



anierm
ASOCIACIÓN NACIONAL DE IMPORTADORES Y
EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA MEXICANA

Viernes 13 de marzo del 2026

Respuesta complementaria a la Petición de la ANIERM a la CCA
sobre el impacto ambiental del proyecto de Remodelación del
puente BOTA en Ciudad Juárez El Paso

Estimado Paolo Solano

Director de asuntos jurídicos y

titular de la Unidad SEM de la CCA:

Agradecemos de antemano las observaciones realizadas a nuestra petición SEM-25-002 (Puente de las Américas—BOTA), mismas que respondemos en 3 sentidos:

- 1- **Argumentación legal.** Estamos dando nuevo sustento legal a nuestra petición de acuerdo a los requisitos previstos en el Capítulo 24, Artículo 24.1 del Tratado de Libre Comercio México-Estados Unidos-Canadá (TMEC), citando leyes vigentes aprobadas por Estados Unidos.
- 2- **Agregamos testimonios como pruebas.** Dada la falta de estudios en la zona de Juárez que consideramos será afectada, agregamos testimoniales de dos expertos: [REDACTED], empresario transportista con más de 30 años en el rubro, [REDACTED] de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga y [REDACTED] de la Asociación de Transportistas de Carga de Ciudad Juárez, así como del activista ambientalista Ingeniero [REDACTED], representante de [REDACTED]. También citamos conclusiones de la GSA incluidas en documento "Final ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT For the Proposed Modernization of the Bridge of the Americas Land Port of Entry, El Paso, Texas", en las que habla del impacto que tienen las emanaciones de los tractocamiones en la zona de BOTA. Si la GSA realiza la obra sobre la que hacemos esta petición, el daño que ahora sufren los vecinos de BOTA se trasladará a los vecinos de Zaragoza-Ysleta.
- 3- **Agregamos un anexo** incluido en el Record of Decision (ROD) u Oficio de Resolución de la Administración General de Servicios de Estados Unidos (GSA), encargada de realizar la obra. El anexo "Appendix B Part 2.pdf" colocado por la propia autoridad entre los documentos oficiales del Record of Decision, en el cual existen decenas de advertencias de organizaciones transportistas, gubernamentales y civiles a la GSA, sobre un impacto ambiental negativo al concentrar más carga en el puente Zaragoza-Ysleta.

Además hubo una visita no documentada del delegado de ANIERM en Chihuahua, Marcelo Vázquez Tovar, a la oficina de [REDACTED], Gerente Regional de Proyectos de la GSA en El Paso, pero no fue recibido.

A continuación, detallamos nuestra respuesta a cada una de las observaciones realizadas por la CCA a nuestra petición:



1- EN ALCANCE A LA ORIGINAL ARGUMENTACIÓN LEGAL

En alcance a la petición inicial, ahora ofrecemos fundamentos en leyes ambientales estatutarias de los Estados Unidos que cumplen estrictamente con capítulo 24, Artículo 24.1 del T-MEC¹, específicamente la **NEPA**² y la **Clean Air Act**³ [ver notas al pie], las cuales obligan a la Parte a evaluar y mitigar los daños a la salud pública, incluso cuando estos se manifiestan de manera transfronteriza.

Entonces, la decisión de la GSA de eliminar el cruce de carga por BOTA viola las siguientes leyes vigentes de Estados Unidos al no presentar una investigación sobre los efectos ambientales en Juárez de la dispersión de la carga que hoy cruza por BOTA y su inminente traslado por el cruce Zaragoza-Ysleta.

A) National Environmental Policy Act (NEPA)

La GSA (General Services Administration) las agencias federales de EE. UU. NO realizó una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) o una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) exhaustiva que considerara los impactos significativos en la calidad del aire transfronterizo. NEPA exige que se analicen todas las "consecuencias ambientales razonablemente previsibles", sin limitarse exclusivamente a las fronteras geográficas nacionales.

Cita (42 U.S.C. § 4332): "Todas las agencias del Gobierno Federal deberán... incluir en cada recomendación o informe sobre propuestas de legislación y otras acciones federales importantes que afecten significativamente la calidad del humano medio, una declaración detallada de la agencia responsable sobre: (i) el impacto ambiental de la acción propuesta... y (ii) cualquier efecto ambiental adverso que no pueda evitarse si se implementa la propuesta."

B) Clean Air Act (CAA) [42 U.S.C. § 7401 et seq.]

Las emisiones originadas desde EE. UU. por la decisión de modificar la infraestructura en el cruce BOTA pueden poner en peligro la salud pública en México.

¹ *Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)*, Capítulo 24 (Medio Ambiente), Artículo 24.1. Se establece que las leyes federales citadas (NEPA y CAA) cumplen plenamente con la definición de "ley ambiental" al ser estatutos cuyo propósito primordial es la protección del medio ambiente y la salud humana mediante el control de emisiones.

² *National Environmental Policy Act (NEPA)*, 42 U.S.C. § 4332(2)(C). Texto original: "all agencies of the Federal Government shall... include in every recommendation or report on proposals for... major Federal actions significantly affecting the quality of the human environment, a detailed statement by the responsible official on (i) the environmental impact of the proposed action." El término "human environment" ha sido interpretado por los tribunales federales de EE. UU. para incluir impactos que cruzan fronteras internacionales cuando existe un nexo causal directo.

³ *Clean Air Act (CAA)*, 42 U.S.C. § 7415 - Section 115 (International Air Pollution). Texto original: "Whenever the Administrator... has reason to believe that any air pollutant or pollutants emitted in the United States cause or contribute to air pollution which may reasonably be anticipated to endanger public health or welfare in a foreign country... the Administrator shall give formal notification to the Governor of the State in which such emissions originate."



Cita (42 U.S.C. § 7415 - Contaminación Atmosférica Internacional): "Siempre que el Administrador [de la EPA], basándose en informes, encuestas o estudios... tenga razones para creer que cualquier contaminante o contaminantes emitidos en los Estados Unidos causan o contribuyen a una contaminación atmosférica de la que puede razonablemente esperarse que ponga en peligro la salud o el bienestar público en un país extranjero... el Administrador notificará formalmente al Gobernador del Estado en el que se originan dichas emisiones."

En este caso el cierre de BOTA "origina" que las emisiones se concentren en un punto que pone en peligro la salud en México. La GSA fue ampliamente advertida según se documenta más adelante.

C) Políticas que alienten altos niveles de protección ambiental, según el T-MEC (Art. 24.2)

Cita (Artículo 24.2.2): "Cada Parte procurará asegurar que sus leyes y políticas ambientales proporcionen y alienten altos niveles de protección ambiental, y procurará continuar mejorando sus niveles de protección ambiental."

Reducir la contaminación en un puente (BOTA) a costa de saturar otro (Zaragoza) no es "mejorar los niveles de protección", es simplemente trasladar el daño de una comunidad a otra.

D) Definición de "Ley Ambiental" según el T-MEC (Art. 24.1)

"...ley ambiental significa un estatuto o reglamento de una Parte... cuyo propósito primordial sea la protección del medio ambiente o la prevención de un peligro para la vida o salud humana, a través de: (a) la prevención, abreviación o control de la liberación, descarga o emisión de contaminantes ambientales..."

Tanto la **NEPA** como la **Clean Air Act** encajan perfectamente en esta definición de ley ambiental, dando solución a la observación que nos realizó la CCA cuando usamos el Acuerdo de la Paz como fundamento legal.

2- TESTIMONIOS SOBRE IMPACTO DE QUITAR LA CARGA DEL PUENTE LIBRE

a) Cerrar BOTA provocará más problemas ambientales: Manuel Sotelo, transportistas

Contenido en el video adjunto a este correo nombrado "Testimonio Sr. [REDACTED]"

[REDACTED], es un empresario transportista con más de 30 años en el rubro, [REDACTED] de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga y [REDACTED] de la Asociación de Transportistas de Carga de Ciudad Juárez.



explica que el puente de las Américas es una de las infraestructuras mejor conectadas y rápidas para el cruce de mercancías entre Ciudad Juárez y El Paso. Su cierre a la carga comercial obligaría a redistribuir miles de cruces diarios a otras aduanas que no tienen la misma capacidad ni conectividad, lo que generaría un efecto dominó de ineficiencia económica y problemas ambientales.

- Es la opción más viable para el cruce de cargas

Según la aduana de Zaragoza-Ysleta es la alternativa más lógica por su infraestructura, aunque advierte que ya se encuentra saturada. Las otras opciones (Tornillo y Santa Teresa) presentan serias deficiencias en rutas de acceso o capacidad de atención.

Sobre Zaragoza: "Por cercanía, porque está dentro de la misma ciudad, por la infraestructura que tiene, pues nos iríamos a Zaragoza... es la más fuerte, la más grande, la que abre más horas al día."

Sobre las otras opciones: "Tornillo... está a casi 60 kilómetros de Ciudad Juárez, no hay una infraestructura carretera como para hacer esto... Santa Teresa tiene nada más tres casetas para recibir la carga."

La pérdida de capacidad al cerrar BOTA: "Le estamos quitando el 40% de la capacidad que tiene esta ciudad para exportar e importar mercancías... Lógicamente que vamos a perder competitividad."

- El aumento de la contaminación por el desvío de rutas

es enfático en que la supuesta motivación ambiental para el cierre es contradictoria, ya que forzar a los camiones a recorrer distancias mucho más largas y pasar más tiempo con el motor encendido en filas incrementará las emisiones totales en la región.

Mayor distancia recorrida: "Vamos esparciendo las moléculas contaminantes por todo El Paso, por todo Ciudad Juárez... vamos a tener los vehículos de carga corriendo más distancias dentro de las ciudades."

El problema del motor en "ralentí": "Vamos a tener estos mismos vehículos estando más tiempo parados, andando los motores en ralentí, precisamente porque le estamos quitando el 40% de la capacidad de despacho."

Crítica al estudio ambiental: "Ambientalmente no es cierto [el beneficio]... en principio no tomaron en cuenta la parte mexicana... no tomaron en cuenta los otros cruces."



b) Contaminación se aumentará y dispersará: Ing. Daniel Delgadillo, ecologista

Testimonio contenido en video adjunto a este correo nombrado "Ing. Daniel Delgadillo"

El ingeniero [REDACTED], es un activista ambiental representante de la [REDACTED]. El Ingeniero [REDACTED] sostiene que la justificación ambiental para cerrar el puente a la carga comercial es contradictoria y poco efectiva. Según su análisis, esta medida no resuelve el problema de la contaminación, sino que simplemente lo desplaza y lo agrava en otras zonas densamente pobladas.

Desplazamiento y Agravamiento de la Contaminación

Saturación en Zaragoza: Al cerrar el Puente Libre, el flujo de aproximadamente 190,000 tractocamiones anuales se redirige hacia el puente Zaragoza-Isleta. Esta zona tiene una alta densidad de población (colonias como Zaragoza, Satélite y Riberas del Bravo) y una intensa actividad industrial.

Emissiones de Dióxido de Carbono: El incremento masivo de vehículos pesados en este sector eleva los niveles de dióxido de carbono y partículas suspendidas. Estas partículas, debido a su tamaño diminuto, pueden viajar kilómetros, afectando la salud respiratoria tanto en México como en Estados Unidos.

Contaminación por Polvo: Gran parte de la infraestructura vial en las zonas periféricas no está pavimentada o no está diseñada para el peso de los tractocamiones. El tránsito constante levanta nubes de polvo natural que, sumadas a los gases de combustión, deterioran gravemente la calidad del aire.

Deficiencias en la Infraestructura y Coordinación

Impacto en el Pavimento: La falta de vías de acceso adecuadas para vehículos de carga provoca un rápido deterioro del pavimento, lo que genera baches y más problemas logísticos y ambientales.

Motores en Ralentí: La reducción en la capacidad de cruce obliga a los camiones a permanecer largas horas en filas con los motores encendidos (ralentí), incrementando la emisión constante de contaminantes en puntos específicos.

Falta de Coordinación Binacional: [REDACTED] enfatiza que no existe una coordinación real entre los gobiernos de México y Estados Unidos para mitigar estos efectos. Señala que antes de tomar decisiones tan drásticas, se debería haber preparado la infraestructura necesaria y explorado opciones de combustibles menos contaminantes.

Conclusión sobre el Beneficio Ambiental

El activista concluye que la medida parece estar más motivada por intereses particulares de grupos de vecinos en El Paso que por un beneficio ecológico real para la región fronteriza. Al no considerar la parte mexicana ni el impacto en los otros cruces, la decisión resulta en una "descoordinación" que perjudica la salud pública y la competitividad de ambas ciudades.



c) El documento de GSA advierte la contaminación que generan los tractocamiones que se dirigirán en su mayoría al cruce Zaragoza-Ysleta

El documento "Final ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT For the Proposed Modernization of the Bridge of the Americas Land Port of Entry, El Paso, Texas" que les enviamos en el anterior paquete de esta petición, proporciona datos específicos que hablan del daño, si no se elige la Alternativa 4:

Degradación del Aire Regional: El área de El Paso y Juárez ya padece de una calidad de aire degradada. Mantener la carga comercial (Alternativa 1a o No Acción) resultará en efectos adversos de moderados a significativos a largo plazo para la salud de los niños y poblaciones vulnerables debido a las emisiones de los camiones.

Beneficios de la Alternativa 4: El estudio demuestra que eliminar la carga comercial reduciría las emisiones totales del sistema en un 9%. Esto se considera un impacto beneficioso significativo para corregir las condiciones de salud en las comunidades de justicia ambiental a ambos lados de la frontera.

Ruido y Vibración: Las residencias en Juárez, al igual que Bowie High School y el Monumento Nacional Chamizal en EE. UU., son receptores sensibles que sufrirán por el ruido de ralentí de los camiones si no se elimina el tráfico comercial.

Todos estos beneficios para el medioambiente de los vecinos del puente BOTA citados en el documento oficial en el caso de aplicar la Alternativa 4, se convertirán en afectaciones para la zona de Zaragoza-Ysleta, dado que, como ya lo explicó el líder transportista [REDACTED] en su testimonio líneas arriba, es la única opción viable que tienen las empresas para mandar las exportaciones que ahora cruzan por BOTA.

3- COMUNICACIÓN CON LA AUTORIDAD SOBRE EL IMPACTO AMBIENTAL DE CERRAR BOTA A LA CARGA

Durante los meses de Noviembre del 2024, decenas de organizaciones públicas y privadas advirtieron directamente a [REDACTED], NEPA Program Manager, que quitar el cruce de carga no soluciona el problema de contaminación y muchos de ellos sostienen que por el contrario, se generará más contaminación para esta región.

Estas manifestaciones realizadas por decenas de actores de esta comunidad fronteriza de ambos lados de la frontera enviadas directamente a la GSA, están contenidas en el Apéndice al ROD Appendix B Part 2, en el link <https://www.gsa.gov/system/files/Appendix%20B%20Part%202.pdf> y pueden encontrarse a partir de la página 56 de dicho anexo. Agregaremos dicho anexo a este paquete de documentos.

En la página 56 El Paso Metropolitan Planning Organization, una carta enviada a [REDACTED] de la GSA establece que: "La Junta de Planificación y Control de El Paso Metropolitan Planning Organization reconoce que, en lugar de servir como solución o mitigación de los impactos de la congestión y la calidad del aire del tráfico de camiones en la región, la Alternativa 4 simplemente traslada el problema de un cruce fronterizo a otro dentro de la región".



En la página 57, una carta de la Asociación de Maquiladoras, A.C. dirigida al mismo funcionario advierte “Impacto ambiental negativo en el suroeste de EE. UU.: Un estudio de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) reveló que las demoras en los cruces fronterizos aumentan las emisiones de gases de efecto invernadero. Si el tráfico se desvía a puertos como Santa Teresa o Tornillo, las demoras adicionales incrementarían las emisiones de diésel en un 25%, especialmente en zonas urbanas cercanas a los cruces, como El Paso y Las Cruces. Esto afectaría la calidad del aire, agravando problemas de salud pública como el asma y otras enfermedades respiratorias.” La misma organización concluye “El cierre del puerto Córdoba-Américas no es solo un problema local; afecta a ambos lados de la frontera. Desde la perspectiva estadounidense, el cierre tendría profundas consecuencias económicas, ambientales y sociales.”

En la página 82 del mismo documento la Border Trade Alliance advierte: Aumento de la congestión en otros puertos de entrada. “A la BTA le preocupa que la eliminación del tráfico de carga comercial de BOTA resulte en un desvío de carga a otros puentes internacionales, lo que generaría congestión y retrasos adicionales en estos lugares. La redirección de camiones a puertos alternativos no diseñados originalmente para un mayor volumen de carga podría afectar negativamente tanto la eficiencia comercial como la calidad del aire de la región al aumentar las emisiones debido a la lentitud del tráfico y los tiempos de inactividad.”

En la página 132 del mismo apéndice, el alcalde de Ciudad Juárez Cruz Pérez Cuéllar, señala exactamente lo mismo que nuestra petición: “El redireccionamiento de camiones a otros cruces saturados incrementará las emisiones de CO2, producto de los tiempos de espera más largas del lado americano y rutas más largas en el lado mexicano y menos directas. Además, al desviar el tráfico hacia zonas más pobladas, el impacto en la calidad del aire se intensifica, afectando de manera significativa a comunidades residenciales cercanas y aumentando la exposición de la población a contaminantes nocivos. Esto contrapone los esfuerzos por reducir la huella de carbono en el transporte.”

Incluso [REDACTED], funcionario de Custom Border Protection, indica en su carta dirigida al correo BOTA.nepacomments@gsa.gov: “We are simply transferring our noise and air pollution to Ysleta... this project would in no way eliminate pollution... it simply dumps it on our neighbors”. Esta carta puede encontrarse en la página 182 del mismo apéndice.

Vecinos de los otros cruces fronterizos también advirtieron a la GSA del daño que consideran harían al medioambiente.

“Soy un residente preocupado del vecindario de Río Valley, ubicado junto a la carretera estatal Artcraft 178, cerca del puerto fronterizo de Santa Teresa, Nuevo México. El proyecto BOTA ha propuesto eliminar el tráfico comercial. Esto probablemente resultaría en un aumento sustancial del tráfico comercial que cruza por el puerto de Santa Teresa. He vivido en esta comunidad por más de 20 años y el tráfico comercial en Artcraft ha aumentado exponencialmente en los últimos 5 años. Ya experimentamos retrasos y atascos regulares debido a los camiones con palas de aerogeneradores que pasan casi a diario. Sin mencionar las obras actuales de la I-10. Les imploro que no continúen con el plan de detener todo el tráfico comercial en el Puente de las Américas”, dice [REDACTED], quien se identifica como residente de El Paso.”



ANIERM

ASOCIACIÓN NACIONAL DE IMPORTADORES Y
EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA MEXICANA

Los antes mencionados son sólo algunos ejemplos de muchos más incluidos en este apéndice elaborado por la propia GSA, en los que se le advierte el daño al medio ambiente que se generará al cerrar el cruce de carga por BOTA. El gobierno del Estado de Chihuahua, el Gobierno Municipal, así como organizaciones empresariales de ambos lados de la frontera expresan a lo largo de varios cientos de páginas de este apéndice diferentes opiniones en los que se advierte del daño ambiental al cerrar dicho cruce de carga. Creemos que en este apéndice se comunica de manera suficiente a la GSA la necesidad de un estudio del impacto ambiental en el lado mexicano de la frontera.

ATENTO LLAMADO

Nuestra asociación no tiene los datos técnicos sobre la contaminación a generarse en la zona de Zaragoza-Ysleta, pero encontramos mucha lógica en nuestra petición. En realidad, el cuidado de la calidad del aire en nuestra frontera ni siquiera aparece entre nuestras directrices. Nosotros no contamos con los recursos para hacer una investigación profunda sobre el impacto de cerrar un cruce de carga que va a provocar que miles de tractocamiones recorran millones de millas adicionales para poder cruzar la frontera de ida y vuelta, pero esperamos que Ustedes sí puedan hacer que esta investigación se realice por parte de la autoridad obligada, tal como vemos que marca la ley, porque si no es así, mucha gente quedará desprotegida ante una acción que a todas luces afectará el aire que respira un grupo poblacional grande alrededor del cruce Zaragoza-Ysleta. Si ustedes creen que hay otras pruebas que podemos hacerles llegar, con gusto lo haremos.

Atentamente

Lic. Marcelo Vázquez Tovar

Delegado Regional de ANIERM en el estado de Chihuahua



anierm
ASOCIACIÓN NACIONAL DE IMPORTADORES Y
EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA MEXICANA

CONTENIDO DE ESTE PAQUETE

- a) DOCUMENTO DE RESPUESTA A LA CCA
- b) APPENDIX B PART 2
- c) LINKS DE VIDEOS APÉNDICE

CONTIENE ENLACES A:

TESTIMONIO DEL SEÑOR [REDACTED], EXPERTO EN AUTOTRANSPORTE DE CARGA

TESTIMONIO DEL INGENIERO [REDACTED], AMBIENTALISTA LOCAL

SITIO DE LA GSA DONDE SE ENCUENTRA EL APPENDIX B PART 2