



Formulario para la presentación de una petición

Parte I: Identificación

Acerca de este formulario

Este formulario le servirá de guía en la elaboración de una petición sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental en términos del artículo 24.27 del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), en vigor a partir del 1 de julio de 2020.

Para presentar su petición, lea con cuidado las instrucciones incluidas al final del formulario antes de proceder a su llenado; una vez completado, envíelo por correo electrónico a sem@cec.org, junto con los documentos pertinentes adjuntos o bien con enlaces para su descarga.

También puede enviar tanto su petición como los anexos correspondientes a la siguiente dirección postal:

Secretariado de la CCA, Asuntos Jurídicos y SEM
700 rue de la Gauchetière, bureau 1620
Montreal (Quebec), Canadá, H3B 5M2

Importante: Si su petición resultara incompleta, recibirá una determinación conforme al artículo 24.27(3) del T-MEC en la que se detallará la información faltante, en cuyo caso deberá presentar nuevamente la petición. Para ello, podrá volver a hacer uso de este formulario.

- Permito que se divulgue mi información personal. (Cuando un(a) ciudadano(a) particular presenta una petición, nunca se hacen públicas sus direcciones ni de correo electrónico ni postal).**
- Deseo mantener la confidencialidad de mi información personal.**

Identificación de quien presenta la petición ([“persona de una Parte”](#)).

A. Peticionario(a)(s) (individuo): Complete esta sección si usted es una persona física. Si quien presenta la petición es una empresa u organización, utilícese la sección **B**.

1. Apellido(s):

2. Nombre(s):

3. Nacionalidad (o país de residencia permanente):

4. Dirección:

5. Número telefónico:

6. Correo-e:

B. Peticionario(a)(s) (empresa): Complete esta sección en caso de que la petición provenga de una entidad legalmente constituida (por ejemplo, una ONG, una asociación o una empresa).

7. Nombre de la entidad:

Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, Delegación Chihuahua

8. Representada por:

Lic. Marcelo Vázquez Tovar, delegado de ANIERM en Chihuahua

9. Lugar de constitución, fecha y número de registro

Ciudad de México, México, 19 de mayo de 1944

10. Dirección:

11. Número telefónico:

12. Correo-e:

En caso de que existan más peticionarios, haga [clic aquí](#) para descargar una copia adicional de esta parte I del formulario.

Parte II: Representante(s)

Si no se cuenta con un(a) representante o una organización coordinadora que presenta la petición, favor de continuar a la parte III del presente formulario.

C. Organización coordinadora: Llene los siguientes campos si la petición se efectúa bajo la dirección de una o más organizaciones	D. Representante: Llene los campos a continuación si quien(es) presenta(n) la petición cuenta(n) con un representante legal
13. Nombre:	19. ¿El representante forma también parte de los(as) peticionarios(as)? <input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
14. Representado(a) por:	20. Apellido(s): Vázquez Tovar
15. Fecha de constitución o registro:	21. Nombre(s): Marcelo
16. Dirección:	22. Nacionalidad (o país de residencia permanente): México
17. Número telefónico:	23. Dirección: [REDACTED]
18. Correo-e:	24. Número telefónico: + [REDACTED]
	25. Correo-e: [REDACTED]

En caso de que haya más de una organización coordinadora, haga [clic aquí](#) para descargar una copia adicional de esta parte II del formulario.

Parte III: La petición

E. Parte aludida. Favor de identificar dónde se encuentra la situación planteada en la petición. Asimismo, puede hacer referencia más de una Parte y su legislación ambiental.

¿A qué Parte(s) está dirigida su petición?

- Canadá
- Estados Unidos
- México

F. Legislación ambiental

27. Quien presenta la petición debe identificar la(s) disposición(es) de las ley(es) o reglamento(s) en materia de medio ambiente aplicables, en apego a las definiciones del artículo 24.1 del T-MEC.

Se considera que los Estados Unidos de América han incumplido las siguientes obligaciones:

1. Evaluar los impactos ambientales transfronterizos, conforme al Artículo 7 del Convenio de La Paz (1983).
2. Garantizar la participación pública informada, conforme al ACAAN.
3. Implementar medidas preventivas o mitigadoras frente a los efectos previsibles en la calidad del aire y el entorno ecológico de la zona fronteriza.

G. Exposición de hechos

28. Asegúrese de mencionar o hacer referencia a los puntos enumerados en las instrucciones.

Verifique que la información que introduzca en este apartado no exceda de 15 páginas. En caso necesario, revise y ajuste su texto en conformidad. Utilice el siguiente apartado para redactar una breve exposición de los hechos. Numere los párrafos, a fin de facilitar el análisis de la petición y las referencias a sus aseveraciones. Puede incluir hipervínculos en su texto para referenciar información.

Antecedentes y Hechos

El 2 de mayo de 2025, la General Services Administration (GSA) publicó el Record of Decision (ROD) correspondiente a la modernización del puerto de entrada terrestre "Bridge of the Americas (BOTA)" en El Paso, Texas, adoptando la Alternativa 4, que implica la eliminación total de las operaciones de carga comercial.

Esta decisión trasladará más de 40,000 tractocamiones anuales a otros cruces, principalmente Zaragoza–Ysleta, a 19 km de distancia, lo cual:

- a) Incrementará la contaminación atmosférica por emisiones de PM2,5 y NOx en zonas densamente pobladas del lado mexicano.
- b) Aumentará el consumo de combustible y, por ende, las emisiones de CO2.
- c) Alterará la dinámica ecológica y de tráfico vehicular en la región fronteriza.

Pese a ello, la GSA y la EPA no evaluaron los impactos ambientales del proyecto en territorio mexicano, incumpliendo así el Artículo 7 del Convenio de La Paz (1983), que exige la evaluación de impactos significativos en la zona fronteriza y la adopción de medidas de mitigación binacionales.

A continuación detallamos los hechos:

El gobierno de Estados Unidos, a través de la Administración General de Servicios (GSA por sus siglas en inglés) ha decidido de manera unilateral cerrar el cruce de carga comercial en el puente internacional Córdova-Américas en Ciudad Juárez, Chihuahua.

Esta decisión afecta a miles de habitantes en Ciudad Juárez que viven al sur del cruce internacional Zaragoza-Ysleta, en donde se concentrará un mayor número de tractocamiones aumentando la cantidad de contaminación del aire en esa zona.

La Administración de Servicios Generales proyecta eliminar las operaciones de carga comercial en el Puente Córdova-Américas a partir de mayo de 2026, coincidiendo con el inicio programado de las obras de modernización del puerto de entrada, aunque otras fuentes mencionan que el cierre sería en la primavera de 2027.

La determinación de suspender definitivamente el cruce de carga por el puente internacional Córdova-Américas fue publicada el 2 de mayo de 2025 por la GSA en el Acta de Decisión (Record of Decision - ROD), que acompaña a la Declaración Final de Impacto Ambiental (Final Environmental Impact Statement - EIS) para la modernización del puerto de entrada terrestre del Puente de las Américas en El Paso, Texas. En este documento, la GSA seleccionó la "Alternativa 4: Modernización multinivel dentro de los límites del puerto existente, con una pequeña adquisición de terrenos y la eliminación de todas las operaciones de carga comercial" (Alternative 4 - Multilevel modernization within the existing port boundaries, with minor land acquisition and the elimination of all commercial cargo operations).

Con esa decisión, el gobierno estadounidense viola el Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Protección y mejoramiento del Medio Ambiente en la Zona Fronteriza, firmado en la ciudad de La Paz, Baja California, el 14 de agosto de 1983, publicado en el Diario Oficial de la Federación de México el 22 de marzo de 1984.

En dicho tratado, los tres países hacen un compromiso de colaborar en pro de la calidad del medio ambiente incluida la calidad del aire en la franja fronteriza que considera 100 kilómetros hacia el interior de cada uno de los países a partir de la colindancia.

"El artículo séptimo de dicho convenio señala que "Las Partes evaluarán, según sea apropiado, de conformidad con sus respectivas leyes, reglamentos y políticas nacionales, **proyectos que puedan tener impactos significativos en el medio ambiente de la zona fronteriza**, para que se puedan considerar medidas apropiadas para evitar o mitigar efectos ambientales adversos".

El proyecto publicado por la GSA incluye una Declaración Final de Impacto Ambiental (Final Environmental Impact Statement - EIS), en la que no se contemplan los efectos en la calidad del aire del lado mexicano de la frontera.

Como organización empresarial estamos seguros que al cerrar el cruce por el puente internacional Córdova-Américas, también conocido como BOTA (Bridge Of The Americas), los tractocamiones que por ahí cruzan se desviarán al cruce más cercano, que es precisamente en Zaragoza-Ysleta.

Actualmente el puente internacional Zaragoza-Ysleta ya soporta la mayor parte de los camiones de carga que cruzan por esta región. Según datos del Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT) en el último año (medido de septiembre del 2024 hasta agosto del 2025) por esta región cruzaron 1,426,340 tractocamiones con cajas cargadas o vacías de sur a norte.

El 13% de esos tractocamiones cruzaron por Córdova-Américas. El 67.2% cruzaron por Zaragoza-Ysleta (a 19 kilómetros de BOTA), provocando que "al parecer" esa sea la zona de mayor tráfico y por consiguiente la mayor polución y partículas suspendidas. El 16.9% cruzó a Estados Unidos por San Jerónimo-Santa Teresa (a 26 complicados kilómetros de BOTA), y sólo el 2.9% cruzó por Guadalupe-Tornillo (ubicado a más de 50 complejos kilómetros de BOTA).

Dado que el puente más cercano y menos complejo es Zaragoza-Ysleta, seguramente la mayor parte de los 40 mil tractocamiones que anualmente cruzan hacia el norte por BOTA se redirigirán a Zaragoza-Ysleta, ocasionando una mayor contaminación ambiental en esa zona que está más densamente poblada del lado mexicano que del estadounidense. Quizá fue por eso que la EPA no advirtió el daño que se haría a la población que habita dentro de los 100 kilómetros de la franja fronteriza en el lado mexicano al cerrar BOTA al tráfico de carga comercial. Decimos al parecer porque no hay una medición oficial sobre la contaminación del aire en estas zonas de alto flujo de tractocamiones en el lado mexicano. Como lo mencionamos anteriormente, la GSA en su estudio ambiental sólo contempló el lado estadounidense de la frontera, ignorando el daño que ya existe en el lado mexicano y el que pueda generarse con más carga en una zona ya afectada como Zaragoza-Ysleta. Otro daño ambiental evidente, es que los tractocamiones cargados que ahora usan BOTA tendrían que recorrer largas distancias adicionales hasta los puentes de Zaragoza-Ysleta, San-Jerónimo-Santa Teresa, y Guadalupe-Tornillo, generando mucho mayor gasto de combustible en la región, y los riesgos de daño a la fauna que implica la circulación por esas carreteras en donde el muro ya de por sí es un bloqueo para el fuga de especies como los coyotes y otros animales de dimensiones similares.

Un tercer impacto que consideramos que no está siendo contemplado por el análisis ambiental de la EPA presentado por la GSA para el cierre de la carga comercial en BOTA es la cantidad de contaminación que se genere al ampliar el número de carriles para el cruce internacional de vehículos particulares, de las actuales 14 a más de 32.

No se establece si los millones de autos particulares adicionales que cruzen cada año por ese puente luego de la remodelación van a contaminar más o menos que las 4 decenas de miles de tractocamiones que pasan cada año.

Al momento de redactar esta petición seguimos esperando respuesta de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) sobre cualquier advertencia o aviso de este proyecto por parte de alguna autoridad estadounidense, pero estamos seguros es que nunca se convocó a una mesa pública de debate para analizar el impacto ambiental del proyecto de la remodelación de BOTA en el lado mexicano de la frontera.

Sabemos que del lado estadounidense hubo mesas de trabajo con la participación de actores poco interesados e involucrados con el tema ambiental de Ciudad Juárez.

Adjuntamos a esta petición los documentos mencionados de la GSA y de la EPA, así como la solicitud de información que realizamos a la Semarnat.

De antemano agradecemos mucho la atención prestada a la presente petición, quedando a la espera de cualquier respuesta que implique la aportación de más datos.

Cordialmente:

Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana
Delegación Chihuahua

Parte III: La petición

E. Parte aludida. Favor de identificar dónde se encuentra la situación planteada en la petición. Asimismo, puede hacer referencia más de una Parte y su legislación ambiental.

¿A qué Parte(s) está dirigida su petición?

- Canadá
- Estados Unidos
- México

F. Legislación ambiental

27. Quien presenta la petición debe identificar la(s) disposición(es) de las ley(es) o reglamento(s) en materia de medio ambiente aplicables, en apego a las definiciones del artículo 24.1 del T-MEC.

Se considera que los Estados Unidos de América han incumplido las siguientes obligaciones:

1. Evaluar los impactos ambientales transfronterizos, conforme al Artículo 7 del Convenio de La Paz (1983).
2. Garantizar la participación pública informada, conforme al ACAAN.
3. Implementar medidas preventivas o mitigadoras frente a los efectos previsibles en la calidad del aire y el entorno ecológico de la zona fronteriza.

H. Lista de documentos de apoyo

29. Su petición deberá incluir copias íntegras y legibles (en forma de archivos adjuntos) de todos los documentos de los que en ella se haya hecho mención. También puede utilizar hipervínculos para la descarga de los mismos. Introduzca en el siguiente cuadro una lista de los documentos aludidos, idealmente en el mismo orden en el que se les menciona en la petición. No incluya leyes ni reglamentos citados la petición.

1. Record of Decision (ROD) publicado por la GSA (2 de mayo de 2025).
2. Final Environmental Impact Statement (FEIS) del proyecto BOTA.
3. Solicitud de información a la SEMARNAT.
4. Datos del U.S. Department of Transportation (septiembre 2024 – agosto 2025).
5. Mapas de la zona afectada.