

Resumen Ejecutivo

La Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés), la Comisión de Transporte del Condado de Imperial (ICTC, por sus siglas en inglés) y el Departamento de Transporte de California (Caltrans) presentaron colectivamente el estudio sobre los Impactos de las Demoras en los Cruces Fronterizos de California-Baja California. Este estudio presenta una evaluación técnicamente sólida del impacto económico de las demoras experimentadas en los puertos de entrada terrestres de California en la economía regional. De esta manera, es similar a los esfuerzos anteriores, pero también considera los impactos en los grupos industriales emergentes, las subregiones y el valor agregado. Además, el estudio examina cómo las emisiones afectan la calidad del aire regional y cuantifica las emisiones (incluidos los gases de efecto invernadero) en la frontera como resultado de las demoras transfronterizas. En conjunto, el estudio proporciona a las agencias asociadas y otros grupos de interés información sobre la importancia de reducir las demoras en los cruces fronterizos. Los métodos, la investigación, el análisis y los hallazgos del informe final se resumen y contienen en tres volúmenes distintos (volúmenes 1, 2 y 3).

El estudio recopiló gran parte de los datos necesarios para los análisis a través de los esfuerzos de la encuesta, que incluyen:

- Más de 11,000 encuestas sobre el comportamiento y las características de viajes transfronterizos (divididas en un componente económico y un componente de calidad del aire/emisiones),
- Más de 12,000 mediciones directas de tiempos de cruces fronterizos para vehículos de pasajeros y vehículos comerciales (de carga) en los seis puertos de entrada terrestres ubicados a lo largo de la región fronteriza de California-Baja California
- 20 entrevistas a empresas ubicadas en la región fronteriza California-Baja California con vínculos significativos al otro lado de la frontera para evaluar, cualitativamente, los impactos que las demoras en los puertos de entrada terrestres tienen sobre sus operaciones e ingresos

Estos datos, junto con los datos de modelación de demanda de viajes, se procesaron luego para identificar las condiciones de cruces fronterizos del año base (2016) y se utilizaron en el desarrollo de estimaciones futuras de volúmenes, demoras, gastos y emisiones en cruces fronterizos para una serie de futuros escenarios. Estos escenarios conceptuales están destinados a representar las condiciones futuras potenciales para la región fronteriza en términos de capacidad de cruces fronterizos y procesos operativos. Los escenarios conceptuales para años futuros se pueden resumir en base a las siguientes características:

- El **Escenario Base** incluye ciertas mejoras planificadas a la capacidad de cruzar la frontera finalizadas para el año 2025, como las mejoras de la Fase 3 en San Ysidro,¹ la

¹ Las mejoras de la Fase 3 en San Ysidro incluyen la adición de 10 carriles para vehículos de pasajeros en dirección sur con casetas de inspección primarias adicionales en dirección sur y 8 carriles para vehículos de pasajero en dirección norte con 15 cabinas de inspección adicionales en dirección norte. Este trabajo se completó en 2019.
Fuente: [Administración de Servicios Generales \(GSA por sus siglas en inglés\)](#)

modernización de las instalaciones de carga y peatones en Otay Mesa y las mejoras de la Fase 1 en Calexico West.² Este escenario se estima para todos los puertos de entrada terrestres (ports of entry, POE) actualmente existentes.

- El **Escenario Base más las Mejoras de Capacidad y en el Transporte Público y Transporte no motorizado** considera mejoras significativas en la capacidad del infraestructura fronterizo en el año 2025, como el puerto de entrada Otay Mesa East-Mesa de Otay II (OME), mejoras en los puertos de entrada existentes como Calexico East con la expansión del puente del Canal All-American (AAC), además de futuras mejoras de transporte público y acceso para bicicletas/peatones en las cercanías de los puntos de interés en los años 2025 y 2035. Se supone que la capacidad del puerto de entrada Otay Mesa East está planificada para ser gradual. El día de la inauguración estará con una configuración de 5x5 y se ampliará a una configuración de 10x10 en una fecha posterior.³ Por lo tanto, los resultados del Ruta Estatal 11 Modelo Binacional de Demanda de Viajes (SR 11 Binational Travel Demand Model, SR 11 BTDM, por sus siglas en inglés), con una configuración 5x5 en Otay Mesa East representan el primer Escenario Base más la mejoramientos de la capacidad para los años 2025 y 2035, y los resultados del SR 11 BTDM con una configuración 10x10 en Otay Mesa East para 2035 representa el segundo Escenario Base más la Mejora de Capacidad.

Los resultados de este estudio se utilizaron no solo para contrastar las condiciones del año base (2016) con las condiciones futuras potenciales, sino también para comparar escenarios futuros e identificar mejoras que tendrían impactos medibles en los resultados económicos y de calidad del aire/emisiones futuras. Tenga en cuenta que los impactos en geografías más grandes son acumulativos de los impactos en las correspondientes geografías más pequeñas. Por ejemplo, los \$1,294 millones de dólares de pérdidas de producción de San Diego están contenidos dentro de los \$1,573 millones de dólares de pérdidas de producción de California. Los impactos para las mismas áreas geográficas (San Diego y California, por ejemplo) no son acumulativos.

² Las mejoras de la Fase 1 en Calexico West incluyen la adición de 5 carriles para vehículos de pasajeros en dirección sur y un puente hacia el sur sobre el Río Nuevo, así como 10 carriles para vehículos de pasajeros en dirección norte. Este trabajo se completó en 2018. *Fuente: Administración de Servicios Generales*

³ La configuración 5x5 para OME implica 5 carriles para vehículos personales (vehículos de pasajeros) y 5 carriles comerciales en ambas direcciones, es decir, 10 carriles en dirección norte y 10 en dirección sur, lo que da como resultado 20 en total. El 10x10 implica 10 carriles de vehículos de pasajero y 10 carriles comerciales en cada dirección, lo que da como resultado un total de 40 carriles (20 en dirección norte y 20 en dirección sur).

En términos de los impactos económicos de las demoras, el estudio encuentra que las demoras del año base en la frontera de todos los tipos de cruces (peatones, vehículos de pasajeros y vehículos comerciales) representan \$3.4 mil millones de dólares en pérdidas de producción, más de \$1.0 mil millones de dólares en pérdidas de ingresos laborales y más de 88,000 pérdidas de empleo en las economías combinadas de Estados Unidos y México (consultar la Tabla ES-1).⁴ La mayoría de estos impactos se generan por demoras en los viajes personales (peatones y vehículos de pasajeros). De estos totales, la economía del Condado de San Diego soporta aproximadamente el 38 por ciento de la pérdida de producción, el 50 por ciento de la pérdida de ingresos laborales y el 19 por ciento de la pérdida de empleo.

Tabla ES-1. Impactos económicos por demoras para viajes personales y movimientos de carga, condiciones de año base, 2016

Área de cruce fronterizo	Áreas	Producto económico (\$M de dólares)	Ingresos laborales (\$M de dólares)	Empleo (trabajos)
Viajes a través del Condado de San Diego	Condado de San Diego	-\$1,294	-\$512	-12,053
	California	-\$1,573	-\$612	-12,638
	Baja California	-\$670	-\$115	-36,530
	Condado de San Diego y Baja California	-\$1,964	-\$626	-48,583
	California y Baja California	-\$2,243	-\$726	-49,167
	Estados Unidos y México	-\$2,509	-\$773	-64,333
Viajes a través del Condado Imperial	Condado Imperial	-\$312	-\$106	-3,451
	California	-\$518	-\$197	-3,984
	Baja California	-\$302	-\$51	-15,896
	Condado Imperial y Baja California	-\$614	-\$157	-19,346
	California y Baja California	-\$820	-\$248	-19,880
	Estados Unidos y México	-\$890	-\$260	-23,921
Viajes a través de la frontera California-Baja California	California	-\$2,091	-\$809	-16,622
	Baja California	-\$973	-\$165	-52,426
	California y Baja California	-\$3,063	-\$975	-69,048
	Estados Unidos	-\$2,091	-\$809	-16,622
	México	-\$1,308	-\$224	-71,632
	Estados Unidos y México	-\$3,399	-\$1,033	-88,254

⁴ Las pérdidas de ingresos por producción y trabajo se expresan en dólares de 2016.

Cuando una serie de mejoras de la capacidad en los puertos de entrada de la región (como las mejoras de la Fase 3 en San Ysidro, la modernización de las instalaciones de carga y peatones en Otay Mesa y las mejoras de la Fase 1 en Calexico West) se consideran dentro del Escenario Base, el estudio encuentra que los impactos futuros (año 2025) ascienden a \$5.1 mil millones de dólares en pérdidas de producción, casi \$1.5 mil millones de dólares en pérdidas de ingresos laborales y más de 97,000 pérdidas de empleos en las economías binacionales combinadas (consultar la Tabla ES-2). Esto representa un aumento del 50 por ciento en las pérdidas de producción durante el período 2016-2025, y la mayor parte de este aumento se sintió en la economía de los EE. UU., en particular, en la del condado de San Diego.

Tabla ES-2. Impactos económicos por demoras para viajes personales y movimientos de carga, escenario base, 2025

Área de cruce fronterizo	Áreas	Producto económico (\$M de dólares)	Ingresos laborales (\$M de dólares)	Empleo (trabajos)
Viajes a través del Condado de San Diego	Condado de San Diego	-\$1,611	-\$603	-13,762
	California	-\$2,197	-\$805	-15,199
	Baja California	-\$769	-\$130	-40,987
	Condado de San Diego y Baja California	-\$2,380	-\$732	-54,749
	California y Baja California	-\$2,966	-\$934	-56,187
	Estados Unidos y México	-\$3,960	-\$1,145	-72,803
Viajes a través del Condado Imperial	Condado Imperial	-\$385	-\$131	-4,233
	California	-\$659	-\$251	-5,059
	Baja California	-\$260	-\$45	-14,122
	Condado Imperial y Baja California	-\$644	-\$175	-18,355
	California y Baja California	-\$919	-\$296	-19,180
	Estados Unidos y México	-\$1,105	-\$334	-24,356
Viajes a través de la frontera California-Baja California	California	-\$2,857	-\$1,056	-20,258
	Baja California	-\$1,029	-\$174	-55,109
	California y Baja California	-\$3,885	-\$1,230	-75,367
	Estados Unidos	-\$3,726	-\$1,249	-24,000
	México	-\$1,340	-\$230	-73,159
	Estados Unidos y México	-\$5,065	-\$1,479	-97,159

El estudio también cuantificó los impactos económicos en una situación en la que se consideran mejoras de capacidad más sustanciales en los cruces fronterizos de la región, incluida la construcción del nuevo cruce fronterizo Otay Mesa East-Mesa de Otay II en el condado de San Diego y la expansión del puente del canal All-American en el puerto de entrada Calexico East en el Condado de Imperial, junto con mejoras adicionales de transporte público y transporte no motorizado en los puertos de entrada del condado de San Diego como del Condado de Imperial.⁵ Bajo este escenario, el estudio encuentra que las demoras futuras (año 2025) en la frontera se reducen significativamente, volviendo a niveles del orden de los estimados para el año 2016 (consultar la Tabla ES-3). En particular, bajo este escenario, las pérdidas de producción representan más de \$3.3 mil millones de dólares, las pérdidas de ingresos laborales ascienden a un poco más de \$0.9 mil millones de dólares y las pérdidas de empleos se estiman alrededor de 81,000 para las economías binacionales combinadas de los Estados Unidos y México.

Tabla ES-3. Impactos económicos por demoras para viajes personales y movimientos de carga, escenario base más mejoras de capacidad y transporte público y transporte no motorizado, 2025

Área de cruce fronterizo	Áreas	Producto económico (\$M de dólares)	Ingresos laborales (\$M de dólares)	Empleo (trabajos)
Viajes a través del Condado de San Diego	Condado de San Diego	-\$1,201	-\$471	-11,028
	California	-\$1,489	-\$575	-11,739
	Baja California	-\$659	-\$113	-35,317
	Condado de San Diego y Baja California	-\$1,861	-\$584	-46,346
	California y Baja California	-\$2,148	-\$688	-47,056
	Estados Unidos y México	-\$2,522	-\$762	-57,805
Viajes a través del Condado Imperial	Condado Imperial	-\$163	-\$50	-1,567
	California	-\$263	-\$90	-1,698
	Baja California	-\$361	-\$60	-18,430
	Condado Imperial y Baja California	-\$523	-\$110	-19,997
	California y Baja California	-\$623	-\$150	-20,128
	Estados Unidos y México	-\$782	-\$184	-23,059
Viajes a través de la frontera California-Baja California	California	-\$1,752	-\$665	-13,437
	Baja California	-\$1,020	-\$173	-53,747
	California y Baja California	-\$2,772	-\$838	-67,184
	Estados Unidos	-\$2,062	-\$735	-14,811
	México	-\$1,242	-\$211	-66,053
	Estados Unidos y México	-\$3,304	-\$946	-80,864

Estos resultados implican que las pérdidas de producción en promedio no cambiarán drásticamente durante el período 2016-2025, cancelando así la tendencia observada en el escenario cuando solo se consideran mejoras modestas (consulte la **Tabla ES-4** y la **Figura ES-1**).

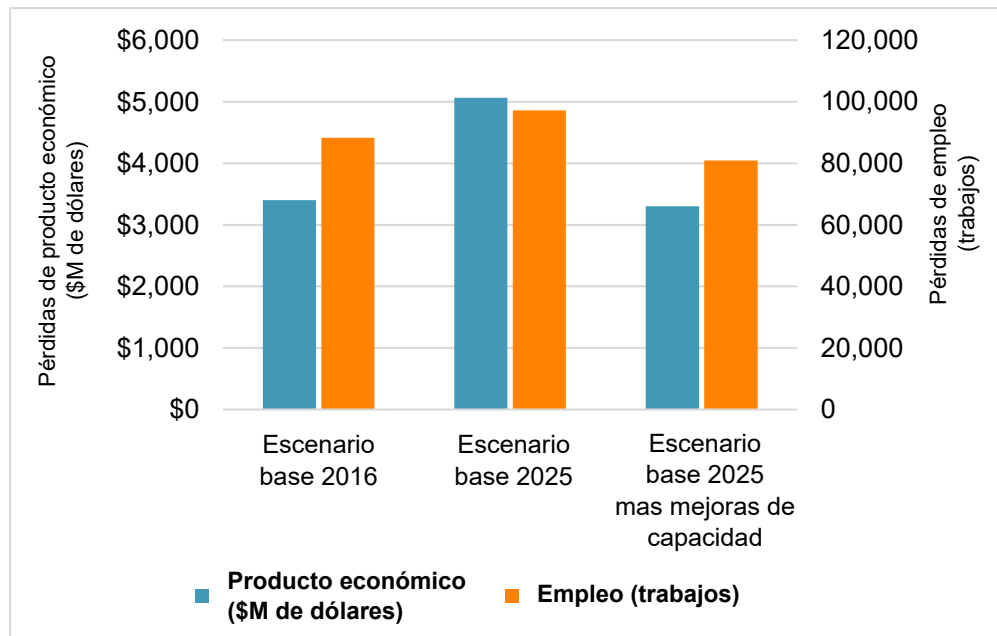
⁵ Los resultados de impacto económico para 2025 corresponden con el puerto de entrada Otay Mesa East en una configuración de 5x5.

Las mejoras consideradas en el escenario base más las mejoras de capacidad y el escenario de transporte público y transporte no motorizado generan una reducción significativa en la producción y las pérdidas de empleo en todas las geografías estudiadas, con las mayores reducciones, en relación con los niveles, observados en el Condado Imperial. En general, este escenario representa una reducción de casi \$1.8 mil millones en pérdidas de producción y más de 16,000 empleos perdidos en comparación con el escenario de referencia en 2025.

Tabla ES-4. Comparación de los impactos económicos por demoras en la frontera California-Baja California, escenario base a escenario base más mejoras de capacidad y transporte público y transporte no motorizado

Viajes personales y Movimientos de carga	Escenario base 2016		Escenario base 2025		Escenario base más mejora de la capacidad y transporte público y transporte no motorizado 2025		Cambio con mejora en la capacidad y transporte público y transporte no motorizado	
Geografía del impacto	Producto económico (\$M de dólares)	Empleo (trabajos)	Producto económico (\$M de dólares)	Empleo (trabajos)	Producto económico (\$M de dólares)	Empleo (trabajos)	Producto económico (\$M de dólares)	Empleo (trabajos)
Condado de San Diego	-\$1,294	-12,053	-\$1,611	-13,762	-\$1,201	-11,028	\$410	2,734
							-25%	-20%
Condado Imperial	-\$312	-3,451	-\$385	-4,233	-\$163	-1,567	\$222	2,666
							-58%	-63%
California y Baja California	-\$3,063	-69,048	-\$3,885	-75,367	-\$2,772	-67,184	\$1,114	8,182
							-29%	-11%
México y Estados Unidos	-\$3,399	-88,254	-\$5,065	-97,159	-\$3,304	-80,864	\$1,761	16,295
							-35%	-17%

Figura ES-1. Comparación de los impactos económicos de las demoras fronterizas entre California y Baja California en las economías combinadas de México y Estados Unidos



Estos resultados económicos cuantitativos se complementan con 20 entrevistas a empresas vinculadas a la frontera que se enfocaron en los impactos cualitativos de las demoras fronterizas en su cadena de suministro, logística, empleo y servicio al cliente. Las respuestas de la encuesta se analizaron e identificaron las siguientes tendencias en la región fronteriza de California-Baja California:

- Adaptabilidad local a la demora fronteriza: las respuestas a las entrevistas indican que muchos trabajadores y clientes que cruzan la frontera son relativamente tolerantes a los pequeños cambios en las demoras fronterizas, especialmente cuando los tiempos de espera fronterizos son los esperados, aunque largos.
- Importancia de la accesibilidad: muchas empresas expresan preocupaciones por demoras en la frontera no solo en términos de los costos monetarios de los aumentos de demoras fronterizas, sino también en las oportunidades perdidas y los beneficios potenciales de las mejoras en los tiempos de cruce y el procesamiento eficiente.
- Deseo de reducir las demoras fronterizas: varias de las empresas expresaron que actualmente están implementando medidas para mitigar los efectos de las demoras fronterizas. Las estrategias actuales comprenden en gran medida una reasignación de recursos y trabajar en torno a los picos extremos actuales de tiempo de espera en la frontera, según la información de las entrevistas.
- Deseo de mejorar las medidas de procesamiento: la imprevisibilidad de los tiempos de espera se enumeró como el aspecto más impactante de las demoras fronterizas, incluso más que los tiempos de espera en sí. Los tiempos de espera impredecibles dificultan que las empresas planifiquen la logística en consecuencia. El procesamiento ineficiente en la frontera se citó como otro factor que aumenta la demora fronteriza.

En términos de calidad del aire/resultados de emisiones, el estudio encuentra que las mejoras de infraestructura planificadas y las políticas para expandir la capacidad son necesarias para 2025 y 2035, de modo que las crecientes demoras y las colas no superen las reducciones de emisiones derivadas de combustibles menos contaminantes y vehículos más eficientes. Las emisiones diarias promedio de CO₂, ROG y NO_x por cada 1,000 vehículos que cruzan la frontera se muestran en las figuras Figura ES-2 a la Figura ES-5 a continuación.⁶ Las cifras presentan los niveles de emisiones durante el verano para vehículos de pasajeros (vehículos privados o vehículos de pasajeros) y vehículos comerciales por escenario y por año futuro.⁷ La importancia de estos contaminantes radica en su contribución a los problemas de contaminación a escala de todo el condado y, por lo tanto, se presentan a ese nivel geográfico.

⁶ Estos contaminantes son precursores de contaminantes regionales como el ozono a nivel del suelo o tienen una contribución al cambio climático antropogénico. Se proporciona más información sobre esto en el Volumen 3.

⁷ En estos gráficos, el Escenario Base se indica por su propio nombre, el Escenario Base más mejoras de capacidad y transporte público y transporte no motorizado se enumeran como "Escenario base+OME" para el Condado de San Diego y "Escenario base+AAC" para el Condado Imperial. El año al que se aplica el análisis también se indica como parte del nombre del escenario en los gráficos.

Figura ES-2. CO₂, ROG, NO_x del Día de Diseño de Verano de vehículos de pasajero en los Cruces Fronterizos del Condado de San Diego

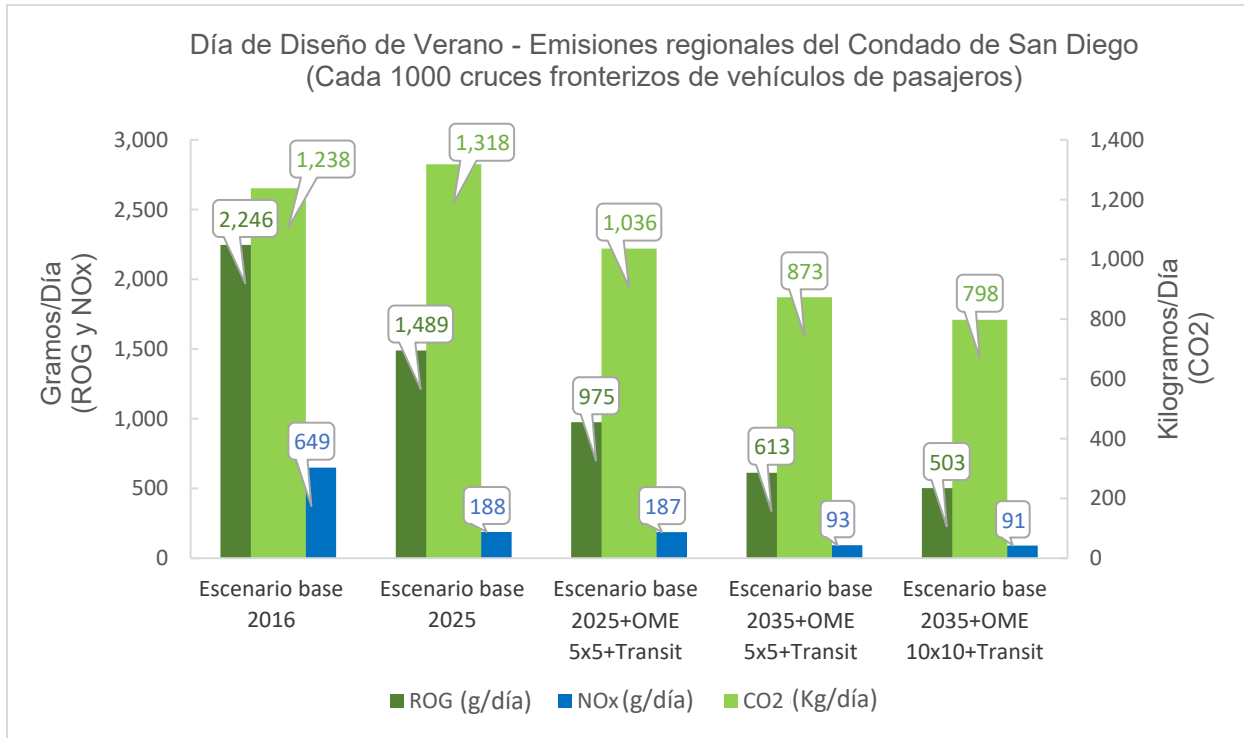


Figura ES-3. CO₂, ROG, NO_x del Día de Diseño de Verano de vehículos de pasajero en los Cruces Fronterizos del Condado Imperial

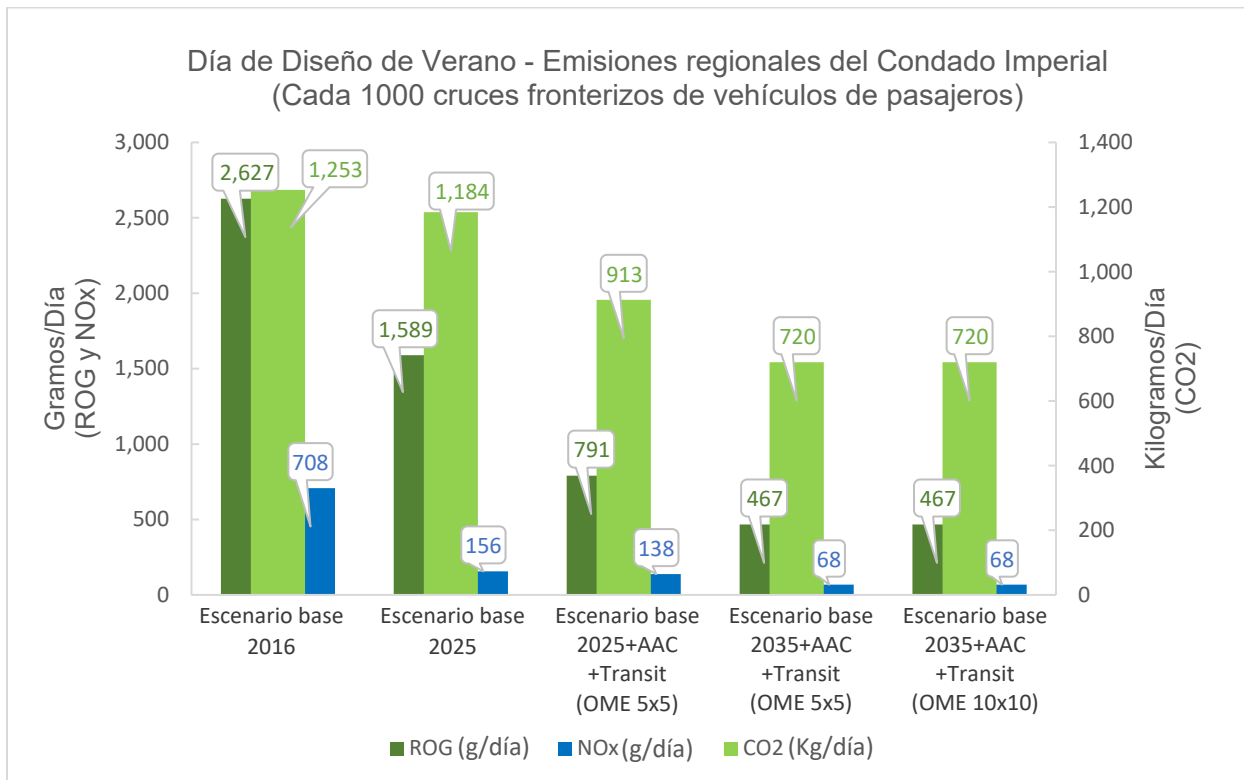


Figura ES-4. CO₂, ROG, NO_x del Día de Diseño de Verano de vehículos comerciales en los Cruces Fronterizos del Condado de San Diego

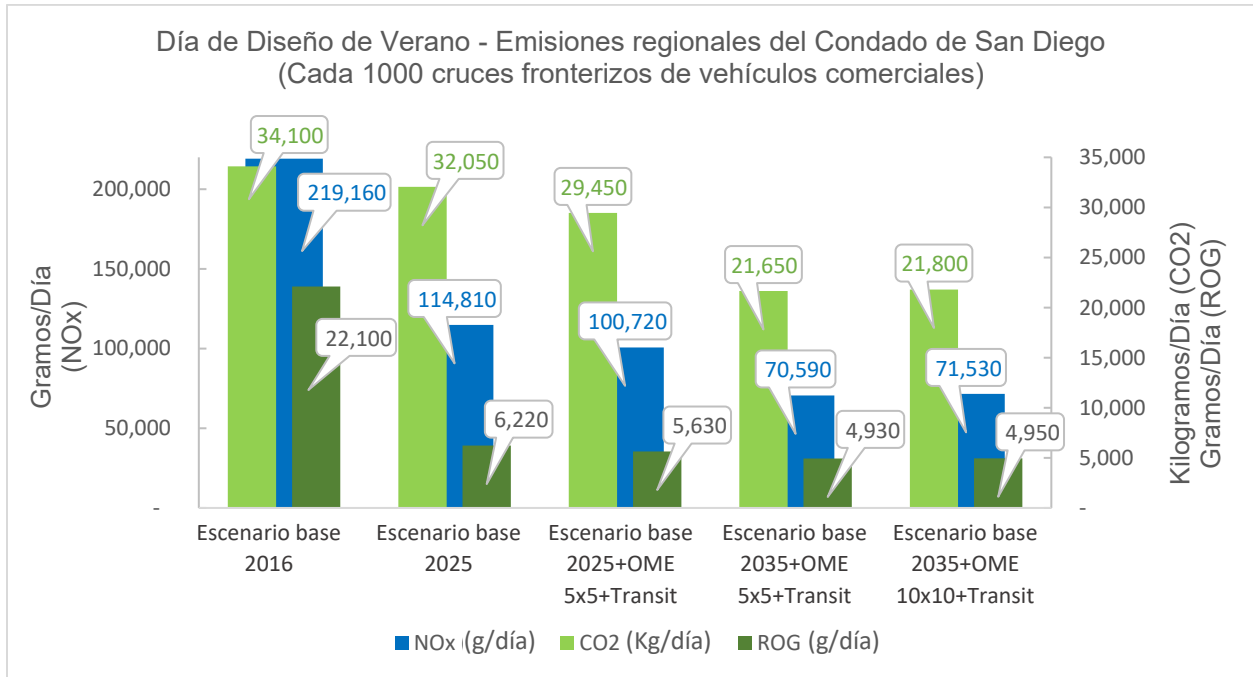
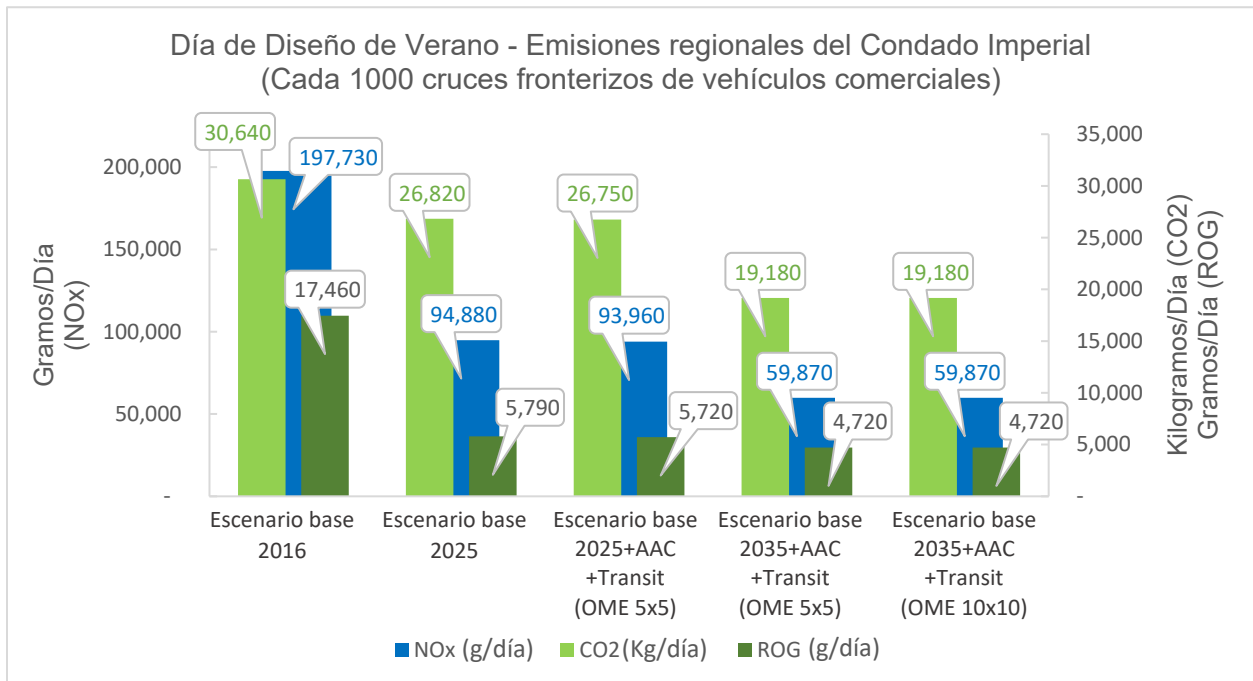


Figura ES-5. CO₂, ROG, NO_x del Día de Diseño de Verano de vehículos comerciales en los Cruces Fronterizos del Condado Imperial



Los resultados que se muestran en las figuras Figura ES-2 a Figura ES-5 ilustran las tendencias en las reducciones de emisiones en curso a través de las mejoras planificadas en los cruces fronterizos y la incorporación gradual de vehículos más limpios y eficientes.⁸ Sin embargo, para 2035, se puede ver que las reducciones de emisiones de algunos contaminantes en los cruces fronterizos más concurridos tocarán fondo. Esto sugiere la necesidad de mejoras adicionales en la tecnología de los vehículos y en la capacidad para mantener la trayectoria descendente de las emisiones después de 2035.

El análisis de emisiones muestra que las mejoras de infraestructura planificadas y las políticas para expandir la capacidad son necesarias para 2025 y 2035 para que la demora y las colas crecientes no superen las reducciones de emisiones derivadas de vehículos y combustibles menos contaminantes y más eficientes.

El estudio identificó varias recomendaciones para mejorar las condiciones en la frontera. Las estrategias recomendadas pueden tener impactos positivos en las personas que cruzan la frontera y las empresas que utilizan los puertos de entrada en la región fronteriza de California-Baja California. Los impactos potenciales incluyen reducciones en las demoras, cambios en el porcentaje de pasajeros por modalidad de cruces de vehículos a los cruces de peatones y mejora de la calidad del aire/emisiones. En términos generales, los tipos de mejoras recomendadas se pueden resumir en las siguientes categorías:

- Inversión en la infraestructura y capacidad física de los cruces fronterizos
- Operaciones mejoradas en los cruces fronterizos
- Acceso mejorado a los cruces fronterizos
- Mejoras en todo el corredor fronterizo
- Apoyo a la coordinación de estrategias a largo plazo

En términos de expansiones de capacidad en los cruces fronterizos, el estudio recomienda que se agreguen carriles y casetas adicionales para vehículos motorizados. Hay varias mejoras categorizadas como Operaciones mejoradas en los cruces fronterizos. El estudio también recomienda estrategias para mejorar el acceso a los cruces fronterizos, incluido un mejor acceso para bicicletas y peatones, así como mejores servicios de transporte público en la frontera. El estudio encuentra que el desarrollo de un sistema preciso de tiempo de espera en la frontera norte y sur en tiempo real, que podría incluir lectores RFID y Wi-Fi u otra tecnología probada, para capturar datos de tiempo de espera de vehículos comerciales tiene el potencial de mejorar las decisiones de planeación y enrutamiento y reducir las demoras de camiones en dirección norte.⁹ También se desarrollaron recomendaciones de mejora en todo el corredor,

⁸ En Calexico East con las mejoras del All-American Canal, el gobierno federal de los EE. UU. aún no ha aprobado más cabinas de inspección primaria, aunque el estudio asume que estas casetas de inspección primarias estarán abiertas para el 2025.

⁹ La Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés) y el Distrito 11 de Caltrans están implementando actualmente las primeras fases del Plan de Acción de Carga Sostenible de California (California Sustainable Freight Action Plan, CSFAP): proyecto piloto de Corredores de Tecnología Avanzada en Puertos de Ingresos Fronterizos, que incluye la instalación de equipos de sistemas de transporte inteligente (intelligent transportation systems, ITS) que medirá los tiempos de espera de la frontera sur en todos los puertos de entrada de

incluido un Sistema Regional de Gestión Fronteriza (Regional Border Management System, RBMS, por sus siglas en inglés) para reducir las demoras de los vehículos comerciales y de pasajeros debido a un redireccionamiento eficiente con información de viaje avanzada. Por último, el estudio recomienda el apoyo de la agencia para los procesos de planeación binacional y los esfuerzos de colaboración para mejorar las posibilidades de una implementación exitosa de varias de las estrategias recomendadas identificadas anteriormente.¹⁰

Finalmente, vale la pena mencionar que las condiciones en la frontera han cambiado significativamente desde que se realizó un estudio similar en 2006-2007. En particular, la Gran Recesión en 2008-2009 y la mayor tasa de adopción de mejoras tecnológicas y programas de viajeros confiables en la región han hecho que los resultados de este estudio no sean comparables con los esfuerzos anteriores. En ese sentido, el estudio actual realmente ofrece una "nueva mirada" a los impactos de las demoras fronterizas entre California y Baja California y proporciona una nueva línea base.

Algunos eventos recientes no están dentro del alcance del estudio actual, que comenzó en 2016 y se ha finalizado en 2020. Por ejemplo, la incertidumbre relacionada con el comercio entre Estados Unidos y México que existía en 2018 se ha resuelto con la ratificación del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) en 2020.¹¹ Además, los cruces fronterizos entre Estados Unidos y México han sido restringidos durante 2020 debido a la pandemia de COVID-19.¹² Sin embargo, los impactos de la COVID-19 en la frontera no se incluyen en este estudio ya que la pandemia comenzó después de que se finalizó la recopilación de datos del estudio. Aunque el equipo del estudio reconoce que la situación económica y de salud global actual ha impactado los volúmenes de cruce fronterizo, el estudio actual está estimando los impactos económicos y de calidad del aire/emisiones en una dinámica típica de cruce fronterizo.

California-Baja California. Este proyecto de tiempos de espera en la frontera sur, que comenzará a construirse en el invierno de 2020, proporcionará a los pasajeros y viajeros comerciales transfronterizos mejor información para ayudarlos a tomar decisiones sobre dónde y cuándo cruzar la frontera en el menor tiempo posible. En el otoño de 2020, la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés) iniciará el proyecto piloto complementario de tiempo de espera en la frontera en dirección norte en los puertos de entrada de Otay Mesa y San Ysidro en asociación con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México (Secretariat of Communications and Transportation, SCT). Al implementar la Fase III del proyecto piloto fronterizo CSFAP, los datos de ambos proyectos se integrarán en el RBMS.

¹⁰ Caltrans, ICTC, SCAG y la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés) participaron en la Actualización del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California 2021, un esfuerzo binacional para coordinar la planeación y entrega de proyectos en los puertos de entrada terrestres y la infraestructura de transporte que los presta.

¹¹ Acuerdo entre Estados Unidos, México y Canadá, <https://ustr.gov/usmca>. Accedido el 4 de septiembre de 2020.

¹² Departamento de Seguridad Nacional, "Medidas del DHS en la frontera para limitar la propagación adicional del coronavirus", <https://www.dhs.gov/news/2020/08/14/fact-sheet-dhs-measures-border-limit-further-spread-coronavirus>. Accedido el 4 de septiembre de 2020.