

*Rick Van Schoik & Eric Lee**

América del Norte: un informe al Presidente Obama

SUMARIO: I. Introducción. II. Nuestro enfoque.
III. Recomendaciones.

“Los riesgos no podrían ser mayores. Ha llegado el momento de reconocer que la futura seguridad y prosperidad de los Estados Unidos se encuentran fundamentalmente ligadas al futuro de la región... podemos guiar al hemisferio hacia el siglo 21... Es tiempo de una nueva alianza de las Américas ... Así que mi política hacia el continente estará guiada por el simple principio de que lo que es bueno para el pueblo de las Américas es bueno para Estados Unidos “.

Barack Obama, 23 de mayo de 2008

I. Introducción

La premisa de este informe es que el potencial para una mayor cooperación de América del Norte, que beneficiaría en gran medida a los Estados Unidos, no ha sido desarrollado por las administraciones y los Congresos pasados. Una visión

* Rick Van Schoik. Director del Centro de Estudios Transfronterizos de América del Norte con base en la Universidad Estatal de Arizona. Desarrolla, administra e interpreta programas de política pública e investigaciones multidisciplinarias y trinacionales. Se graduó en oceanografía y en ingeniería por la Academia Naval de Estados Unidos. Perteneció a los Navy SEAL (unidad de fuerzas especiales de la marina estadounidense) y es Maestro en biología por la Universidad Estatal de San Diego. Realizó estudios de postgrado en filantropía en la Harvard Graduate School of Education y de desarrollo sustentable en la Universidad de Tufts. Asistió al Natural Resources Leadership Institute de Carolina del Norte. Da clases de energía, ecología y políticas ambientales, así como de ciencia, derecho, economía e ingeniería. Fue director general del Consorcio de Investigación y Política Ambiental del Suroeste. Erik Lee, subdirector del Centro de Estudios para América del Norte NACTS.

renovada y un compromiso a las relaciones trilaterales beneficiaría a los Estados Unidos y a sus vecinos inmediatos, haciendo a un lado las distracciones y reconociendo los beneficios de la coordinación, la cooperación y la colaboración.

Los tres países principales que conforman la mayor parte de América del Norte son únicos en el mundo. Cada uno es una democracia compleja y firme y todos son especialmente ricos en capital natural, humano y financiero. A pesar del régimen de seguridad establecido en la frontera continental, que ha disminuido significativamente el comercio, la proximidad de las tres naciones debe igualar la productividad y la prosperidad a largo plazo.

Por ejemplo, Estados Unidos obtiene la mayor parte de sus formas de energía de Canadá y México. Más aún, la creación de complejas cadenas de suministro en la década de 1990 y principios de los años 2000 ayudó a desarrollar enormemente el comercio continental antes inexistente. Ambos hechos son a menudo opacados por los difíciles debates públicos que se llevan a cabo en los Estados Unidos y que tienen el efecto de subestimar la realidad y la enorme promesa de desarrollar mejores relaciones con Canadá y México.

Tenemos una comprensión incompleta de las posibilidades de América del Norte tras los primeros 15 años del TLCAN. En efecto, la naturaleza limitada del Tratado de Libre Comercio de América del Norte fue su atributo y característica principal. Sin embargo, los Estados Unidos y sus vecinos no lograron reunir la voluntad política colectiva para construir una infraestructura necesaria de norte a sur que reforzará la eficacia interna. También carecimos de la visión para asegurar la adecuada transportación multimodal en el mar y los aeropuertos que permitiera exportar nuestros productos e importar los de nuestros vecinos. En otras palabras, aceptamos un tratado comercial sin aprobar la legislación complementaria que permitiese al TLCAN cumplir (literalmente) con su promesa, llevar prosperidad a América del Norte.

La economía y seguridad que compartimos sólo funcionan mientras funcionen nuestras fronteras. La desaceleración del comercio fronterizo en respuesta al 11 de septiembre ha costado mucho a los Estados Unidos. Según un informe del Instituto Milken, "las áreas metropolitanas a lo largo de EE.UU. perdieron 1.6 millones de puestos de trabajo en 2002. Las áreas más vulnerables a la pérdida de empleo son los que dependen en gran medida de los viajes y el turismo, así como los negocios relacionados con ellos". En respuesta a esta desaceleración, varios grupos han estado trabajando diligentemente para desbloquear el potencial reprimido del comercio transfronterizo de América del Norte. En particular, ha habido una gran cantidad de informes sobre el efecto económico de los tiempos de espera en la frontera. Por citar sólo un ejemplo, un informe de 2007 de la Asociación de los Gobiernos de San Diego señaló que "la inadecuada infraes-

estructura en los cruces fronterizos entre San Diego y Baja California, genera actualmente congestiones de tráfico y retrasos en los viajes personales transfronterizos y en los movimientos de mercancías que cuestan a la economía mexicana y a la estadounidense un estimado de 7.2 mil millones de dólares en ingresos brutos no percibidos y más de 62.000 puestos de trabajo”.

Aunque este y otros informes difieren en sus enfoques, las líneas generales son claras: nuestras fronteras ofrecen complejos beneficios económicos, pero no están funcionando tan bien como deberían. Esta reducción de la capacidad opera en detrimento de las comunidades fronterizas y de una más amplia economía norteamericana.**

II. Nuestro enfoque

El Centro Norteamericano de Estudios Transfronterizos (NACTS)¹ – organizado por la Universidad de Arizona – es un consorcio de universidades estadounidenses, canadienses y mexicanas que buscan la promoción de relaciones norteamericanas más productivas y colaborativas entre los tres países. Nuestra visión es hacer una América del Norte más segura, económicamente más viable y mucho más próspera.

El NACTS, incorporando insumos del sector privado y expertos de los distintos gobiernos, trabaja con la comunidad académica interconectada de América del Norte para estudiar, sintetizar, comprender y comunicar los futuros escenarios, las consecuencias no deseadas de las políticas bien intencionadas y posibles soluciones más integrales.

El presente informe aborda grandes temas de nuestro tiempo con respecto a Canadá y México. Como parte de este amplio proceso de compromiso, brinda una serie de recomendaciones concretas a la Administración Obama, señalando los beneficios esperados, así como las consecuencias si no se hace un seguimiento de las mismas. Este informe está elaborado como el lanzamiento de un proceso con pasos concretos y medibles establecidos de manera prioritaria. Una estrategia más amplia y colaborativa con Canadá y México pagará dividendos importantes a la competitividad y la seguridad de Estados Unidos, y generará un futuro más sostenible.

** A lo largo de este artículo, el término “norteamericano” se utiliza en su sentido más amplio, para referirse a la región de América del Norte y sus habitantes, no como sinónimo de estadounidense [N. de la T.].

¹ North American Center for Transborder Studies [N. de la T.].

III. Recomendaciones

El Centro Norteamericano de Estudios Transfronterizos – en colaboración estrecha con numerosos socios clave de América del Norte – ha desarrollado una serie de recomendaciones para la Administración Obama. Estas se organizan a continuación en ocho temas globales y otras recomendaciones adicionales complementarias. Las ocho sugerencias principales pueden ser implementadas a corto y mediano plazo, fomentando con ello una mayor colaboración y el progreso en una serie de áreas temáticas claves.

1. Aprovechar y ampliar la Iniciativa Mérida de forma que maximice el apoyo bipartidista de EE.UU. y el consenso multipartidista de México

Actualmente, México enfrenta uno de los desafíos de seguridad más importantes de las últimas décadas. Estos desafíos compartidos amenazan con complicar los esfuerzos para construir un nuevo futuro más seguro para las comunidades fronterizas de Estados Unidos y México, así como para América del Norte en general.

Un anuncio para ampliar y profundizar la Iniciativa Mérida enviaría un claro mensaje sobre la existencia de la determinación estadounidense y mexicana para hacer frente a los problemas graves de seguridad en México y a los desafíos en la región fronteriza. El presidente Calderón señaló la ecuación de forma muy directa cuando se reunió con el entonces presidente electo Obama en enero de 2009: “Mientras más seguro sea México, más seguro será EE.UU.” Es por esto que Estados Unidos necesita ampliar su inversión estratégica y financiera en relación a la Iniciativa Mérida. Debe también construir sobre la base de la cooperación binacional actual en materia de seguridad, mediante la aplicación de las recomendaciones de la Declaración Conjunta de 2008 de la Conferencia de Gobernadores Fronterizos sobre la seguridad fronteriza. En particular, con respecto a una mayor cooperación en el seguimiento del movimiento transfronterizo de armas de fuego y en cuanto a perfeccionar el intercambio binacional de información sobre actividades delictivas en ambos lados de la frontera. Finalmente, también es fundamental entender que el triunfo de la Iniciativa Mérida depende de un proceso exitoso de creación de consenso y de cooperación binacional sobre la misma iniciativa dentro de México. El NACTS podría proporcionar una evaluación continua y monitorear estos programas a través del conocimiento de la comunidad académica de América del Norte – junto con la experiencia del sector privado y ex funcionarios del gobierno – con el fin de trabajar sobre el tema de forma coordinada. La evaluación se centraría en los esfuerzos para regular el flujo de armas de fuego hacia México, en el avance en el

fortalecimiento de la policía mexicana, en los trabajos de la justicia mexicana para hacer frente a la delincuencia organizada, en la mejora de las técnicas de control fronterizas, así como en otros temas.

Figura 1 **Ampliar la iniciativa Mérida**

- Mejorar la inversión estratégica y financiera de los Estados Unidos en la Iniciativa Mérida.
- Adoptar las recomendaciones de la Conferencia de Gobernadores Fronterizos sobre el perfeccionamiento de la cooperación binacional y el intercambio de información.
- Comprometer a la sociedad civil en la evaluación de la iniciativa Mérida.

2. Dinamizar y ampliar la Cumbre Trilateral de Líderes de América del Norte

La Cumbre es el mejor ejemplo de cooperación norteamericana y debe seguir realizándose con una participación significativamente mayor por parte de varios de los principales actores regionales.

Existen múltiples oportunidades para recurrir a la labor de las entidades regionales – gobernadores, legisladores, organizaciones no gubernamentales, académicos, grupos de defensa – con el fin de obtener soluciones a las necesidades de América del Norte. Estas incluyen al sector privado y a las asociaciones público-privadas que tal vez podrían interactuar en las reuniones previas a la Cumbre con las ONGs, los sindicatos, los académicos y los comités de expertos. El incluir a las tres legislaturas federales, así como a los gobiernos estatales, condales, tribales y municipales dentro de la estructura de la Cumbre, profundizaría y fortalecería la colaboración entre los Estados Unidos, México y Canadá. Las universidades norteamericanas podrían funcionar en el centro de una red transfronteriza revitalizada.

3. Designar una autoridad fronteriza norteamericana para construir y coordinar una seguridad más sostenible

Si bien reconocemos que existen una gran cantidad de retos en materia de seguridad en todo el mundo y en nuestras fronteras, un enfoque singular sobre la seguridad

claramente no resuelve todas las funciones críticas de las fronteras entre los tres países o nuestras numerosas y complejas formas de interactuar con Canadá y México.

Un diputado de alto nivel debería tener su base en el Consejo de Seguridad Nacional para poder hacer frente a la administración competitiva, complementaria y superpuesta de la frontera, a la gestión de la seguridad nacional, al orden público, al comercio, al transporte, al medio ambiente, al manejo del agua, al desarrollo regional y a otros muchos temas políticos y cuestiones de infraestructura que conforman la realidad fronteriza actual. El diputado también debería formar parte del Consejo Económico Nacional y del Homeland Security Council para encontrarse bien posicionado y poder asesorar al Presidente y al resto del gobierno federal sobre las principales ventajas y desventajas de las distintas acciones decididas a llevarse a cabo.

Una vez que la reforma integral de inmigración sea abordada por el Congreso, podrá solicitarse a la autoridad fronteriza estadounidense la tarea de mostrar el liderazgo de los EE.UU. sobre soluciones creativas a la movilidad laboral y la transferencia de conocimientos de América del Norte, trabajando estrechamente con los gobiernos federales, estatales y locales sobre los impactos locales de la movilidad laboral.

Figura 2 **Organizaciones Regionales Seleccionadas de América del Norte**

- Comisión Arizona México
- Conferencia de Gobernadores Fronterizos
- Conferencia Legislativa Fronteriza
- Instituto de Investigación de Políticas Fronterizas, Western Washington University
- Alianza de Comercio Fronterizo
- Coalición del Corredor CANAMEX
- Centro para el Diálogo y el Análisis de América del Norte, Tecnológico de Monterrey
- Centro de investigaciones sobre América del Norte, UNAM
- Comisión para la Cooperación Ambiental
- Conferencia de Gobernadores de Nueva Inglaterra y Primeros Ministros del Este de Canadá
- Comité Legislativo de los Grandes Lagos
- Consorcio de Colaboración para la Educación Superior de América del Norte

- Instituto de Estudios Reg. de California, Universidad Estatal de San Diego
- Instituto de México e Instituto de Canadá, Woodrow Wilson Center
- Centro de América del Norte para Estudios Transfronterizos
- Consejo de Investigación de la Competitividad Transportista de América del Norte
- Banco de Desarrollo de América del Norte
- Foro de Integración de América del Norte
- Región Económica del Pacífico Noroeste
- Centro Robarts para Estudios Canadienses, York University
- Instituto Transfronterizo, Universidad de San Diego
- Primeros Ministros del Oeste de Canadá
- Asociación de Gobernadores del Oeste

4. Ampliar la evaluación de riesgos y la preparación conjunta con Canadá y México

La comunidad dedicada a la seguridad de los EE.UU. se encuentra centrada en la prevención de otro ataque terrorista. Estos esfuerzos críticos pueden ser reforzados con la participación de nuestros vecinos norteamericanos, si los vemos como verdaderos socios y no como amortiguadores, como el origen de las amenazas o como espectadores pasivos. La defensa común del continente comienza con una evaluación conjunta de las amenazas, vulnerabilidades y consecuencias de los eventos intencionales y naturales. Esta planificación, preparación y la subsecuente respuesta y recuperación (P2R2) inicia con la planeación de una contingencia general y la planificación de una respuesta de emergencia en caso de desastres naturales y otro tipo de desastres.

La prevención o respuesta a las sequías, las inundaciones, las epidemias, las posteriores cuarentenas, los derrames o emisiones de materiales peligrosos y los accidentes de tren o aéreos tienen elementos similares. La interoperabilidad de los planes garantiza una respuesta adecuada a los actos intencionales de terrorismo biológico u otros ataques maliciosos. En la actualidad, la evaluación de los riesgos en América del Norte se gestiona principalmente a nivel nacional, en lugar de gestionarse a través de una lente multilateral. Estados Unidos ha dirigido históricamente la agenda de seguridad en América del Norte, con ejemplos como la Distant Early Warning (DEW) y el Mando Norteamericano de Defensa Aeroespacial (NORAD²) o con el establecimiento del Comando del Norte y del Departamento de Seguridad Nacional después del 11/S.

² North American Aerospace Defense Command [N. de la T.]

El Congreso ha ordenado que las estrategias del Comando del Norte y del Departamento de Seguridad Nacional estén basadas en el riesgo, lo que significa que equilibran los recursos en un mundo multi-amenazado mediante la evaluación y la gestión del riesgo. En la práctica esto se convierte en un problema para muchas agencias federales de los EE.UU., ya que el concepto de una "solución del uno por ciento" tenía por objeto asegurar que "nunca más" se diera un evento como el del 11/S en territorio estadounidense. Esta mentalidad atrae gran parte de la agenda de seguridad de los Estados Unidos y es responsable de su naturaleza altamente unilateral. La evaluación conjunta de riesgos y la preparación de una respuesta de emergencia requieren de una comunicación efectiva y de una respuesta preparada con anterioridad. De hecho, la planificación, preparación, respuesta y recuperación (P2R2) en caso de desastre continental es una oportunidad real de colaboración transfronteriza. Un profesional ha señalado al Centro Norteamericano de Estudios Transfronterizo que el objeto de su departamento es la interoperabilidad o el "plug and play", en oposición a la integración.

Las redes de respuesta de emergencia transfronteriza deben poder hacer frente a las catástrofes de forma rápida y eficiente sin ser obstaculizadas por la política. Los actuales esfuerzos para lograr la interoperabilidad de las infraestructuras básicas, tales como los mapas, las frecuencias de radio y los avisos meteorológicos, así como los procedimientos de emergencia y la distribución de los recursos, son fundamentales. De hecho, el multilateralismo, la cooperación transfronteriza, la responsabilidad y los privilegios compartidos distribuyen tanto la rendición de cuentas como los beneficios entre todas las partes implicadas.

Recomendaciones adicionales sobre la gestión de nuestras fronteras y nuestra seguridad con Canadá y México adoptan las recomendaciones sobre seguridad realizadas por los principales grupos regionales, tales como la Conferencia de Gobernadores Fronterizos, la Conferencia de Legisladores Fronterizos y los grupos multipartidistas, así como aquellos con aceptación y admisión trinacional.

La comprensión regional de los problemas transfronterizos ha avanzado significativamente en los últimos años, generando valiosa información sobre la política transfronteriza e involucrando a gobernadores, legisladores, organizaciones no gubernamentales, académicos y grupos de defensa. La asociación eficaz con estos grupos construirá mejores políticas para la gestión de nuestras fronteras y una seguridad sostenible con Canadá y México.

Es necesario continuar sacando las fronteras de las fronteras (reales), hacia las granjas y las fábricas, a través del aumento de la inversión en tecnología y en procesos eficientes para facilitar los flujos fronterizos. Los puertos de entrada en las fronteras se han vuelto más espesos y más tensos. Una manera de aliviar la congestión en las fronteras norteamericanas es utilizando la tecnología y la inteligencia para

que los paquetes y los productos puedan moverse de forma segura desde su punto de origen hasta sus puntos de destino, siguiendo cadenas de suministro seguras. Los programas que buscan un equilibrio entre la seguridad y la competitividad, tales como Free and Secure Trade (FAST) y C-TPAT, deben fomentarse, evaluarse y ampliarse. El ingenio y la innovación de América del Norte puede aportar alternativas más inteligentes y modernas a las vallas, muros y puertos anticuados con el fin de lograr un mejor control de la entrada de productos ilegales, peligrosos y contaminantes a los Estados Unidos. La tecnología podría permitir la evaluación rápida de todos los movimientos que se dan a través de la frontera, tanto en los puertos como lejos de ellos. La valoración temprana de los riesgos permite su gestión y acelera el trámite general de la mayoría de los que cruzan, que son de bajo riesgo.

Figura 3

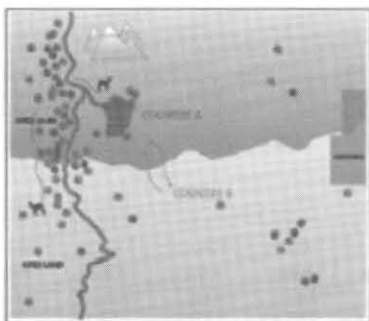


Figura 3a. Infraestructura transfronteriza verde.

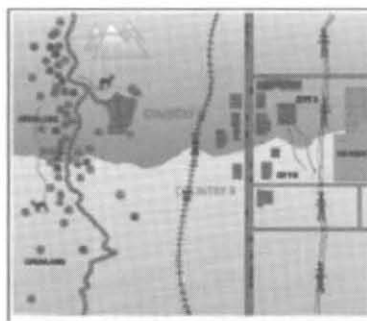


Figura 3b. Capital humano e infraestructura económica.

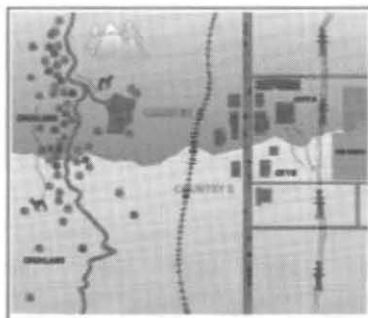


Figura 3c. Infraestructura fronteriza inteligente.

La tecnología tiene un papel importante en la seguridad de las fronteras de nuestro país, aunque tenemos que pensar en que su implementación sea sostenible. Los satélites podrían en algún momento proteger el medio ambiente, facilitar el comercio y generar mejores relaciones entre México y Estados Unidos o Estados Unidos y Canadá. El potencial uso exitoso de los satélites indica que el comercio, la seguridad y la protección del medio ambiente no tienen por qué ser vistos como opciones de “elige una y elimina el resto”. Por el contrario, pueden coexistir o co-desarrollarse en conjunto. Las Figuras 3a y 3b muestran un ejemplo de cómo la infraestructura ambiental, o el capital natural, pueden determinar el lugar donde se localizan la infraestructura económica y el capital humano.

Las fronteras y la infraestructura de seguridad son a menudo ubicadas en ciertas zonas geográficas para proteger el capital nacional, pero no es necesario destruir el medio ambiente o crear tensiones innecesarias entre las naciones. La Figura 3c muestra cómo en lugares remotos y difíciles, como terrenos con fuertes pendientes y hábitat ribereño, la infraestructura de seguridad como la telemetría por satélite, los reconocimientos aéreos no tripulados, los radares impulsados por globo y los sensores de punto muerto pueden supervisar las actividades y movimientos. En las zonas urbanas binacionales las cercas tienen sentido, si se utilizan de forma inteligente con disposiciones tales como equipos de aduana trinacionales. En otras áreas tiene más sentido una combinación de cercas y satélites. Esta combinación permite que la energía legitime el vehículo, el personal y la transferencia de productos a través de la frontera, permitiendo el control de la misma.

La amalgama única que conforma el NACTS, formada por personas de la academia, el sector privado y por exfuncionarios del gobierno, se encuentra bien posicionada para hacer contribuciones a esos esfuerzos, así como para supervisar, evaluar y calificar a los mismos.

- *Proveer fondos para el personal de los principales puertos de entrada que laboran 24 horas al día, 7 días a la semana y los 365 días del año.* El personal y la infraestructura del puerto de entrada no han seguido el ritmo de la demanda. El Departamento de Seguridad Nacional debe adecuadamente seleccionar y aumentar la plantilla de personal en los principales puertos de entrada a fin de facilitar el flujo efectivo del comercio, las compras, el turismo y la educación de América del Norte; en particular cuando las partes locales interesadas y regionales puedan actuar claramente en el aumento de la plantilla.
- *Crear un permiso de cruce fronterizo común, “una ventanilla única” para el registro electrónico, equipos aduaneros conjuntos y cabinas comunes para todos los organismos pertinentes.* Actualmente un camión que cruza la frontera México-Estados

Unidos o Canadá-Estados Unidos puede tener que presentar la misma información, o información similar, varias veces en cada lado de la frontera. La existencia de una forma electrónica que solicite toda la información requerida en una sola ocasión y que se albergue en un CyberPuerto, al cual las tres naciones tengan acceso, puede permitir un proceso más simple y en algunos casos una sola parada en los cruces fronterizos. Los inspectores en materia de agricultura, materiales peligrosos y otros artículos deben ser capaces de revisar el papeleo antes de la llegada del autobús. Por otra parte, los equipos aduaneros conjuntos pueden acelerar el proceso de cruce inicial, el viaje de regreso y los viajes posteriores. Las Cámaras de Comercio de Canadá y de Estados Unidos son fuertes defensoras del registro electrónico a través de una ventanilla única. La Figura 4 describe el concepto de CyberPuerto.

Figura 4
Principios rectores del CyberPuerto

- Cooperación Binacional, interinstitucional y publico-privada
- Procedimientos y sistemas armonizados e integrados
- Incentivos para programas de preautorización, preinspección y cumplimiento.
- Identificación y administración de riesgos
- Seguridad y eficiencia a través de infraestructura
- Información segura y compartida
- Nueva tecnología
- Maximización de la transparencia y la visibilidad de los envíos
- Realizar estándares y sistemas de medidas

Fuente: Reporte Integral del Proyecto de CyberPuerto de Nogales, Universidad de Arizona, Oficina de Desarrollo Económico, 2003.

- *Establecer un Consejo Consultivo de América del Norte.* Para guiar al nuevo Presidente y a sus Departamentos en la implementación de la próxima América del Norte, es necesaria la existencia de un Consejo Consultivo transparente e independiente que incluya un panel económico y científico.
- *Proporcionar liderazgo creativo, constancia y firmeza en temas de inmigración que versen sobre los derechos humanos y las necesidades básicas, sobre preocupa-*

ciones locales y estatales, así como sobre la seguridad humana de América del Norte. El presidente Obama, junto con el Presidente Calderón y el Primer Ministro Harper deben formar una alianza de América del Norte para explorar y examinar un conjunto más amplio de temas que afectan a la inmigración, incluyendo el desarrollo, el cambio climático y la seguridad humana. Este trabajo debe tener como objetivos expresos el reducir el diferencial de salarios que existe entre Estados Unidos y México, el reducir las muertes en la frontera a cero y el crear una movilidad segura y ordenada de trabajadores, compradores, estudiantes y turistas, que sea digna de estas democracias vecinas.

Por otra parte, el presidente Obama debe instar al Congreso a aprobar una reforma migratoria humana e integralmente justa, que integre un sistema viable de notificación o consulta a los estados sobre la escasez de mano de obra, los excedentes de trabajadores y los impactos locales de la inmigración. Debe evitarse un enfoque demasiado estrecho sobre la inmigración y la seguridad tradicional de las fronteras. Cualquier reforma migratoria tiene que proporcionar un mecanismo sostenible de consulta (con la participación del público en general), junto con Canadá y México, sobre el perfeccionamiento del desarrollo continental, los derechos humanos y la seguridad humana.

Por encima de todo, los Estados Unidos, Canadá y México deben proveer una vida segura y sostenible a sus ciudadanos. Los entornos sociales y económicos “sostenibles” permiten que los padres alimenten a sus familias y proporcionen educación a sus hijos.

La inseguridad en las perspectivas de vida y la falta de sostenibilidad de las economías familiares crea migración en masa. Las personas como empresarios de sus propias vidas tratan de aprovechar al máximo las posibilidades que asumen existen en otros países. Esperan el trabajo duro, pero aspiran a una vida mejor para sus hijos. Mientras más aseguradas tengan sus vidas en sus lugares de origen, menor será la presión de salir y cruzar las fronteras.

5. Crear un comercio norteamericano y un plan de transporte eficaz con Canadá y México

Debido a la congestión significativa, a los cuellos de botella y al déficit en infraestructura de América del Norte, los cuales crean una enorme ineficacia dentro de la economía de EE.UU. y la amplia economía norteamericana, es necesario que haya un movimiento significativo hacia un plan de transporte

integrado y multimodal, al igual que hacia un plan de infraestructura de América del Norte.

En un reporte reciente del NACTS sobre temas de transporte, el autor David Randolph menciona que “el primer paso es la planificación a largo plazo a nivel trinacional” seguido de “un programa de varios años de autorización para las estaciones fronterizas” y, en situaciones donde tenga sentido y donde se presenten avances significativos, “asociaciones público-privadas donde algunos costos puedan ser sufragados por entidades privadas”. Los gobiernos estatales y locales se encuentran a menudo planificando mejoras de infraestructura de forma activa. Arizona y Sonora tienen un plan de infraestructura y, como coordinación de estado a estado, es un buen modelo norteamericano. El plan de la frontera de California cuenta con una asociación innovadora para la construcción de un nuevo puerto de entrada, de carreteras de peaje, de conductos hacia y desde el puerto de entrada y de autopistas a lo largo de la frontera. Algunas comunidades fronterizas locales están sugiriendo recolectar tasas a los que cruzan frecuentemente con el fin de financiar carriles adicionales y la contratación de personal que acelere el paso de los que transitan con frecuencia. El gobierno federal (en especial, la Administración de Servicios Gubernamentales y el Departamento de Seguridad Nacional) debe seguir colaborando con estas iniciativas locales, así como debe continuar buscando activamente consejo por parte de las comunidades para el diseño, la construcción y la administración de instalaciones.

Sin embargo, los organizadores potenciales de este mejorado sistema enfrentan una dura batalla. El déficit en infraestructura de los Estados Unidos es de \$1.6 billones, según la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles. De igual forma, el meta-estimado de NACTS sobre las necesidades infraestructurales de América del Norte es alarmante, aunque también esclarecedor. Efectivamente, NACTS encargó recientemente una serie de estudios sobre las necesidades existentes, con el fin de que coincidieran con la nueva administración en México, con los plazos cíclicos de Canadá y los Estados Unidos y con las nuevas investigaciones por parte de los grupos gubernamentales y no gubernamentales. Los resultados, un tanto sorprendentes, de esta Evaluación de las Necesidades en Infraestructura de Transporte de América del Norte (TINA³), para la frontera Estados Unidos-Canadá y la frontera Estados Unidos-México, aparecen en la Figura 6. En resumen, NACTS encuentra que América del Norte necesita invertir \$2.6 billones durante 10 años para ver una mejora en el sistema de transporte a través de los frutos logrados. Por otra parte, la inversión en infraestructura ge-

³ Transportation Infrastructure Needs Assessment. [N. de la T.]

nera puestos de trabajo. Los expertos en transporte generalmente coinciden en que por cada mil millones de dólares invertidos en infraestructura se crean alrededor de 35,000 puestos laborales. Como ex gobernadora de Arizona, Janet Napolitano mencionó al entonces presidente electo Obama (en una carta fechada el 11 de diciembre), que "... la creación inmediata de empleos bien remunerados y de calidad, junto con el establecimiento de las bases para un crecimiento económico a largo plazo, es una de las mejores inversiones que el gobierno federal puede hacer dentro de esta economía en problemas".

Debemos destacar que los grandes números anteriores se ven empañados por la importante rentabilidad sobre la inversión. La Ley de Asistencia a Autopistas Federales del Presidente Eisenhower de 1956, que creó el sistema de carreteras de los Estados Unidos, ofrece un ejemplo tangible del tipo de rentabilidad sobre la inversión que puede conseguirse mediante la creación de ese tipo de sistema de autopistas. En parte, debido a dicha ley la economía de EE.UU. es la más productiva y envidiada en el mundo. En los últimos años, sin embargo, la insufi-

Figura 5
Sistema de Transporte de Superficie de América del Norte

"Los puertos de entrada de las fronteras Norte y Sur dan acceso a 11.3 millones de camiones de carga al año, que comprende el 88% de nuestro comercio con los dos mayores socios comerciales de nuestra nación, Canadá y México..."

*Ex Gobernadora de Arizona
Janet Napolitano.
11 de diciembre de 2008*



AMÉRICA DEL NORTE: UN INFORME AL PRESIDENTE OBAMA

ciente inversión en el sistema de carreteras ha costado mucho al país. Según el Instituto de Transporte de Texas, “la congestión en las carreteras cuesta 78 mil millones de dólares anualmente en forma de 4.2 mil millones de horas perdidas y 2.9 mil millones de galones de gasolina desperdiciados”. Se invierte mucho menos en carreteras transfronterizas y sistemas de transporte, lo que debatiblemente cuesta más anualmente a las tres naciones. Según el Departamento de Estado, el TLCAN o el comercio transfronterizo de América del Norte se estima en 1.7 millones de dólares por minuto, 2.4 mil millones por día o 876 mil millones al año, y se espera que aumente. El no invertir los 2.6 mil millones de dólares pone en peligro el comercio del TLCAN y los empleos que dependen de él. La rentabilidad sobre la inversión es significativa – entre 3:1 y 50:1, según los cálculos del NACTS – y estimularía significativamente la demanda, así como contribuiría a reactivar las economías de Estados Unidos y de América del Norte.

Por otra parte, la inversión mejora la calidad de vida de la forma más básica, ya que salva vidas. Según un informe de 2006 de la Asociación Americana de Carrete-

Figura 6
Evaluación de las Necesidades en Infraestructura
de Transporte (TINA)

Nación	TINA	Tipo	Fuente
Canadá	\$ 300 millones anual \$ 9.78 mil millones anual	Puertas y Corredores Previstos Necesidad de Transporte Nacional	Gateway Connects 2007 Council of Federation 2005
Estados Unidos	\$ 225 mil millones anual \$ 10.6-15.3 mil millones	Necesidad de Transporte Nacional Necesidad de Puertos Fronterizos	NSTP Trans for Tomorrow “Bottlenecks” CalTrans
México	\$ 5.2 mil millones anual \$ 0.85-1.07 mil millones	Necesidad de Inversión Necesidad de Puertos Fronterizos	Blank et al, 2007 “Bottlenecks” CalTrans
Total	\$ 239.98 mil millones anual \$ 16.96 mil millones	Necesidad de Transporte Nacional Necesidad de Puertos Fronterizos*	
Total 10 años	\$ 2.57 billones	Puertos y Corredores	

* Diez años y el importe medio.

Paralelos directos no son posibles, pero un análisis exhaustivo de 12 evaluaciones de Canadá, Estados Unidos y México (Stanley, 2007) comienza a permitir comparaciones ilustrativas.

ras Estatales del Estado y Funcionarios de Transporte (AASHTO⁴), “el número de víctimas de las autopistas estadounidenses, de más de 43.000 al año, se puede reducir a la mitad a través de una serie de inversiones en medidas de seguridad”. Por último, una característica más sutil pero igualmente importante de la infraestructura es su capacidad para atraer la inversión extranjera directa (IED). De acuerdo a la Iniciativa a la Puerta de Entrada al Corredor de Canadá de 2006, “los expertos apuntan cada vez más a la inversión en infraestructura relacionada con el comercio, considerándola esencial para la competitividad y la atracción de IED”.

6. Crear un fondo común de rotación para las inversiones en infraestructura en América del Norte junto con Canadá y México

La infraestructura en los Estados Unidos, Canadá y México se está deteriorando rápidamente y necesita urgentemente de inversión amplia y profunda. Un número creciente de voces académicas, políticas, gubernamentales y del sector privado coinciden en que hay un gran número de formas específicas en que la inversión de los tres gobiernos federales podrían aumentar mucho su eficiencia; que en su conjunto, generarían ganancias significativas para la economía en general. Mediante la combinación de recursos, los tres países pueden maximizar su beneficio competitivo con respecto a Asia y Europa, y poner en marcha el motor de nuestra economía colectiva. El gobierno federal también debe considerar financiar las mejoras en infraestructura a través de un fideicomiso conjunto. Robert Pastor, de la American University, ha propuesto un fondo norteamericano de inversión de 20 mil millones por año durante 10 años. El Banco Norteamericano de Desarrollo, limitado por sus poderes a la financiación de proyectos de infraestructura a lo largo de la frontera México-Estados Unidos, es un modelo muy valioso que podría ampliarse para ayudar a construir y mejorar corredores comerciales y caminos que vayan desde el norte de Canadá hasta el sur de México.

Recomendaciones adicionales sobre el perfeccionamiento de la competitividad con Canadá y México

— *Aumentar el apoyo a la financiación de infraestructuras innovadoras.* Las fronteras y los corredores deben incluirse en el presupuesto del Departamento de

⁴ American Association of State Highway and Transportation Officials. [N. de la T.]

Transporte de los Estados Unidos, junto con una disposición para su financiamiento durante varios años. La inversión sostenida en infraestructura de transporte fronterizo y en los corredores comerciales que nos unen a Canadá y México generará recompensas significativas (ver Figura 7).

— *Agilizar el proceso presidencial de permisos para el desarrollo de la infraestructura fronteriza.* El proceso actual para aprobar nuevos cruces fronterizos y la construcción en los cruces ya existentes (de siete años de duración) es demasiado largo y

pone a la economía de los EE.UU. en una desventaja competitiva.

— *Armonizar los estándares de transporte de carga.* En la actualidad, 64 jurisdicciones diferentes, existente en América del Norte, establecen distintas normas relacionadas al peso y a la longitud de los camiones. Ciertamente, estandarizar las normas puede facilitar el tránsito de un camión de un lugar a otro y ayudar a construir una ventaja competitiva norteamericana en este ámbito.

— *Facilitar el comercio costero en transporte marítimo de corta distancia y a través de camiones.* Las preocupaciones anteriores acerca del comercio costero ya no están justificadas. Los derechos de soberanía y los temores de las empresas privadas res-

Figura 7

CANAMEX Trade Corridor



- pecto a la competencia internacional originaron la creación de lo que hoy en día son reglas obsoletas. Los costos de combustible de transporte, los temas ambientales, las preocupaciones relacionadas con la eficiencia y otras cuestiones hacen urgente que los camioneros mexicanos y canadienses puedan recoger cargas en los Estados Unidos al regresar a sus países de origen. Además, el gobierno federal, como parte de un plan integral de transporte norteamericano, debe fomentar la expansión del ferrocarril (a través de medidas como las servidumbres preferenciales y la asistencia con permiso).
- *Permitir el acceso completo a los camiones del TLCAN.* Los camiones mexicanos aún no pueden acceder a lugares de EE.UU. y Canadá, y su capacidad para hacerlo se ha retrasado por el trabajo injustificado, la seguridad y las preocupaciones ambientales durante los últimos ocho años. El nuevo presidente tiene la oportunidad de trabajar con el Congreso para avanzar en esta promesa del TLCAN. La productividad que se creará al permitir que los camiones mexicanos puedan transitar será igual que a añadir docenas de nuevos carriles en los puertos de entrada a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos.
 - *Establecer una visa de transportista y un proceso de carril internacional.* El reconocimiento mutuo y recíproco de un solo permiso de cruce fronterizo, para los profesionales del transporte de carga, eliminaría una parada más entre las naciones.

7. *Implementar una estrategia norteamericana de intercambio de gases de efecto invernadero*

Una Estrategia Norteamericana de Intercambio de Gases de Efecto Invernadero (NAGES⁵, inspirado en el Mecanismo de Desarrollo Limpio para crear un fondo de energía limpia de América del Norte) podría garantizar a los EE.UU. continuar teniendo prioridad en el acceso a la riqueza de Canadá, en cuanto a hidroelectricidad, gas natural, petróleo ligero y uranio, a cambio de compensaciones de gases de efecto invernadero creados por su desarrollo. México, como vendedor de las compensaciones, podría desarrollar infraestructura para limpiar su energía, el sistema de transporte, la vivienda y los sectores industriales. Este acuerdo podría mejorar la interdependencia energética de Estados Unidos y la seguridad climática continental. Además, México puede aprovechar la oportunidad de reinvertir los ingresos de las compensaciones de gases de efecto inver-

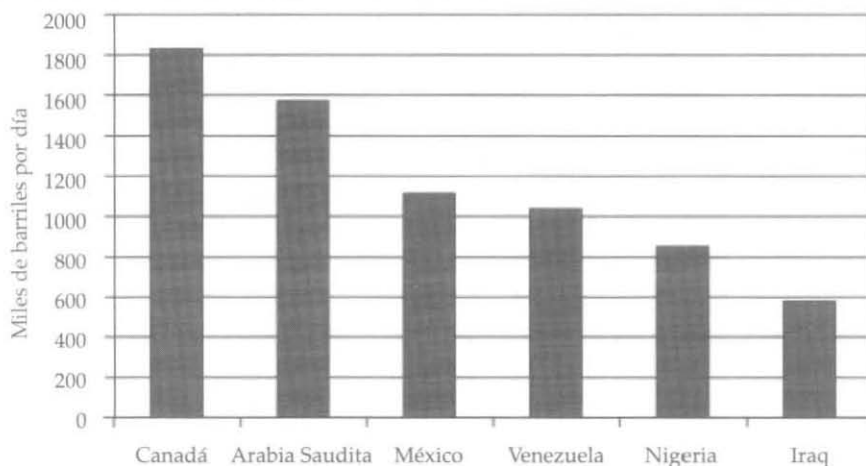
⁵ North American greenhouse gas exchange strategy [N. de la T.]

nadero para crear y financiar de forma importante el Fondo Verde del Presidente Calderón. Esto no sólo revertiría la deforestación que ha ocurrido en el país, sino que también lo restablecería como una de las biodiversidades más ricas e importantes del mundo. La combinación de comercio, captura y compensaciones de carbono tiene un gran potencial en cuanto a ocasionar un impacto positivo en las actuales tendencias del cambio climático.

Avanzar hacia una sociedad de carbono neutro (como parte del NAGES) no sólo sería una victoria para los tres países, sino también una oportunidad para liderar al mundo en la creación de empleos verdes; en el diseño, fabricación, instalación y operación de granjas de energías renovables; y en la captura y secuestro de carbono. La rápidamente agotada cuenca de Burgos en México y otras cuencas transfronterizas son algunos de los mejores lugares para almacenar dióxido de carbono. Las interconexiones existentes dentro del sistema de ductos de América del Norte las convierten en ubicaciones lógicas para los gases de efecto invernadero, pero la frontera podría interferir con su eficiencia.

El gobierno federal de los Estados Unidos debe ampliar, de igual forma, el papel del Grupo de Trabajo de Energía para América del Norte (GTEAN) en el

Figura 8
Principales proveedores de las importaciones de petróleo de Estados Unidos



Fuente: Washington Post/ Administración de Información de Energía de Estados Unidos.

desarrollo de la política energética del país. A través de la GTEAN puede conseguirse, de forma más eficiente, la creación y el perfeccionamiento de rutas de alimentación de energía y oleoductos, el desarrollo de energías renovables, un comercio de créditos de reducción de emisiones de carbono, así como la contabilidad de gases de efecto invernadero. En un informe titulado “América del Norte: un informe al presidente Obama, 21 recomendaciones adicionales sobre como conseguir la sostenibilidad con Canadá y México”, se busca “enverdecer” de manera conjunta los corredores comerciales de América del Norte a través de una serie de iniciativas clave.

El tráfico de las carreteras tiene dos costos principales: la eficiencia perdida y la contaminación del aire. En los puertos fronterizos de entrada, una mayor vigilancia y las preocupaciones de seguridad son a menudo las responsables de la congestión post 11 de septiembre. En este contexto, surgen tres objetivos de mejora:

- La ventaja del dinero en efectivo para facilitar el comercio transfronterizo;
- luz verde para procesos expeditos de inspección de seguridad; y
- la “ecologización” por parte del perfeccionamiento de la calidad ambiental.

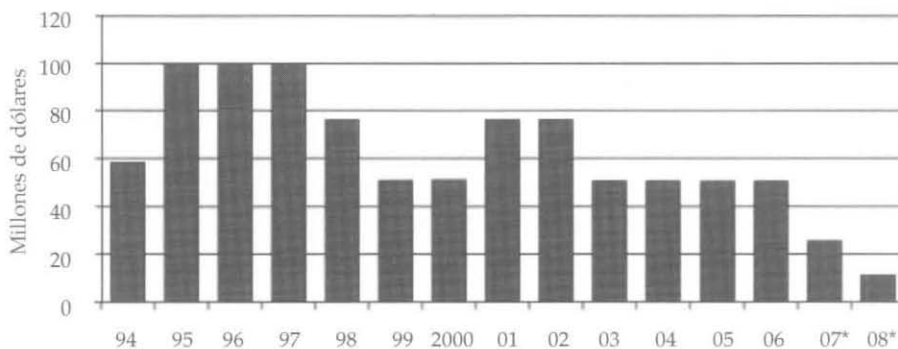
Conceptualmente, todas son posibles a través de una solución que incluya ingeniería de transporte, economía, seguridad, planificación urbana, política binacional y otras disciplinas académicas. La solución es reducir la espera y las paradas en la cadena de suministro transfronterizo de origen a destino a través de la agilización de todos los trámites en las fronteras. Esto se puede lograr al tener:

- Compañías de transporte y personal pre-certificado;
- Carga pre-autorizada; y
- Al motivar a la eficiencia ambiental de los motores, el combustible y las rutas de los camiones.

Estos tres componentes se pueden combinar para crear carriles dedicados al “Green3” en los puertos de entrada de las fronteras de los tres países. Los gobiernos de América del Norte pueden proporcionar incentivos a las empresas de camiones y vehículos privados para modernizar y adaptar sus flotas, sus combustibles y sus rutas. En esencia, NACTS propone sacar las fronteras entre México-Estados Unidos y Canadá-Estados Unidos (y sus costos de procesamiento) fuera de las fronteras (reales) hacia las fábricas y las granjas de donde provienen las mercancías comerciales.

- Llevar a cabo evaluaciones de impacto ambiental transfronterizo (TEIA⁶). En la actualidad, las naciones planean, financian y terminan proyectos que tienen consecuencias a través de sus fronteras. Por lo tanto, necesitan reforzarse la financiación, la autoridad y la visibilidad de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) y su capacidad de evaluación de impacto ambiental transfronterizo. Para ello será necesario que las naciones se notifiquen entre sí, y controlen, minimicen y mitiguen algunos impactos transfronterizos.
- Crear un Instituto Trinacional de Investigación Ambiental (TERI⁷) centrado en el transporte sostenible de mercancías en América del Norte. El TERI debe estar vinculado a la comunidad universitaria y recibir financiación plurianual para proyectos de demostración. Debe investigar y desarrollar motores y tecnologías relacionadas para mejorar la eficiencia del combustible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por fuentes móviles, así como también debe trabajar sobre combustibles alternativos.

Figura 9
Asignaciones de los Estados Unidos al Programa Ambiental Fronterizo con México



* Año fiscal 2007 y 2008 reflejan cantidades 0resupuestasales propuestas.

Fuente: Programa Fronterizo México-Estados Unidos: Un análisis de los impactos del programa y de las Necesidades Pendientes. Comisión para la Cooperación Ambiental en la Frontera, abril 2007.

⁶ Transborder Environmental Impact Assessments [N. de la T.]

⁷ Trinational Environmental Research Institute [N. de la T.]

- *Construir la infraestructura ambiental transfronteriza.* Cuando el TLCAN fue aprobado, se hizo con el entendimiento (algunos dicen que con la promesa) de que el déficit en infraestructura ambiental fronteriza se abordaría mediante contribuciones anuales de los Estados Unidos y México. Ante la sugerencia de los Estados Unidos, el Fondo de Infraestructura Ambiental Fronteriza, o BEIF⁸, se ha reducido a tan sólo 20 millones de dólares. La financiación para restaurar el fondo a 100 millones de dólares al año es esencial para la salud humana, para la seguridad animal y de los cultivos, así como para la prosperidad económica de la región.
- *Desarrollar el Ártico con responsabilidad.* En lugar de competir con Canadá por los recursos del Ártico, los EE.UU. podrían mejorar su seguridad mediante la promoción de la soberanía canadiense en dicha zona. La presencia cada vez mayor de Canadá en el Ártico consolida la seguridad de América del Norte. Mientras que las preocupaciones de seguridad de EE.UU. pueden centrarse en la defensa del territorio nacional, la seguridad canadiense y de América del Norte se apoya en que el vecino del norte continúe exigiendo su acceso soberano y presencia en el Ártico.

8. Establecer evaluaciones conjuntas y prácticas respecto a la eficacia de la política norteamericana

Necesitamos formas prácticas y significativas que nos permitan guiar y dar seguimiento al progreso de una serie de cuestiones clave para América del Norte. Tal esfuerzo debe incluir herramientas como una Tarjeta de Resultados de Colaboración Transfronteriza y un Informe Anual del Estado de América del Norte (SONAR⁹), el cual deberá ser desarrollado por la comunidad universitaria norteamericana. La tarjeta de resultados y el informe se presentaran en la cumbre anual de los Líderes de la Cooperación Trilateral.

La frontera debe ser vista como un sistema de sistemas - interacción humana en todos los niveles

Estos sistemas incluyen a la industria y al comercio transfronterizo; al comercio y al transporte; a la ecología y al medio ambiente; a la hidrología; y a las emisio-

⁸ Border Environmental Infrastructure Fund [N. de la T.]

⁹ State of North American Report [N. de la T.]

Figura 9

Asignaciones de los Estados Unidos al Programa Ambiental Fronterizo con México

Información disponible	Información necesaria	Valor
Tiempo de espera en puertos de entrada-cruce de vehículos y de peatones.	Protocolos estandarizados	Herramientas de planeación rigurosas para las personas que cruzan y los administradores
Kilómetros de muro, arrestos, abastecimiento del contrabando	Nivel relativo de esfuerzo o de inversión por punto de datos, push/pull y costo transaccional (i.e. costos del coyote), otras covariables	Efectividad de los programas, las actividades y la inversión
Impacto ambiental	Necesidades de mitigación	Administración y Conservación
Alarmas de muro virtuales	Anomalías positivas actuales	Control operacional de terrenos fronterizos
Preautorización de viajeros y transportistas inscritos	Violaciones encontradas	Riesgo vigente

nes atmosféricas. Como tal, la gestión de las fronteras no puede ser medida por un indicador único o incluso por un conjunto de indicadores de seguridad o comerciales. El número de migrantes irregulares capturados y los tiempos de espera no transmiten el verdadero valor del sistema. Además, mientras que la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza y el Departamento de Seguridad Nacional tienen varias medidas efectivas para la aplicación de la ley y algunas que demuestran un control operativo de la frontera, no cuentan con ninguna que camine hacia una seguridad sostenible y hacia el progreso multilateral de la vigilancia y las operaciones fronterizas.

Los Dos Acuerdos de Fronteras Seguras e Inteligentes con Canadá y México no han sido aún evaluados. Si Estados Unidos realmente quiere extender la seguridad y hacer la frontera “más delgada”, entonces debemos empezar a trabajar en una seria evaluación conjunta con nuestros vecinos inmediatos.

Por otro lado, la cooperación transfronteriza (frente a la competencia en un juego de suma cero) maximiza el beneficio mutuo – el tamaño del pastel. Las medidas para la seguridad trilateral sostenible o incluso sólo para la cooperación transfronteriza serán difíciles de determinar, pero el NACTS y los principales socios ya se encuentran participando del proceso y están dispuestos a obtener la participación de México y Canadá. Las directrices para los indicadores más efectivos son aquellas que se derivan de datos disponibles listos y permanentes, fáciles de entender por el público, y que miden el progreso del programa de gobierno, así como un amplio valor fundamental: la seguridad humana.

La importancia del liderazgo presidencial en Asuntos de América del Norte

El principal desafío para el nuevo presidente será establecer un liderazgo en el debate público sobre el comercio y decidir la forma más eficaz e inteligente en la que los Estados Unidos deban interactuar con otras naciones. El establecer una relación más colaborativa y revigorizada con sus vecinos inmediatos constituirá la primera “calificación aprobatoria” (a nivel nacional e internacional) en este ámbito.

El mensaje central del nuevo Presidente con respecto a América del Norte debería ser el siguiente:

- El TLCAN asumió una visión limitada que condujo a una dramática expansión del comercio y la inversión entre Canadá, México y los Estados Unidos y a la creciente integración de las tres economías. Sin embargo, precisamente debido a nuestra visión limitada de cómo relacionarnos mejor con nuestros vecinos, los beneficios de ese acuerdo no se compartieron equitativamente ni fueron tan significativos como que podrían haber sido.
- Los problemas que han empeorado como consecuencia de la integración desigual se pueden abordar de mejor manera a través de un enfoque de mayor colaboración junto con los principales interesados nacionales (organizaciones académicas y de políticas públicas, grupos de ciudadanos, el sector privado, etc.) y los socios internacionales (Canadá y México).

Beneficios esperados

El nombramiento de una autoridad fronteriza de América del Norte que coordine una mejor seguridad en las fronteras y decisiones de competitividad y soste-

AMÉRICA DEL NORTE: UN INFORME AL PRESIDENTE OBAMA

nibilidad debe dinamizar la colaboración dentro del gobierno federal de los EE.UU. sobre las iniciativas de América del Norte. Esto hará que el comercio sea más eficiente y ayudará a deshacer la mayor parte del “engrosamiento” de nuestras regiones fronterizas estratégicas.

Trabajar con los líderes del Congreso y las organizaciones regionales para financiar y poner en práctica la revitalización de la infraestructura nacional, como parte de una estrategia norteamericana más amplia para mejorar la competitividad, ayudará a estimular la demanda en un contexto económico difícil.

Dirigir a las agencias federales pertinentes, en estrecha colaboración con las universidades norteamericanas, con el fin de realizar una evaluación más amplia y colaborativa de los riesgos multifacéticos y de la eficacia del programa, creará un ambiente más fértil para la implementación de políticas públicas y para mejorar nuestra seguridad común.

Invertir en colaboración

Durante el verano de 2008, dos eventos simultáneos resumieron la necesidad de una región compartida y común. A principios de agosto, las lluvias del monzón atacaron a las ciudades gemelas de Nogales-Arizona y Nogales-Sonora, y debido a que un muro en la frontera impidió sistemas adecuados de control de inundaciones, partes de Sonora quedaron de dos a tres metros bajo el agua. Por otra parte, durante este verano, California experimentó los peores incendios de su historia, y tanto bomberos canadienses como mexicanos estuvieron en las primeras líneas de los incendios, trabajando para apagar las llamas. La planificación y las relaciones que han permitido esta colaboración transfronteriza productiva se trabajaron durante la temporada libre de incendios.

Estos dos ejemplos ilustran no sólo los desafíos sino también los beneficios de una mejor colaboración con Canadá y México. El Centro Norteamericano de Estudios Transfronterizos insta al nuevo Gobierno a adoptar estas recomendaciones en este momento crítico para la nación. Una estrategia de colaboración más amplia con Canadá y México pagará dividendos importantes a la competitividad y seguridad de los Estados Unidos, así como ayudará a conseguir un futuro más sostenible para el país.