



U.S. - MEXICO BORDER | ASOCIACIÓN DE ALCALDES  
MAYORS ASSOCIATION | FRONTERIZOS MÉXICO-E.U.

*An International Association of Border Mayors from México and the United States.  
Our purpose is to speak with one voice on issues that impact the communities that our borders join together.*

## RESOLUTION

**WHEREAS**, the North American Development Bank (NADB) was established in 1994 to enhance the quality of life for people living along the U.S.-Mexico border through cleaner water, air and land; and

**WHEREAS**, owned entirely by the United States and Mexican Governments in equal shares, NADB helps develop and finance infrastructure in communities on both sides of the border through a variety of services and programs that encourage sustainable development; and

**WHEREAS**, to date, the NADB has benefitted 17 million residents on both sides of the U.S.-Mexico border through development of sustainable infrastructure; and

**WHEREAS**, with an initial \$405 million in total paid-in capital contributions from the U.S. and Mexico, NADB has leveraged investments totaling \$8.2 billion resulting in a 1:20 overall leverage ratio for the development of sustainable infrastructure; and

**WHEREAS**, NADB is the only multilateral financial institution that finances projects in the United States and has financed 114 projects in economically-distressed areas. In Mexico, NADB has financed an additional 132 projects totaling 246 projects in both the U.S. and Mexico; and

**WHEREAS**, NADB has financed projects in the following sectors: water/wastewater (137 projects), solid waste (25 projects), water conservation (24 projects), air quality (16 projects), solar energy (17 projects), wind energy (14 projects), basic urban infrastructure, such as paving (4 projects), storm water control (3 projects), biogas/biofuel facilities (3 projects), and public transportation (2 projects); and

**WHEREAS**, the NADB is seeking its first capital increase since its creation. The capital increase would allow the Bank to play a more significant role in financing and resolving a common issue on the U.S.-Mexico border, which is a lack of sustainable infrastructure; and

**WHEREAS**, the NADB capital increase authorization and appropriation was approved by the Mexican government in 2016, language is included in the U.S. President's FY 2019 proposed budget to do the same, and final approval of said language by the U.S. Congress is pending; and

**WHEREAS**, since 1997, the U.S.-Mexico Border Water Infrastructure Program funded by Congress through the State and Tribal Assistance Grant Program (STAG) of the Environmental Protection Agency (EPA) has awarded grants to address high-priority water and wastewater infrastructure needs in the U.S.-Mexico border region. The program was eliminated in the President's FY 2019 proposed budget; and

**WHEREAS**, under the U.S.-Mexico Border Water Infrastructure program, over \$660 million in grants has been utilized for construction of 121 water and wastewater projects, representing a total investment of \$2 billion and resulting in a 1:3 leverage ratio in both the U.S. and Mexico. The program resulted in the elimination of 450 million gallons per day of untreated or inadequately treated sewage from shared water bodies; and

**WHEREAS**, the U.S. border population without basic water and wastewater services is over 2.8 million residents (over 950,000 for basic water and over 1.8 million residents for basic wastewater services); and

**WHEREAS**, the U.S.-Mexico Border Mayors Association that we fully support leveraging limited federal funds with other public and private sector sources and the NADB is perfectly positioned to continue their impressive leveraging record to develop and finance sustainable infrastructure.

**NOW THEREFORE BE IT RESOLVED**, by the U.S.-Mexico Border Mayors Association that: Recapitalization of the North American Development Bank and restoration of the U.S.-Mexico Border Water Infrastructure Program are top priorities for the Association's Border Region Cities and Municipalities; and

The Association respectfully requests that the U.S. Congress authorize and fully fund the NADB's re-capitalization and restore significant funding for the U.S.-Mexico Border Water Infrastructure Program in the FY 2019 & FY 2020 budget process; and

We urge all border cities, states, and partner organizations to advocate for these priorities to the leadership of the federal governments of the United States of America and the Republic of Mexico.

Kevin L. Faulconer, Mayor, San Diego, CA, United States

Juan Manuel Gastelum Buenrostro, Mayor, Tijuana, BC, Mexico



U.S. - MEXICO BORDER | ASOCIACIÓN DE ALCALDES  
MAYORS ASSOCIATION | FRONTERIZOS MÉXICO-E.U.

*An International Association of Border Mayors from México and the United States.  
Our purpose is to speak with one voice on issues that impact the communities that our borders join together.*

## **Resolution Trade and Cross-Border Infrastructure**

**WHEREAS**, the cities along the United States-Mexico border have a history of friendship and excellent collaboration on the shared concerns of their border residents, including infrastructure, economic competitiveness, trade and investment, tourism, public safety and security; and

**WHEREAS**, the cities along the United States-Mexico border share an interest in a border region that is managed to enhance public safety, encourage trade, strengthen cultural ties, and reduce the cost of doing business in North America; and

**WHEREAS**, the relationships and collaboration between the cities along the United States-Mexico border are enhanced by effective shared border management, professionalism in law enforcement, strong institutional capacity, and effective interagency coordination in and between Mexico, the United States, and Canada; and

**WHEREAS**, the implementation of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) in 1994 enhanced collaboration and created economic prosperity and job growth for the United States, for Mexico, and for Canada; and

**WHEREAS**, the economies of the United States, Mexico, and Canada have never been more intertwined in co-production and trade (including supply chains), with North American partners representing 28 percent of the world's gross domestic product but having less than seven percent of the world's population in 2016; and

**WHEREAS**, 14 million U.S. jobs depend on trade with Canada and with Mexico, and 43 of 50 U.S. states identify Canada or Mexico as their first or second largest export market, respectively; and

**WHEREAS**, Mexico is the United States' third largest trading partner, with goods and services trade totaling an estimated \$616 billion in 2017, including exports of \$276.2 billion and imports of \$340 billion; and

**WHEREAS**, Mexico is the largest trading partner for all four United States southern border states; and

**WHEREAS**, U.S. cities and metropolitan areas are increasingly connected to their counterparts in Mexico and in Canada through economic relationships, integrated cross-border production of goods within industry clusters, foreign direct investment, migration, cultural and educational exchanges; and

**WHEREAS**, the strength of the interaction between the U.S.-Mexico border cities is reflected in the significant numbers of bridges and border crossings, which are among the busiest in the world; and

**WHEREAS**, the aforementioned economic activity is facilitated by approximately 10 million annual truck crossings at commercial ports of entry along the U.S.-Mexico border, travelling through our border communities and impacting our roads, traffic patterns, and air quality; and

**WHEREAS**, more than 1 million individuals transit the U.S. land ports of entry or Mexican land ports of entry in passenger vehicles or as pedestrians each day; and

**WHEREAS**, long delays at ports of entry adversely affect the residents and the economies of our communities; and

**WHEREAS**, the most efficient border crossings are also the safest and most secure border crossings; and

**WHEREAS**, land ports of entry infrastructure are under federal jurisdiction, but has significant impacts on local communities; and

**WHEREAS**, coordination and collaboration of multiple agencies of local, state and federal governments are required to successfully develop border infrastructure projects that enhance both security and efficiency and to facilitate cross-border trade; and

**WHEREAS**, after 24 years, recognize that NAFTA needed to be modernized to ensure the United States remains competitive against other trade blocs, to preserve U.S. jobs, and to discourage the outflow of capital; and

**WHEREAS**, note the United States and Mexico announced a bilateral trade agreement in principle in August 2018 and continue to negotiation Canada's participation; and

**THEREFORE, BE IT RESOLVED**, that the U.S.-Mexico Border Mayors Association urges the President and Congress to recognize the importance of trade and the secure, lawful flow of goods, services, and people between the United States, Mexico, and Canada.

**THEREFORE, BE IT RESOLVED**, that the U.S.-Mexico Border Mayors Association is committed to strengthening cooperation to enhance economic competitiveness and sharing information that enhances the secure flows of goods and people.

**THEREFORE, BE IT FURTHER RESOLVED**, that in modernizing NAFTA, the President and Congress:

- 1) Maintain a trilateral trade partnership for the North American region in order to optimize the region's competitiveness; and
- 2) Ensure that all businesses, especially small- to medium-sized businesses, have the opportunity to engage by providing streamlined and transparent rules of trade; and
- 3) Adopt trade rules recognizing advances in technology not in existence in 1994; and
- 4) Amend rules of origin without impairing the quality of a product or its competitive pricing; and
- 5) Ensure cross-border, inter-agency coordination; and
- 6) Allocate tariffs and fees generated and collected at all borders to support border infrastructure, customs facilitation, and staffing; and
- 7) Update NAFTA labor and visa categories to reflect modern classifications and expand common standards for professions and for mutual recognition of skills credentials.

**THEREFORE, BE IT FURTHER RESOLVED**, that the U.S.-Mexico Border Mayors Association calls on both the United States and Mexican federal governments to:

- 1) Continue to work with state and local governments to improve the efficiency of traffic circulation at all border bridges and crossings, mitigating economic and environmental impacts on the border region resulting from deficiencies or from lack of adequate border infrastructure, and its resulting border wait times; and
- 2) Deploy Intelligent Transportation Systems as upgrades are made at all land ports of entry; and
- 3) Fully staff all crossings; and
- 4) Expand the successful pre-inspection pilot programs currently operating at Mariposa, at Otay Mesa and at the Laredo airport to develop joint inspection facilities where feasible; and
- 5) Continue to invest to upgrade and to expand existing border crossings and to develop new border crossings as indicated by locally driven cross-border transportation master plans, leveraging federal funds with local and private financial resources and mechanisms; and
- 6) Continue to expand and to integrate trusted traveler programs such as SENTRI, GLOBAL ENTRY and FAST with the goal that residents of all three North American nations may utilize a single accepted trusted traveler document; and
- 7) Consider joining efforts of local governments and private industry to finance and to build improvements and new land Ports of Entry and associated access roads, supporting public-private, and public-public partnerships.

Kevin L. Faulconer, Mayor, San Diego, CA, United States

Juan Manuel Gastelum Buenrostro, Mayor, Tijuana, BC, Mexico



U.S. - MEXICO BORDER  
MAYORS ASSOCIATION | ASOCIACIÓN DE ALCALDES  
FRONTERIZOS MÉXICO-E.U.

*Una Asociación Internacional de Alcaldes Fronterizos de México y Estados Unidos.  
Nuestro propósito es hablar con una sola voz en temas que impactan a las comunidades que nuestras fronteras se unen.*

## Exhorto

**CONSIDERANDO**, el Banco de Desarrollo de América del Norte (BDAN) se estableció en 1994 para mejorar la calidad de vida de la gente que vive en la frontera México-E. U. A. mediante agua, aire y tierra más limpios; y

**CONSIDERANDO**, el BDAN, propiedad de los gobiernos mexicano y estadounidense por completo y en partes iguales, ayuda a desarrollar y financiar proyectos de infraestructura en comunidades a ambos lados de la frontera mediante varios servicios y programas que fomentan el desarrollo sustentable; y

**CONSIDERANDO**, la fecha, del BDAN ha beneficiado a 17 millones de habitantes a ambos lados de la frontera México-E. U. A. mediante el desarrollo de infraestructura sustentable; y

**CONSIDERANDO**, las contribuciones iniciales de capital por \$405 millones de dólares de México y E. U. A., el BDAN ha apalancado inversiones por un total de \$8.2 mil millones de dólares, lo que representa una tasa de apalancamiento general de 1:20 para el desarrollo de infraestructura sustentable; y

**CONSIDERANDO**, BDAN es la única institución financiera multilateral que financia proyectos en Estados Unidos y ha financiado 114 proyectos en zonas con dificultades económicas. En México, el BDAN ha financiado 132 proyectos adicionales, lo que da un total de 246 proyectos en Estados Unidos y México; y

**CONSIDERANDO**, BDAN ha financiado proyectos en los siguientes sectores: agua/aguas residuales (137 proyectos), desechos sólidos (25 proyectos), conservación de aguas (24 proyectos), calidad del aire (16 proyectos), energía solar (17 proyectos), energía eólica (14 proyectos), infraestructura urbana básica, como pavimentación (4 proyectos), control de aguas pluviales (3 proyectos), instalaciones de biogás/biocombustible (3 proyectos), y transporte público (2 proyectos); y

**CONSIDERANDO**, BDAN busca el primer aumento de capital desde su creación. El aumento de capital le permitiría al Banco desempeñar un papel más importante del que ya tiene en el financiamiento y resolución de un tema común en la frontera México-Estados Unidos: la falta de infraestructura sustentable; y

**CONSIDERANDO**, el gobierno mexicano aprobó la autorización y asignación del aumento de capital del BDAN en 2016, en la solicitud de presupuesto del presidente de E. U. A. para el año fiscal 2019 se incluye una cláusula para hacer lo mismo, y está pendiente la aprobación de dicha cláusula por parte del Congreso de E. U. A.; y

**CONSIDERANDO**, desde 1997, el Programa de Infraestructura Hidráulica de la Región Fronteriza —financiado por el Congreso mediante el Programa de Asistencia Estatal y Tribal (STAG, por sus siglas en inglés) de la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés)— ha otorgado apoyos para resolver necesidades prioritarias de infraestructura hidráulica y de aguas residuales en la región fronteriza de México y E. U. A. El programa se eliminó de la solicitud de presupuesto del presidente de E. U. A. para el año fiscal 2019; y

**CONSIDERANDO**, bajo el Programa de Infraestructura Hidráulica de la Región Fronteriza se han usado más de \$660 millones de dólares en apoyos para la construcción de 121 proyectos hidráulicos y de aguas residuales, lo que representa una inversión total de \$2 mil millones de dólares, que resulta en una tasa de apalancamiento de 1:3 en la región fronteriza de México y E. U. A. Uno de los resultados exitosos del programa es la eliminación de los más de 1,700 millones de litros diarios de aguas residuales no tratadas o tratadas de forma inadecuada de los cuerpos de agua compartidos; y

**CONSIDERANDO**, la población de la frontera estadounidense sin acceso a servicios básicos de agua y de aguas residuales supera los 2.8 millones de habitantes (más de 950,000 para servicios básicos de agua y más de 1.8 millones de habitantes para servicios básicos de aguas residuales); y

**CONSIDERANDO**, la Asociación de Alcaldes Fronterizos de México y Estados Unidos apoya por completo el apalancamiento de fondos federales limitados junto con otras fuentes de los sectores público y privado, y que el BDAN está perfectamente posicionado para continuar su impresionante récord de apalancamiento para desarrollar y financiar infraestructura sustentable.

### **POR LO TANTO, LA ASOCIACIÓN DE ALCALDES FRONTERIZOS DE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS RESUELVE:**

La recapitalización del Banco de Desarrollo de América del Norte y la restauración del Programa de Infraestructura Hidráulica de la Región Fronteriza deben ser prioridad para las ciudades y los municipios de la región fronteriza de la Asociación; y

La Asociación solicita respetuosamente que el Congreso de Estados Unidos autorice y financie por completo la recapitalización del BDAN y restaure un financiamiento significativo para el Programa de Infraestructura Hidráulica de la Región Fronteriza en el proceso presupuestario del año fiscal 2019 y 2020; y

Urgimos a todas las ciudades y estados fronterizos, y organizaciones asociadas, a que defiendan dichas prioridades ante el liderazgo de los gobiernos federales de la República Mexicana y de Estados Unidos de América.

Juan Manuel Gastelum Buenrostro, Mayor, Tijuana, BC, Mexico

Kevin L. Faulconer, Mayor, San Diego, CA, United States





U.S. - MEXICO BORDER  
MAYORS ASSOCIATION

ASOCIACIÓN DE ALCALDES  
FRONTERIZOS MÉXICO-E.U.

*Una Asociación Internacional de Alcaldes Fronterizos de México y Estados Unidos.  
Nuestro propósito es hablar con una sola voz en temas que impactan a las comunidades que nuestras fronteras se unen.*

## **Exhorto Comercio e Infraestructura de Transporte Transfronterizo**

**CONSIDERANDO**, que las ciudades ubicadas en la frontera entre Estados Unidos y México tienen una larga trayectoria de amistad y excelente colaboración en los asuntos que conciernen a sus habitantes, incluyendo infraestructura, competitividad económica, comercio e inversión, turismo, seguridad pública; y

**CONSIDERANDO**, que las ciudades ubicadas a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México comparten un interés en la región fronteriza que aprovechan para mejorar la seguridad pública, fomentar el comercio, fortalecer lazos culturales y reducir el costo de las actividades empresariales en América del Norte; y

**CONSIDERANDO**, que las relaciones y colaboración entre las ciudades ubicadas a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México mejoran a través de un control fronterizo conjunto efectivo, el profesionalismo de las autoridades, una sólida capacidad institucional y una efectiva coordinación interinstitucional en y entre México, Estados Unidos y Canadá; y

**CONSIDERANDO**, que la implementación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 mejoró la colaboración y generó prosperidad económica y la creación de empleos en Estados Unidos, México y Canadá; y

**CONSIDERANDO**, que las economías de Estados Unidos, México y Canadá nunca han estado más entrelazadas en la coproducción y el comercio (incluyendo cadenas de suministros), y que los aliados norteamericanos representan el 28% del producto interno bruto mundial, pero en el 2016 contaban con menos del 7% de la población mundial; y

**CONSIDERANDO**, que 14 millones de empleos estadounidenses dependen del comercio con México y Canadá y que 43 de los 50 estados de EE. UU. reportan que Canadá o México son su primer o segundo mercado principal de exportación, respectivamente; y

**CONSIDERANDO**, que México es el tercer socio comercial principal de Estados Unidos, con un intercambio de bienes y servicios valorado en cerca de \$616 mil millones de dólares en 2017, incluyendo la exportación de \$276.2 mil millones de dólares y la importación de \$340 mil millones de dólares; y

**CONSIDERANDO**, que México es el socio comercial principal de los cuatro estados de Estados Unidos ubicados en la frontera sur; y

**CONSIDERANDO**, que las ciudades y zonas metropolitanas de EE. UU. están cada vez más conectadas con sus contrapartes en México y Canadá mediante relaciones económicas, producción transfronteriza integrada de bienes dentro de conglomerados industriales, inversión extranjera directa, migración e intercambios culturales y académicos; y

**CONSIDERANDO**, que la fortaleza de la interacción entre las ciudades fronterizas de EE. UU. - México se refleja en una cantidad significativa de puentes y cruces fronterizos que están entre los más concurridos del mundo; y

**CONSIDERANDO**, que la actividad económica mencionada se da a través de aproximadamente 10 millones de camiones que cruzan anualmente las garitas comerciales ubicadas a lo largo de la frontera entre EE. UU. - México y que se movilizan por nuestras comunidades fronterizas y tienen un impacto en nuestras carreteras, patrones de tránsito y calidad del aire; y

**CONSIDERANDO**, que más de un millón de personas transita cada día por las garitas terrestres de EE. UU. y México en vehículos de pasajeros o como peatones; y

**CONSIDERANDO**, que los largos retrasos en las garitas afectan de manera adversa a los habitantes y a las economías de nuestras comunidades; y

**CONSIDERANDO**, que los cruces fronterizos más eficientes son también los cruces fronterizos más seguros; y

**CONSIDERANDO**, que la infraestructura de las garitas terrestres está bajo jurisdicción federal, pero tiene un impacto significativo en las comunidades locales; y

**CONSIDERANDO**, que se necesita de la coordinación y colaboración de múltiples organismos gubernamentales locales, estatales y federales para desarrollar con éxito proyectos de infraestructura fronteriza que mejoren la seguridad y eficiencia y que faciliten el comercio transfronterizo.

**CONSIDERANDO**, que después de 24 años, el TLCAN debe ser modernizado para asegurar que Estados Unidos siga siendo competitivo frente a otros bloques comerciales, preservar empleos en EE. UU. y combatir la fuga de capital; y

**CONSIDERANDO**, que Estados Unidos y México anunciaron un acuerdo de comercio bilateral en principio en agosto de 2018 y que continúan las negociaciones para la participación de Canadá.

**POR CONSIGUIENTE**, la Asociación de Alcaldes Fronterizos de EE. UU. y México resuelve exhortar al presidente y al Congreso para que reconozcan la importancia del comercio y del flujo seguro y legal de bienes, servicios y personas entre EE. UU., México y Canadá.

**POR CONSIGUIENTE**, la Asociación de Alcaldes Fronterizos de EE. UU. y México resuelve comprometerse a mejorar la cooperación para realzar la competitividad económica y compartir información que mejore el flujo seguro de bienes y personas.

**POR CONSIGUIENTE**, se resuelve además que, con la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el presidente y el Congreso deben:

- 1) Mantener una alianza comercial trilateral en la región de América del Norte para poder optimizar la competitividad de la región; y
- 2) Asegurar que todas las empresas, en particular las pequeñas y medianas, tengan la oportunidad de participar creando reglas comerciales simples y transparentes; y
- 3) Adoptar reglas comerciales que tomen en cuenta los avances tecnológicos que no existían en 1994; y
- 4) Enmendar las normas de origen para eliminar cambios arancelarios sin afectar la calidad de un producto o su precio competitivo; y
- 5) Asegurar una coordinación interinstitucional transfronteriza; y
- 6) Asignar los aranceles y cuotas generados y recaudados en todas las fronteras al apoyo de la infraestructura fronteriza, su modernización y su personal; y
- 7) Modificar las categorías laborales y de visado del TLCAN para reflejar las clasificaciones modernas y el reconocimiento mutuo de las credenciales profesionales.

**POR CONSIGUIENTE**, la Asociación de Alcaldes Fronterizos de Estados Unidos y México resuelve además solicitar que los gobiernos federales de Estados Unidos y México:

- 1) Sigam trabajando con los gobiernos estatales y locales para mejorar la eficiencia del tráfico vehicular en todos los puentes y cruces fronterizos, mitigando los impactos económicos y ambientales en la región fronteriza derivados de las deficiencias o de la falta de una infraestructura fronteriza adecuada y los tiempos de espera resultantes en la frontera; y
- 2) Desplegar Sistemas Inteligentes de Transporte conforme se vayan haciendo mejoras en todas las garitas terrestres; y
- 3) Contar con la cantidad adecuada de personal en todos los cruces fronterizos; y
- 4) Ampliar los exitosos programas pilotos de preinspección que actualmente operan en Mariposa, Otay Mesa y en el aeropuerto de Laredo para desarrollar instalaciones de inspección conjunta donde sea posible; y
- 5) Seguir invirtiendo para mejorar y expandir los cruces fronterizos existentes y para desarrollar nuevos cruces fronterizos tal como indican los planes maestros locales para el transporte transfronterizo, sacando el mayor provecho posible de los fondos federales a través de mecanismos y recursos financieros locales y privados; y
- 6) Seguir expandiendo e integrando programas de viajero confiable como SENTRI, GLOBAL ENTRY y FAST, para que los residentes de las tres naciones norteamericanas puedan usar un único documento para participar en estos programas; y
- 7) Considerar integrar los esfuerzos de los gobiernos locales y de la industria privada para financiar y construir mejoras y nuevas garitas terrestres y vías de acceso asociadas, apoyando las alianzas públicas-privadas y públicas-públicas.

Juan Manuel Gastelum Buenrostro, Mayor, Tijuana, BC, Mexico

Kevin L. Faulconer, Mayor, San Diego, CA, United States