

*Iniciativa UABC para la creación de la*

***Frontera de Baja California-Global  
(FBC-GLOBAL 2030)***

*COMO*  
***Primera Zona Económica Especial de México***

por  
James W. Wilkie y Miguel A. Rivera Ríos  
(PROFMEX y UCLA)

Editor General  
Raúl P. Lomelí-Azoubel  
(SABEResPODER)

Documento de trabajo para el  
Equipo de Expertos de EEUU, México e invitados especiales  
a la II Reunión de FBC-GLOBAL,  
el 21 de noviembre de 2008,  
en el Contexto del Eje 7  
del

Congreso Internacional de la UABC  
**Repensando lo público**  
**“La reforma del estado y el desarrollo transfronterizo”**

Mexicali, B. C., del 19 al 21 de noviembre de 2008

Con Posdatas del 19 de febrero de 2008 y del 4 de febrero de 2010

## CONTENIDO

- I. Coordinadores y panel de expertos invitados a UABC**
- II. Etapas de discusión la iniciativa:**
  - i. Ensenada, junio 2008;*
  - ii. Mexicali , noviembre 2008*
- III. Introducción**
- IV. Las Zonas Económicas especiales (ZEEs)**
- V. Antecedentes y justificación**
- VI. Formulación de la Iniciativa**
- VII. Propuesta para establecer la iniciativa FBC-GLOBAL bajo la guía de la UABC**
- VIII. Lista preliminar de factores para tomar en cuenta:**
  - a) Las implicaciones de la licitación**
    - 1. La construcción del puerto Colonet como alternativa a Long Beach y Los Ángeles en EEUU y Lázaro Cárdenas en México; su papel como via de acceso a la APEC
    - 2. Ferrocarril para conectar puerto Punta Colonet a EEUU
    - 3. La expansión de Puerto Ensenada y su conexión al eje de supercarretera: Colonet-Ensenada (y/o Colonet- Tecate y Colonet-Mexicali)
    - 4. Las Zonas Económicas Especiales (ZEEs)
    - 5. Aspectos tributarios y de gestión pública. ¿debe haber mayor no menor tributación? Implicaciones del IETU en las actividades fronterizas
    - 6. Impacto en el medio ambiente: Agua potable, irrigación, drenaje y aguas negras, agua de mar y desalinización
  - b) Iniciativa para la concepción y discusión del FBC-global en Mexicali**
    - 1. Creación de una ZEE como marco para la FBC-GLOBAL
    - 2. Carreteras y otra infraestructura para agilizar el cruce fronterizo. Ubicación estratégica de Tijuana como cruce fronterizo más transitado del mundo.
    - 3. Infraestructura de telecomunicaciones, servicio postal, servicio express privado (tipo FEDEX, UPS) y mensajería mismo día.
    - 4. Aspectos regulatorios e institucionales adicionales que se requieren para la constitución de la FBC-Global. Tributación, fomento a la inversión complementaria y a la PYMES
    - 5. Respuestas ante el impacto en el medio ambiente. Uso racional de la energía y propuesta de fuentes alternativas.
    - 6. Educación, relaciones laborales y seguridad publica
    - 7. Creación de un Centro Bancario Internacional. Complementariedad entre las actividades bancarias y las industriales y de servicios
    - 8. Oportunidades de desarrollo industrial y de servicios
- IX. Próximos pasos para establecer la iniciativa FBC-GLOBAL 2030**
- X. Posdatas del 19 de febrero de 2008 y del 4 de febrero de 2010**

### **APÉNDICE A: Lista de Participantes:**

- 1. En la Primera Reunión de Trabajo (A. Ensenada)
- 2. En esta Segunda Reunión (Ponentes, B. Mexicali)

### **APÉNDICE B: SCT y BANOBRAS, Proyecto Multimodal Punta Colonet en BC, Agosto 2008**

### **APÉNDICE C: Sobre el Informe de Citibank—Artículo de Alberto Aguilar**

## LA INICIATIVA

### I. Coordinadores y panel de expertos para la II Reunión

**Coordinadores:** James W. Wilkie   Miguel Ángel Rivera Ríos   Raúl Lomelí

**Enlace y moderador de la Reunión:** José Luis Bátiz López , UABC

**Anfitrión:** Luis Enrique Concepción Montiel, UABC

#### Panel de expertos invitados a la Reunión:

Arturo Ranfla	UABC
Víctor Manuel Zúñiga Guillén	UABC
Alonso Arrellano	Secretaría de Pesca del Gobierno Federal, Delegación en B. C.
Sigrid Arzdt	Asesora en Seguridad Nacional del Presidente Calderón
Olga Magdalena Lazín	PROFMEX/Europe
José García	New Mexico State University
Rolando Pablos	San Antonio Hispanic Chamber of Commerce
Antonio Barbosa	Wells Fargo Bank, San Diego
Alfonso Galindo	PROFMEX/México
Ma. de los Angeles Fromow	Secretaria de Salud del Gobierno Federal
Paul Ganster	SDSU Institute for the Study of the Californias
Sandra A. López Flores	UABC
James Platler	Pepperdine University
Manuel Moreno-Ibáñez	Los Angeles County Statistical Research Office
Peter Reich	Whittier Law School
David Shirk	Universidad of San Diego Transborder Institute
Germán Vega	Ernst & Young—Ciudad de México
Blanca R. García Rivera Lora	UABC
Nayma E. Santiago Olivas	UABC
Salvador Meza Lora	UABC

### II. Etapas de discusión de la Iniciativa

Con el fin de establecer las bases para lanzar la iniciativa de una Zona Económica Especial (ZEE) en la Frontera de Baja California, centro de lo que conceptualizamos como **Región Metro Global** (tomando la licitación del Puerto Colonet como detonante), hemos planeado tres reuniones de trabajo. En adelante nos referiremos a la Región Macro Global como FBC-GLOBAL por razones de simplicidad expositiva.

En la Primera Reunión (Ensenada, 17 de junio de 2008) cuando todavía muchos dudaban que el Gobierno Federal anunciara la licitación de Colonet y FFCC, comenzamos nuestras actividades.

En esta Segunda Reunión (que tuvo lugar 21 de noviembre de 2008) presentamos este documento. Posteriormente, agregamos aquí el Posdata con fecha del 19 de febrero de 2009 y el Apéndice C sobre el Informe de Citibank sobre el financiamiento de Puerto Colonet.

A partir de los resultados de esta reunión en Mexicali y ubicados en el marco de una FBC-GLOBAL, proponemos convocar en mayo de 2009 a la III Reunión con miras a llamar un Congreso Internacional sobre la iniciativa FBC-Global con representantes de las ZEEs provenientes de varios países del mundo y especialistas nacionales y extranjeros en temas relacionados, para continuar la discusión y formular propuestas.

(Ver abajo en el apartado IV una breve presentación de las ZEE en varios países del mundo).

Las propuestas que se formulen en las reuniones II y III van dirigidas al equipo directivo de la UABC, que tiene la prerrogativa para captar y movilizar los recursos necesarios para la ejecución del proyecto en su conjunto, tomando en cuenta para ello el Plan de Trabajo que saldrá de la III Reunión y en el Congreso que sigue.

Con su status de mediador entre el sector público y el sector privado, UABC goza de la capacidad para negociar en nombre del sector cívico a fin de proponer iniciativas innovadoras y buscar soluciones equitativas para la gran sociedad en general.

Nuestra meta es proponer temas y factores críticos para su consideración por el sector privado, el gobierno y la sociedad cívica, a fin de que conjuntamente desarrollemos un proyecto con capacidad de proyección al futuro para hacer realidad la iniciativa para una FBC-GLOBAL-2030. La UABC tiene la oportunidad de convocar a los responsables de políticas públicas al brindarles un espacio abierto para dialogar y debatir con académico y técnicos sobre el futuro diseño y paulatina concreción de la FBC-Global. A la fecha la UABC ha invitado a varios grupos interesados para que expresen sus propios intereses y puntos de vista; asimismo la convocatoria se ha extendido a una gama de líderes que podrán evaluar y reevaluar el progreso hacia la FBC-Global en el marco hacia el 2030.

Pretendemos enfocar nuestra atención en las decisiones que aseguren que las cuestiones medulares jueguen oportunamente el papel requerido para coadyuvar a la concreción final de iniciativa. Para ese fin la UABC puede coordinar la centralización de la información (noticias relevantes, estadísticas, *on-line*, reportes, propuestas, mapas, fotos de satélite, etc.) en beneficio de la ciudadanía, académicos, hombres y mujeres de negocios y de los que toman decisiones en el asunto que nos concierne.

### **III. Introducción**

Ante la transformación necesaria de la economía espacial de Baja California y de hecho de toda la frontera norte de México y ante el masivo plan del Gobierno Federal de construcción de infraestructura, denominado **Puerto Punta Colonet y Línea Ferroviaria a EEUU**<sup>1</sup>, proponemos un conjunto de iniciativas para asegurar la participación de la sociedad cívica que induzcan a repensar los espacios públicos y su función en el desarrollo del país. La participación social organizada es indispensable para imprimirle una nueva orientación a los procesos que se desencadenarán en años venideros, con la idea de evitar errores ya conocidos, pero que sobre todo asegurar los mayores beneficios colectivos.

---

<sup>1</sup> Véase el *Diario Oficial de la Federación* del 7 de agosto de 2008:  
<http://www.profmex.org/mexicoandtheworld/volume13/5latefall08/DOF-7-08-08.pdf>

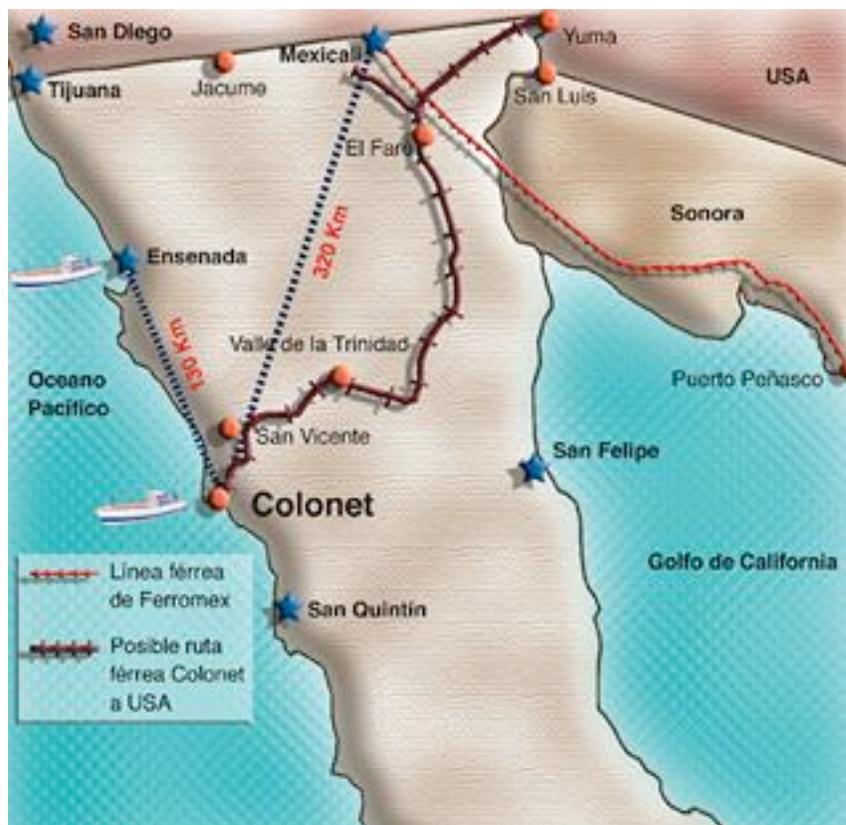
Las áreas económicas que están involucradas en la ZEE de **Frontera de Baja California** (FBC-GLOBAL), comprenden (Mapas 1 y 2):

- en el norte: **Tijuana, Mexicali y Tecate,**
- en el centro: **Ensenada**
- en el sur: **San Felipe y el programado Puerto Colonet.**

El puerto que planea construir el gobierno de Felipe Calderón a través del procedimiento de Licitación gozará de una ubicación altamente estratégica. Punta Colonet será el eslabón sur de un complejo portuario, único en el mundo. Tiene al norte a Los Ángeles, Long Beach y San Diego. Los puertos del lado estadounidense ya están saturados o próximos a la saturación, lo que convierte a Colonet en una alternativa que desahogara simultáneamente el tráfico del lado norte, pero también el que sobrepasa a Lázaro Cárdenas del lado mexicano.

Por vía marítima el proyecto contempla: a) obtener acceso a países de la APEC, directamente o

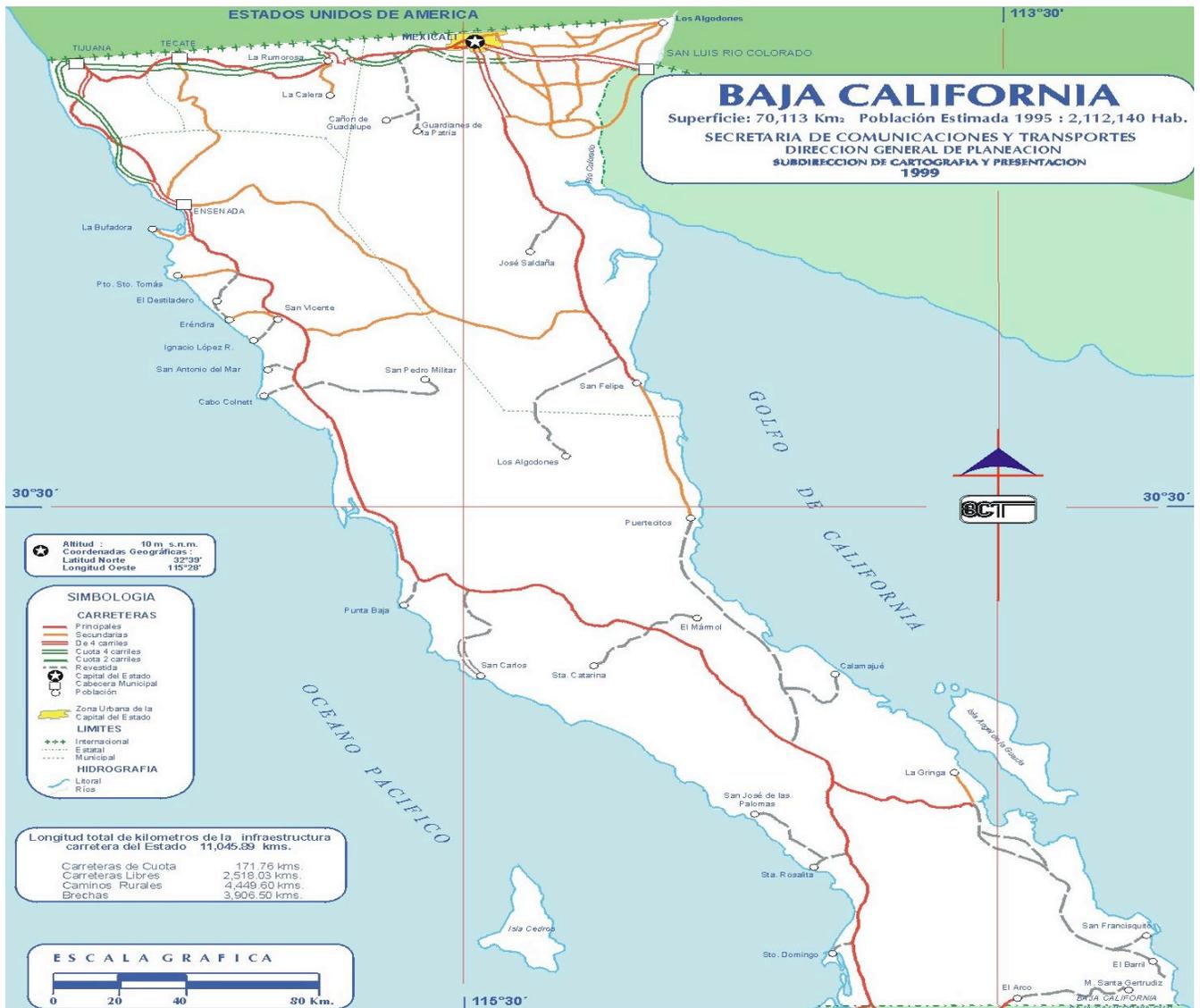
### MAPA 1 ZEE De Tijuana y Mexicali hasta Colonet y San Felipe



*El Semanario*, 30 de enero de 2009, [http://www.elsemanario.com.mx/news/news\\_display.php?story\\_id=15010](http://www.elsemanario.com.mx/news/news_display.php?story_id=15010)

por tierra a través de puertos de EEUU, a lo que se llegaría por FFCC; b) conectar marítimamente con San Diego, Los Ángeles y con Yuma (en este último caso a través de nuevas carreteras y rutas ferroviarias), c) tender cables para la conexión con esas ciudades, transmitiendo voz y datos a bajo costo (incluyendo comunicación estable tipo Skype o DSL) y d) obtener acceso al sistema y tráfico de cables subterráneos a Estados Unidos.

**MAPA 2**  
**ZEE de la FBC-GLOBAL en el contexto de B. C.**



FUENTE: [http://209.15.138.224/inmomex/baja\\_california\\_noter.htm](http://209.15.138.224/inmomex/baja_california_noter.htm)

Punta Colonet se inscribe en una oportunidad real de desarrollo regional y alcance global, pero no puede escapar a los vaivenes del ciclo y la coyuntura global (ver posdata). En función de ello es que concebimos factible equilibrar oportunidades y riesgos para llevar adelante un plan de macro región global centrado en el puerto y las ciudades ejes.

Creemos que el proyecto atraerá grandes inversiones de capital en infraestructura que transformará el entorno geográfico y social. Habrá derrames o “spillovers” hacia otras actividades industriales, mineras, turísticas etc. Cabe prever, sin embargo, efectos adversos: tenemos por un lado los impactos ambientales en una zona del país ya agobiada por la contaminación del agua y del suelo. Además, por su modalidad empresarial ya conocido desde fines de los 1990s, el proyecto podría ampliar las brechas sociales. Creemos por ello que la respuesta alternativa radica en promover la

acción social organizada, la participación de la sociedad cívica.

Siendo un puerto natural escasamente poblado, para cumplir el papel que le asigna el gobierno requerirá una amplia red de caminos y suministros de agua y electricidad. El tamaño de la ciudad pasará de 2 500 personas a cerca de 200 000. Las más recientes estimaciones oficiales indican que Colonet manejará 10 millones de contenedores. En comparación con poco más de 15 de Los Ángeles y Long Beach combinados

El gobierno no intervendrá en el financiamiento, que quedará enteramente en manos de fuentes privadas (de 4 a 5 mil millones en su primera fase), bajo una concesión de 45 años. Sin embargo, probablemente apoyará indirectamente el proyecto a través de varios expedientes financieros.

Uno de los más firmes candidatos es el magnate Hutchinson que ya opera otros de los principales puertos de México (convirtiéndose en virtual monopolista). Como se sabe Hutchinson opera también el Canal de Panamá, lo cual puede plantear conflictos de interés dado su control de los principales puertos del país. Dubai Ports podría ser otro contendiente, que quizás contrarrestaría a un posible tercero -el grupo nucleado por Carlos Slim, el magnate de las telecomunicaciones en México. En tal sentido Dubai Port podría romper ese impasse, aunque no está exento de problemas para operar en los EEUU, por razones de “seguridad nacional”.

#### **IV. Las Zonas Económicas Especiales (ZEEs)<sup>2</sup>**

Las ZEE pueden haber surgido de “zonas simples como de Zonas de Maquila en México (desde 1965) y Taiwán (desde 1960). La zona más compleja existe hoy en China donde hay 5 de tales zonas. Las hay también en Singapur, Bahía Subic en la Filipinas, y Panamá, por mencionar las principales.

Las ZEEs incluyen un espectro amplio de aspectos y actividades específicas: Centros Bancarios Internacionales (CBIs), Zonas Económicas Libres (ZELs), Zonas de Libre Comercio (ZLCs), Zonas Procesadoras para la Exportación (ZPE), y Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico (ZDET)<sup>3</sup>. Las ZEE también incluyen usualmente parques Industriales y complejos de empresas *maquiladoras* para exportar productos al mundo. (En años recientes parte de los productos de la maquila en ciertos casos puedan ser destinado fuera de la ZEL, ZLC, y EPZ para al mercado interno de su propio país, caso de México.

La ZEE más famosa y activa es la de Shenzhen, China. Una misma ZEE puede contener muchas zonas “específicas” en su mismo territorio. Dos de los ejemplos más sobresalientes de esta formación por “capas” se encuentran en la bahía de Subic en Filipinas y la ZEE de *Aqaba* ZEE de Jordania.

El caso de Panamá es en sí importante e interesante para México. El gobierno de Panamá comenzó solicitando autorización para que el sector privado utilizara las instalaciones de la antigua Base Aérea de Howard de la Fuerza Aérea de EEUU. El objetivo fue el desarrollo de una ZEE que siguiera el modelo de Singapur, Shannon FZ (Irlanda) o Subic Bay (Filipinas).<sup>4</sup>

<sup>2</sup> En todos los casos, excepto en los indicados, por sus siglas en español.

<sup>3</sup> TDZs—en inglés. China tiene 54 de estas zonas: [www.reuters.com/article/pressRelease/idUS87081+09-Jun-2008+PRN20080609](http://www.reuters.com/article/pressRelease/idUS87081+09-Jun-2008+PRN20080609)

<sup>4</sup> Véase: [http://en.wikipedia.org/wiki/Special\\_Economic\\_Zone](http://en.wikipedia.org/wiki/Special_Economic_Zone)

Mientras la ZEE de Colón, Panamá, sigue operando. Según Icaza, González-Ruiz & Alemán:<sup>5</sup>

“[Es] una institución autónoma del Estado con capacidad independiente para permitir o autorizar cualquier tipo de operación, transacción, negociación y actividades relacionadas directa o indirectamente al establecimiento y operación de zonas libres internacionales.

“Para facilitar la infraestructura de soporte necesaria, puede arrendar terrenos a personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, procurar la construcción de edificios, puertos, muelles, astilleros, estaciones de tren, etc. y coordinar con la entidad gubernamental correspondiente o con el ente regulador para el establecimiento y operación de servicios públicos como agua, energía, gas, telecomunicaciones.

Las actividades que pueden ser ejecutadas dentro de la Zona Libre, incluyen importación, almacenaje, exhibición, empaque, desempaque, manufactura, mezcla, transformación y en general, manipulación y operación de cualquier clase de mercancía. Además actividades incidentales de seguros, banca, corretaje de aduana e inspección de carga y transporte de dichos artículos.

Personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, residentes o no residentes, pueden hacer lo anteriormente mencionado siempre que cumplan con los requerimientos legales.

Las compañías extranjeras que no están establecidas en la República de Panamá pueden estar presentes o estar representadas en la Zona Libre de Colón para el único propósito de re-exportación. La ZLC regulará los permisos correspondientes. La ZLC puede incluso usar dos tipos de arrendamiento o sistemas de reconocimiento de inversión, para desarrollo de infraestructuras (calles, aceras, drenajes y sistemas sanitarios, etc.) y para el mejoramiento requerido para los edificios de la ZLC.

“Beneficios Fiscales. Las compañías establecidas en la Zona Libre de Colón disfrutan de los siguientes beneficios fiscales:

- No hay impuestos de ventas o impuestos de producción.
- Exenciones de impuestos sobre la renta causados en el extranjero.
- No hay impuesto o cobro en las importaciones o re-exportaciones de la Zona Libre a países extranjeros.
- El impuesto para compañías establecidas en la Zona Libre de Colón es menor que este a nivel nacional.
- No se les puede imponer contribuciones a los dividendos de accionistas *offshore*.
- No existe impuesto de ganancias de capital en la venta de activos de la Zona Libre que han sido retenidos por al menos dos años.
- No hay impuesto de inversión de capital.
- No se aplican impuestos municipales u otros impuestos locales a las firmas de la Zona Libre.

“También Panamá tiene instaladas Zonas de Procesamiento para Exportación. Estas zonas de procesamiento de exportación son otro ejemplo del enfoque de Panamá en brindar condiciones óptimas de eficiencia operacional y de ventajas comparativas, para garantizar a las compañías exportadoras altos niveles de competitividad en los mercados internacionales.”

---

<sup>5</sup> *Ibíd.* Irónicamente, no se han cambiado el antiguo nombre (1948) de Zona Libre de Colón a ZEE de Colón.

Más allá del análisis de las variantes de ZEE, de los casos nacionales y de las ventajas pasadas en relación a las actuales, nuestra idea es someter el punto a la discusión de los expertos para definir un esquema que permita eventualmente asentar el proyecto de FBC-Global en el marco de una ZEE manteniendo un equilibrio entre el interés privado y el público.

### **V. Antecedentes y justificación**

Desde que a mediados de los 1960s se creó el Programa de Desarrollo de la Frontera Norte de México o Programa de la Industria Maquiladora de Exportación, comenzó un esfuerzo generado por sector público para evitar una nueva fractura del territorio mexicano. La preocupación del gobierno de Díaz Ordaz (que no fue el creador de la iniciativa, sino su antecesor) era dar oportunidades de empleo a una extensa población distribuida a lo largo de la frontera norte, en un país cuyo modelo de desarrollo centralizado en el altiplano los dejaba al borde de la marginación, con obvios peligros de excesiva atracción hacia EEUU.

Para ese fin básico el programa tuvo éxito, pero en comparación con lo que lograron los tigres asiáticos y luego China con las Zonas Económicas Especiales, los dividendos logrados en materia de desarrollo socio-económico fueron nimios. La firma del TLCAN le imprimió nuevo vigor al desarrollo de la industria maquiladora de exportación, pero dentro de un proceso anárquico, con escasa participación de la empresa local y por ende de la sociedad organizada. La calidad de la intervención pública también se vio mermada, paradójicamente en una etapa en que la descentralización administrativa y presupuestaria confería mayor autonomía a estados y municipios.

En la actualidad no se puede negar la vitalidad de la industria maquiladora y de sus clusters en torno a la industria automotriz-autopartes, electrónica audio-video, equipo de cómputo y telecomunicaciones, pero México está perdiendo terreno ante la competencia china y es obvio que dentro de ese modelo no se pueden esperar los cambios estructurales que se dieron en Asia Pacífico.

Seguramente percibiendo la posibilidad de una crisis mayor a la que se dio en 2001-2002, el gobierno de Felipe Calderón, ha lanzado la iniciativa descrita brevemente en el apartado anterior. Como tal no tiene precedentes en la historia reciente de México. Se trata también de una carta muy fuerte para legitimar el gobierno actual, del que cabe esperar impacto en los rubros usuales: inversión extranjera, creación de empleos, desarrollo empresarial, etc.

### **VI. Formulación de la Iniciativa:**

En contraste con la concepción usual de iniciativas en las cuales hay intereses públicos y privados que conducen a formar un centro burocrático para la toma de decisiones, nuestra propuesta sugiere llevar a cabo estudios que tomen la forma de una “lluvia de ideas” para:

a) conocer y profundizar en las implicaciones de la licitación y su ejecución conforme la idea original; b) determinar qué nuevos factores deban agregarse a la lista que presentamos más adelante en la perspectiva de la FBC-GLOBAL; b) sugerir maneras de expandir diferentes aspectos de cada factor; c) proponer nombres de expertos de los ZEEs del mundo que puedan ser invitados a compartir sus experiencias en una siguiente reunión (mayo de 2009); y d) publicar libros, artículos y estudios para fomentar análisis desarrollada en nuestras reuniones continuas.

A diferencia de estudios anteriores que han tratado de integrar o coordinar la interacción entre San Diego y Tijuana, esta propuesta propone el desarrollo de FBC-GLOBAL como Zona Económica

Especial (ZEE), pero toma en cuenta valiosas contribuciones teóricas y prácticas, ya existentes:

Se han realizado dos estudios excelentes enfocados en la interacción entre estas dos ciudades:

Paul Ganster, El 2000 *San Diego-Tijuana International Border Area Planning Atlas* (IRSC-Institute for Regional Studies of the Californias, SDSU), [www-rohan.sdsu.edu/~irsc/atlas/text/engtoc.htm](http://www-rohan.sdsu.edu/~irsc/atlas/text/engtoc.htm)

2) Richard Fineberg con Gretchen Schuck (eds.) *San Diego, Baja California and Globalization: Coming From Behind* (Pacific Council, 2001), [www.pacificcouncil.org/pdfs/Baja.Q.final.pdf](http://www.pacificcouncil.org/pdfs/Baja.Q.final.pdf)

2) Richard Kly y Naoko Kada, *Blurred Borders: Transboundary Issues and Solutions in the San Diego-Tijuana Region* (International Community Foundation, 2004) [www.icfdn.org/publications/blurredborders/documents/BBfullreport.pdf](http://www.icfdn.org/publications/blurredborders/documents/BBfullreport.pdf)

4) The San Diego-Tijuana Binational Strategic Plan”, descrito en [www.sandag.cog.ca.us/enewsletter/archives/november2007/feature\\_8.html](http://www.sandag.cog.ca.us/enewsletter/archives/november2007/feature_8.html)

5) SANDAG-San Diego Association of Governments  
Border Statistics (2006)  
[http://www.sandag.cog.ca.us/uploads/publicationid/publicationid\\_895\\_4055.pdf](http://www.sandag.cog.ca.us/uploads/publicationid/publicationid_895_4055.pdf)  
Border Contacts Guide (March 2008)  
[http://www.sandag.cog.ca.us/uploads/publicationid/publicationid\\_1268\\_6113.pdf](http://www.sandag.cog.ca.us/uploads/publicationid/publicationid_1268_6113.pdf)

Aunque el enfoque de estos estudios difiere del de esta Propuesta, la idea de una FBC-GLOBAL se beneficia de ellos y de otros proyectos que han abordado el problema de diferente manera.

En lo concerniente específicamente a la III Reunión para discutir la creación de la FBC-GLOBAL, recomendamos tomar en cuenta las nuevas oportunidades que se abren con la licitación y posterior construcción de infraestructura. La FBC-GLOBAL sería la única zona en el mundo que puede aprovechar la futura construcción de un nuevo puerto que gozará de una ubicación altamente estratégica. En efecto, Puerto Colonet es la parte sur de lo que promete convertirse (si no pronto, más tarde) en la única Región de Cuatro Puertos del mundo (ver Introducción y apartado III.).

Lo que sugerimos es la formación de un mecanismo de Coordinación en la UABC para generar directrices que faciliten la integración de una propuesta que conduzca a la creación y ulterior desarrollo de la futura FBC-GLOBAL, adaptando los mejores aspectos de las ZEEs para alcanzar pleno nivel global. Estamos hablando de un proyecto que de tener éxito cambiará el entorno y la dinámica interna de los municipios de Tijuana, Mexicali, Tecate y Ensenada, parte central de nuestra FBC-GLOBAL. Ver Mapa 1 para el contexto del Estado de Baja California. Sobre la situación de la ZEE en el mundo ver el siguiente apartado.

Se trata de tomar en cuenta las ideas de los participantes en la I Reunión de FBC-GLOBAL (ver Apéndice A) en cuanto a cómo subdividir y/o expandir dicho enfoque y sus herramientas respectivas así como los factores que se proponen adelante, que son ejemplos de un conjunto más amplio aún por definir.

En nuestra reunión de 2009 no tratará sólo el tema de nueva investigación, sino también la articulación de la “intuición profesional” de expertos en los sectores empresarial, gubernamental y

académico sobre el desarrollo ideal del futuro, en base a su pericia y/o sus años de experiencia en relación al factor identificado que ellos dominan.

## **VII. Objetivo: proponer un plan para el desarrollo de FBC-GLOBAL bajo el apoyo plural y neutral de UABC**

Siguiendo el ejemplo de Asia, México fue pionero en las Américas en el establecimiento de lo que después evolucionaría a lo se llaman Zonas Económicas Especiales (ZEEs). Como parte del programa para el Desarrollo de la Frontera Norte de comienzos de los 1960s se le confirió ese status a la zona fronteriza norte, a 25 Km de la línea divisoria entre México-EEUU (también gozó de ese régimen la ciudad de Chetumal en la zona fronteriza sur). Las empresas maquiladoras debían establecerse en ese perímetro para recibir autorización del gobierno mexicano para importar libre de aranceles insumos para su posterior exportación (gravados en EEUU exclusivamente por el valor agregado según las disposiciones de la regla 807 del código arancelario de ese país). Estaba prohibido que la producción de las maquiladoras se vendiera en territorio nacional, que seguía la reglas de la sustitución de importaciones.

El modelo de la maquiladora de exportación que regía en Corea del Sur y Taiwán, siguió una estrategia de industrialización diferente a la de México. Después, en los umbrales de la globalización y luego con la formación de amplias redes de producción con bajos costos de mano de obra para ensamble simple y manufactura básica, muchos países adoptaran la modalidad de las ZEE.

MAPA 3

Unión Mar Negro de Libre Comercio/ZEE en Estudio



Fuente: <http://www.ziua.net/news.php?data=2008-10-24&id=14908>

En la actualidad se han establecido Zonas Económicas Especiales en muchos países aparte de China (que representa el modelo más desarrollado), incluyendo a Brasil, India, Irán, Jordania, Kazajstán, Pakistán, las Filipinas, Polonia, Rusia y Ucrania.<sup>6</sup>

Recientemente, refrendando el interés en las oportunidades que brindan las ZEE, ha surgido una nueva iniciativa llamada Unión del Mar Negro para el Libre Comercio/ZEE, que se encuentra en

<sup>6</sup> Ver [http://en.wikipedia.org/wiki/Special\\_Economic\\_Zone](http://en.wikipedia.org/wiki/Special_Economic_Zone) También ver, World Bank *SPECIAL ECONOMIC ZONES: PERFORMANCE, LESSONS LEARNED, AND IMPLICATIONS FOR ZONE DEVELOPMENT*, April 2008: [www.ifc.org/ifcext/fias.nsf/AttachmentsByTitle/SEZpaperdiscussion/\\$FILE/SEZs+report\\_April2008.pdf](http://www.ifc.org/ifcext/fias.nsf/AttachmentsByTitle/SEZpaperdiscussion/$FILE/SEZs+report_April2008.pdf)

etapa de estudio de factibilidad. (Ver Mapa 3.)

Los países que participarían en esa iniciativa de la Unión Mar Negro son Rumania, Bulgaria, republica de Moldavia, Ucrania, Georgia, Armenia, Kazajstán y Azerbaidzhan.

En tanto México, ante la firma del TLCAN pasó a otro tipo de programa: *Importación temporal de insumos para ensamblar y/o manufacturar productos para exportación*, en sus tres modalidades (Programa para la Industria Maquiladora de Exportación, PITEX y ALTEX), extendiendo la concesión a cualquier parte del territorio nacional y con el derecho a colocar parte de la producción en el mercado interno; después esos tres programas se unificaron en uno sólo. Sobre el particular se pueden consultar la amplísima bibliografía publicada entre otros por diversos autores del Colegio de la Frontera Norte o la Universidad de Sonora, que no se citan aquí por limitaciones de espacio.

En nuestra iniciativa para crear la FBC-Global cabe la posibilidad de captar aspectos de la modalidad de ZEE con o sin una o más de sus variantes de Zonas Económicas Libres (ZEL), Zonas de Libre Comercio (ZLC) y Centros Internacionales Bancarios (CBI). Recomendamos fomentar, por ejemplo, los Export Processing Zones para importar bienes con fines de reexportarlos a través de puertos “hub.”

En México encontramos un centro especialmente apto para crear una nueva ZEE integrada al proyecto de FBC-GLOBAL. Se Trata de Tijuana, el cruce fronterizo más transitado del mundo. Está situado en un lugar insólitamente favorable para competir a nivel mundial si se llegara a transformar en centro de una nueva modalidad de ZEE. La ciudad de Tijuana Funciona ya en dólares y es el vínculo entre los dos lados muy activos de la frontera y su idiosincrasia lo han ya establecido las personas de los dos países que diariamente cruzan la misma para trabajar.

Corresponde al panel de expertos discutir cuál sería la factibilidad y utilidad de asentar la propuesta de FBC-GLOBAL sobre el modelo de ZEE.

### **VIII. Lista preliminar de los factores para tomar en cuenta**

Para estudiar el proyecto original Punta Colonet y avanzar a la formulación más completa de la iniciativa de FBC-GLOBAL presentamos a continuación una lista de factores, como sugerencia inicial. El contenido o número de factores puede incrementarse o consolidarse, pudiendo cambiar igualmente su jerarquización. Para la discusión proponemos agrupar los factores en dos grupos: a) los relacionados con el estudio del proyecto original tal como se encuentra planteado en la licitación (ver apéndice II), b) en seguida vendrán los que se refieren al iniciativa FBC.

#### **Lista de factores muestra:**

##### **a) Factores básicos planteados o implicados en la licitación del desarrollo de Puerto Colonet**

1. La construcción del puerto Colonet como alternativa a Long Beach y Los Angeles en EEUU y Lázaro Cárdenas en México; su papel como vía de acceso a la APEC
2. Ferrocarril para conectar puerto Punta Colonet a EEUU

3. La expansión de Puerto Ensenada y su conexión al eje de supercarretera: Colonet-Ensenada-Tecate (y/o Colonet-Tecate y Colonet-Mexicali)
4. Aspectos tributarios y de gestión pública. El modelo de tributación. Implicaciones del IETU.
5. Impacto en el medio ambiente: Agua potable, irrigación, drenaje y aguas negras, agua de mar y desalinización

***b) Factores para la concepción y discusión de la FBC-GLOBAL***

1. Creación de una ZEE como marco para la FBC-GLOBAL
2. Carreteras e infraestructura para agilizar el cruce de la frontera. Ubicación estratégica de Tijuana como el cruce fronterizo más transitado del mundo.
3. Infraestructura de telecomunicaciones, servicio postal, servicio exprés privado (tipo FEDEX, UPS) y mensajería mismo día.
4. Aspectos regulatorios e institucionales adicionales que se requieren para la constitución de la FBC-GLOBAL. Tributación, fomento a la inversión complementaria y a la PYMES
5. Respuestas ante el impacto en el medio ambiente. Uso racional de la energía y propuesta de fuentes alternativas. Energía y conservación del medio ambiente.
6. Educación, relaciones laborales y seguridad pública
7. Creación de un centro bancario internacional. Complementariedad entre las actividades bancarias y las industriales y de servicios
8. Oportunidades de desarrollo industrial y de servicios

**VII-A. Factores Básicos en la Licitación**

Se trata de enmarcar dentro de una estrategia de desarrollo local/regional/nacional la iniciativa para crear la FBC-GLOBAL. Se buscaría integrar las actividades directas y conexas al programa de infraestructura en Puerto Colonet, siendo a su vez el centro de un proyecto más amplio de gran ciudad global, coordinado desde Mexicali.

**FACTOR 1: La construcción del Puerto Colonet como alternativa a Long Beach y Los Angeles en EEUU y Lázaro Cárdenas en México**

El detonante de la iniciativa ZEE es la construcción y puesta en operación de Puerto Colonet que se fijaría como meta el manejo de 2 millones de contenedores al año, pero se pronostica (ver atrás) que podría, paulatinamente, llegar a exceder el volumen de los puertos de Long Beach y Los Ángeles, que manejaron el año pasado un total combinado 15.6 millones de contenedores, como vemos en el Mapa 4.

Los Mapas 4 y 5 permiten ver la relación entre los puertos existentes en la zona y el proyectado Punta Colonet, tomando como referente a Tijuana.

## MAPA 4 Puertos de la Costo Oeste de EEUU

### Shipping centers

Five of the 15 biggest ports in the U.S. are on the West Coast. Ranking is based on 2007 cargo\* volume:

Port	Units (in millions)
1. Los Angeles	8.3
2. Long Beach	7.3
3. New York/New Jersey	5.3
4. Savannah, Ga.	3.0
5. Oakland	2.4
6. Hampton Roads, Va.	2.1
7. Seattle	2.0
8. Tacoma, Wash.	1.9
9. Houston	1.8
10. Charleston, S.C.	1.8
11. San Juan, Puerto Rico	1.7
12. Honolulu	1.1
13. Port Everglades, Fla.	0.9
14. Miami, Fla.	0.9
15. Jacksonville, Fla.	0.7



\*Measured in 20-foot equivalent units, a standard unit of measure for shipping containers.

Sources: Pacific Maritime Assn., American Assn. of Port Authorities. Graphics reporting by VICKI GALLAY

MARK HAFER Los Angeles Times

Fuente: [www.latimes.com/news/local/la-me-ports2-2008may02.0.474763.story](http://www.latimes.com/news/local/la-me-ports2-2008may02.0.474763.story)

## MAPA 5 Punta Colonet al Sur de San Diego, Tijuana y Ensenada



DOUG STEVENS Los Angeles Times

FUENTE: [www.latimes.com/business/la-fi-mexico28-2008aug28.0.844963.story](http://www.latimes.com/business/la-fi-mexico28-2008aug28.0.844963.story)

Como se señaló previamente, pero es un aspecto digno de reiterar Punta Colonet multiplicara su capacidad portuaria casi por un factor de 10. Ello hace indispensable ampliación y mejoras de

carreteras y caminos, vivienda, electricidad y agua potable. Según el reportaje Marla Dickerson<sup>7</sup> Colonet tendrá la capacidad de mover 2 millones de contenedores anualmente. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la proyección de que el Puerto manejará 5 veces aquella cantidad. Ver Mapa 4.

No olvidemos que el Canal de Panamá ha iniciado una expansión valuada en \$5.3 mil millones de dólares. En una misma tesitura se encuentra el *Canada's Prince Rupert Port* en la Columbia Británica, que planea mover los contenedores por tierra a alta velocidad de costa a costa por ferrocarril.

En la planificación original muy poca de la carga destinada a Punta Colonet se quedará en México, lo que hace que el puerto sea vulnerable a los caprichos de los compañías navieras, que podrían encontrar otras rutas a EEUU.

La licitación para desarrollar Punta Colonet se anunció el 28 de agosto de 2008 por el Presidente Calderón, ofreciendo que los resultados serian dados a conocer en Julio de 2009.

Sin embargo, en octubre de 2008,<sup>8</sup> Calderón anunció una ampliación por seis meses adicionales del plazo para recibir propuestas y que los resultados se darían a conocer el 18 de diciembre de 2009 y después hasta la fecha del 26 de enero de 2009.

La dilación no sólo refleja la complejidad del proyecto (el mayor en la gestión de Calderón, 2006-2012),<sup>9</sup> sino que tiene que ver con la necesidad de finalizar la negociación de los derechos mineros que habían sido concedidos a GML Mining Company.<sup>10</sup> La GML podría obtener el derecho de acceso al Puerto y terrenos adyacentes, que por ahora el gobierno ha rescindido, pero que no han sido oficializados en el *Diario Oficial*.

Adicionalmente la inestabilidad financiera internacional ha elevado los costos estimados del proyecto.

Es importante subrayar que el retraso en la licitación podría permitir al *Dubai Ports* perfeccionar su propuesta,<sup>11</sup> apoyándose en los fondos soberanos de países árabes. Irónicamente, como dijimos Dubai perdió en el primer momento la oportunidad de manejara los puertos de EEUU por razones basadas en criterios de “seguridad nacional”

Cuando en los 1990s surgió la idea para construir el Puerto Colonet los ejidatarios que tenían derechos sobre las tierras expresaron su oposición en tanto comenzaban a ser anunciado por el

<sup>7</sup> Según Marla Dickerson, “Mexico plans huge Baja port for U.S. trade: President Calderon will open bidding for infrastructure contracts [today],” *Los Angeles Times*, 28 de agosto de 2008, [www.latimes.com/business/la-fi-mexico28-2008aug28,0,844963.story](http://www.latimes.com/business/la-fi-mexico28-2008aug28,0,844963.story)

<sup>8</sup> “Latin American projects on hold as credit dries up,” *Financial Times*, 24 de octubre de 2008.

<sup>9</sup> Sobre la complejidad de la licitación, véase las Fuentes siguientes: [www.sct.gob.mx/uploads/media/Colonet-English\\_01.pdf](http://www.sct.gob.mx/uploads/media/Colonet-English_01.pdf) [www.lacronica.com/edicionimpresa/ejemplaresanteriores/20080903/MER6.pdf](http://www.lacronica.com/edicionimpresa/ejemplaresanteriores/20080903/MER6.pdf)

<sup>10</sup> Renzo Dasso, “Expert: Federal government will have to negotiate with GML on Punta Colonet land—[Juan Carlos Merodio],” *Business News Americas*, 2 de sept. de 2008, reproducido en: [www.puntacolonetbajamexico.com/News/PuntaColonetPortNews-013.htm](http://www.puntacolonetbajamexico.com/News/PuntaColonetPortNews-013.htm)

<sup>11</sup> José Eserverri, “Interesa a los árabes Punta Colonet”, *Reforma*, 20 de Octubre de 2008. <http://busquedas.gruporeforma.com/reforma/Documentos/DocumentoImpresa.aspx?ValoresForma=1028879-1066.COLONET>

Gobierno Federal. Pero en la medida que el tiempo favorecía el lanzamiento de la licitación, la lucha de los ejidatarios se centró en la obtención de un “precio justo” por sus parcelas.

Diane Lindquist brinda un testimonio de esta lucha:<sup>12</sup>

“Four ejidos, those with land closest to the Pacific Ocean, are the most likely targets for acquisition. They are Ejido Colonet, Ejido Villa Morelos, Ejido López Zamora, and Ejido Alfredo Bonfil.

“[There is an agreement between ejidos and the three levels of government (Federal, State, and municipios) that land purchases will go for fair prices.] Two early property sales prompted the ejidos to take a unified approach to future transactions.

“In one, Ensenada businessman Roberto Curiel Amaya and former Baja California Gov. Ernesto Ruffo (1988-1994) bought 115 acres along the bay. Ruffo has since become a consultant in the venture, Puerto Colonet Infraestructura.

“The other, a purchase of 247 acres of Ejido Villa Morelos coastal property by Hutchison Port Holdings., a Chinese company that is the world’s largest port developer, set the rules for how individual members of the ejidos will be treated.

“Four people who were cut out of the Hutchison deal took the matter to a federal court, which ruled in their favor, saying that those who agreed to share the \$10 million to \$15 million to be gained eventually from the transaction must be shared among all the ejido’s members....

“Initially, federal, state and municipal planning for the project disregarded the ejido landowners. But [the Ejidos] have since gained involvement in the planning and political processes.... The federal government is expected to [expropriate] property for the rail line. So far, it is unclear how the price of that land will be determined.... Since the first two deals, none other has been struck....

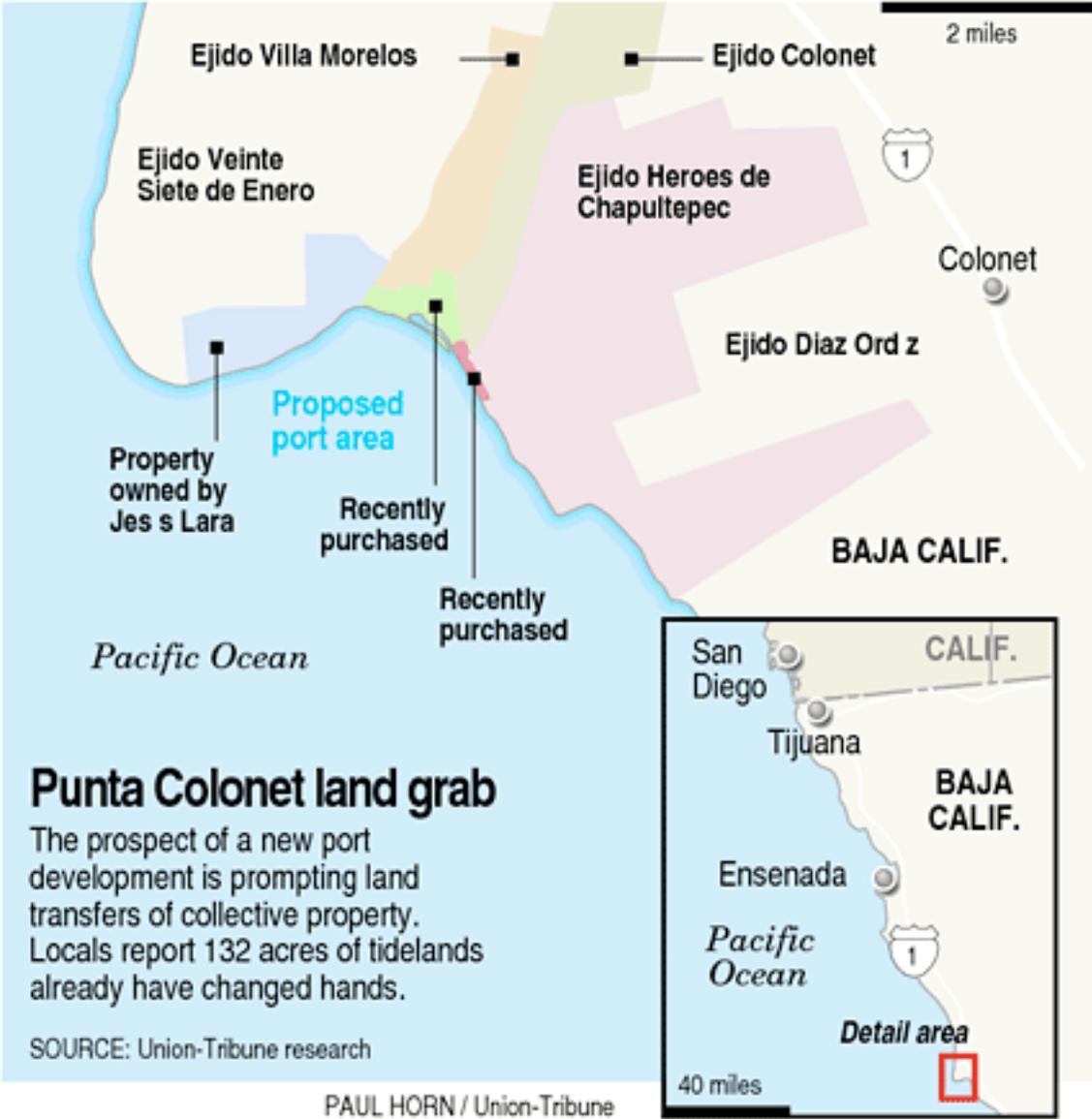
“The port-rail project is expected to take 2,000 hectares (nearly 5,000 acres) in the Colonet area, but that’s a guess.... All together [the area consists of] 35,000 hectares (86,500 acres).”

Al efecto se pueden comparar Mapas 6 y 7.

---

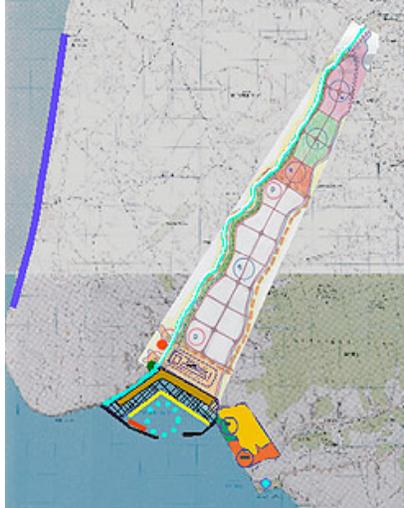
<sup>12</sup> Lindquist, 7 de oct. de 2008, in MexBizNews.com:  
[www.mexbiznews.com/index.php/story/once\\_it\\_was\\_pirates\\_gold\\_now\\_hunters\\_at\\_colonet\\_seek\\_treasure\\_in\\_property](http://www.mexbiznews.com/index.php/story/once_it_was_pirates_gold_now_hunters_at_colonet_seek_treasure_in_property)

**MAPA 6**  
**Mapa local de Punta Colonet**



Fuente: <http://www.signonsandiego.com/news/mexico/tijuana/20060424-9999-1n24punta.html#baja>

**MAPA 7**  
**Plan Punta Colonet**  
 La discusión de este Plan en el Senado de México



Fuente: <http://www.puntacolonet.com/>

Esta fuente contiene el debate en el Senado sobre las alternativas para desarrollar el puerto Colonet; para la visión de SCT y Banobras, véase el Apéndice A.

**FACTOR 2: Ferrocarril para conectar puerto Punta Colonet a EEUU**

El proyecto Puerto Colonet en su calidad de detonante incluye la construcción de una vía férrea que establecerá un vínculo entre ese punto y los sistemas ferroviarios de EEUU, ya sea Southern Pacific Railway, sistema de este a oeste de EEUU (que dirige en Omaha su filial Union Pacific Railway, que tiene una inversión en Ferromex) o Burlington Northern Santa Fe Railway (BNSF de Fort Worth) y Ferrosur.

Dado que el tránsito de ferrocarriles de este a oeste en Estados Unidos, vía Yuma, opera ya a plena capacidad, surge el problema que para aliviar el congestionamiento en los Puertos de Los Ángeles y Long Beach, es posible que tenga que construirse una zona de almacenamiento cerca de Mexicali para mercancías hasta que pueda trasladarse al sitio del mejor postor que haga la conexión con Colonet. (La Zona de Almacenamiento, de alta seguridad, incluiría vagones de carga llenos en espera de movimiento hacia Estados Unidos.)

El desarrollo ferroviario masivo, que recibirá fondos de la iniciativa privada ha atraído la atención de:

- A. Un consorcio dirigido por la empresa IDEAL, la cía. de infraestructura de Carlos Slim Helu, que incluye:
- a.1. MTC Holdings of Oakland (bajo la dirección de Miguel Favela, Director General del Grupo Ports America, con operaciones en México y las terminales de carga), y
  - a.2. Grupo México (que incluye Ferromex, 25% de cuyas acciones pertenece a Union Pacific Railroad)

B. Obviamente Hutchison Port Holdings (HPH), con sede en Hong Kong, que tiene la concesión del Canal de Panamá y los puertos de Lázaro Cárdenas, Ensenada, Manzanillo, y Veracruz.

Sin embargo, Hutchison Port Holdings aparentemente ha visto debilitada su posición porque el año pasado Union Pacific canceló, presumiblemente sus planes con Hutchison para trasladarlas al Grupo Slim.

C. Dubai's DP World.

D. Carrix Inc.'s SSA Marine of Seattle

La Secretaría de Transporte de México tiene proyectado seleccionar a un ganador para el agosto de 2009.

Sin embargo, según el ex Alcalde de Ensenada, César Mancillas y el ex Gobernador Ernesto Ruffo (quien es representante de la empresa *Punta Colonet Infrastructure*), sería más conveniente lograr la extensión de la vía férrea del puerto, al norte de México y conectarla a Nogales o El Paso, Texas, ya que se vislumbran mayores oportunidades en esa ruta. Ver: [www.yumasun.com/onset?id=33323&template=article.html](http://www.yumasun.com/onset?id=33323&template=article.html)

Como esta nueva vía férrea puede cruzar la frontera cerca de Mexicali, la UABC goza de una posición única para coordinar las actividades de investigación que conduzcan a los objetivos generales y específicos ya planteados. La UABC debe asumir la responsabilidad de estudiar los factores enumerados y convocar y coordinar a los sectores que participaran en nuestro Programa, incluyéndolos trabajos de una III Reunión (formación del proyecto, atención de factores, opciones alternativas, etc.) que sugerimos para mayo de 2009.

**FACTOR 3: La expansión de Puerto Ensenada y su conexión al eje de supercarretera: Colonet-Ensenada-Tecate (y/o Colonet-Tecate y Colonet-Mexicali)**

Existe la obvia necesidad de orientar la expansión del Puerto de Ensenada con el objeto de vincularlo al desarrollo del proyectado Puerto Colonet. Se debate si es conveniente convertir el Puerto de Ensenada en multifuncional, con propone la Autoridad portuaria. Véase: [www.ffca2006.com/documents/presentations/infrastructure/Carlos%20Jauregui%20Gonzalez.pdf](http://www.ffca2006.com/documents/presentations/infrastructure/Carlos%20Jauregui%20Gonzalez.pdf)

Creemos que la opinión expresada públicamente de que el objetivo prioritario debe ser recibir cruceros con turistas de los EEUU para que las funciones industriales se centren en puerto Colonet, debe ser seriamente considerada. En tal caso la ventaja sería que los pasajeros que lleguen en cruceros, reducirían la presión del cruce terrestre por Tijuana. Tendrían adicionalmente la opción de trasladarse desde allí a los otros destinos de playa en México, en la costa oeste del país.

**FACTOR 4 : Aspectos tributarios y de gestión pública: El modelo de tributación. Implicaciones del IETU.**

Como sabemos la tributación tiene dos aspectos: a) recaudatorio, que después puede volver a la sociedad bajo la forma de obras públicas de beneficio social, b) es un incentivo/desincentivo de las actividades privadas. Debemos discutir ambos de manera integral porque es muy probable que el puerto sea construido y manejado por una compañía extranjera, que demandara concesiones tributarias. ¿Se justifica desde la perspectiva que nosotros adoptamos de un proyecto alternativo

conceder exención de impuestos a un consorcio extranjero, sin la especificación de una contraparte que defina el interés y beneficio público? El IETU está en el centro de la controversia porque las firmas extranjeras que tienen operaciones en la frontera norte se han quejado de que desincentiva sus actividades. Sus quejas pueden verse corroboradas por el decrecimiento de la actividad de la industria maquiladora, pero sería arriesgado adoptar una relación simple que lleve a proponer derogar el IETU a las operaciones de las empresas maquiladoras. El interés de las empresas internacionales sigue siendo tan alto como en los mejores 1990s, aunque ahora el clima competitivo ha cambiado. El mayor competidor de México, China, se apoya no solo en costos laborales más bajos, sino en superioridad para organizar operaciones de ensamble y manufactura básica por contrato, además (por ahora) tiene en un tipo de cambio subvaluado. Por ende la cuestión tributaria debe enfocarse desde una perspectiva amplia que equilibre el interés público con el privado, sobre la base de información fidedigna.

**FACTOR 5: Impacto en el medio ambiente: agua potable, irrigación, drenaje y aguas negras, agua de mar y desalinización.**

En su definición actual el proyecto presentado por el gobierno de Calderón tiene elementos en extremo preocupantes porque, de acuerdo a opinión de especialistas, constituyen una invitación a un desastre ecológico-ambiental, en una zona cuyas características de sobre-utilización del suelo y sus recursos hidrológicos están al borde del límite. Dentro del modelo de negocios que adoptan los principales licitadores, las externalidades negativas corren a cargo de las poblaciones locales y sus gobiernos. Habría una compensación si se incluye desde un principio en las cláusulas de la licitación, pero después de la licitación, como lo demuestra la experiencia, es virtualmente imposible lograr concesiones de las compañías ganadoras. El punto es que sólo la movilización de la sociedad cívica puede incidir en la configuración y solución del problema. El punto más imperioso es que en una virtual guerra por el agua potable, la protección contra la contaminación esta de antemano perdida por la población de menores recursos que constituye la abrumadora mayoría de los habitantes de la región.

**VII-B. Factores Muestra Para la Concepción Y Discusión del FBC-GLOBAL**

**FACTOR 1. Creación de una ZEE**

Hemos visto que hay una nueva oleada en el mundo en materia de creación de ZEE especiales en la que participan países que en general tienen un nivel de desarrollo económico inferior al de México (China es un caso atípico). Esos países están estableciendo plataformas para atraer inversión extranjera para operaciones de ensamble y en algunos casos actividades de mayor valor agregado. Al mismo tiempo Corea del Sur y México han abandonado el modelo ZEE; en el caso de nuestro país, para pasar a un régimen integral de incentivos para la importación temporal para la exportación. Sin embargo, la propuesta de una FBC-GLOBAL reabre el interés en las ZEE en función de la enorme variedad de actividades que son capaces de anudarse en ese entorno, incluyendo las comerciales, bancarias, de nuevos servicios, movimiento de personas, etc. En esa perspectiva es que proponemos la apertura de la discusión sobre las ZEE.

**FACTOR 2: Carreteras e infraestructura para agilizar el cruce de la frontera**

Es indispensable romper los cuellos de botella en el cruce de la frontera para agilizar el pasaje de trabajadores, técnicos y profesionales, estudiantes, familiares, etc., por medio de:

a) La construcción de un “puente” marítimo-ferroviario entre Tijuana y San Diego por medio de barcos de tamaño medio, hidrodreslizadores e inclusive transbordadores u otro tipo de embarcación.

Esta conexión, al tocar la estación de ferrocarril de Union Pacific en la bahía de San Diego, conecta con trenes express a Los Angeles, San Francisco, Seattle, Vancouver y da acceso directo al centro y este de los EEUU y a todo el sistema ferroviario estadounidense.

b) La construcción de túneles para un pasaje seguro y eficiente de peatones entre México y Estados Unidos.

c) la creación un “puente aéreo” entre Los Ángeles/San Diego y FBC-GLOBAL, incluyendo, especialmente, servicio de helicóptero y jets de tamaño medio, para vincular los aeropuertos de FBC Global y San Diego.

d) Además, urge reinstaurar el servicio aéreo entre Los Ángeles, Tijuana, Mexicali, Ensenada, San Felipe, entre sí con San Diego Los Ángeles, convirtiendo a FBC-GLOBAL en el eje de la expansión de vínculos aéreos directos de Baja Norte a Japón, China, Corea del Sur, Singapur, Australia, las Filipinas., etc. (El hecho que el Departamento de Transporte de Estados Unidos haya limitado los vínculos de Los Angeles /San Diego al Asia, permite que México desde aeropuertos en la FBC-GLOBAL efectúe más vuelos a Asia).

e) Es indispensable conectar Colonet al resto del mundo por vía aérea por medio de un aeropuerto internacional.

**FACTOR 3: Infraestructura de telecomunicaciones, servicio postal, servicio express privado (tipo FEDEX, UPS) y mensajería mismo día**

Para darle sustento a la FBC-GLOBAL se requiere un plan integral de desarrollo de telecomunicaciones acorde a las necesidades del siglo XXI, bajo ese concepto proponemos lo siguiente.

a) restauración las antiguas “llamadas locales” por teléfono, (*o la llamada a costo local, en vez del oneroso sistema actual de larga distancia internacional*), que ahora enlazarían la FBC-GLOBAL y San Diego, Calexico, etc.

Además de esa restauración, se requieren una medida más importante para lograr a mayor plazo que México forme parte de la región Lada-1 en lugar de la actual Lada-52. Al formar parte de la Lada-1, México se equipararía a Canadá y obviamente a EEUU, creando una super región tri-nacional en materia de comunicaciones telefónicas.<sup>13</sup>

b) Ampliar las torres telefónicas (line-of-sight) de compañías privadas con oficinas a cada lado de la frontera. Estas torres sirven de centros para transmitir llamadas vía transmisiones por microondas directamente al otro lado de la frontera. El plan eliminaría a corto plazo el alto costo actual de llamadas de corta distancia situándolas a cuotas internacionales y mejoraría la calidad de recepción de los teléfonos celulares. Esto reduciría la necesidad de cables subterráneos.

c) Para la aprovechar el sistema de banda ancha de 1600 a 1800 y radio HD y la oportunidad de compartir canales adyacentes, existe pero no en uso, proponemos que el municipio de Tijuana

<sup>13</sup> James W. Wilkie, "Introducción," en Samuel Schmidt and David Lorey, *Recomendación de Cursos de Acción para la Administración del Área Metropolitana de El Paso/Ciudad Juárez* (PROFMEX Serie de Estudios Urbanos: El Paso: Centro de Estudios InterAmericanos y Fronterizos, UTEP y El Paso Community Foundation, 1994.

tome control y administre para fines de aprovechamiento público dicho espectro. Así, Tijuana y por ende el país no “dejaría dinero en la mesa”.

El ancho de esta banda puede utilizarse para la transmisión de datos hacia el norte y sur de Tijuana, convirtiéndola en uno de los principales centros de comunicación de México. Juan Marcos Gutiérrez, el Cónsul General de México en Los Ángeles, invitará al Director General de COFETEL, para ir a Los Ángeles a tratar este asunto con José T. Molina (experto y asesor en telecomunicaciones de PROFMEX (del cual es Presidente de su Consejo Directivo).

Dr. Wilkie invitará también a participar en estas pláticas a Gabriel Camarena (miembro del Consejo Directivo de PROFMEX), quien es a su vez Director General de Gilat Satélite Networks, Ltd., de México y América Central.

**d)** Para transmisión de voz y datos proponemos que México rente un *transponder*, de compañías como Hughes Electronics o Weststar. El *transponder* daría acceso a un satélite de baja altitud *Low Orbit Satellite*, ideal para comunicaciones de las características que se mencionan, incluyendo *Call Services Center*.

**e)** para el servicio de correos binacional proponemos construir en tres ciudades: Mexicali, Tijuana y Tecate un oficina única, con agentes que representarían a los dos servicios postales nacionales, con ventanilla en la línea fronteriza de ambos lados. Esta medida elimina la necesidad de muchos cruces diarios de la frontera con el fin de depositar cartas y paquetes y recoger correo.

Las autoridades postales de Estados Unidos y México operarían en un edificio “neutral” con entrada libre a ciudadanos de su propio lado del la frontera.

**f)** Para las compañías de servicio express privado y mensajería mismo día, recomendamos un sistema integral que evite pasar por otras ciudades como México D. F. y Memphis, tal es el caso de Federal Express. La mensajería del mismo día se debe agilizarse para que su servicio sea muy rápido.

**FACTOR 4: Aspectos regulatorios e institucionales que se requieren para la constitución de la FBC-GLOBAL. Tributación y fomento a la inversión complementaria y a las PYMES**

Se requiere proponer una solución integral a los problemas en México de doble tasación de impuestos y su conjugación con recientemente instituido IETU, que entró en vigor el 1º de enero de 2008.

a) Se discutirá hasta donde dicho impuesto amenaza la base económica de la industria de maquila en México. Ver al respecto el factor 4 del apartado A.

b) por ejemplo se requiere una revisión del Tratado firmado entre Estados Unidos y México, que se firmó para evitar la doble tributación y doble pago de beneficios de seguro social. Ese tratado afecta a gerentes de alto nivel, personal técnico, y trabajadores en general. El Tratado Impositivo entre ambos países (que entró en vigor el 1º de enero de 1993) protege a las compañías (y protege en parte a algunos gerentes) pero necesita reformarse para proteger a todos los trabajadores que reparten sus años de empleo entre los dos países.

*Cuando, en 1992 el Dr. Wilkie participó en la negociación de la cláusula contra la doble imposición, el Ministerio de Hacienda en turno y él trataron de incluir en esa cláusula también a trabajadores, pero al Departamento del Tesoro de Estados Unidos se negó a esta ampliación de los beneficiarios, alegando que pondría a prueba la ética de los bancos, recién privatizados, que podrían seguir sus viejas prácticas “poco transparentes”.*

c) Al lograr el status ZEE, la FBC-GLOBAL obtendría exención de los derechos de aduana como Panamá. Por extensión ello beneficiaría a la nueva base automovilística industrial que está transformándose de simple montaje a fabricación total (caso de camiones Toyota, que bajo este plan pueden ser exportados exentos de derechos aduanales al ZEE de Panamá y de allí a Sud América, Europa y al Golfo).

Para estas dos tareas contamos con el apoyo de Germán Vega (Secretario General de PROFMEX), Jefe de la Oficina de Impuestos de Ernst & Young de México) quien ofrece su apoyo y estará disponible para ofrecer sus servicios como experto externo de la UABC.

Adicionalmente a lo anterior tenemos en mente proponer la expansión del seguro de títulos y la reforma de cuotas a notarios para fomentar la inversión en propiedades, como por ejemplo, en condominios al lado del mar.

#### **FACTOR 5: Impacto en el medio ambiente, uso racional de la energía y propuesta de fuentes alternativas. Energía y conservación del medio ambiente**

Una vez que el proyecto esté concluido, o incluso en sus etapas medias, los impactos ambientales en breve serán de una amplitud considerable, pero creemos que debe tomarse ante todo en cuenta el hecho de que el Delta del Río Colorado está secándose, lo cual afectará toda el agua disponible a la futura FBC-GLOBAL, a menos que puedan construirse plantas de desalinización de bajo costo.

[www.latimes.com/news/science/environment/la-adme-colorado25-2008may25\\_0,4329016.story](http://www.latimes.com/news/science/environment/la-adme-colorado25-2008may25_0,4329016.story)

Por ejemplo, véase <http://aquaforia.com/archives/2431> y el modelo de La Paz

[www.severntrentservices.com/News/news.aspx?NewsID=281](http://www.severntrentservices.com/News/news.aspx?NewsID=281)

y/o el Reactor IRIS [www.osti.gov/bridge/servlets/purl/839327-JCuyQY/native/839327.pdf](http://www.osti.gov/bridge/servlets/purl/839327-JCuyQY/native/839327.pdf)

que también generaría electricidad. Otra posibilidad es la opción de crear una planta solar tal como se explica en <http://www.waset.org/pwaset/v22/v22-103.pdf>

Proponemos aprovechar los estudios sobre energía de la UABC, incluyendo los temas de fenómenos termales, viento, gas natural, gas líquido, petróleo y electricidad.

Se requiere poner atención especial a la energía proveniente de gas natural y de petróleo líquido (LPG-por sus siglas en inglés), así como el aprovechamiento de opciones termales y de eólicas.

Jorge Chávez Presa, de PROFMEX, sería nuestro asesor en el desarrollo de un análisis del uso de energía solar. [http://agonist.org/synoi/20080525/continuous\\_solar\\_energy\\_pumped\\_storage\\_and\\_potable\\_water](http://agonist.org/synoi/20080525/continuous_solar_energy_pumped_storage_and_potable_water)

Por su parte George Baker, especialista en energía de PROFMEX, estará disponible, desde Houston (“la capital de energía” del mundo) asesorándonos sobre estos temas.

#### **FACTOR 6: Educación, relaciones laborales y seguridad pública**

La expansión de oportunidades educativas de alto nivel e investigación en las ciencias sociales,

ciencias relacionadas a la formulación de políticas, ciencias marinas, ciencias biológicas y del medio ambiente, ciencias tecnológicas (expandingo así el modelo actual de la integración de la investigación al sector privado) y temas como estudios legales y culturales, será un hecho en el marco creado por la operación del proyecto Punta Colonet. El elemento más relevante que ofrece oportunidades a la UABC en el “Silicon Valley” de la región fronteriza, que incluiría la transmisión de datos e imágenes por satélite, lo que potencia el papel de la UABC como la base para estudiar FBC-GLOBAL 2030.

La internacionalización de la UABC requiere que todos los campus puedan funcionar plenamente en inglés y que expandan su programa de Estudios a Distancia.

Lo anterior implica fomentar la idea fuerza de sociedad cívica alrededor de la propuesta de FBC-GLOBAL.

A la par que se expande la educación superior y básica debe apoyarse la capacitación laboral porque el programa será un demandante masivo de mano de obra, cuya productividad depende de su nivel de formación laboral.

Todas las medidas anunciadas implican el establecimiento de nuevos estándares de seguridad pública. La Asesora sobre Seguridad Nacional del gobierno actual tiene amplia experiencia en temas relacionados a la seguridad pública, como para brindar sugerencias a fin de desarrollar este aspecto de la planificación por la FBC-GLOBAL.

#### **FACTOR 7: Creación de un centro bancario internacional. Complementaridad entre las actividades bancarias e industriales**

Proponemos establecer las bases de un Centro Internacional Bancario (IBC) bajo control estricto de parte de las autoridades correspondientes en México y Estados Unidos. Dicho centro brindaría capital para el desarrollo de la base industrial que se perfiló en el punto anterior.

Con la asesoría de Wells Fargo Bank se puede aprovechar la pericia de la comunidad bancaria en la tarea de analizar este aspecto del plan.

#### **FACTOR 8: Oportunidades de desarrollo industrial y de servicios**

Bajo la nueva configuración en torno a la FBC-GLOBAL y sus soportes en infraestructura y servicios de telecomunicaciones se abren nuevas y más amplias oportunidades para la industria privada. Un beneficiario directo es la **industria maquiladora de exportación**, que daría un salto con el establecimiento del llamado **Silicon Valley Research Center-Mexicali**. Hay oportunidades mayores para reorganizar los **servicios internacionales de atención a la salud** para ciudadanos extranjeros, que ya es una actividad de cierta importancia. Los servicios a la **industria filmica** se ubican en la misma situación, ya que han cobrado importancia, pero no están estructurados. Hay repercusiones importantes para el **Call Center**, la **pesca** y la **minería**.

Estos seis temas requieren integrarse a la agenda de trabajo del Programa FBC-GLOBAL 2030. Por ahora centraremos nuestra atención en ejemplos de ellos.

a) en ese tenor y en referencia a los servicios internacionales de atención a la salud, la propuesta de FBC-GLOBAL toma en cuenta prácticas médicas alternativas (aprobadas por la Unión Europea pero no por ahora en los Estados Unidos) y podrían beneficiarse del estudio y análisis que realiza

Susan Schroeder (Tulane University), quien ha dirigido viajes para médicos y enfermeras de Estados Unidos que se interesan en adquirir conocimientos de tratamientos médicos alternativos cuya aplicación se ha visto impedida por la burocracia de la Agencia de Alimentos y Drogas de Estados Unidos (FDA por su sigla en inglés). La FDA que pretende, irónicamente, proteger a los pacientes que se encuentran cerca de la muerte, negándoles la oportunidad de recibir “tratamientos especiales“, que la Agencia califica de dañinos”, pero que creemos puedan salvarles la vida.

Algunos médicos mexicanos se han trasladado a Chula Vista para evitar ser víctimas de secuestro, pero pueden todavía supervisar el tratamiento médico en Tijuana vía conferencias en video y vista remota de cirugías interactivas transmitidas por conexión a Estados Unidos.

Proponemos la expansión de la práctica de outsourcing de cuidado médico ya establecida en Estados Unidos consistente en acordar con las empresas que sus trabajadores reciban el servicio médico en Baja California (Tijuana, Mexicali, etc.), o sea, en lo que proponemos sea la FBC-GLOBAL. Se beneficiarían también los pacientes pertenecientes al Medicare, ahora en proceso de expansión en Estados Unidos. HealthNet del Sur de California, Blue Cross, Blue Shield por ejemplo, opera ya en Tijuana, pero esta situación puede expandirse en número y más allá de la frontera. Amir Hemmat (Presidente de *SaberEsPoder*) estará disponible para ofrecer asesoría como experto desde el punto de vista de California.

**CUADRO 1**  
**Costo de Cirugías en EEUU en comparación con México y 11 otros competidores por outsourcing de pacientes de EEUU**

<b>International price list</b>							
Comparing costs (in thousands)	Heart valve replacement with bypass						
	Heart bypass	Heart valve replacement with bypass	Hip replacement	Knee replacement	Face lift	Gastric bypass	Prostate removal
United States	\$70 - 133.0	\$75.0 - 140.0	\$33.0 - 57.0	\$30.0 - 53.0	\$10.5 - 16.0	\$35.0 - 52.0	\$10.0 - 16.0
India	7.0	9.5	10.2	9.2	4.8	9.3	3.6
Thailand	22.0	25.0	12.7	11.5	5.0	13.0	4.4
Singapore	16.3	22.0	12.0	9.6	7.5	16.5	5.3
Malaysia	12.0	13.4	7.5	12.0	6.4	12.7	4.6
Panama	10.5	13.5	5.5	7.0	2.5	8.5	3.2
South Korea	31.7	42.0	10.6	11.8	6.6	9.3	3.1
Taiwan	27.5	30.0	8.8	10.0	8.5	10.2	2.7
Mexico	27.0	28.0 - 30.0	8.0 - 13.9	7.0 - 14.9	5.8 - 11.3	11.0	11.8
Costa Rica	24.1	30.0	8.0 - 11.4	8.0 - 10.7	1.3 - 4.9	n/a	2.0 - 2.7
United Arab Emirates	37.0 - 40.9	50.6	46.0	40.2	n/a	n/a	n/a
Israel	25.0	25.0	18.0	11.0 - 18.5	7.8	n/a	5.0
New Zealand	37.0	40.0	25.0	22.0	n/a	n/a	11.0

Sources: "Patients Beyond Borders" by Josef Woodman. Graphics reporting by DEBORAH BONELLO

LESLIE CARLSON *Los Angeles Times*

Fuente: Marla Dickerson, “A guide for Americans seeking affordable medical treatment Abroad: Medical travel Improving quality and bargain prices are luring U.S. patients to developing countries for increasingly sophisticated procedures,” *Los Angeles Times*, 2 de nov. de 2008, [www.latimes.com/business/la-fi-cover2-2008nov02\\_0,5118575.story](http://www.latimes.com/business/la-fi-cover2-2008nov02_0,5118575.story)

b) La propuesta de creación de FBC-GLOBAL busca que la modalidad de *outsourcing* se extienda a la producción cinematográfica originaria de Hollywood, que ha buscado regularmente locaciones en Baja California.

c) Esta en el mejor interés de la propuesta de FBC-GLOBAL, atraer a turistas de mejor calidad y no simplemente que los estudiantes de Estados Unidos que cruzan la frontera con el objeto de “emborracharse hasta caer”.

d) Sobre el lanzamiento el proyecto transfronterizo Silicon Valley Development en Mexicali, recibió este otoño autorización para seguir adelante con la incorporación de su parque científico, que tiene como objetivo atraer empresas en la rama de energía solar, según Marla Dickerson.<sup>14</sup>

Se trata de un proyecto con un costo de \$250 millones de dólares y ocupará casi un tercio del terreno que SVD ha asegurado para su construcción, el cual comprende más de 4,000 hectáreas. Siguiendo el mismo patrón existente en Asia, tal proyecto contará con una escuela de ingeniería y laboratorios de investigación.

El fabricante alemán de células solares *Q-Cells* tiene programado próximamente iniciar con la construcción de un complejo de más de 1200 hectáreas en la franja fronteriza Mexicali y Calexico. Es muy probable que tal proyecto sea el primero de una serie importante de compañías de tecnología “verde” comprometidas con la preservación del medio ambiente. Además, se pretende encontrar acomodo a este tipo de empresas en un lugar donde los costos asociados con la producción sean razonables, y que a la vez, se caracterice por su cercanía a California, uno de los mercados más prometedores en la rama de energía renovable, según Marla Dickerson

e) Con respecto al fomento del turismo es importante brindarles a esos visitantes un servicio integral que incluye el derecho a la devolución del impuesto al valor agregado en artículos elegibles que hayan comprado con el propósito de sacarlos de México. Recomendamos desde ahora establecer el sistema para repartir los formularios correspondientes en tiendas y mercados, y proveer sitios en los puntos de salida para efectuar los reembolsos correspondientes.

f) En relación a la minería existe una gran oportunidad económica en la explotación de minas de **titanio** cercanas a la costa del Puerto de Punta Colonet. Según los cálculos de la UNAM y los Servicios Geológicos de México se sugiere que existen depósitos cuya explotación podría durar 200 años, generando unos \$600 mil millones de dólares. El depósito total se calcula en 300 millones de toneladas. Ver: <http://blog.jryates.com/2007/07/titanium-discovered-in-mexico.html>

No olvidemos que aparentemente la Compañía minera podría retener sus derechos. Esto plantea una vertiente adicional al estudio del paquete de actividades integradas al proyecto maestro.

## **IX. Los próximos pasos para establecer el Programa UABC FBC-GLOBAL 2030 implican:**

### **A. Convocar III Reunión de FBC-GLOBAL (mayo de 2009)**

Auspiciada por la misma UABC, este sería un evento de dos o tres días para captar las opiniones y sugerencias de directores de ZEEs, expertos internacionales, académicos de reconocida trayectoria, representantes de sectores privados y gobiernos de países con ZEEs sobre los temas identificados hasta ahora.

<sup>14</sup> Véase <http://www.latimes.com/business/la-fi-silicon2-2008oct02,0,4426491.story>

La III Reunión será un paso hacia la interacción de empresarios, miembros de los gobiernos (locales, estatales y federales) y académicos de la UABC para dialogar sobre el futuro de FBC-GLOBAL y determinar qué se necesita en cada campo para llegar a una situación “ideal” de cada factor en 2030. Se podría discutir alternativas al desarrollo de la Región, tanto a plazo corto como a plazo largo.

**B.** Llamar el Congreso Internacional a fines de 2009 o temprano en 2010 con representantes de las ZEEs provenientes de varios países del mundo y especialistas nacionales y extranjeros en temas relacionados, para continuar la discusión y formular propuestas.

**C.** Organizar un mecanismo en la UABC (tal vez un Comité) para Coordinar la implementación de la iniciativa FBC-GLOBAL 2030. Este podría incluir entre 5 y 7 académicos reconocidos en la Universidad para organizar el funcionamiento de esta Iniciativa, con la asesoría de personal de administrativos de la Universidad y catedráticos de primer rango<sup>15</sup>

La ventaja es que un Comité no requería personal administrativo de tiempo completo ni espacios físicos.

Con un Comité Coordinador, UABC estaría en posición de negociar la obtención de fondos fuera de la Universidad.

El Comité de Coordinación funcionaría sin distraer a los participantes de sus propios proyectos y obligaciones universitarias. Ellos actuarían como los “pensadores” cuya experiencia ha forjado una base de conocimiento y experiencia profesional y académica de la UABC, capaz de proyectarse a la creación de la Región Global de la frontera de Baja California. Ellos pueden sugerir o aceptar solicitudes de otros catedráticos interesados en participar como miembros activos.

El Comité podría auspiciar una red de investigadores que intercambien ideas, avances y resultados de su trabajo por la Web, por teleconferencias y por reuniones presenciales.

**D.** Publicar libros, artículos y estudios para fomentar análisis efectuados en las reuniones continuas en el marco de la FBC-GLOBAL 2030.

Esto implica otorgar reconocimientos a los libros, artículos, ponencias, etc., para alentar la difusión de las mejores ideas; también implica conceder constancias a los investigadores por su participación en los eventos nacionales e internacionales.

Podemos prever la formación de equipos internacionales que interactúen con sus contrapartes nacionales en beneficio de nuestra iniciativa. De hecho el grupo de expertos presente en Mexicali para esta II Reunión de FBC-GLOBAL está interesado en buscar colegas con quienes puedan abrir investigaciones compartidas.

---

<sup>15</sup> Esta iniciativa de la UABC no sólo será la base de donde surjan nuevas líneas de investigación que conduzcan a la FBC-GLOBAL, sino que apoyará la investigación que está ya en curso en varios institutos y departamentos de la UABC. De esta manera se formarán redes de comunicación entre académicos para compartir sus inquietudes y problemas por resolver, con el objeto de que todos y cada uno de ellos puedan aprovechar posibilidades que no hayan sido explotadas en sus áreas de investigación.

## **X. Posdata 19 de febrero de 2009**

Nuestra iniciativa **FBC-Global 2030** puede beneficiarse del Proyecto Punta Colonet por cuanto este último, de llevarse a cabo, será un importante detonador a largo plazo, que impactará el desarrollo de la Mega Región, favoreciendo la constitución de una **Zona Especial Económica (ZEE)**, que es el eje de nuestra propuesta. Pero aun cuando Colonet se postergue más allá de lo razonable o se cancele, nos proponemos integrar la mayoría de los diversos factores que hemos propuestos a fin de favorecer la creación de la **ZEE**.

Seguimos considerando que la ejecución del Proyecto Punta Colonet, tendrá en virtud de la magnitud de la inversión, repercusiones muy importantes a nivel nacional y regional.

Lamentablemente la irrupción temporal de la crisis financiera ha creado complicaciones inesperadas en la Licitación que exigen un comentario. Habría que empezar por la postergación anunciada el 26 de enero por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La SCT aplazó la Licitación, pero ampliando los plazos para el registro de empresas interesadas en la concesión. Es decir, a la par que el gobierno reconoce que la crisis financiera hace imposible cumplir el calendario original, está interesado en atraer a más empresas.

Como se ha informado en medios periodísticos “de acuerdo con las modificaciones a las bases de la convocatoria la fecha límite para solicitar el Formulario para el Registro como Interesado, se amplía hasta el 24 de abril.

“A su vez el plazo para solicitar la Constancia para el Registro, originalmente establecido para el 4 de febrero, se posterga al 24 de abril.

“Asimismo, se amplía del 16 de febrero al 15 de mayo la fecha límite para que las empresas nacionales o extranjeras obtengan la Constancia para el Registro como Interesado.

“El documento publicado el 3 de febrero precisa que a excepción de estas modificaciones, se mantienen los demás términos y condiciones previstos en las bases del concurso publicadas el pasado 2 de septiembre de 2008.”

El **31 de agosto próximo** será cuando se dé a conocer el fallo final del concurso y al concursante ganador.

Pese a que la ampliación de los plazos es oficial y el gobierno está poniendo en juego su credibilidad, circulan versiones de que el proyecto no se llevará a cabo. Varios observadores subrayan que no ha llegado a un acuerdo sobre los derechos mineros que están en manos de GML Mining Company. El problema parece radicar en el hecho de que la GML, de hacer prevalecer su reclamo, obtendrá el derecho de acceso al Puerto y terrenos adyacentes, que por ahora el gobierno ha rescindido, pero que no han sido oficializados en el *Diario Oficial*. Ese derecho limitaría las concesiones que se otorgarían los ganadores de la licitación.

La crisis financiera probablemente afectará los costos del proyecto pero de manera indirecta y contradictoria. Hay deflación mundial por la baja generalizada de los costos de las materias primas, incluso el mayúsculo descenso del precio del petróleo; las tasas de interés se han reducido y hay exceso de inventarios de maquinaria y equipo, cemento, acero, etc. Pero aunque la mayoría de los bancos centrales han reducido la tasa de interés, hay escasez de crédito, de manera que los ganadores de la licitación deberán autofinanciarse. Sin embargo, para hacer frente a la incertidumbre derivada del descenso en la demanda y en las actividades industriales y de servicios, elevaran su margen operativo.

Adicionalmente la devaluación del peso de casi 50% opera a favor de los licitantes, pero eso no mitiga el hecho de que el tráfico marítimo ha decrecido considerablemente por la recesión y el efecto puede prolongarse hasta 2010.

Otros aspectos de la situación actual que afectan el proyecto Colonet incluyen:

- La oposición ambientalista que puede constituirse en movimiento binacional
- La expansión del Canal de Panamá que hará probablemente redundante el proyecto o la mayor parte de él
- La virtual quiebra de Citibank, el agente financiero de la SCT. Cfr. Apéndice C sobre el Informe preparado por Citibank.
- El reciente interés en Guaymas como alternativa, que goza de la ventaja de una conexión ferroviaria a EEUU.
- La reducción de las empresas interesadas en la licitación de 100 a 42.

La postergación de la Licitación es, por ende, una medida para ganar tiempo, esperar la recuperación, resolver los derechos mineros y con la esperanza de atraer

a un mayor número de licitantes, obtener mejores términos.

En ese contexto, el grupo que impulsamos la iniciativa FBC-Global contamos con la opción de ampliar nuestros propios tiempos, consolidar los grupos de trabajo, mejorar la coordinación con la UABC y con el gobierno de Baja California. Bajo esas consideraciones, conviene reiterar la convocatoria al Congreso Internacional para profundizar en nuestra propuesta de **FBC-Global**, ampliando la convocatoria a especialistas, intelectuales y figuras de la administración pública.

## APÉNDICE A

### Lista de participantes en las primeras dos reuniones:

Por haber auspiciado la I Reunión (Ensenada) y II Reunión (Mexicali) reconocemos el apoyo del Dr. Luís Enrique Concepción Montiel.<sup>16</sup>

La lista de personas que se reunieron en la I Reunión, Ensenada el 16-17 de junio de 2008, incluye:

Alfonso Galindo Rodríguez, Alonso Arrellano, Guillermo Arámburo Vizcarra, José Z. García, Carlos Armando Hernández, José Luis Ferman Almada, Cuauhtémoc López Guzmán, Judith Isabel Luna Serrano,<sup>17</sup> Ricardo Meza Godoy, Socorro Montaña R., Ana Barbara Mungaray, Eilen Oviedo González, James Platler, Laura E. Rico Espinosa, Benjamín Zamora Sánchez Alós, Walter Zúñiga Castillo.

Las Conferencias Magistrales incluyeron:

James W. Wilkie, “Plan y Objetos de la esta II Reunión”

Rolando Pablos, “Visión de los ZEE desde Tejas y Chihuahua”

Olga Magdalena Lazín, “El Mar Negro como posible Zona Especial Económica”

Miguel Ángel Rivera Ríos, “*Los obstáculos institucionales y culturales a la movilización social para el desarrollo*”

José Z. García, “Seguridad Pública en la Frontera EEUU-México”

Arturo Ranfla, “*Los problemas ambientales en la ejecución del proyecto Colonet*”

---

<sup>16</sup> Director de la Coordinación de Posgrado e Investigación de la Facultad de Ciencias Sociales y Políticas, UABC-Mexicali.

<sup>17</sup> Vice-Rectora de UABC-Ensenada.

Hemos tomado en cuenta las ponencias presentadas en los Grupos de Trabajo para la II reunión por:

Sandra América López Flores, ‘Impacto económico de Colonet como megaproyecto portuario multimodal en el Pacífico norte Mexicano’

José Salvador Meza Lora, “La zona económica de Shenzhen, China: Lecciones para México y B.C.”

Alberto Romano Romero, “La frontera de Baja California como ZEE: Punta Colonet”

Nayma E. Santiago Olivas, “La Inversión Asiática en la Formación de Mexicali”

Victor Manuel Zuñiga Guillen y Blanca R. García Rivera, "México-Taiwán:  
La industria maquiladora

## **APÉNDICE B**

**SCT y BANOBRAS, *Proyecto Multimodal Punta Colonet en Baja California, Agosto 2008.***

Véase este libro en [http://www.sct.gob.mx/uploads/media/Colonet-English\\_01.pdf](http://www.sct.gob.mx/uploads/media/Colonet-English_01.pdf)

La portada del libro es:



**Apéndice C**  
**Sobre el Informe de Citibank—Artículo de Alberto Aguilar**

[Citibank dice que Colonet no es factible hasta quizá 2010]  
Cuesta arriba Puerto Colonet en 2009 por astringencia y baja comercial de Asia a EU, a pesar de rediseño de SCT

Por Alberto Aguilar

*El Universal*, 9 de febrero de 2009

<http://www.eluniversal.com.mx/columnas/76752.html>

El reporte de Citibank sobre dicho asunto fue congruente con lo que todos sabemos, o sea, que no hay financiamiento en los mercados y mucho menos para una obra de esa magnitud....

Aunque la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de Luis Téllez como le adelante, aún no ha tirado la toalla, y analiza rediseñar el proyecto, el más importante en infraestructura del sexenio, los que saben estiman que la posibilidad de éxito se ve cuesta arriba....

Puerto Colonet implicará 10 muelles de 400 metros cada uno, un canal de navegación mínimo de 17 metros de profundidad con un farallón de 4.5 kilómetros de largo para protección portuaria. Tendría capacidad de 6 mil contenedores, el doble de lo que hoy ofrecen los 90 puertos del país.

La intención de SCT es construir en esa zona uno de los puertos más grandes del mundo, en una posición envidiable, puesto que estaría a 240 kilómetros de Tijuana y 130 kilómetros de Ensenada, a nada de la frontera con EU.

En lo estratégico esta obra pretende aprovechar la saturación de los puertos de Los Angeles y Long Beach y recibir la carga proveniente de Asia, en el contexto del incremento que había mostrado el comercio de mercancías.

Por efecto de la crisis obvio este otro elemento que remarca la evaluación de Citibank, también se ha modificado puesto que los flujos comerciales de Asia hacia EU se han desplomado y su recuperación quizá no sea tan rápida como se quisiera.

De ahí que la conclusión sea el no apresurar Puerto Colonet, obra viable, puesto que la demanda y la saturación de la zona son una realidad. El problema coyuntural es la falta de financiamiento, máxime que la inversión programada andaría en 5 mil millones de dólares.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes estudia la posibilidad de realizar el Puerto Colonet por módulos, o sea gradualmente, y disminuir su capacidad a una tercera parte.

Expertos en la materia, estiman poco viable ese camino. Tampoco ven posible que en materia crediticia la obra sea soportada por el Fondo Nacional de Infraestructura de Federico Patiño y Banobras a cargo de Alonso García Tamés, dado su tamaño.

Es más, el tema ni siquiera se ha analizado de manera conjunta entre SCT, Fonadin y Banobras, por lo que son bajas las probabilidades para que se pueda seguir con Puerto Colonet en 2009.

En todo caso habrá que reprogramarlo quizá para 2010, y eso a la espera de que para entonces la economía repunte y la astringencia financiera haya desaparecido.

## Puente peatonal entre Otay Mesa de San Diego y Tijuana

Será una vía peatonal directa entre Mesa de Otay y el aeropuerto

- Claudia Núñez
  - La Opinión, 4 de febrero de 2011
- <http://www.impre.com/noticias/2011/2/4/puente-comercial-entre-san-die-237447-1.html#commentsBlock>

TIJUANA, México.— La primera terminal aérea transfronteriza que conectará a México y Estados Unidos está lista para iniciar su construcción y convertirse en competidor director del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles.



Vista del puente binacional que podría añadir a las instalaciones de Tijuana más de un millón de pasajeros al año, según estudios sobre el proyecto.

La plataforma será una vía directa entre la zona de Mesa de Otay, en el lado estadounidense y el aeropuerto internacional de Tijuana la cual, entre otras cosas, dará alivio al congestionamiento vial que sufren los más de dos millones de personas que cruzan la frontera cada año sólo para tomar vuelos en esa ciudad mexicana.

Este nuevo diseño, único en América del Norte, podría añadir a las instalaciones de Tijuana hasta 1.1 millones de pasajeros al año, indican estudios sobre el tema.

Los pasajeros podrán estacionar sus automóviles en el lado norteamericano, tomar sus maletas y utilizar el puente peatonal para llegar hasta las salas de abordar en el lado mexicano, esto, a cambio de una cuota de servicio.

Ambos lados de la plataforma contarán con oficinas de Aduanas y Protección Fronteriza antes de tener acceso a la vía y sólo los pasajeros con boleto serán capaces de cruzar el puente.

El proyecto reforzará el mercado comercial de la franja fronteriza de California, ya que los viajeros tendrán acceso a vuelos internacionales desde Tijuana hasta países como China y Japón, destinos que actualmente acapara la terminal de Los Ángeles.

"Este puente peatonal abre la posibilidad a muchísima gente que nunca hubiera considerado volar de Tijuana, ya sea porque no se animan a conducir en esta ciudad, por miedo o por los tiempos de espera de los cruces fronterizos. Ahora dejan su automóvil en San Diego, cruzan un puente y están en un lugar seguro.

Es como si se abriera un nuevo aeropuerto para todo el Sur de California", expresó Alejandra Mier y Terán, directora Ejecutiva de la Cámara de Comercio de Mesa de Otay.

Por su parte, viajeros mexicanos entrevistados por este diario en las instalaciones del aeropuerto internacional General Abelardo L. Rodríguez en Tijuana, dijeron que suelen trasladarse hasta esa ciudad porque las tarifas de vuelo son más económicas y otras bases aéreas como Los Ángeles o San Diego no ofrecen vuelos a una gran variedad de ciudades en México.

"Ya era momento de que pensarán en algo así. Yo vengo desde la ciudad de Murrieta porque hay vuelos directos hasta Durango y me sale más barato. Otros aeropuertos no tienen ese servicio. En mi caso me ahorraría mínimo las dos horas que debo esperar en el tráfico para regresar a los Estados Unidos cuando salgo del aeropuerto", expresó Oscar Parral.

Los desarrolladores del proyecto Otay-Tijuana Venture LLC, un grupo binacional de inversionistas privados de Chicago y México, estiman que el costo de la fase inicial será de 77.9 millones de dólares y esperan que la plataforma entre en operaciones el próximo año.

"Mesa de Otay es el futuro de San Diego y del Sur de California. La terminal del aeropuerto sólo estimulará el crecimiento aún más de esta zona", dijo David Álvarez, concejal de la ciudad de San Diego.

La terminal fue propuesta por primera vez en 1998, sin embargo no fue hasta finales del año pasado que logró la aprobación del gobierno de Estados Unidos así como superar las pruebas de impacto ambiental.

Según los planos de construcción, el corredor tendrá dos niveles y una longitud de 525 pies.

Uno de los empujes principales tras el proyecto es la saturación que actualmente sufre el aeropuerto internacional de San Diego Lindbergh Field, cuyo diseño no le permite expandir sus servicios, explicó Mier y Terán.

La funcionaria de la Cámara de Comercio destacó también que el corredor binacional aeroportuario formará un motor económico para el área de Mesa de Otay ya que atraerá la inversión extranjera a la región.

Otro de los proyectos importantes que llegarán a este punto fronterizo es la nueva garita comercial de Otay, la cual se espera que entre en funcionamiento en 2015 y cuyo plan incluye una nueva carretera que a su vez se conectará a la autopista 905, cuya extensión está por finalizarse este año.

El nuevo puerto fronterizo garantizará un tiempo de cruce entre los dos países, ya que según estudios binacionales, la región de San Diego pierde más de 4 mil millones de dólares al año a causa de los tiempos de espera frontera.