

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

# Arizona y Sonora: una región fronteriza establecida que trabaja para encontrar un lugar significativo en la cambiante economía global

Erik Lee, Rick Van Schoik y Christopher Wilson\*

### Introducción

El 16 de mayo de 2014, representantes de los sectores público y privado de los estados fronterizos Arizona y Sonora, junto con agentes económicos del vecino estado de Sinaloa, se reunieron en Rio Rico, Arizona con motivo de realizar el segundo "Foro de Competitividad Económica Regional México-Estados Unidos". El foro fue organizado conjuntamente por la Conferencia Legislativa Fronteriza, la oficina del Congresista Raúl Grijalva, el Instituto México del Centro Internacional para Académicos Woodrow Wilson, y la Asociación de Investigación de América del Norte. Este evento fue posible gracias al apoyo financiero de la Agencia de EE.UU. para el Desarrollo Internacional - México. El foro, fue el segundo de cuatro que se celebrarán este año en la frontera México-Estados Unidos con el objetivo de generar nuevas ideas sobre la manera de fortalecer la competitividad de la región fronteriza. En este resumen ejecutivo se destacan algunos de los conceptos claves y recomendaciones planteadas en el evento.

La región Arizona-Sonora es una zona que se ha caracterizado por tener una relación comercial establecida y basada en el flujo fronterizo comercial de productos, manufactura avanzada y turismo. Posterior al difícil periodo diplomático a principios del 2010, el reciente compromiso de Arizona con México también está ligado a la redefinición de las prioridades de este estado tras la gran recesión. Parte de este compromiso procede del supuesto que un incremento en el comercio internacional tiene el potencial de dirigir las actividades de valor agregado en el futuro, así como de crear más empleos con mejores sueldos para los ciudadanos del estado. Es un hecho, que la Alianza estatal sobre el corredor de transporte y comercio (Transportation and Trade

Corridor Alliance) – firmada por el Departamento de Transporte de Arizona y la ciudadanía- y grupos del sector privado- han sugerido que el estado debe de tener como objetivo duplicar el comercio con México para el año 2025 y de esta manera alcanzar su reto de 28 billones de dólares.

Además, el estado de Sonora también está trabajando para aprovechar la evolución de determinados sectores económicos, en particular la industria aeroespacial y automotriz. Esto como una forma de atraer inversión extranjera directa y competir con poderosos grupos industriales de la región del Bajío de México, así como de los estados vecinos de Baja California y Chihuahua. El estado de Sonora está trabajando para aprovechar las ventajas definidas en las áreas de minería y agricultura. Arizona y Sonora tienen una larga historia institucional desde hace cinco décadas a través de la Arizona-Mexico Commission/Comisión Sonora-Arizona, mecanismo de sesiones plenarias semestrales y comisiones de trabajo en diversas áreas, incluyendo desarrollo económico, transporte y medio ambiente. Por último, el estado de Sinaloa también está tratando de expandir los sectores desarrollados, como el agrícola y el turístico, a través de la mejorada logística transfronteriza por medio de Arizona, y al mismo tiempo aprovechar las ventajas de la nueva infraestructura vial Este-Oeste que proporcionará mejores vínculos con los mercados del Este de EE.UU. y Canadá para los productos de Sinaloa.

### Infraestructura Fronteriza: Un Ancla para los Debates Locales sobre el Comercio Internacional

Como es el caso con otras regiones a lo largo de la frontera, y sobre todo desde el aumento en la seguridad fronteriza después de los atentados del 11 de septiembre, Arizona ha invertido mucho en la priorización de proyectos de los actores involucrados y en el cabildeo federal para mejoras a la infraestructura fronteriza existente (como es el caso del puerto de entrada de Nogales-Mariposa y el cruce de San Luis II). Lance Jungmeyer, Presidente de la Asociación de Productos Frescos de las Américas, señaló que esta inversión era necesaria ya que la importación de productos a través del puerto de entrada de Nogales-Mariposa se ha duplicado desde finales de 1990. Además, la inversión por parte de México en una mejor infraestructura vial Este-Oeste (específicamente la carretera Mazatlán-Durango) trae una urgencia adicional al problema de eficiencia relativa de la frontera entre Arizona y Sonora. El crecimiento del comercio de productos, a través de los puertos de la región durante el año pasado, sugiere que las inversiones en infraestructura ya están dando sus frutos.

Sin embargo, mientras que gran parte de la conversación en esta región fronteriza ha girado en torno a la necesidad de personal adicional en Aduanas y Patrulla Fronteriza (CBP), los involucrados recomiendan un análisis más profundo de las tendencias generales económicas, la dinámica de la cadena de suministro y las prácticas de inspección que impactan el movimiento diario de mercancías a través de la frontera Estados Unidos-México. Alfonso Soto Parada, Presidente de la Asociación de Maquiladoras de Sonora, señaló que, "conceptualmente hablando, tenemos que aprender que los puertos de entrada son parte de varios elementos que, una vez integrados, pueden crear cadenas de suministro regionales-globales eficientes. Esto significa que es necesario un cambio de mentalidad para alejarse de los silos y enfocarse en la resolución de problemas centrada en definiciones holísticas de procesos efectivos para manejar el comercio". Soto Parada puso en duda la recurrente medida de aumentar la dotación de personal del CBP, al afirmar que lo que realmente se necesita es una plataforma rediseñada y más eficiente para el comercio transfronterizo. La discusión destacó la compleja interacción entre la infraestructura física, el personal, la tecnología, y los procedimientos en el corredor y puerto de entrada, que puede servir para facilitar o limitar el comercio transfronterizo.

### **Más allá de la Infraestructura Fronteriza: Desarrollo Económico Regional**

Tanto el sector público como el privado participan en las iniciativas para el desarrollo económico que van mucho más allá de lo que sucede en la propia frontera. Bruce Wright, Vicepresidente de Parques Tecnológicos de la Universidad de Arizona, señaló que, "si bien la infraestructura física es fundamental para todo lo que hacemos... la innovación basada en tecnología es esencial para la creciente economía." El nuevo programa "Global Advantage" (Ventaja Global)—diseñado por la Universidad de Arizona en conjunto con Offshore Group—, ha promovido recientemente la región Arizona-Sonora en Israel por primera vez en la historia. Israel, que tiene acuerdos de libre comercio con Estados Unidos y México, tiene una cultura de emprendedores sin precedente y cuenta con el potencial de formar fuertes vínculos económicos para impulsar no sólo el comercio, sino también la innovación con ambos socios comerciales.

Los gobiernos locales tienen un interés directo en el crecimiento económico y, a menudo desempeñan un papel clave en el desarrollo de la actividad económica transfronteriza. El Consejo Asesor de Planificación Conjunta, un grupo compuesto por las asociaciones de gobiernos locales en Arizona y la nueva asociación de alcaldes de Sonora, ha firmado recientemente un memorándum de entendimiento para desarrollar la mega-región "AriSon". El concepto se basa en la mega-región "CaliBaja", la cual ha tratado de establecer relaciones entre las zonas urbanas y sus sub-regiones; desarrollar datos y análisis para que líderes locales comprendan mejor las fortalezas y deficiencias de su región; y para desarrollar acuerdos y programas que enfatizan la cooperación y no la competencia entre las ciudades de la región. Según Manuel Hopkins, Director de Desarrollo Económico para el Municipio de Nogales, Sonora, los mayores retos de la nueva mega-región binacional son la recopilación de datos recientes y el mantenimiento de la conectividad.

### **El Diálogo de Alto Nivel Económico y la frontera entre EE.UU. y México**

El Diálogo Económico de Alto Nivel entre Estados Unidos y México (DEAN) se puso en marcha en la Ciudad de México en septiembre de 2013 por el vicepresidente de EE.UU., Joseph Biden, y el Secretario de Hacienda de México, Luis Videgaray. El DEAN tiene como objetivo profundizar y ampliar las relaciones económicas bilaterales, concentrando la atención de los dos gobiernos en temas económicos como la competitividad, la innovación y el desarrollo del capital humano, entre otros. Ana

Luisa Fajer Flores, Directora General para América del Norte del Ministerio de Relaciones Exteriores de México, hizo hincapié en que "la frontera (y el sistema del que forma parte) ocupa el centro de atención... y es un catalizador para el desarrollo económico." Para resaltar el punto, Fajer señaló que el comercio de México con América del Sur, la Unión Europea y Asia en conjunto es menor que el comercio con los cuatro estados fronterizos de Estados Unidos. Un desafío clave para los agentes económicos de la región fronteriza y las agencias federales que comprenden el DEAN, será el de entender más a detalle los retos y oportunidades de cada uno en el desarrollo de programas que beneficien tanto a la región fronteriza, como a la economía en general de los dos países.

### **Corredores Comerciales: Uniendo la Planificación Económica Local con la Economía Global**

El concepto de corredores comerciales tuvo consecuencias reales para el estado de Arizona y el resto de la zona montañosa del oeste, o Intermountain West, a principios de 1990. La designación de CANAMEX como un corredor comercial reconocido a nivel federal se tradujo en fondos estatales para carreteras a lo largo del corredor. La lista de proyectos prioritarios de CANAMEX incluyó un nuevo puente en la presa Hoover en la frontera entre Arizona y Nevada, la ampliación del puerto de entrada de San Luis, así como mejoras a las carreteras interestatales 19 y 15, y la U.S. 93. En su participación como panelista, Russell Jones, Vicepresidente de la Frontera Alianza de Comercio, enfatizó que, "el comercio siempre seguirá el camino de menor resistencia, "y cualquier estado lo consideraría beneficioso para reducir las fricciones en el comercio internacional.

Más allá de la cuestión de financiamiento de transporte, el concepto de corredor está vinculado a la conectividad del comercio realizado entre zonas urbanas como Tucson, Nogales y Hermosillo.

Mientras que estos corredores facilitan enormes cantidades de comercio del TLCAN, lo que no está tan claro (y lo que es urgente descubrir) es dónde las actividades de mayor valor agregado se están llevando a cabo, según Marisa Walker, Vice Presidenta de Arizona Commerce Authority.

Una de las actividades económicas más importantes que se llevan a cabo a lo largo del corredor comercial Arizona-Sonora-Sinaloa es la producción y distribución de productos de Sinaloa hacia el norte.

Los exportadores en el estado de Sinaloa envían más de 60,000 camiones cargados de productos hacia Arizona durante la temporada, lo que presenta un reto medio ambiental y logístico para el puerto de entrada de Nogales-Mariposa. Estos retos han creado la oportunidad de desarrollar una línea de ferrocarril Culiacán-Rio Rico, actualmente en discusión entre interesados de ambos lados de la frontera. Los planes incluyen asegurarse que la infraestructura aduanera pueda manejar el tráfico ferroviario del norte, así como del sur. Una infraestructura ferroviaria transfronteriza genera oportunidades en materia de seguridad, medio ambiente y de planificación urbana para una variedad de actores involucrados en el sector público y privado. Como es el caso con la mayoría de los proyectos de transporte a gran escala, otro tipo de infraestructura, desarrollo e intereses se ven afectados; creando la necesidad de una retroalimentación continua por parte de los interesados claves, así como la participación del público para garantizar la transparencia.

### **Financiamiento de la Infraestructura**

Construir infraestructura en el corredor comercial (autopistas, carreteras de conexión, puertos de entrada, instalaciones de inspección, etc.) es inmensamente costoso. Restricciones fiscales y la expansión del comercio internacional dificultan el debate y la toma de decisiones sobre la infraestructura de los corredores. En la región de Arizona-Sonora-Sinaloa, así como en otras partes de la región fronteriza México-Estados Unidos, se han propuesto diversos remedios para el déficit multimillonario de infraestructura fronteriza, incluyendo la promoción de asociaciones público-privadas y la imposición de diversos tipos de tarifas a los usuarios. Las asociaciones público-privadas están de moda, y de hecho Arizona presenta un caso reciente, específicamente, la actualización del puerto de entrada de Lukeville, que fue parcialmente financiado por fondos de la Oficina de Convenciones y Visitantes de Puerto Peñasco. Los programas de Acuerdos de Tarifas de la "Sección 560" se encuentran en etapa piloto en Texas. La Autoridad para el Desarrollo Internacional de Arizona, que tendría la capacidad de implementar una serie de mecanismos financieros para financiar la infraestructura fronteriza, fue aprobada por la legislatura estatal, pero aún no le han sido otorgados los fondos. En el lado mexicano de la frontera, las mejoras de infraestructura fronteriza se manejan a través de concesiones, un tipo de asociación público-privada que presenta oportunidades en términos de

implementación rápida, pero también (en algunos casos) genera desafíos en términos de transparencia y capacidad de respuesta hacia las comunidades locales.

### Proceso de Retroalimentación y Políticas Principales: Conclusiones y Recomendaciones

Las siguientes recomendaciones fueron destacadas por los participantes del foro en diferentes paneles, sesiones de preguntas y respuestas, y sesiones de trabajo:

- **La ampliación del servicio ferroviario de transporte transfronterizo de mercancías aborda una serie de cuestiones urgentes relativas al desarrollo económico de la frontera.** Una red de ferrocarril transfronterizo genera oportunidades en materia de seguridad, medio ambiente y planificación urbana para una variedad de actores involucrados del sector público y privado.
- **El concepto de mega-región “AriSon” genera oportunidades para abordar la necesidad de un enfoque regional a lo largo de la frontera, así como para evaluar las fortalezas y deficiencias de las comunidades fronterizas.**
- **Un estudio y análisis más detallado es necesario para crear un verdadero entendimiento de la economía de la frontera.** Sin embargo, la falta de datos recientes dificulta un análisis más profundo. Esfuerzos entre EE.UU. y México para aumentar la interoperabilidad de datos podrían mejorar el análisis y facilitar la gestión cooperativa de las fronteras.
- **Abordar las desconexiones políticas tiene un gran potencial para resolver las desconexiones entre la infraestructura y el comercio.** Se propuso la creación de delegaciones comerciales binacionales de la legislatura de Arizona y un foro estatal de desarrollo económico en el comercio, como una manera de abordar un debate político geográficamente fragmentado sobre la expansión de relaciones comerciales a lo largo del corredor comercial de Arizona-Sonora-Sinaloa.

- **Hay una serie de mecanismos financieros para hacer frente a los déficits de infraestructura fronteriza (asociaciones público-privadas, incentivos fiscales, etc.) pero es necesario un análisis más detallado y la generación de un consenso antes de que puedan ser implementados.**

- **Abordar los problemas de inspecciones duplicadas mediante la mejora de comunicación interinstitucional y binacional e incluso, de los programas de reconocimiento mutuo.** La creación de un programa piloto de reconocimiento mutuo sobre las normas de seguridad e inspecciones vehiculares tiene el potencial de facilitar los flujos comerciales y fortalecer la competitividad.

### Conclusión: El creciente nicho económico global de la región Arizona-Sonora-Sinaloa

La región Arizona-Sonora-Sinaloa enfrenta feroces retos de competitividad con otras regiones económicas, aunque de menor dimensión en materia de su huella económica global, y desafíos logísticos. Por otro lado, las tendencias históricas de cooperación y resolución de problemas son muy positivas. Sin embargo, una tendencia con un enfoque más regional hacia el comercio internacional no será suficiente en el futuro. Con el objetivo de construir una economía regional más exitosa, los actores económicos de la región tendrán que asumir compromisos de amplitud global, mientras simultáneamente desarrollar métodos regionales más avanzados para llevar a cabo el intercambio comercial internacional.

*\* Erik Lee es el Director Ejecutivo de la Asociación de Investigación de América del Norte (NARP). Rick Van Schoik es el Director de Portfolio, Energía y Medio Ambiente de la Asociación de Investigación de América del Norte. Christopher Wilson es Asociado Senior del Instituto México del Centro Woodrow Wilson para Académicos. Ruth Soberanes analista de investigación de NARP, contribuyó a este resumen ejecutivo.*