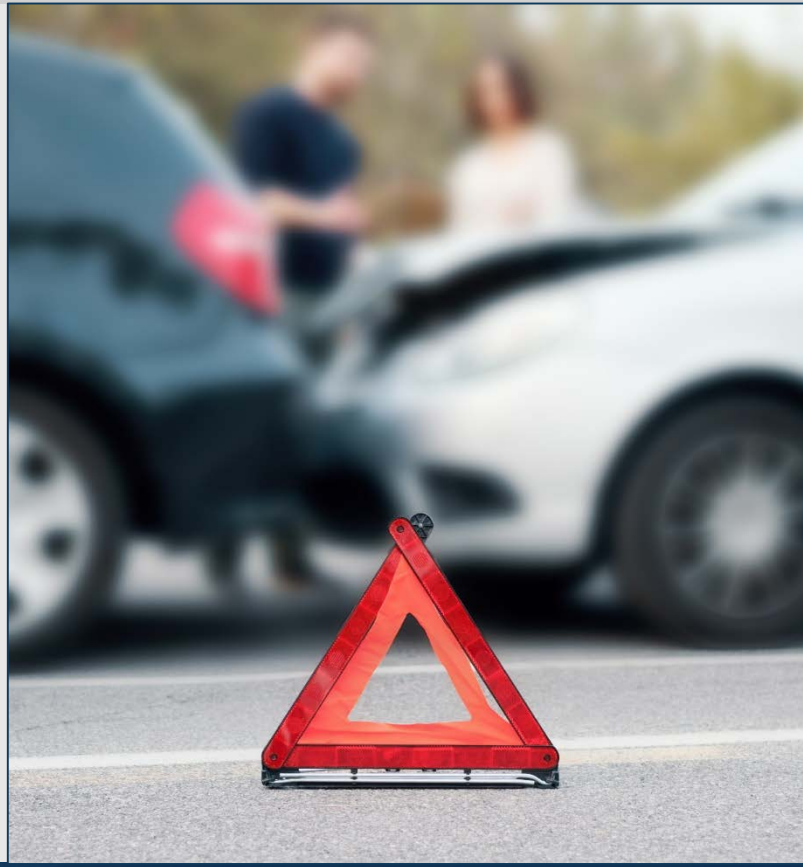
Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben armonizar la coordinación de políticas binacionales para apoyar la competitividad económica trinacional actual y futura—EE.UU., México y Canadá. Objetivos:

- Mejorar la movilidad y confiabilidad de los viajes transfronterizos mejorando el manejo de la demanda a través de la frontera y reduciendo los tiempos de viajes transfronterizos.
- Mejorar la capacidad multimodal para el movimiento transfronterizo de personas y bienes.
- Fomentar un entendimiento integral y compartido de las necesidades y los desafíos que impiden el movimiento seguro, confiable y eficiente de personas y comercio local, regional, estatal, nacional y trinacional.
- Asegurar suficiente financiamiento para las inversiones de infraestructura para mejorar la eficiencia de las rutas de viajes transfronterizos tanto ahora como en el futuro.

Seguridad y Protección

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben identificar e implementar estrategias para mejorar la seguridad y protección en y cerca de los cruces fronterizos y a lo largo de corredores designados. Objetivos:

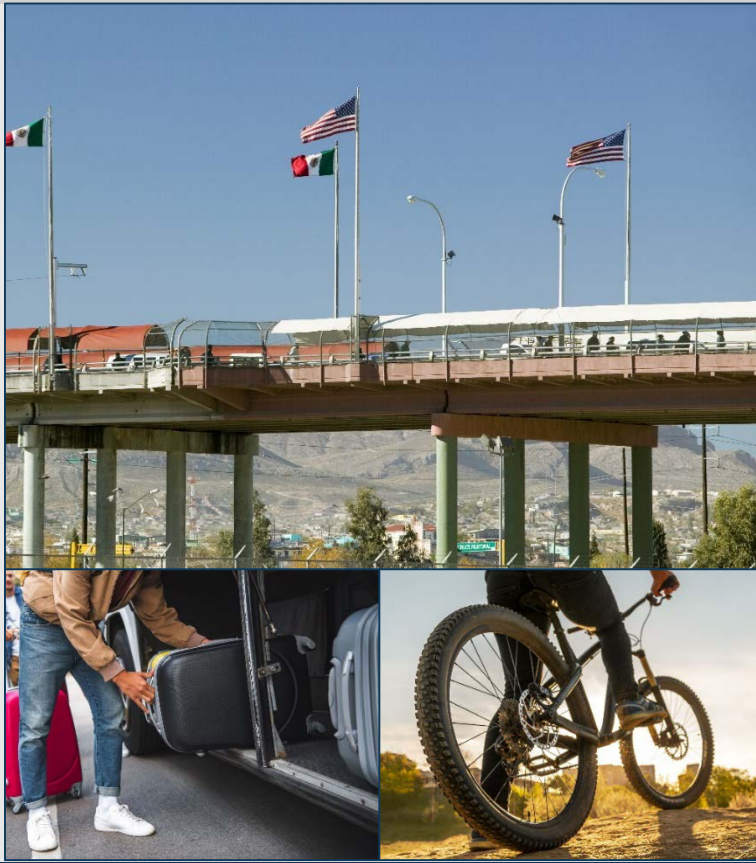
- Reducir riesgos de choques, muertes y lesiones asociadas con el movimiento de personas y bienes en el sistema de transporte fronterizo.
- Priorizar la eliminación de puntos críticos de seguridad donde ocurren concentraciones de accidentes, especialmente en áreas urbanas y cerca de cruces fronterizos.
- Expandir programas educativos y de entrenamiento para mejorar la seguridad en el sistema de transporte fronterizo.
- Mitigar los conflictos en las carreteras/ferrocarriles a través de una coordinación mejorada entre los socios binacionales, federales, estatales, regionales, locales y ferroviarios.
- Asegurar el movimiento seguro de materiales peligrosos y cargas de gran tamaño/sobrepeso a través de los cruces fronterizos y en los corredores designados, especialmente dentro de los centros de población locales.
- Incorporar factores de seguridad y protección en el diseño de infraestructura de transporte y en las decisiones de inversión.



Conectividad Multimodal

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben asegurar la conectividad entre los cruces fronterizos entre los dos países, la ubicación de centros de transferencia multimodal y las conexiones de primera y última milla desde los cruces fronterizos a los corredores designados y comunidades fronterizas y a través de la red de sistema de transporte fronterizo. Objetivos:

- Mejorar la conectividad de primera y última milla para el movimiento fluido de personas y bienes.
- Mejorar el sistema de transporte fronterizos para fortalecer la conectividad de los corredores norte-sur y este-oeste de la región fronteriza.
- Asegurar el acceso eficiente desde los cruces fronterizos a las vías y aceras para bicicletas, sistemas de tránsito de autobuses, aeropuertos, terminales ferroviarias y puertos marítimos.
- Minimizar el impacto potencial de eventos imprevistos proporcionando una mejorada redundancia de la red para viajes eficientes en la región fronteriza.
- Apoyar el crecimiento futuro de la economía trinacional, mientras que se satisfacen las demandas de movimientos crecientes de personas y bienes pronosticados a través de una mejorada conectividad de la red.



Conectividad Multimodal

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben coordinar mejoras para las opciones modales de transporte para personas en el sistema de transporte fronterizo. Objetivos:

- Asegurar que los cruces fronterizos estén integrados en las redes de tránsito.
- Promover competitividad de los modos de transporte multimodal en la región fronteriza.
- Reducir la congestión en carreteras promoviendo opciones modales alternativas para personas.
- Mejorar la conectividad de las aceras y las brechas entre la red de bicicletas y peatones y los destinos principales de la frontera.
- Mejorar la frecuencia del servicio de tránsito y mejorar los retrasos de autobuses, tiempos de espera, y conexiones con cruces de bicicletas/peatones.

Conectividad Multimodal

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben coordinar mejoras para las opciones modales de transporte para bienes en el sistema de transporte fronterizo. Objetivos:

- Asegurar que los cruces fronterizos estén integrados en las redes multimodales.
- Promover la competitividad de las opciones de transporte multimodal en la región fronteriza.
- Reducir la congestión en carreteras promoviendo opciones alternativas de transporte de bienes.
- Mejorar las redes de camiones a estándares más altos para satisfacer las crecientes demandas de los movimientos de camiones a los puertos marítimos.
- Mejorar la conectividad entre cruces y aeropuertos de la región fronteriza coordinando con socios locales.
- Reducir los cuellos de botella ferroviarios a través de políticas que permitan, entre otras acciones, las inspecciones ferroviarias unificadas, tecnología de inspección mejorada, cambios de personal ferroviario y estándares de inspección de vagones.

Resiliencia Transfronteriza

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un marco de políticas binacionales integral para una frontera con resiliencia. Objetivos:

- Desarrollar procesos, procedimientos e inversiones sistemáticos para abordar las necesidades del sistema de transporte fronterizo durante eventos imprevistos .
- Mejorar rutas y la redundancia del sistema para un movimiento de personas y bienes seguro, eficiente y confiable a través del sistema de transporte fronterizo binacional y multimodal.
- Asegurar la continuidad de las operaciones y procesos fronterizos para resistir eventos imprevistos, tales como clima, crisis de salud pública, migración, recesiones económicas y eventos políticos.
- Minimizar el impacto potencial de eventos imprevistos.
- Asegurar la seguridad y protección de las poblaciones fronterizas y usuarios en caso de disrupciones potenciales, incluyendo la seguridad y evacuación rápida de personas en un área particular.
- Asegurar suficiente financiamiento para planificación de resiliencia y operaciones de emergencia para preparar, responder a y recuperarse de disrupciones imprevistas.

Financiamiento Sostenible

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar mecanismos para mejorar y dedicar financiamiento al sistema de transporte fronterizo. Objetivos:

- Promover dirección y priorización de inversiones federales, estatales y locales en la infraestructura de transporte binacional para mejorar el movimiento de personas y bienes.
- Aprovechar y expandir programas de financiamiento existentes para integrar y apoyar problemas y necesidades transfronterizas específicas.
- Apoyar el uso de financiamiento y métodos de financiamiento innovadores, tales como el Programa de Aceptación de Donaciones, asociaciones público-privadas, programas mejorados de peaje en cruces fronterizos, créditos e incentivos fiscales y otros.
- Promover inversiones que respondan a las necesidades cambiantes de los usuarios y comunidades del transporte binacional.
- Asegurar que el financiamiento de la infraestructura fronteriza se mantenga al corriente con el movimiento transfronterizo de personas y bienes, integrando problemas y necesidades transfronterizas en los procesos de priorización de financiamiento.

Preservación de Activos

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México, junto con otros propietarios de activos en la región fronteriza, deben desarrollar marcos de manejo de activos binacionales para proteger activos en el sistema de transporte fronterizo. Objetivos:

- Atender la infraestructura vieja, obsoleta y en condiciones pobres del sistema de transporte binacional y multimodal.
- Asegurar que los cruces fronterizos, instalaciones, pavimentos y puentes estén en buen estado a lo largo del tiempo.
- Obtener información actualizada regularmente sobre las condiciones de los bienes y proporcionar mecanismos para compartir las mejores prácticas sobre mantenimiento y reparaciones sistemáticos.
- Proteger las inversiones que las agencias de planificación fronteriza han realizado en el sistema de transporte fronterizo.
- Mantener la vida útil de los activos, eliminar retrasos al mantenimiento y mejorar las condiciones y las calificaciones de los activos.
- Atender las inversiones insuficientes que llevan a una mayor congestión, tiempos de viaje más largos, costos mayores y problemas de seguridad.
- Mejorar las sociedades entre los actores federales, estatales, locales y privados en EE.UU. y México.

Servicio a Clientes

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben coordinar la divulgación binacional de información y el involucramiento de actores interesados y del público en general en actividades relacionadas con la frontera. Objetivos:

- Mejorar la provisión y distribución de información a usuarios acerca de la frontera.
- Permitir la solicitud activa e incorporación de comentarios en los procesos de planificación del transporte fronterizo.
- Educar a las jurisdicciones, empresas, comunidades y tomadores de decisiones locales sobre problemas, necesidades, roles y responsabilidades de las diferentes agencias que facilitan el comercio y los viaje binacionales a través de la red de transporte multimodal.
- Crear sociedades con socios públicos y privados para desarrollar e implementar estrategias a lo largo del tiempo.
- Proporcionar foros regulares para comunicar los logros y necesidades del transporte fronterizo a los tomadores de decisiones.
- Asegurar consistencia en los mensajes sobre la importancia de la frontera a las economías de Texas, EE.UU. y México y las historias personales de quienes viven en la región fronteriza.

Servicio a Clientes

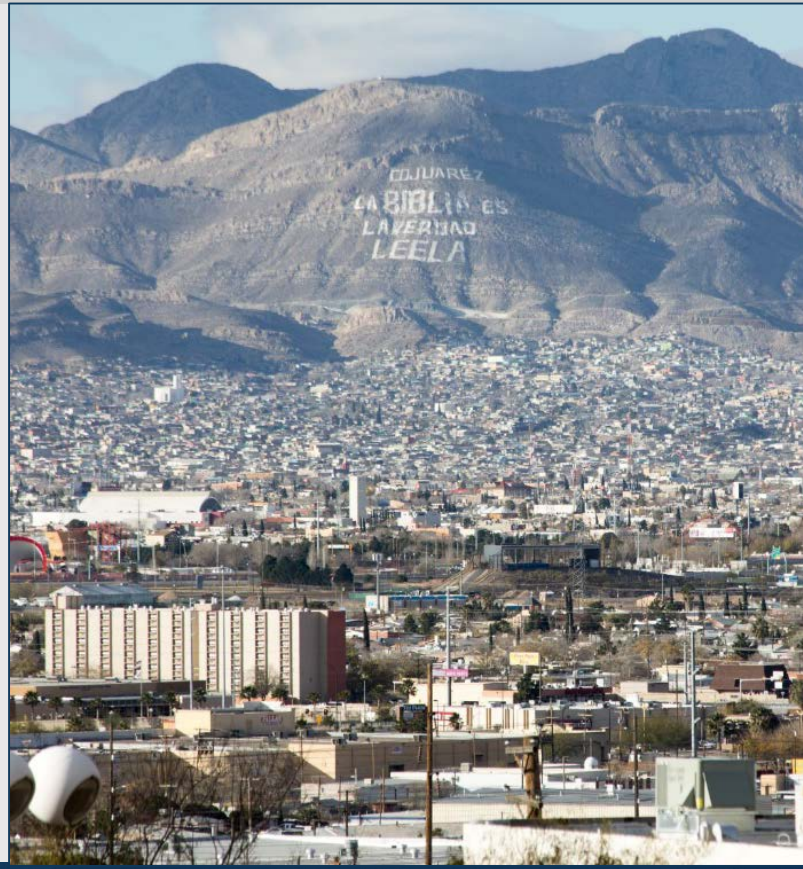
Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un mecanismo comprensivo para recolectar, compartir, armonizar y analizar datos de manera regular y constante. Objetivos:

- Armonizar la recolección y análisis de datos entre todos los grupos de interés fronterizos para avanzar con la planificación, inversiones, manejo y operaciones en toda la frontera.
- Fomentar un entendimiento integral y compartido sobre las condiciones y necesidades de los cruces fronterizos y el sistema de transporte binacional multimodal.
- Permitir el monitoreo y evaluación integral y sistémico del sistema de transporte fronterizo a lo largo del tiempo, tales como los datos sobre el tiempo total de cruces, volúmenes de cruces fronterizos por modo, y otros datos.

Administración

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un marco de políticas binacionales armonizado para apoyar y mejorar la administración ambiental y comunitaria a lo largo de la frontera y del sistema de transporte fronterizo. Objetivos:

- Minimizar los impactos ambientales a través del sistema de transporte binacional, por ejemplo armonizando las regulaciones medioambientales, del aire (incluyendo vehículos esperando para cruzar la frontera) y de materiales peligrosos a lo largo de la frontera.
- Abordar la ineficiencia energética y la necesidad de usos alternativos de energía renovable a lo largo del sistema de transporte fronterizo.
- Reducir los impactos negativos en la comunidad y mejorar las oportunidades de la comunidad a través de mejoras al sistema de transporte binacional.
- Mejorar la capacidad de las comunidades fronterizas para proporcionar conexiones mejores y más seguras.
- Informar e involucrar a los grupos de interés fronterizos acerca de las decisiones ambientales, comunitarias y de inversiones relacionadas con la región fronteriza y el sistema de transporte binacional.



Comentarios del BNRSC

1. ¿Hay alguna otra política que deberíamos considerar?

Recomendaciones Preliminares de Programas

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar una estrategia integral para una administración e inversiones sólidas, coordinadas y eficientes.

Programas	Objetivos
Desplegar programas de autorización previa a lo largo de la frontera agregando carriles separados de autorización previa siempre que sea posible y priorizándolos para instalaciones nuevas y remodeladas.	▪ Reducir los tiempos de espera y abrir espacio al personal en la frontera para inspecciones críticas.
Evaluar oportunidades para estandarizar sistemas y agilizar los procedimientos a través de los cruces fronterizos. Esto incluye convocar a las agencias fronterizas federales (CBP y SAT) para identificar áreas de mejora para coordinar y eliminar las lagunas entre los respectivos programas de gestión de fronteras de cada país.	▪ Mejorar los vínculos de los procesos de los cruces fronterizos a los corredores en ambos lados. ▪ Establecer asociaciones entre agencias fronterizas para estandarizar los procesos de gestión fronteriza.
Llevar a cabo un estudio binacional integral del personal de inspección fronteriza para determinar el impacto económico de agregar personal adicional y de la aperturas de carriles en cada cruce fronterizo.	▪ Proporcionar entendimiento del impacto económico del personal de inspección fronterizo y las ganancias de eficiencia operativa.
Adoptar Programas de Manejo de Demanda en toda la frontera (por ejemplo, señales de mensajes variables, señalización, monitoreo de rampas de entrada y salida), en los cruces fronterizos y en el sistema de transporte fronterizo para utilizar mejor la capacidad del sistema existente.	▪ Aumentar la eficiencia general de los viajes en los corredores designados utilizando mejoras operacionales. ▪ Mejorar la eficiencia operacional en el sistema de transporte fronterizo antes de realizar inversiones en capacidad nueva del sistema.
Desarrollar un Estudio de Experiencia en Cruces Fronterizos para identificar los embotellamientos en cada uno de los pasos de los viajes transfronterizos y hacer recomendaciones para los cruces fronterizos y corredores designados.	▪ Utilizar un proceso basado en datos para recomendar mejoras de eficiencia operacional a lo largo del sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar un Estudio de Viabilidad para un servicio de tránsito interno para bicicletas/peatones entre las instalaciones de inspección de EE.UU. y México en los cruces fronterizos con largas distancias entre las dos instalaciones.	▪ Promover movilidad para los movimientos transfronterizos de bicicletas/peatones.
Implementar un Procesamiento Unificado de Carga transfronterizo en las instalaciones ferroviarias intermodales a lo largo de la frontera.	▪ Reducir la congestión racionalizando el procesamiento de bienes en la frontera.
Desarrollar un Estudio Binacional Transfronterizo para Cargas de Gran Tamaño/Sobrepeso (GT/SP) para entender las necesidades de los corredores de GT/SP dentro de la región fronteriza.	▪ Proporcionar consistencia y confiabilidad a lo largo de y a través de la frontera para vehículos comerciales de GT/SP. ▪ Abordar las necesidades de las cargas de GT/SP.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un mecanismo integral y binacional para mejorar la capacidad del sistema de los cruces fronterizos y corredores.

Programas	Objetivos
Desarrollar un Marco Integral para expansiones a la capacidad de los cruces fronterizos existentes basado en las necesidades de transporte para fortalecer los procesos de planificación a nivel estatal.	▪ Desarrollar un proceso unificado y binacional para evaluar expansiones a cruces fronterizos existentes.
Desarrollar un Marco Integral para estudiar la viabilidad de desarrollar nuevos cruces fronterizos basados en las necesidades de transporte para fortalecer los procesos de planificación a nivel estatal.	▪ Desarrollar un proceso unificado y binacional para evaluar la viabilidad de desarrollar un nuevo cruce fronterizo.
Desarrollar un Estudio de Conectividad a los Cruces Fronterizos para examinar la integración de conectividad de última milla y entre los cruces fronterizos en los corredores futuros/planeados a través del sistema de planificación de corredores en cada lado de la frontera.	▪ Promover opciones transfronterizas alternas para el movimiento de personas y bienes a través de mejorar la conectividad entre los cruces fronterizos. ▪ Desarrollar un proceso unificado y binacional para evaluar corredores futuros y planeados en el sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar una Estrategia de optimización de Recursos Fronterizos, en asociación con agencias binacionales federales, agencias fronterizas y grupos de interés de los puentes, para identificar, evaluar y abordar las necesidades del personal y operaciones de los cruces fronterizos.	▪ Desarrollar un proceso unificado y binacional para optimizar las operaciones de los cruces fronterizos.
Desarrollar un Estudio de Experiencia en los Cruces Fronterizos para identificar los embotellamientos en cada paso de los viajes transfronterizos y hacer recomendaciones para los cruces fronterizos y corredores designados.	▪ Utilizar un proceso basado en datos para recomendar mejoras de capacidad del sistema a lo largo de los cruces del sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar un Programa Binacional de Identificación y Eliminación de Embotellamientos para abordar la congestión y mejorar la movilidad de personas y bienes en el sistema de transporte fronterizo.	▪ Utilizar un proceso basado en datos para identificar problemas y recomendar mejoras para reducir la congestión y mejorar la movilidad en el sistema de transporte fronterizo.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben mejorar la coordinación, colaboración y cooperación binacional.

Programas	Objetivos
Desarrollar un nuevo marco Institucional de Cruces Fronterizos para planear, invertir, manejar y operar mejor los cruces fronterizos y la red de transporte multimodal.	▪ Delinear varios roles, responsabilidades y expectativas para mejorar la planificación, inversiones, manejo y operaciones fronterizas. ▪ Facilitar el movimiento más eficiente de personas y bienes a través de la frontera.
Establecer Grupos de Interés Regionales de Cruces Binacionales (similares al grupo de interés que existe en El Paso) para discutir regularmente las necesidades y soluciones del transporte fronterizo.	▪ Proporcionar una oportunidad regular para los grupos de interés regionales para que puedan tomar parte en conversaciones acerca de las necesidades y soluciones. ▪ Proporcionar un marco para promoción y educación con los dirigentes regionales, estatales y federales en ambos lados de la frontera.
Reenfocar al Comité Conjunto de Trabajo (CCT) para incluir más tiempo para planificación de coordinación, incluyendo un CCT ¨regional¨ como complemento al grupo más grande o considerar un día adicional para las reuniones regionales. Las reuniones regionales de BBBXG deberían ser utilizadas para conversaciones más enfocadas con socios federales.	▪ Proporcionar tiempo adicional para reuniones binacionales específicamente enfocadas en el desarrollo y priorización de soluciones regionales. ▪ Servir como un foro para compartir problemas y soluciones entre las regiones como ideas para atender sus propias necesidades.
Llevar a cabo un plan anual para establecer prioridades y soluciones entre los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados tanto a través de la frontera de Texas como dentro de cada una de las tres regiones fronterizas.	▪ Armonizar prioridades y soluciones entre los grupos de interés para el sistema de transporte fronterizo. ▪ Proporcionar un foro para discutir historias, desafíos y cambios iterativos compartidos.
Llevar a cabo un análisis de cruces fronterizos de extremo a extremo y usar los resultados para implementar acciones que promuevan las eficiencias identificadas.	▪ Mejorar la eficiencia de varios pasos dentro de los procesos de los cruces fronterizos a través de su análisis e implementación de mejoras en toda la frontera.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben invertir en nuevas tecnologías e innovaciones para mejorar los movimientos de personas y bienes transfronterizos.

Programas	Objetivos
Desarrollar una estrategia para avanzar (desarrollando, probando y utilizando) la amplia integración y adopción de nuevas tecnologías, tales como inspecciones no intrusivas, tecnología de inspección de fronteras y tecnologías de información de los viajeros en tiempo real.	▪ Apoyar la integración de un sistema de transporte inteligente a través del sistema de transporte fronterizo. ▪ Mejorar la movilidad y confiabilidad del movimiento de personas y bienes.
Desplegar Sistemas de Inspección No Intrusivos (NII) para permitir que el personal de inspección fronterizo pueda examinar el transporte de bienes utilizando equipos de detección de radiación para detectar la presencia de contrabando sin abrirlos y descargarlos físicamente.	▪ Reducir los tiempos de espera en los cruces fronterizos; puede también eliminar la necesidad de que los conductores salgan de los vehículos comerciales, permitiendo que los agentes de inspección fronteriza puedan procesar los vehículos comerciales más rápido.
Implementar Reconocimiento Biométrico Facial (actualmente usado en algunos aeropuertos) en los cruces fronterizos para coincidir las fotos de los viajeros con el Servicio de Verificación de Viajeros.	▪ Reducir los tiempos de espera en los cruces fronterizos mediante un procesamiento más rápido sin comprometer la seguridad fronteriza.
Desplegar el Programa Móvil de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) para utilizar tabletas para llevar a cabo la liberación de cargas agrícolas (similar al piloto de Douglas, Arizona, implementado para remitir vehículos a inspecciones secundarias).	▪ Reducir los tiempos de espera dentro del proceso de liberación de carga.
Desplegar el Control Automatizado de Pasaportes (APC) y/o Control Móvil de Pasaportes (MPC) que permita a los viajeros envíen voluntariamente información biográfica y respondan a preguntas de declaración antes del proceso de inspección primaria.	▪ Eliminar la porción administrativa de la inspección resultando en tiempos de procesamiento más cortos y permitiendo que el personal de inspección fronterizo pueda enfocarse en funciones básicas del cumplimiento de la ley.
Desplegar aún más programas de carriles acelerados (carriles READY, FAST y SENTRI) para los cruces fronterizos que tengan segmentación de tráfico, señalización mejorada y una gestión activa de carriles más receptiva, para permitir que los viajeros de bajo riesgo usen carriles acelerados para cruces más rápidos.	▪ Aumentar el rendimiento en los cruces fronterizos con los tiempos de procesamiento más rápidos en carriles acelerados.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben invertir en nuevas tecnologías e innovaciones para mejorar los movimientos de personas y bienes transfronterizos. *(continuación)*

Programas	Objetivos
Desplegar el Proyecto de Integración Tecnológica de Aduanas (PITA) de México en toda la frontera para agilizar los procesos de aduanas, automatizando el despacho de carga a través de vigilancia de video para reducir los tiempos de despacho, mejorar la inteligencia comercial y aumentar la seguridad de los bienes intercambiados dentro de la aduana mexicana.	▪ Aumentar el rendimiento en los cruces fronterizos con tiempos de despacho más rápidos y mejoras en la seguridad.
Desplegar un Gafete Único de Identificación (GUI) para modernizar los procesos existentes para el registro y emisión de Gafete para agentes aduaneros a través de dispositivos electrónicos para almacenar información y perfiles de personas registrados en el sistema.	▪ Promover la emisión de sistemas electrónicos y permitir un control mejor de la entrada y salida de cargas.
Desarrollar una Página Web de la Congestión del Tráfico de Vehículos de Motor Transfronteriza para mantener información públicamente accesible y en tiempo real sobre los movimientos de pasajeros y vehículos comerciales en los cruces fronterizos.	▪ Aliviar la congestión transfronteriza de vehículos de motor que impide el movimiento eficiente de personas y bienes.
Llevar a cabo un Estudio de Tecnología de Transporte Fronterizo (en asociación con la industria binacional, instituciones académicas, organizaciones de investigación y desarrollo, USDOT y otros grupos de interés fronterizos) periódicamente para monitorear las tendencias pasadas, actuales y nuevas y compartir regularmente la información entre todos los grupos de interés fronterizos.	▪ Proporcionar a los analistas, gerentes y legisladores una imagen clara de las nuevas necesidades tecnológicas.
Desarrollar un plan de Implementación para el Estudio de Tecnología de Transporte Fronterizo evaluando maneras en las que infraestructura nueva o mejorada podría incluir capacidad y ancho de banda para tecnologías, vehículos y tipos de carga aun desconocidos.	▪ Asegurar competitividad económica futura en el sistema de transporte fronterizo.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben invertir en nuevas tecnologías e innovaciones para mejorar los movimientos de personas y bienes transfronterizos. ***(continuación)***

Programas	Objetivos
Desarrollar una Estrategia de Infraestructura Conectada que describa los métodos para facilitar la comunicación de vehículos a infraestructura y mejorar las capacidades de recolección de información.	▪ Fomentar la integración y despliegue actual y futuro de nuevas tecnologías. ▪ Proporcionar mejor visibilidad de los patrones de viaje y los problemas, necesidades y soluciones del sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar un Estudio de Transporte Fronterizo con Combustibles Alternativos para identificar necesidades futuras de la infraestructura de transporte (por ejemplo, infraestructura de carga para proporcionar energía a vehículos eléctricos) en y conectando con los cruces fronterizos.	▪ Asegurar la competitividad económica futura del sistema de transporte fronterizo. ▪ Mejorar la administración ambiental y las relaciones con la comunidad dentro de las regiones fronterizas.

Movilidad y Confiabilidad

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un sistema binacional integral de monitoreo y evaluación del desempeño para el sistema de transporte fronterizo.

Programas	Objetivos
Desarrollar un Marco Institucional de Desempeño del Sistema de Transporte Binacional para monitorear y evaluar el sistema de transporte fronterizo. Medidas pueden incluir tiempos de espera, volúmenes de cruces hacia el norte y sur por modo y otras medidas.	▪ Crear la capacidad para monitorear y evaluar integral y sistemáticamente el sistema de transporte fronterizo a lo largo del tiempo. ▪ Permitir un método de toma de decisiones del sistema de transporte fronterizo basado en datos y desempeño.
Desarrollar un Concepto de Operaciones y Plan de implementación del Centro Binacional de Operaciones de Tránsito en toda la Frontera para difundir información del tránsito en tiempo real y monitorear y administrar mejor los flujos de tránsito.	▪ Permitir el monitoreo e intercambio de información comprensivos y sistemáticos del sistema de transporte fronterizo.

Competitividad Económica

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben armonizar la coordinación de políticas binacionales para apoyar la competitividad económica trinacional actual y futura—EE.UU., México, y Canadá.

Programas	Objetivos
Establecer un Programa de Encuestas Sobre Problemas y Desafíos del Sistema de Transporte Fronterizo para encuestar regularmente a los usuarios de la frontera acerca de problemas y desafíos relacionados con la frontera.	▪ Facilitar el entendimiento de los desafíos que impiden el movimiento seguro, confiable eficiente del comercio local, regional, estatal, nacional y trinacional y los movimientos de personas. ▪ Reducir los tiempos de espera y de despacho de carga que cruza la frontera.
Asociarse con agencias binacionales para implementar la adopción del Procesamiento Unificado de Carga en ambos lados de la frontera que se implementaría de manera sistémica en los cruces fronterizos.	▪ Mejorar la colaboración entre las agencias en ambos lados de la frontera.
Desarrollar un Plan Binacional de Respuesta a Incidentes en toda la Frontera y Planes de Respuesta a Incidentes Regionales para prepararse para posibles disrupciones en el sistema de transporte fronterizo.	▪ Minimizar el impacto económico potencial de los eventos imprevistos.
Adoptar un estándar binacional para las certificaciones de ingenieros y conductores de locomotoras y para las inspecciones de vagones.	▪ Eliminar las inspecciones de ferrocarril ineficientes y repetitivas.
Desarrollar un programa piloto de operación fuera de horas pico y de 24 horas en cooperación con los grupos de interés de la región fronteriza local para maximizar la capacidad existente de los cruces fronterizos y la red de transporte fronterizo.	▪ Permitir el movimiento de carga transfronteriza las 24 horas para brindar flexibilidad para el comercio en el sistema de transporte fronterizo.
Entrenar y desplegar personal de inspección para necesidades de inspección especializadas (por ejemplo, agricultura).	▪ Crear sitios adicionales de inspección para el comercio especializado para brindar flexibilidad en el sistema de transporte fronterizo.
Llevar a cabo un Estudio de Clústeres de Carga en toda la frontera para evaluar y comprender los clústeres de carga actuales y futuros y su papel en la región fronteriza y la competitividad económica trinacional y para identificar áreas donde la infraestructura de transporte es adecuada para abordar las necesidades actuales y futuras o ubicaciones donde el acceso o las restricciones de la infraestructura de transporte pueden impedir la retención y expansión de negocios.	▪ Informar sobre las necesidades actuales y futuras del sistema de transporte fronterizo para continuar apoyando la competitividad económica.

Seguridad y Protección

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben identificar e implementar estrategias para mejorar la seguridad y protección en y cerca de los cruces fronterizos y a lo largo de corredores designados.

Programas	Objetivos
Desarrollar un Programa de Entrenamiento en el que personal de TxDOT entrene a conductores y empresas de transporte mexicanos acerca de las condiciones con las que sus equipos deben cumplir para circular en el Estado de Texas.	▪ Reducir los riesgos de seguridad y protección a lo largo del sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar estudios de cruces fronterizos de primera/última milla sobre problemas de seguridad, congestión y estado de los activos cerca de la frontera.	▪ Reducir los riesgos de seguridad y protección a lo largo del sistema de transporte fronterizo cerca de cruces fronterizos.
Llevar a cabo un Estudio de Puntos Críticos de Seguridad para abordar el diseño existente de las ubicaciones de los puntos críticos de seguridad y abordar las necesidades específicas del sitio y las mejoras de seguridad.	▪ Reducir las tasas de choques, muertes y lesiones a lo largo de las ubicaciones de los puntos críticos de seguridad.
Llevar a cabo Estudios de Viabilidad Regionales para evaluar oportunidades para separar vehículos comerciales, de pasajeros, peatones y bicicletas.	▪ Reducir el riesgo de los conflictos modales para reducir las tasas de choques, muertes y lesiones.
Proporcionar infraestructura y señalización nueva o mejorar la existente para peatones y bicicletas y para apoyar el derecho de paso de los ciclistas/peatones en los cruces fronterizos y rutas de acceso.	▪ Promover las actividades de ciclistas/peatones como una opción de modo alternativo mejorando los factores de seguridad a lo largo de los cruces fronterizos y rutas alimentadoras.
Evaluar los conflictos existentes entre carreteras/ferrocarriles y mitigar los riesgos mediante una coordinación mejorada de políticas, inspecciones de seguridad e iniciativas de pasos a desnivel.	▪ Reducir el riesgo de conflictos entre carreteras/ferrocarriles a que resulten en incidentes, muertes y lesiones.
Expandir el procesamiento de materiales peligrosos en los cruces fronterizos y a lo largo de los cruces fronterizos, incluyendo actualizaciones a los planes de resiliencia para materiales peligrosos.	▪ Mejorar el transporte seguro y protegido de materiales peligrosos y reducir el riesgo de incidentes en los cruces fronterizos y a lo largo de corredores designados.
Desarrollar un Programa/Estudio de Diseño, Construcción y Estándares de Seguridad de la Red de Transporte Fronterizo enfocado en revisar y modificar estándares/diseños en los cruces fronterizos y el sistema de transporte fronterizo de conexión.	▪ Mejorar el movimiento seguro y protegido de personas y bienes a lo largo del sistema de transporte fronterizo.

Conectividad Multimodal

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben asegurar la conectividad entre los cruces fronterizos, entre los dos países, la ubicación de centros de transferencia multimodal y a través de la red de sistema de transporte fronterizo.

Programas	Objetivos
Desarrollar un Estudio de Conectividad de los Cruces Fronterizos para mejorar la conectividad de red entre los cruces fronterizos y corredores clave (norte-sur) y entre los cruces fronterizos (este-oeste).	▪ Reducir los costos de transporte desarrollando rutas directas para que los usuarios del transporte fronterizo puedan conectar mejor los orígenes y destinos.
Evaluar y mejorar la conectividad del tránsito, bicicletas y peatones a los cruces fronterizos y establecer áreas para recoger/bajar personas cerca de los cruces fronterizos.	▪ Promover opciones alternativas de modo para personas y vehículos de pasajeros a través de conectividad mejorada entre los cruces fronterizos y corredores.
Actualizar los planes regionales del tránsito regularmente para evaluar los métodos y mejorar el servicio y desempeño de las rutas, y formas para integrar diferentes modos a la conectividad de los cruces fronterizos.	▪ Promover el modo de tránsito como una opción alternativa para personas a través de una conectividad mejorada entre cruces fronterizos y corredores.
Mejorar los planes regionales para bicicletas y peatones con regularidad para garantizar la integridad, la seguridad y la confiabilidad de las redes e instalaciones para bicicletas/peatones y para preservar los corredores futuros para bicicletas y peatones.	▪ Asegurar que las necesidades y soluciones de los peatones/bicicletas sean actualizados periódicamente para proporcionar suficientes opciones de modos de transporte alternativas para personas.
Establecer ubicaciones de transferencia y mejorar los conectores hacia ubicaciones de transferencia.	▪ Habilitar el acceso a los cruces fronterizos de todas las personas y modos de carga.
Examinar e identificar áreas de mejora necesarias para asegurar la redundancia de la red en el sistema de transporte binacional.	▪ Proporcionar rutas alternativas para el movimiento de personas y bienes para mejorar la redundancia de la red.

Conectividad Multimodal

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben coordinar mejoras para las opciones modales de transporte para personas en el sistema de transporte fronterizo.

Programas	Objetivos
Mejorar la conectividad del tránsito, bicicletas y peatones a los cruces fronterizos y establecer áreas designadas para recoger/bajar personas cerca de los cruces fronterizos.	▪ Promover opciones alternativas de modo para personas y vehículos de pasajeros a través de conectividad mejorada entre los cruces fronterizos y corredores.
Proporcionar infraestructura y señalización para peatones y bicicletas.	▪ Mejorar las consideraciones de seguridad para peatones y ciclistas para promover opciones de modo de transporte alternativas para personas en el sistema de transporte fronterizo.
Mejorar la orientación entre las regiones fronterizas, los cruces fronterizos y aeropuertos fronterizos para mejorar la navegación de los pasajeros a los aeropuertos regionales.	▪ Mejorar la facilidad de navegación para el movimiento de personas a aeropuertos regionales a lo largo del sistema de transporte fronterizo.
Actualizar los corredores designados de este-oeste a estándares más altos para reducir la congestión entre la Costa del Golfo y los cruces fronterizos.	▪ Reducir y manejar la congestión facilitando una capacidad mayor a lo largo de los corredores designados este-oeste.
Llevar a cabo estudios de viabilidad sobre el Procesamiento Unificado de Carga en todos los modos donde sea relevante a través de la frontera.	▪ Reducir la congestión racionalizando el procesamiento de bienes en la frontera.
Aumentar la frecuencia del servicio de tránsito y reducir los retrasos y tiempos de espera de autobuses, incluyendo las estaciones de transferencia multimodal.	▪ Promover opciones alternativas de modo de transporte para personas y vehículos de pasajeros a través de opciones del servicio de tránsito mejoradas.
Mejorar la conectividad de las aceras entre los cruces fronterizos y los centros urbanos para promover la accesibilidad a los centros urbanos sin necesitar recoger/bajar personas desde vehículos.	▪ Promover opciones alternativas de modo de transporte para personas y vehículos de pasajeros mediante mejoras a los cruces de peatones y conexiones con centros urbanos.

Conectividad Multimodal

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben coordinar mejoras para las opciones modales de transporte para bienes en el sistema de transporte fronterizo.

Programas	Objetivos
Establecer una gestión de demanda en conectores entre cruces fronterizos e instalaciones intermodales ferroviarias en regiones fronterizas.	▪ Reducir la congestión que inhibe el desarrollo eficiente de transferencias ferroviarias.
Mejorar la orientación entre los cruces fronterizos y los aeropuertos de la región fronteriza para permitir que los vehículos comerciales puedan navegar a los aeropuertos regionales.	▪ Mejorar la facilidad de navegación para los movimientos de bienes a los aeropuertos regionales a lo largo del sistema de transporte fronterizo.
Mejorar la conectividad local entre las áreas alrededor de los aeropuertos regionales con desarrollos complementarios como instalaciones de almacenamiento de carga aérea y almacenamiento refrigerado.	▪ Mejorar la conectividad entre los aeropuertos regionales y desarrollos circundantes.
Actualizar los planes locales de aeropuertos, puertos marítimos y ferrocarriles para vincular esfuerzos de planificación de otros modos con los cruces fronterizos.	▪ Mejorar la conectividad en toda la frontera entre aeropuertos, puertos marítimos, ferrocarriles, corredores y cruces fronterizos.
Desarrollar un Estudio de Interconectividad de Comodidades para entender el flujo entre puertos marítimos, aeropuertos y cruces fronterizos.	▪ Promover un mejor entendimiento de los flujos de comodidades entre los modos en la región fronteriza.
Evaluar la viabilidad del Procesamiento Unificado de Carga en los aeropuertos regionales.	▪ Mejorar la eficiencia de los movimientos aéreos de carga entre EE.UU. y México en la región fronteriza.
Continuar Estudios de integración de Corredores Multimodales de relevancia para la frontera.	▪ Promover un mejor entendimiento de los corredores multimodales y los flujos de comodidades a través de la frontera.
Mejorar los corredores este-oeste a estándares más altos para satisfacer las demandas crecientes del movimiento de camiones a puertos marítimos.	▪ Reducir y manejar la congestión facilitando una mayor capacidad a lo largo de los corredores designados este-oeste.

Resiliencia Transfronteriza

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un marco de políticas binacionales integral para una frontera con resiliencia.

Programas	Objetivos
Desarrollar un Marco Comprensivo Binacional para una Frontera con Resiliencia, incluyendo procesos, procedimientos e inversiones sistémicos para responder a disrupciones tales como el clima, crisis de salud pública, recesiones económicas, incidentes con materiales peligrosos y eventos políticos como protestas.	▪ Asegurar la continuidad de las operaciones y procesos del sistema de transporte fronterizo. ▪ Minimizar el impacto potencial de los eventos imprevistos. ▪ Habilitar una respuesta rápida a desafíos inesperados.
Actualizar los planes de contingencia de las ciudad hermanas EE.UU.-México cada cinco años para establecer y mejorar mecanismos preventivos y de respuesta para las respuestas transfronterizas e intercambio cooperativo de recursos, con una coordinación mejor del transporte fronterizo.	▪ Mejorar la coordinación, cooperación y colaboración entre los grupos de interés del sistema de transporte fronterizo para atender eventos disruptivos en ambos lados de la frontera.
Establecer un sistema de comunicaciones en tiempo real para difundir la información a usuarios del transporte, incluyendo información sobre tiempos de espera fronterizos, inspecciones mejoradas o modificadas y orientación para utilizar puertos o corredores alternativos.	▪ Asegurar la seguridad y protección de las poblaciones y usuarios de la frontera en el evento de una posible disrupción, incluyendo la evacuación segura y rápida de personas de un área en particular. ▪ Mejorar la movilidad y confiabilidad del sistema de transporte fronterizo manejando y realocando la demanda de transporte.
Desarrollar planes de resiliencia regionales para mejorar la redundancia de la red, expandir el transporte alternativo, y mejorar la conectividad entre los cruces fronterizos y designar corredores para permitir a los usuarios una opción durante circunstancias inesperadas.	▪ Minimizar el impacto potencial de los eventos imprevistos. ▪ Asegurar la seguridad y protección de las poblaciones y usuarios de la frontera en caso de una posible disrupción, incluyendo la evacuación segura y rápida de personas de un área en particular.
Desarrollar Estudios Regionales de Materiales Peligrosos para planificar y gestionar el movimiento seguro y eficiente de materiales peligrosos, incluyendo la identificación de rutas dedicadas, mejoras de señalización e impactos en la comunidad.	▪ Asegurar la seguridad y protección de las poblaciones y usuarios de la frontera en evento de una posible disrupción. ▪ Mejorar el transporte seguro y protegido de materiales peligrosos.

Financiamiento Sostenible

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar mecanismos para mejorar y dedicar financiamiento al sistema de transporte fronterizo.

Programas	Objetivos
Establecer un Programa de Identificación de Necesidades para rastrear y comunicar regularmente las necesidades especificas de la frontera Texas-México a los tomadores de decisiones en ambos lados de la frontera.	▪ Facilitar esquemas de ingreso y financiamiento claramente identificados y estimular la inversión y confianza del sector privado en el sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar una Guía de Financiamiento de Recursos para informar a los grupos de interés locales y regionales acerca de las oportunidades de financiamiento dedicadas a la frontera.	▪ Facilitar el conocimiento y mejorar las oportunidades para los grupos de interés locales y regionales de asegurar financiamiento para necesidades relacionadas con la frontera.
Llevar a cabo una Evaluación del Impacto Económico de la inversión en los cruces fronterizos y el sistema de transporte fronterizo.	▪ Demostrar la importancia de vincular las inversiones en transporte fronterizo con las metas económicas y la competitividad económica.
Evaluar e identificar maneras para que los fondos existentes sean usados mejor en la frontera a través de criterios específicos para la región fronteriza tales como el Banco de Desarrollo de Norteamérica, el Banco de Infraestructura Estatal y otros.	▪ Asegurar que las prioridades de transporte fronterizo sean atendidas con fuentes de financiamiento existentes. ▪ Habilitar la competitividad continua del sistema de transporte fronterizo y el apoyo de las economías de EE.UU., México y Canadá.
Investigar métodos innovadores y mejorar los existentes para el financiamiento, tales como las asociaciones público-privadas, el Programa de Aceptación de Donaciones, programas mejorados de peaje en los cruces fronterizos, créditos e incentivos fiscales y otros.	▪ Expandir las posibles fuentes de ingresos disponibles para el mantenimiento, rehabilitación, expansiones y nuevos activos a lo largo del sistema de transporte fronterizo.
Institucionalizar un sistema basado en métricas para asignar fondos basado en prioridades establecidas del sistema de transporte fronterizo binacional y multimodal.	▪ Fomentar un enfoque basado en datos para asignar fondos según los problemas y necesidades identificados del sistema de transporte fronterizo.

Preservación de Activos

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México, junto con otros propietarios de activos en la región fronteriza, deben desarrollar marcos de manejo de activos binacionales para proteger activos en el sistema de transporte fronterizo.

Programas	Objetivos
Mejorar programas de preservación de activos existentes, estableciendo un enfoque de mantenimiento preventivo que utilice información frecuentemente actualizada basada en un marco de monitoreo del sistema. Asegurar que los programas de preservación de activos recientemente desarrollados también establezcan este enfoque.	▪ Mejorar el modelamiento para entender mejor las necesidades de mantenimiento preventivo en el sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar un Plan de Manejo de Activos de Cruces Fronterizos, en colaboración con los gobiernos federales binacionales y agencias fronterizas, para proteger los cruces fronterizos estableciendo un plan para el mantenimiento, reparación y remplazamiento de instalaciones de cruces fronterizos.	▪ Desarrollar un plan unificado y coordinado para mantener sistemáticamente los cruces fronterizos y las instalaciones de los cruces fronterizos.
Desarrollar un Programa de Manejo de Puentes Fronterizos para que los grupos de interés binacionales puedan obtener información actual sobre las condiciones de los puentes, mejorar planes de reparación/ reemplazamiento y atender puentes deficientes y actualizar las necesidades de diseño para acomodar el movimiento eficiente de personas y bienes.	▪ Crear un enfoque cohesivo para la gestión de puentes consistente a través del estado para compartir las mejores prácticas y reparar y reemplazar sistemáticamente puentes.
Desarrollar un Programa de Pavimento Fronterizo en Texas para implementar un enfoque de manejo integral del pavimento a nivel estatal a lo largo de los distritos de TxDOT.	▪ Crear un enfoque cohesivo para el manejo del pavimento consistente a través del estado para compartir las mejores prácticas y reparar y rehabilitar sistemáticamente los pavimentos.
Desarrollar un Programa de Pavimento Fronterizo Binacional para identificar las condiciones del pavimento, compartir las mejores prácticas y mantener y reparar sistemáticamente los pavimentos en condiciones adecuadas y pobres.	▪ Crear asociaciones en ambos lados de la frontera para compartir información y coordinar la rehabilitación de los pavimentos.
Llevar a cabo inventarios regionales y estudios de mantenimiento de aceras para comprender las necesidades de conectividad de aceras y determinar formas de extender la vida útil de las aceras.	▪ Desarrollar un plan unificado y coordinado para mantener sistemáticamente las aceras.
Llevar a cabo inspecciones regionales del tránsito para determinar las necesidades de mantenimiento para extender la vida útil de los vehículos, equipo e instalaciones.	▪ Desarrollar un plan unificado y coordinado para sistemáticamente mantener los activos del tránsito.

Servicio a Clientes

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben coordinar actividades de información y participación de los grupos de interés y del público en general.

Programas	Objetivos
Desarrollar un Programa Binacional de Educación Pública y Concientización sobre Transporte Fronterizo para educar al público, oficiales electos, legisladores y otros grupos de interés acerca de los beneficios económicos del transporte fronterizo y temas relacionados.	▪ Mejorar el intercambio de información y las oportunidades de participación entre todos los grupos de interés del sistema de transporte fronterizo en EE.UU., México y a los niveles estatal, regional, y local, así como de los socios privados.
Llevar a cabo reuniones regulares con representantes legislativos federales y estatales, comités y asambleas electorales relacionados con la frontera y otros grupos a nivel federal, estatal, regional y local para crear conciencia y brindar educación acerca de la importancia de la frontera Texas-México.	▪ Mejorar las sociedades entre los grupos de interés del sistema de transporte fronterizo. ▪ Mejorar la comunicación acerca de la importancia del sistema de transporte fronterizo y las necesidades y problemas asociados.
Revisar la participación, alcance y divulgación de información de los grupos de interés en toda la frontera para asegurar actividades de participación de grupos de interés en ambos lados de la frontera, con consideración de las necesidades de la participación de los grupos de interés (como el idioma y ubicación).	▪ Mejorar las oportunidades para una participación mejor entre los grupos de interés del sistema de transporte fronterizo en EE.UU., México y a los niveles estatal, regional y local, así como de los socios privados.
Mejorar los procesos de los grupos de interés regionales para identificar, organizar y rastrear problemas y necesidades. Desarrollar y publicar regularmente una lista actualizada de necesidades y prioridades para enfocar conversaciones y proporcionar mejor información.	▪ Desarrollar métodos sistémicos para rastrear y responder a las necesidades de los grupos de interés. ▪ Proporcionar un conjunto de prioridades acordado para garantizar la consistencia.
Mejorar los procedimientos de los grupos de interés regionales para rastrear el uso y éxito de los métodos de participación.	▪ Identificar las prácticas más efectivas para la participación con los grupos de interés del sistema de transporte fronterizo.
Revisar los procesos de reuniones públicas para asegurar que los grupos de interés fronterizos sean incluidos en las reuniones públicas acerca de planes estatales, regionales y municipales.	▪ Permitir que los grupos de interés fronterizos puedan pedir que sus prioridades sean incluidas en los documentos y presupuestos de planificación adoptados.

Servicio a Clientes

Los grupos de interés **federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un mecanismo comprensivo para recolectar, compartir, armonizar, y analizar datos de manera regular y constante.**

Programas	Objetivos
Desarrollar un Programa Comprensivo de Recolección, Almacenamiento y Archivo de Información para recolectar y rastrear información critica para el sistema de transporte fronterizo binacional y multimodal, incluyendo pero no limitado a: ▪ Datos del tiempo total de cruce en toda la frontera. ▪ Datos accesibles de los volúmenes en dirección sur por modo. ▪ Datos accesibles de los volúmenes y congestión a nivel de segmentos en México. ▪ Datos accesibles de incidentes de seguridad en todos los modos en México. ▪ Datos accesibles de preservación de activos a nivel de segmentos en México.	▪ Permite por un entendimiento integral de las condiciones y necesidades del sistema de transporte fronterizo. ▪ Fomentar un enfoque unificado y consistente para recolectar datos en toda la frontera a lo largo del tiempo. ▪ Mejorar las sociedades entre los socios federales, estatales, regionales, locales y privados en EE.UU. y México.

Administración

Los grupos de interés federales, estatales, regionales, locales y privados de EE.UU. y México deben desarrollar un marco de políticas binacionales armonizado para apoyar y mejorar la administración ambiental y comunitaria a lo largo de la frontera y del sistema de transporte fronterizo.

Programas	Objetivos
Mejorar los Programas de Monitoreo de la Calidad del Aire para lograr consistencia a lo largo de la región y revisar usos de energía renovable alterna en coordinación con agencias ambientales.	▪ Establecer la medición continua de la calidad del aire en comparación con los estándares en los EE.UU. y México y para identificar áreas de mejora. ▪ Fomentar la sustentabilidad ambiental en el sistema de transporte fronterizo a través de usos de energía renovable alterna. ▪ Proporcionar un foro para la colaboración entre agencias ambientales y los grupos interesados del sistema de transporte fronterizo.
Desarrollar una Caja de Herramientas para la Comunidad Local sobre las medidas de acción ambiental que se pueden emprender (por ejemplo, reducir las emisiones/colas de camiones, reducir el tiempo de espera, el cross-docking y el transbordo) en colaboración con agencias ambientales.	▪ Promover la sustentabilidad en las comunidades fronterizas.
Desarrollar Planes Regionales para Materiales Peligrosos que se adopten en ambos lados de la frontera para mejorar los sitios limpios de desechos electrónicos generados por el comercio.	▪ Reducir los residuos peligrosos generados por el comercio transfronterizo y asegurar un desecho limpio.
Realizar Estudios de Viabilidad para la Mejora de Rutas y Diseño de la infraestructura de transporte dentro de las comunidades fronterizas. Por ejemplo, evaluar las oportunidades de separar el tráfico comercial y de pasajeros y evaluar oportunidades de enrutar el tráfico comercial de alto volumen lejos de las comunidades fronterizas donde sea posible.	▪ Promover la seguridad y protección de las comunidades fronterizas reduciendo el riesgo de conflictos entre el tráfico comercial y de pasajeros, y mejorando las rutas y diseño en los puntos críticos de seguridad.

Comentarios del BNRSC

1. ¿Hay algún otro programa que deberíamos considerar?

Enfoque Preliminar para Desarrollar un Plan de Inversión con Restricciones Financieras

Sin Restricciones Financieras/Aspiraciones

Alto	*Medio*	*Bajo*
PROYECTOS POR REGIÓN	PROYECTOS POR REGIÓN	PROYECTOS POR REGIÓN
Cruces Fronterizos / *Corredores*	*Cruces Fronterizos* / *Corredores*	*Cruces Fronterizos* / *Corredores*

Compromisos Financieros de Agencias y/o Grupos de Interés

Con Restricciones Financieras (Proyectos Completamente Financiados)

Alto	*Medio*	*Bajo*
PROYECTOS POR REGIÓN	PROYECTOS POR REGIÓN	PROYECTOS POR REGIÓN
Cruces Fronterizos / *Corredores*	*Cruces Fronterizos* / *Corredores*	*Cruces Fronterizos* / *Corredores*

Ejemplo de Proyectos de Carreteras con Restricciones Financieras

- Principales Proyectos de TxDOT en el Plan de Largo Plazo del Distrito de Pharr
- 43 proyectos totales
  - Información sobre nombre, fecha de concurso, alcance y costo estimado

Ejemplo de Evaluación de Proyectos de Carreteras

- Actualmente se están evaluando los proyectos para categorizarlos en niveles alto, medio, y bajo
- Asumir la distribución de proyectos en niveles para ejemplificar los resultados del proceso descrito en el Capítulo 8
  - *Esto es solo un ejemplo y la asignación de niveles no es definitiva*

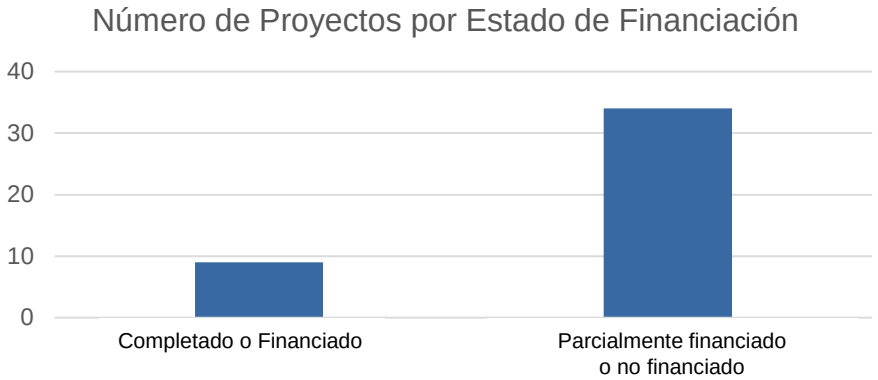
Ejemplo de Resultados de Evaluación para Proyectos de Carreteras de TxDOT en el Distrito de Pharr

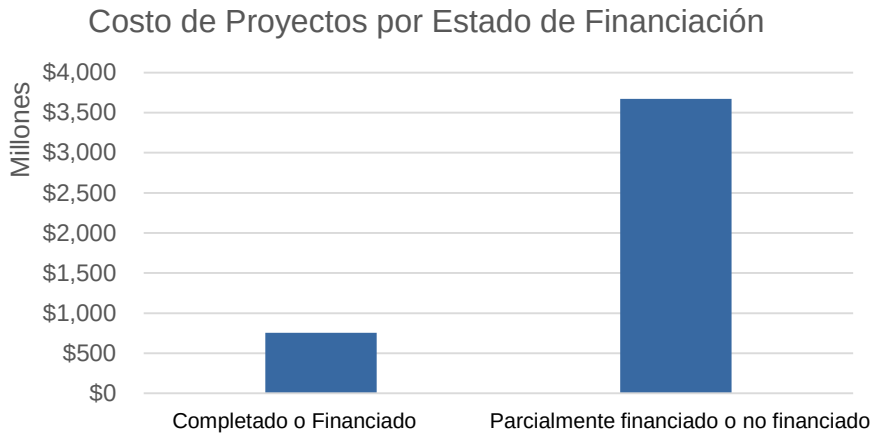
Nivel	Número de Proyectos
Alto	13
Medio	18
Bajo	12
TOTAL	43

Fuente: Asignación preliminar de prioridades del Distrito de Pharr de TxDOT

Ejemplo de Proyectos de Carreteras con Restricciones Financieras

- Principales Proyectos de TxDOT en el Plan de Largo Plazo del Distrito de Pharr
  - 43 proyectos totales representando más de $4.4 mil millones
    - Sin restricciones financieras
  - 9 proyectos completados o completamente financiados representando más de $0.75 mil millones
    - Con restricciones financieras
  - Los proyectos mantienen el mismo nivel de prioridad (alto, medio, o bajo) asignado en el caso sin restricciones financieras





Ejemplo de Proyectos de Carreteras con Restricciones Financieras

- Si asumimos que todos los proyectos completados o financiados son de prioridad alta, todos ellos deben ser parte del escenario con restricciones financieras
  - *Esto es solo un ejemplo y la asignación de niveles no es final*

Ejemplo de Proyectos de Carreteras en el Distrito de Pharr de TxDOT

Nivel	Número de Proyectos	
	Sin Restricciones Financieras	Con Restricciones Financieras
Alto	13	9
Medio	18	0
Bajo	12	0
TOTAL	**43**	**9**

Fuente: Asignación preliminar de prioridades del Distrito de Pharr de TxDOT

Comentarios del BNRSC

1. ¿Hay algún comentario al enfoque para identificar o caracterizar el escenario con restricciones financieras?

Capítulo 11: Plan de Implementación

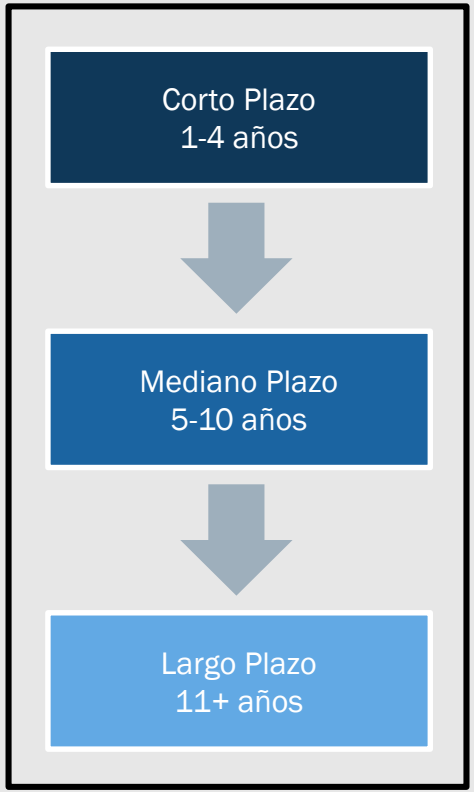
Visión General del Enfoque

Visión General del Plan de Implementación

Propósito del Capítulo	Mensajes Clave	Mensaje de Apoyo
▪ Identificar el plazo de tiempo necesario para la implementación de recomendaciones bajo el escenario sin restricciones financieras	▪ El plazo de implementación será informado por hitos clave y tiempos anticipados para alcanzar esos hitos ▪ El plazo de implementación para las recomendaciones será definido en consulta con los grupos de interés	▪ Presentar un enfoque preliminar para la identificación del plazo de implementación para las recomendaciones bajo el escenario sin restricciones financieras

Enfoque Preliminar para Identificar el Plazo de Implementación

Políticas y Programas	Proyectos
▪ Identificación de hitos de alto nivel necesarios para implementar políticas o programas ▪ Evaluación del plazo de tiempo anticipado para alcanzar los hitos de alto nivel ▪ Validación con el BTAC	▪ Información proporcionada por los patrocinadores en la etapa de proyecto/ agenda ▪ Desglosado por región del BTMP, cruce fronterizo/ corredor, modo ▪ Validación a través de los talleres regionales de grupos de interés



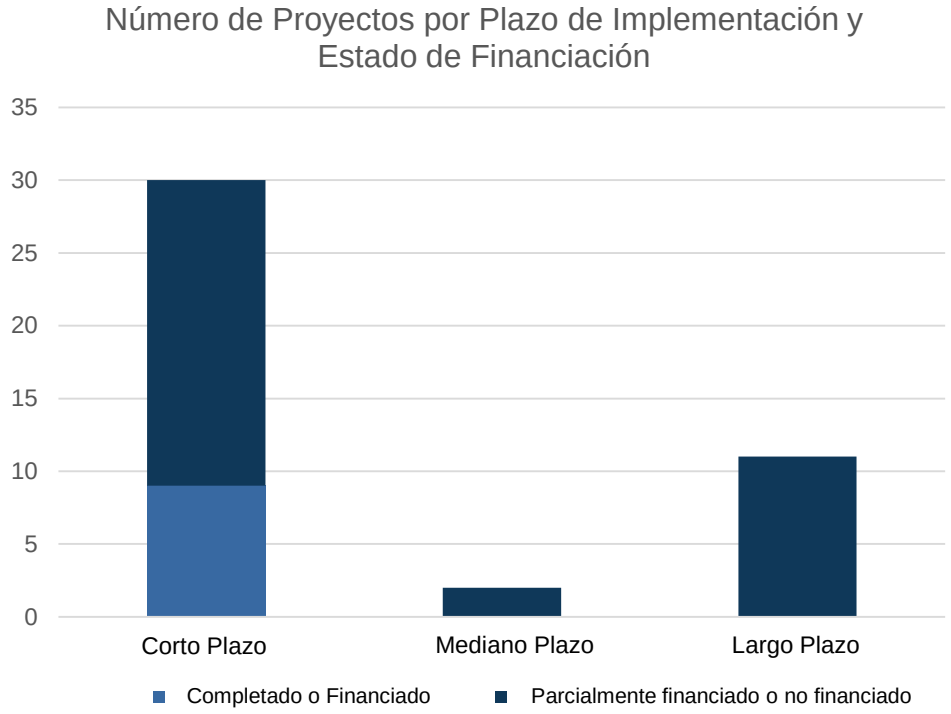
Enfoque Preliminar para Identificar el Plazo de Implementación

Ejemplo de Plazo de Implementación para Proyectos de Carreteras

- Proyectos Principales de TxDOT en el Plan a Largo Plazo del Distrito de Pharr
- Fecha de concurso para cada proyecto de TxDOT
- Proyectos programados entre 2015 y 2035

Ejemplo de Plazo de Implementación para Proyectos de Carreteras

- Proyectos Principales de TxDOT en el Plan a Largo Plazo del Distrito de Pharr
  - 9 completados o financiados
    - Todos antes del 2026
  - 34 parcialmente financiados o no financiados entre 2015 y 2035
    - 21 antes de 2026
    - 2 entre 2026 y 2031
    - 11 después de 2031



Ejemplo de Plan de Implementación para Proyectos de Carreteras

Plan de Implementación para Proyectos de Carreteras de TxDOT en el Distrito de Pharr, Sin Restricciones Financieras

	Corto Plazo		Medio Plazo		Largo Plazo	
Nivel	**Proyectos**	**Costo**	**Proyectos**	**Costo**	**Proyectos**	**Costo**
Alto	9	$756,158,314	1	$52,321,000	3	$72,649,000
Medio	12	$83,255,940	1	$54,305,000	5	$1,270,000,000
Bajo	9	$1,112,665,000	0		3	$1,025,000,000
TOTAL	**30**	**$1,952,079,254**	**2**	**$106,626,000**	**11**	**$2,367,649,000**

Fuente: Distrito de Pharr de TxDOT asignación preliminar de prioridades

- El plan de implementación para proyectos de carreteras de TxDOT en el Distrito de Pharr para el caso con restricciones financieras corresponde a las celdas de corto plazo de nivel alto en la tabla de arriba

Comentarios del BNRSC

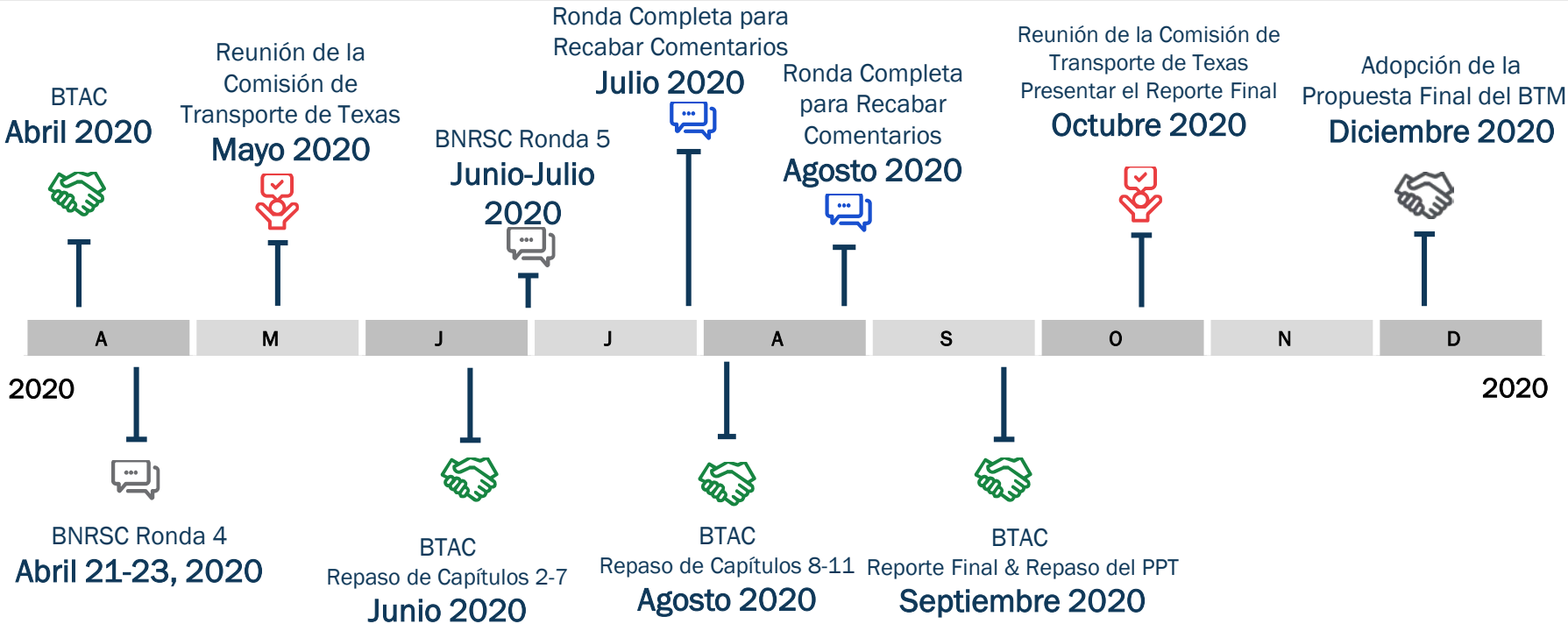
1. ¿Hay algún comentario sobre el enfoque para desarrollar el plan de implementación?

Tareas del Estudio/Siguientes Tres Meses

Análisis Económico (Tarea 7)	Recomendaciones & Plan de Inversión (Tarea 8)	Plan de Implementación (Tarea 9)	Reporte Final
▪ Evaluar el impacto económico de las recomendaciones del BTMP	▪ Llevar a cabo evaluaciones basadas en datos de la lista de políticas, programas y proyectos ▪ Refinar la evaluación de políticas, programas y proyectos con los grupos de interés ▪ Identificar el período de tiempo para la implementación de políticas, programas y proyectos	▪ Refinar la metodología para crear un plan de implementación ▪ Elaborar planes de implementación para políticas, programas y proyectos de alto nivel	▪ Versión preliminar del reporte final ▪ Versión preliminar del resumen ejecutivo

Próximas Reuniones del BNRSC	Siguiente Reunión del BTAC	Contenido de la Siguiente Reunión del BTAC
Por definir	Septiembre 2020	▪ Capítulo 8: Identificación y Evaluación de las Estrategias para Abordar las Necesidades Actuales y Futuras ▪ Capítulo 9: Participación de los Grupos Interesados ▪ Capítulo 10: Recomendaciones ▪ Capítulo 11: Plan de Implementación

Calendario del BTMP



¿Comentarios finales?