

# **BORDER TASK FORCE REPORT**

## PASO DEL NORTE REGION

July 2022

Prepared by Arrowhead Center and  
the Center for Border Economic  
Development at New Mexico State University

Sponsored by New Mexico Economic Development  
Department and funded by the U.S. Economic  
Development Administration through the  
American Rescue Plan Act of 2021



ARROWHEAD CENTER®

# Border Task Force Report

July 2022

Prepared by:

Dr. Kramer Winingham, Arrowhead Center

Dr. Lucinda Vargas, Center for Border Economic Development

Dr. Christopher A. Erickson, Center for Border Economic Development and Carruthers Chair  
for Economic Development

New Mexico State University

Sponsored by:

New Mexico Economic Development Department and funded by the U.S. Economic  
Development Administration through the American Rescue Plan Act of 2021

Arrowhead Center

New Mexico State University

Las Cruces, NM 88003

Please send comments or questions to [jkramer@nmsu.edu](mailto:jkramer@nmsu.edu)

# Prefacio

Con el avance del “near-shoring” y el “ally-shoring”, la vibrante región binacional de El Paso, Texas, Ciudad Juárez, Chihuahua y el condado de Doña Ana en el sur de Nuevo México está preparada para aprovechar estas cadenas de suministro cambiantes y un incremento del comercio a través de la zona. Sin embargo, para ser completamente competitivos y realizar el significativo potencial humano y económico de la región, debemos modernizar nuestra infraestructura fronteriza regional.

En febrero pasado, se formó el Grupo de Trabajo Binacional de Infraestructura, presidido por la Representante Federal de EUA Verónica Escobar (TX-16) y las copresidentas, Michelle Lujan Grisham, gobernadora del Estado de Nuevo México, EUA y María Eugenia Campos Galván gobernadora del Estado de Chihuahua, México. Este grupo de trabajo se estableció con el objetivo de involucrar a las partes interesadas públicas y privadas de cada región. El informe adjunto es el resultado directo de ello y busca resaltar las diferentes prioridades y oportunidades de infraestructura en nuestras comunidades mientras garantiza que cada parte interesada conozca lo que está en el horizonte para nuestros socios y para obtener una colaboración más efectiva y exitosa.

Este informe demuestra que para llevar a la región fronteriza al siglo XXI, debe haber inversiones sustanciales a nivel federal, estatal y local, además de una mayor colaboración. También debe haber visión. Eso significa volver a visualizar nuestros puertos de entrada terrestres para que puedan movilizar el comercio y a las personas tan rápidamente como lo hacen nuestros aeropuertos, invertir en opciones de transporte sostenible que conecten a nuestras comunidades, como el tranvía transfronterizo, y confrontar y eliminar las condiciones deficientes que existen en nuestros municipios, colonias y otras áreas económicamente desfavorecidas en las comunidades fronterizas. Nuestro informe establece la base para una mejor comunicación entre las partes interesadas mientras que nos permite comprender mejor cómo lograr estos objetivos y más.

Agradecemos a todos quienes trabajaron en este informe y a los que contribuyeron a su contenido. Este informe es un paso trascendental para nuestras comunidades, pero es solo el primer paso. Ahora depende de nosotros dar seguimiento a su contenido, coordinar nuestros esfuerzos, continuar la colaboración y realizar las inversiones necesarias para cumplir nuestra visión.



U.S. Rep. Veronica Escobar  
(TX-16)



Mtra. María Eugenia Campos  
Galván Gobernadora del  
Estado de Chihuahua



Gov. Michelle Lujan Grisham  
of the State of New Mexico



# Resumen Ejecutivo

La región Paso del Norte es verdaderamente única: un área binacional tri-estatal que abarca 33,670 kilómetros cuadrados, donde la frontera se desdibuja por personas con necesidades y objetivos comunes. Las comunidades del sur de Nuevo México, el oeste de Texas y el norte de Chihuahua, México, enfrentan desafíos y oportunidades similares y pueden trabajar juntas para crear una región con más y mejores empleos y una mejor calidad de vida para sus residentes.

Las tendencias económicas y los factores políticos se han alineado favorablemente para la región, lo que lleva a muchas partes interesadas a creer que *“este es el momento”* para la plena realización del potencial de la región. Existen importantes posibilidades sin explotar que incluyen el comercio, el turismo y el desarrollo económico.

Las mejoras en la infraestructura fronteriza son necesarias para satisfacer las necesidades actuales y facilitar un nuevo crecimiento.

Para abordar la oportunidad de la región, la Representante Federal de EUA Verónica Escobar (TX-16), la gobernadora María Eugenia Campos Galván del estado de Chihuahua, México, y la gobernadora Michelle Lujan Grisham del estado de Nuevo México, EUA, formaron el Grupo de Trabajo Binacional de Infraestructura para identificar oportunidades y proponer soluciones a los desafíos de infraestructura fronteriza que han caracterizado a la región Paso del Norte. La idea de un esfuerzo fronterizo binacional para el área surgió en una reunión con las partes interesadas convocada por el embajador de los Estados Unidos, Ken Salazar. En esta reunión se determinó que la Representante Verónica Escobar presidiría el grupo de trabajo y copresidirían la gobernadora Lujan Grisham y la gobernadora Campos Galván. El Grupo de Trabajo Binacional de Infraestructura incluye a partes interesadas de organismos gubernamentales, de empresas

## Visión Paso del Norte

Unir a México y a los Estados Unidos para crear un centro de clase mundial para el comercio internacional que celebre a la gente, la cultura y el medio ambiente de la región fronteriza a través de cruces fronterizos dignos y eficientes, infraestructura de vanguardia y espacios compartidos para la colaboración binacional.



## Resultados Clave

- Existe una necesidad inmediata de inversión en proyectos de infraestructura.
- Todas las partes interesadas están unánimemente enfocadas en construir cruces fronterizos dignos y eficientes.
- “Este es el momento” de actuar en liberar el potencial de la región para que se convierta en una “región del futuro”.
- Los gobiernos de Estados Unidos y México están comprometidos, cada uno con planes de inversiones multimillonarias en ambos lados de la frontera.

que celebre a la gente, la cultura y el medio ambiente de la región fronteriza a través de cruces fronterizos dignos y eficientes, infraestructura de vanguardia y espacios compartidos para la colaboración binacional.

privadas, de organismos no-gubernamentales y del público en general con el objetivo de abarcar los puntos de vista de los tres estados y las dos naciones.

El Departamento de Desarrollo Económico de Nuevo México, en nombre del Grupo de Trabajo Binacional de Infraestructura, contrató al Centro Arrowhead (Arrowhead) y al Centro para el Desarrollo Económico de la Frontera (C-BED) de la Universidad Estatal de Nuevo México (NMSU) para elaborar este informe con el propósito de identificar lo más crítico en infraestructura y las prioridades en materia de políticas para la región. Estas prioridades incluyen inversiones transfronterizas para puertos de entrada terrestres, carreteras, electricidad, desarrollo económico, vivienda, seguridad, transporte comercial y peatonal, agua y otras infraestructuras.

El propósito de este informe es presentar iniciativas estratégicas desde la región Paso del Norte para conformar una estrategia alineada hacia el desarrollo de capacidades regionales y ventajas competitivas. La visión identificada para esta región es unir a Estados Unidos y a México para crear un centro de clase mundial para el comercio internacional



Durante el desarrollo de este informe, se recopilaron aportes a través de reuniones individuales y de grupo con partes interesadas de la región Paso del Norte.<sup>13</sup> Además, Arrowhead y C-BED revisaron los planes y estudios existentes sobre infraestructura fronteriza. Estos proporcionaron un entendimiento más amplio de la historia de la región, de la situación y los desafíos actuales, y de las visiones prometedoras para el futuro. Las necesidades inmediatas de la región se mencionan al final del resumen ejecutivo.

La región ofrece opciones de transporte intermodal para acceder a los principales mercados de Estados Unidos al mismo tiempo que se beneficia de una cadena de suministro geográficamente confinada y costos laborales más atractivos.

## ***“Este es el momento”***

Desde avances en los cruces fronterizos que mejoren la comunidad binacional y reduzcan los tiempos de espera, hasta la reubicación de cadenas de suministro a través del “reshoring” y “nearshoring”, la región Paso del Norte tiene un enorme potencial. Las diversas fortalezas que ofrece la región se pueden aprovechar en la atracción de nuevas empresas e inversiones estratégicas en la cadena de suministro.

El tema “*Este es el momento*” surgió de las reuniones con las partes interesadas y refleja los factores económicos y políticos que se han alineado para liberar el potencial de la región. Estos factores son una combinación de tendencias de corto y largo plazo y de un mayor interés y compromiso de los gobiernos de Estados Unidos y México, cada uno con planes de inversiones multimillonarias en ambos lados de la frontera.<sup>14</sup> Esta combinación de interés, financiamiento y tendencias económicas presenta una oportunidad verdaderamente única que se da una sola vez en una generación para desarrollar esta región binacional.

La pandemia de COVID-19 demostró los riesgos inherentes a las largas cadenas de suministro y a las dependencias internacionales frente a las crecientes tensiones globales. Esto ha reenfocado a la industria de una mentalidad de bajo costo a una de resiliencia. En muchas industrias<sup>15</sup> se ha buscado un cambio de “justo a tiempo” a “por si acaso”. La visión política de los Estados Unidos ve la reubicación de las cadenas de suministro como un asunto de seguridad nacional para

---

<sup>13</sup> La lista de las partes interesadas que se consultaron se encuentra en el Apéndice 2.

<sup>14</sup> (The Biden-Harris Plan to Revitalize American Manufacturing and Secure Critical Supply Chains in 2022, 2022); (Averbach & Nacha, 2022); (Fact Sheet: Competitive Infrastructure Funding Opportunities for Local Governments, 2022)

<sup>15</sup> (Balancing just-in-time with just-in-case: Profitable redundancy in supply chains, 2022)



industrias cruciales como la electrónica y la farmacéutica.<sup>16</sup> “Nearshoring” y “reshoring” presentan oportunidades para mantener las ventajas de “justo a tiempo” y a la vez limitan el riesgo al consolidar las cadenas de suministro en América del Norte. Los nuevos acuerdos comerciales y las tendencias a largo plazo también respaldan este cambio.<sup>17</sup>

Es necesario financiar y ejecutar proyectos de alta prioridad para catalizar el crecimiento regional.

Los costos laborales en China han superado los costos laborales en México durante más de una década.<sup>18</sup> En la industria manufacturera, la tendencia es aún más pronunciada.<sup>19</sup> Esta tendencia puede explicarse en parte por movimientos en el tipo de cambio del dólar en relación al yuan chino y al peso mexicano, pues ha resultado en un beneficio para la manufactura en México más allá de los costos laborales. Para las empresas estadounidenses con presupuestos denominados en dólares, hace que todo lo comprado en pesos sea relativamente menos costoso, incluidas las materias primas obtenidas en México.

La región ofrece opciones de transporte intermodal para acceder a los mercados principales de Estados Unidos al mismo tiempo que se beneficia de una cadena de suministro geográficamente confinada. La región Paso del Norte también posee ventajas únicas sobre sus competidores--Phoenix, AZ; Dallas, TX; Guadalajara, MX; y Monterrey, MX--para la ubicación de empresas en industrias similares porque la región es binacional y ofrece, en un solo lugar con amplio margen de desarrollo, los beneficios que aporta cada lado de la frontera. La zona binacional de San Jerónimo/Santa Teresa, denominada Los Santos, abarca el territorio más grande de propiedad privada (más de 28,328 hectáreas) en América del Norte, ubicado enseguida de una importante zona metropolitana<sup>20</sup>.

Combinados, estos factores hacen de la región Paso del Norte una excelente opción para muchos aspectos de la cadena de suministro. La región está especialmente bien posicionada en industrias con riesgos en la cadena de suministro internacional: productos farmacéuticos (117 mil millones de dólares en importaciones de EUA en 2019 y una industria objetivo para El Paso), instrumentos médicos (46 mil millones de dólares en importaciones de EUA en 2019, 20 por ciento proveniente de México), automotriz (300 mil millones de dólares en importaciones de EUA en 2019, 30 por

---

<sup>16</sup> (The Biden-Harris Plan to Revitalize American Manufacturing and Secure Critical Supply Chains in 2022, 2022)

<sup>17</sup> (Gantz, 2020)

<sup>18</sup> (Advantages of Manufacturing in Mexico vs China, 2019)

<sup>19</sup> (PwC, 2020)

<sup>20</sup> (Why Los Santos, 2022)



ciento proveniente de México) y electrónica (314 mil millones de dólares en importaciones de EUA en 2019, 23 por ciento proveniente de México).<sup>21</sup> El volumen sustancial de estas industrias demuestra la magnitud de la oportunidad para la región Paso del Norte. A medida que las inversiones en infraestructura regional aumenten la competitividad de la región, se podrá captar una mayor participación de mercado de estas industrias. Además, el facilitar el turismo transfronterizo y el reinventar los espacios binacionales compartidos, uniría a las comunidades de Paso del Norte, liberaría un enorme valor económico y alentaría la colaboración, la innovación, el comercio y la consolidación de la región.

Para abordar problemas clave de capacidad y mejorar la competitividad regional, las partes interesadas del Grupo de Trabajo Binacional de Infraestructura identificaron varias necesidades inmediatas en ambos lados de la frontera que se muestran en las Tablas 1 al 3. Estas son iniciativas y proyectos que requieren ejecución inmediata y que necesitan financiamiento adicional. Las partes interesadas también mencionaron varias recomendaciones de reformas como permitir cruces a través de puentes más anchos y planos y extender las exclusiones bajo el arancel de la Sección 301 que son importantes para la competitividad regional y las nuevas instalaciones de energía solar.

---

<sup>21</sup> (The Atlas of Economic Complexity, 2022)





## Necesidades Inmediatas de la Región

Las partes interesadas de la región Paso del Norte identificaron una serie de proyectos e iniciativas como necesidades regionales inmediatas. Esta designación se basó en dos criterios:

(1) El proyecto/iniciativa se considera de máxima prioridad por el conjunto de las partes interesadas y (2) el proyecto/iniciativa no cuenta con la totalidad del financiamiento requerido a través de los canales existentes. Los costos que se presentan se derivan de las reuniones que se llevaron a cabo con las partes interesadas, del Plan Maestro Fronterizo Texas-México 2021 y del Plan Maestro Fronterizo Nuevo México-Chihuahua 2021.<sup>22</sup> Debido a cambios en los precios de los materiales requeridos y las actividades de construcción, los costos estimados pueden variar. Los costos de los programas de desarrollo económico en Nuevo México y Texas se calcularon al 1 por ciento de los costos totales. Los proyectos en Chihuahua están agrupados por puerto de entrada, y los proyectos para Nuevo México y Texas están agrupados por categoría debido a las preferencias regionales. Como los proyectos identificados en estas tablas no cuentan con financiamiento (a excepción de dos de los proyectos en la Tabla 1), la fuente específica o la responsabilidad de financiar estos proyectos no está determinada.

**Tabla 1: Necesidades Inmediatas de Infraestructura Fronteriza, Chihuahua, México**

Puerto de Entrada	Principales propuestas de proyectos	Cantidad (Millones de Pesos) <sup>23</sup>
Zaragoza/Ysleta	Modernización del puerto de entrada; vías de acceso al puerto de entrada	Por determinar <sup>24</sup>
San Jerónimo/ Santa Teresa	Modernización del puerto de entrada y libramiento ferroviario de Juárez a Santa Teresa	\$1,600
	Carretera federal San Jerónimo 2	\$700
Córdova - Américas/ Bridge of the Americas	Modernización del puerto de entrada; vías de acceso al puerto de entrada	Por determinar

<sup>22</sup> (Reuniones de partes interesadas de El Paso, TX, 2022); (Reuniones de partes interesadas de México, 2022); (Reuniones de partes interesadas de NM, 2022); (Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México, 2021); (Departamento de Transporte de Nuevo México, 2021).

<sup>23</sup> Las cifras muestran el financiamiento por parte del Gobierno Federal. En dólares, equivalen aproximadamente a 80 millones de dólares (primera cantidad) y 35 millones de dólares (segunda cantidad) considerando un tipo de cambio de 20 pesos por dólar.

<sup>24</sup> Debido al proceso de desarrollo de proyectos que se aplica para proyectos de infraestructura en México, las estimaciones de costos no están disponibles antes de que se completen los estudios de factibilidad.



**Tabla 2: Necesidades Inmediatas de Infraestructura Fronteriza, Nuevo México, Estados Unidos**

Categoría	Proyectos	Cantidad (Dólares)
Ferrocarril	Conexiones del libramiento ferroviario de Juárez	\$500,000,000
Puertos de Entrada	Modernización del Puerto de Santa Teresa, financiamiento simplificado para puertos de entrada, ampliación del programa de autorización previa	\$173,000,000
Conectividad Regional	Desniveles en la autopista Pete Domenici	\$99,614,000
Aire	Mejoras en el Jetport de Doña Ana	\$68,500,000
Agua	Mejoras a la infraestructura de agua en Santa Teresa	\$48,500,000
Desarrollo Económico	Planificación de infraestructura binacional, ampliación de los esfuerzos de mercadotecnia y reclutamiento, Plan Maestro de Santa Teresa, programas de desarrollo de proveedores, iniciativas de capacitación de la fuerza laboral	\$8,986,000
<b>Total</b>		<b>\$898,600,000</b>

**Tabla 3: Necesidades Inmediatas de Infraestructura Fronteriza, Texas, Estados Unidos**

Categoría	Proyectos	Cantidad (Dólares)
Conectividad Regional	Borderland Expressway, Downtown I-10	\$1,046,689,000
Puertos de Entrada	Mejoras en los puertos de entrada y en las instalaciones peatonales en Ysleta, Paso del Norte, Stanton Street y Bridge of the Americas, incluyendo sistemas de transporte inteligente, mejoras en el cobro de peaje, interoperabilidad del cobro electrónico de peaje, mejoras en las instalaciones del CBP (Aduana y Protección Fronteriza) y cabinas de inspección primaria adicionales, mejoras de seguridad, vías peatonales techadas, carriles exclusivos para bicicletas, mejores lugares para recoger y dejar a peatones, mejor acceso a los puertos de entrada.	\$868,251,000
Aire/Ferrocarril	Mejoras en el puerto de entrada ferroviario de Presidio	\$33,000,000
Desarrollo Económico	Planificación de infraestructura binacional, ampliación de los esfuerzos de mercadotecnia y reclutamiento, programas de desarrollo de proveedores, iniciativas de capacitación de la fuerza laboral	\$19,676,000
<b>Total</b>		<b>\$1,967,616,000</b>



