



# **PROPUESTA DE CERTIFICACIÓN Y FINANCIAMIENTO**

## **PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ENTRADA TERRESTRE ANZALDÚAS EN MISSION, TEXAS**

*Publicada: 6 de abril de 2022*

## ÍNDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	1
<b>1. OBJETIVO DEL PROYECTO Y RESULTADOS PREVISTOS</b> .....	4
<b>2. ELEGIBILIDAD</b> .....	5
2.1. Tipo de proyecto.....	5
2.2. Ubicación del proyecto.....	5
2.3. Promotor del proyecto y autoridad legal .....	5
<b>3. CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN</b> .....	6
3.1. Criterios técnicos .....	6
3.1.1. Perfil general de la comunidad.....	6
3.1.2. Alcance del proyecto .....	17
3.1.3. Factibilidad técnica .....	19
3.1.4. Requisitos en materia de propiedad y derechos de vía .....	21
3.1.5. Actividades clave del Proyecto .....	21
3.1.6. Administración y operación.....	21
3.2. Criterios ambientales .....	22
3.2.1. Efectos/impactos ambientales y de salud .....	22
A. Condiciones actuales .....	22
B. Impactos del proyecto.....	26
C. Impactos transfronterizos .....	32
3.2.2. Cumplimiento con leyes y reglamentos aplicables en materia ambiental.....	32
A. Autorización ambiental .....	32
B. Medidas de mitigación .....	36
C. Tareas y autorizaciones ambientales pendientes .....	38
3.3 Criterios financieros .....	38
<b>4. ACCESO PÚBLICO A LA INFORMACIÓN</b> .....	40
4.1. Consulta pública .....	40
4.2. Actividades de difusión .....	40

## RESUMEN EJECUTIVO

### AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ENTRADA TERRESTRE ANZALDÚAS EN MISSION, TEXAS

**Proyecto:** El proyecto que se propone consiste en la construcción de instalaciones para realizar inspecciones de vehículos comerciales en el puerto de entrada terrestre (el “Puerto”) Anzaldúas para apoyar el procesamiento de vehículos comerciales que transitan en dirección norte y sur en un área escasamente poblada de Mission, Texas (el “Proyecto”).<sup>1</sup> El Proyecto incluye la construcción de instalaciones de inspección hacia el sur y hacia el norte para facilitar inspecciones primarias y secundarias de vehículos comerciales, un centro de comando operativo, un pabellón para conductores de camiones, un estacionamiento nocturno y cabinas de control de salida, entre otras instalaciones. Para más detalles, consultar la sección 3.1.2. “Alcance del Proyecto”.

Esta propuesta se refiere a la infraestructura del puerto del Puente Internacional Anzaldúas (PIA) en el lado estadounidense de la frontera. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) confirmó al NADBank que la planeación de la parte mexicana de la infraestructura está en proceso. El Nadbank prevé aportar fondos de asistencia técnica para el diseño ejecutivo. Una propuesta separada de certificación y financiamiento para la infraestructura en el lado mexicano de la frontera en Reynosa, Tamaulipas, podría presentarse en el futuro. Más adelante, el NADBank potencialmente presentaría una propuesta de certificación y financiamiento sobre la infraestructura en el lado mexicano de la frontera en Reynosa, Tamaulipas.

**Objetivo:** El objetivo del Proyecto es mejorar la calidad del aire en la Región.<sup>2</sup> El Proyecto aportará capacidad para atender el tráfico comercial que transita hacia el sur y norte en el Puerto Anzaldúas, lo cual permitirá reducir la congestión de tráfico en el Puente Internacional Pharr-Reynosa (PIPR) y en consecuencia, disminuir los tiempos netos de viaje

---

<sup>1</sup> Un puerto de entrada terrestre, también conocido como estación fronteriza, es la instalación que controla la entrada o salida de personas y materiales de Estados Unidos y consiste en el terreno, los edificios, las vialidades y los estacionamientos que ocupa el puerto. Un puerto de entrada alberga la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP, por sus siglas en inglés) y otras agencias de inspección federales responsables de la aplicación de las leyes federales relacionadas con dichas actividades. Fuente: <https://www.gsa.gov/real-estate/gsa-properties/land-ports-of-entry-overview>.

<sup>2</sup> La región se define como el área a ambos lados de la frontera que incluye las ubicaciones de origen a destino para los cruces en el Puente Internacional Anzaldúas y el Puente Internacional Pharr-Reynosa (la “Región”). Para más detalles, consultar la sección 3.1.3. “Factibilidad técnica”.

en la Región.<sup>3</sup> La reducción neta de tiempo de viaje resultará en la reducción de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes criterio en la región y conllevará a mejorar la calidad del aire. Adicionalmente, el Promotor buscará la certificación de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED) para el Proyecto para contribuir aún más con la reducción de emisiones relacionadas con el uso de energía y otros recursos en las instalaciones.

**Resultados previstos:** Los resultados en materia ambiental y de salud humana que se prevé obtener con la operación del Proyecto, se basan en el supuesto de que parte del tráfico de vehículos comerciales se desviará del PIPR al PIA y que el tiempo de cruce promedio en ambas instalaciones se reduciría.<sup>4</sup> Los resultados previstos incluyen:<sup>5</sup>

- Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes generados por el tráfico comercial se estima en:

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	VOC	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>
19,563	131	54	12	13	5

CO<sub>2</sub> = dióxido de carbono, NO<sub>x</sub> = óxidos de nitrógeno, CO = monóxido de carbono, VOC = compuestos orgánicos volátiles, PM<sub>10</sub> = material particulado (PM) con diámetro menor a 10 micrómetros (µm), PM<sub>2.5</sub> = PM con diámetro menor a 2.5 µm

- La reducción media del tiempo de cruce de aproximadamente 34 minutos por vehículo comercial, lo que representa la mayor parte de las reducciones de emisiones presentadas en el cuadro anterior.
- Reducción de la exposición a contaminantes por el desvío de una porción del tráfico comercial desde el área densamente poblada cerca del PIPR hasta el área poco poblada del Puente Internacional Anzaldúas.

---

<sup>3</sup> El tiempo de viaje se refiere a la cantidad de tiempo que le toma a un vehículo comercial conducir desde el lugar de origen hasta el lugar de destino definido en el estudio de tráfico encargado por el NADBank. Para más detalles, consultar la sección 3.1.3. “Factibilidad técnica”.

<sup>4</sup> El tiempo de cruce se refiere al tiempo necesario para atravesar el puente en el cruce fronterizo, así como los tiempos de inspección y procesamiento en el puente y es un componente importante del tiempo de viaje.

<sup>5</sup> Fuente: Estudio regional de calidad del aire realizado por Texas A&M Transportation Institute (TTI, por sus siglas en inglés) para el NADBank. Para más detalles, consultar la sección 3.2.1. “Efectos/impactos ambientales y de salud”. Los resultados presentados aquí se refieren a los beneficios de la operación del PIPR y el PIA suponiendo que la infraestructura para el cruce fronterizo en el Puente Internacional Anzaldúas, tanto en México como en Estados Unidos, entre en pleno funcionamiento.

**Población a beneficiarse:** 999,260 habitantes.<sup>6</sup>

**Promotor:** Ciudad de McAllen, Texas.

**Acreditado:** Ciudad de McAllen, Texas.

**Costo del proyecto:** \$59.6 millones de dólares.

**Crédito del NADBank:** Hasta \$33.5 millones de dólares.

Usos y fuentes de los fondos (millones de dólares)	Usos		
	Uso	Monto	%
	Construcción	\$ 51.7	86.8%
	Contingencia (15% del costo de construcción)	7.5	12.5
	Costo de emisión	0.4	0.7
	<b>TOTAL</b>	<b>\$ 59.6</b>	<b>100.0%</b>
	Fuentes		
	Fuente	Monto	%
	Crédito del NADBank	\$ 33.5	56.2%
	Fondos de TxDOT	22.0	36.9
	Subvención del Programa de Infraestructura Fronteriza Coordinada	4.1	6.9
	<b>TOTAL</b>	<b>\$ 59.6</b>	<b>100.0%</b>

TxDOT = Departamento de Transporte de Texas

<sup>6</sup> La población a beneficiar incluye las comunidades de Mission, McAllen y Pharr en Texas y el área urbana de Reynosa en Tamaulipas. Éstas son las comunidades más cercanas al PIPR y PIA y, por lo tanto, se beneficiarán de la reducción de emisiones que se derivan del Proyecto. Vale la pena señalar que más comunidades pueden beneficiarse debido al efecto regional de reducir la contaminación.

# PROPUESTA DE CERTIFICACIÓN Y FINANCIAMIENTO

## AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ENTRADA TERRESTRE ANZALDÚAS EN MISSION, TEXAS

---

### 1. OBJETIVO DEL PROYECTO Y RESULTADOS PREVISTOS

---

El proyecto que se propone consiste en la construcción de instalaciones para realizar inspecciones de vehículos comerciales en el puerto de entrada terrestre (el “Puerto”) Anzaldúas para apoyar el procesamiento de vehículos comerciales que transitan en dirección norte y sur en un área escasamente poblada de Mission, Texas. El Proyecto incluye la construcción de instalaciones de inspección hacia el sur y hacia el norte para facilitar inspecciones primarias y secundarias de vehículos comerciales, un centro de comando operativo, un pabellón para conductores de camiones, un estacionamiento nocturno y cabinas de control de salida, entre otras instalaciones. Para más detalles, consultar la sección 3.1.2. “Alcance del Proyecto”.

El tráfico de vehículos comerciales en la región donde se encuentra el Puente Internacional Anzaldúas (PIA) actualmente cruza la frontera en el Puente Internacional Pharr-Reynosa (PIPR), es el cuarto puerto de entrada más activo en la frontera entre México y Estados Unidos, y se encuentra ubicado aproximadamente a 14.5 km al este.<sup>7</sup> La ampliación de las instalaciones del Puerto en el Puente Internacional Anzaldúas, en conjunto con la infraestructura necesaria en el lado mexicano de la frontera, permitirá el cruce de vehículos comerciales con carga en ambas direcciones a través de un puente adicional en la Región, lo que conllevará a desviar una porción del tráfico comercial que cruza por el PIPR hacia el PIA. Este desvío reducirá el tiempo neto de cruce en ambos puentes, lo que resultará en una reducción neta de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes criterio (NO<sub>x</sub>, CO, VOC, PM<sub>10</sub> and PM<sub>2.5</sub>) generados por el tráfico comercial, incluidas aproximadamente 19,563 toneladas métricas por año de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), 131 toneladas métricas por año de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y 54 toneladas métricas por año de monóxido de carbono (CO), entre otros.

La desviación del tráfico desde el área densamente poblada contigua al Puente Internacional Reynosa-Pharr hacia el área escasamente poblada del PIA ayudará a reducir la exposición a contaminantes cerca del PIPR.

---

<sup>7</sup> La región se define como el área a ambos lados de la frontera que incluye las ubicaciones de origen a destino para los cruces en el Puente Internacional Anzaldúas y el Puente Internacional Pharr-Reynosa (la “Región”). Para más detalles, consultar la sección 3.1.3. “Factibilidad técnica”.

---

## 2. ELEGIBILIDAD

---

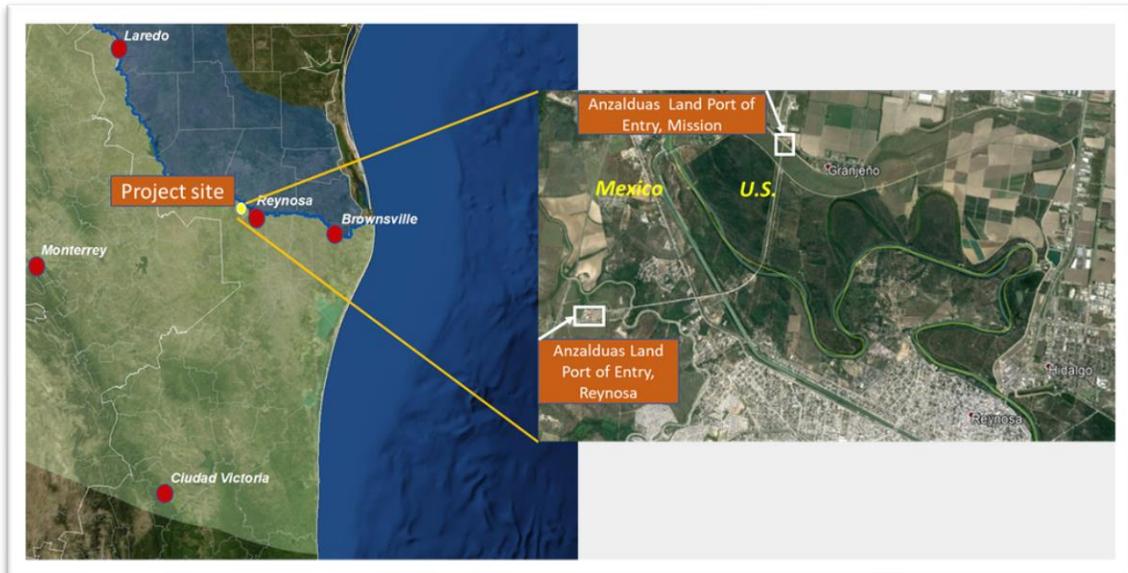
### 2.1. Tipo de proyecto

El Proyecto pertenece a la categoría de movilidad.

### 2.2. Ubicación del proyecto

El Puente Internacional Anzaldúas comprende las instalaciones del puerto y la infraestructura de transporte que conecta las ciudades de Mission, Texas y Reynosa, Tamaulipas. La infraestructura del puerto en Mission se encuentra aproximadamente a 10.2 km al suroeste de la ciudad de McAllen y a menos de un 1.6 km al oriente de la frontera entre México y Estados Unidos, en las siguientes coordenadas: 26°8'44.87" latitud norte y 98°18'43.34" longitud oeste. La Figura 1 muestra la ubicación geográfica de los puertos de entrada terrestres en Mission, Texas y Reynosa, Tamaulipas.

**Figura 1**  
**MAPA DE UBICACIÓN DEL PROYECTO**



### 2.3. Promotor del proyecto y autoridad legal

El promotor del Proyecto del sector público es la Ciudad de McAllen, Texas, ("El Promotor") que junto con las Ciudades de Hidalgo y Mission, Texas, tiene la autoridad legal que le confiere el Permiso Presidencial No. 99-01 emitido en 1999 por el Departamento de Estado de EE.UU. para construir, operar y mantener un puente internacional y sus accesos e instalaciones en la frontera

internacional entre México y Estados Unidos.<sup>8</sup> En el permiso se considera la ampliación de la infraestructura para el tráfico comercial a partir de 2015 como se explica con mayor detalle en la sección 3.1.3.

En mayo de 2021, el gobernador de Texas, Greg Abbott, promulgó el Proyecto de Ley del Senado 1334. La legislación modificó el Código de Transporte de Texas para autorizar que los municipios o los condados que limitan con el Río Bravo, puedan utilizar bonos negociables o los ingresos provenientes de la venta de bonos para construir, mejorar, ampliar o equipar total o parcialmente puentes de peaje o edificios, estructuras o instalaciones relacionadas y posteriormente también puedan arrendar, alquilar o donar la propiedad, infraestructura u otras instalaciones al gobierno de Estados Unidos o a alguna de sus agencias para su uso en el desempeño de funciones propias del gobierno federal, como la realización de inspecciones aduaneras en un puerto de entrada terrestre.<sup>9</sup>

---

### 3. CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN

---

#### 3.1. Criterios técnicos

##### 3.1.1. Perfil general de la comunidad

El PIA conecta las ciudades de Mission en el condado de Hidalgo, Texas y Reynosa, Tamaulipas, y se espera que ambas comunidades se beneficien con el aumento de la actividad económica debido al Tratado de México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), así como con la creación de oportunidades de empleo e ingresos adicionales durante la construcción y operación del Proyecto. El Promotor prevé que el Proyecto genere aproximadamente 100 puestos de trabajo durante la construcción. Además, se prevé que el desarrollo del Proyecto brinde beneficios económicos y ambientales al área urbana de Reynosa, Tamaulipas. Su información socioeconómica se describe a continuación.

##### Condado de Hidalgo y la Ciudad de Mission, Texas

De acuerdo con los datos de la Oficina del Censo de Estados Unidos, en 2020, el condado de Hidalgo tenía una población de aproximadamente 870,781 habitantes, lo que representa el 3.0% de la población de Texas. El condado tenía una tasa de pobreza promedio del 26.9%, que es considerablemente más alta que el nivel de pobreza del 13.4% estimado para el estado. Finalmente, se calcula que, en ese mismo año, la mediana del ingreso familiar fue de \$ 40,014 dólares, también considerablemente inferior a la mediana estatal que se estimó en \$61,874 dólares a nivel estatal.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Fuente: Departamento de Estado de EE.UU., Permiso Presidencial 99-01: Puente Anzaldúas, <https://2009-2017.state.gov/p/wha/rls/95200.htm>

<sup>9</sup> Fuentes: Ciudad de Pharr, <https://pharr-tx.gov/pharr-takes-lead-in-creation-and-successful-passage-of-hb-2843-sb-1334-in-texas-legislature-to-enhance-bridge-funding/> y Gobierno de Texas, <https://capitol.texas.gov/tlodocs/87R/billtext/html/SB01334S.htm>

<sup>10</sup> Fuente: U.S. Census, QuickFacts [Datos básicos], <https://www.census.gov/quickfacts/TX>

En 2020, la población de la Ciudad de Mission era de 85,778 habitantes, que representa el 9.8% de la población del condado de Hidalgo. La tasa promedio de pobreza, estimada en 22.5%, era más baja que la del condado, pero más alta que el promedio estatal de 13.4%. Asimismo, se calculaba que la mediana del ingreso familiar era de \$48,815 dólares.<sup>11</sup>

Por otra parte, las comunidades de McAllen y Pharr en Texas pueden beneficiarse debido al efecto regional de reducir la contaminación.

### Reynosa, Tamaulipas

En 2020, la población del área urbana del municipio de Reynosa ascendía a 691,557 habitantes, lo que representa el 19.6% de la población del estado de Tamaulipas.<sup>12</sup> De acuerdo con el Censo Económico 2019, las principales actividades económicas en todo el municipio (áreas urbanas y aledañas) son: la manufactura (49.1%), la minería (23.2%), el comercio minorista (8.5%) y el comercio mayorista (3.9%).<sup>13</sup>

### Cruces fronterizos entre México y Estados Unidos<sup>14</sup>

La frontera entre México y Estados Unidos se extiende aproximadamente 3,142 km desde el Océano Pacífico hasta el Golfo de México y cuenta con 59 cruces fronterizos, de los cuales 55 están en funcionamiento y cuatro están cerrados.<sup>15</sup> Los cruces fronterizos dan servicio a todas las modalidades de transporte para el movimiento de personas y mercancías, incluidos vehículos particulares, autobuses, carriles para peatones y bicicletas y camiones para el transporte de mercancías.

El desarrollo y mejoramiento de los cruces fronterizos entre México y Estados Unidos es un proceso complejo que requiere la coordinación de diversas instancias estadounidenses y mexicanas y actores del sector privado.<sup>16</sup> Históricamente, los gobiernos de ambos países se han coordinado y han colaborado en el desarrollo de soluciones conjuntas que permitan aumentar las opciones para el movimiento terrestre de bienes y personas a fin de apoyar el crecimiento económico.

[https://www.nadb.org/uploads/files/december\\_2019\\_port\\_of\\_entry\\_study\\_final\\_report\\_spanish\\_version\\_clean.pdf](https://www.nadb.org/uploads/files/december_2019_port_of_entry_study_final_report_spanish_version_clean.pdf)

Desde la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el comercio a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos ha aumentado a más del triple,

---

<sup>11</sup> Fuente: *U.S. Census, QuickFacts* [Datos básicos],

<https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/missioncitytexas,TX/PST045221>

<sup>12</sup> Fuente: INEGI, Censo 2020, <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/habitantes.aspx?tema=P>

<sup>13</sup> Fuente: INEGI, Censo Económico 2019, <https://www.inegi.org.mx/app/saic/>

<sup>14</sup> La infraestructura de cruce fronterizo incluye las instalaciones del puerto, así como otra infraestructura de transporte complementaria (p. ej., puentes, vialidades, ferrocarriles, etc.) que conectan a México y Estados Unidos en la frontera.

<sup>15</sup> Fuente: *Ibíd.*

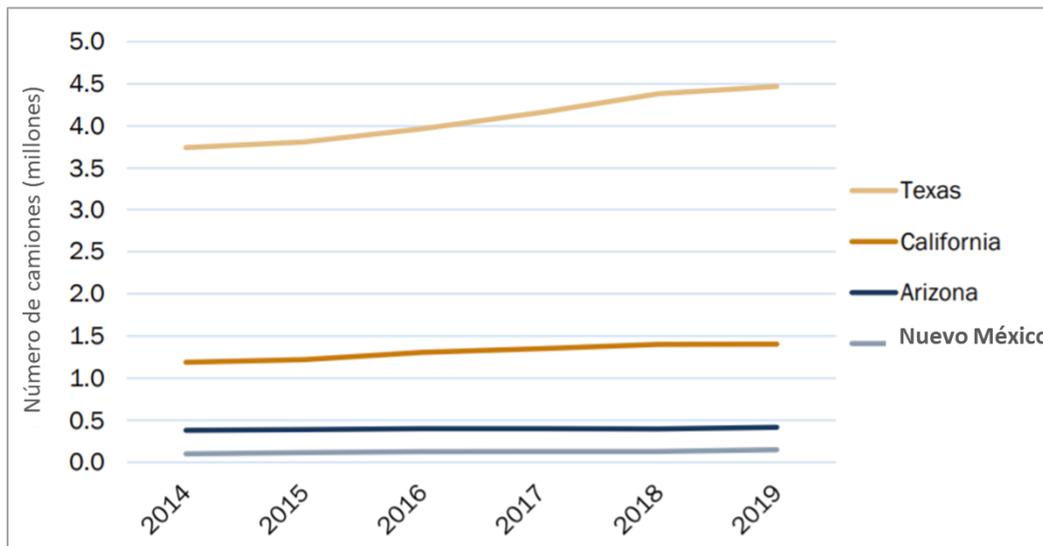
<sup>16</sup> Fuente: Análisis realizado por FOA Consultores y TTI para el NADBank. *Análisis de los proyectos de cruces fronterizos internacionales en la frontera México-Estados Unidos*, 2019,

[https://www.nadb.org/uploads/files/december\\_2019\\_port\\_of\\_entry\\_study\\_final\\_report\\_spanish\\_version\\_clean.pdf](https://www.nadb.org/uploads/files/december_2019_port_of_entry_study_final_report_spanish_version_clean.pdf)

de \$173,000 millones de dólares en 1994 a \$615,000 millones de dólares en 2019.<sup>17</sup> Con la reciente aprobación del T-MEC, que entró en vigor en 2020, se espera que el comercio entre los dos países continúe creciendo. El T-MEC fomenta la inversión en infraestructura, instalaciones y operaciones a lo largo de la frontera entre Texas y México, apoyando el crecimiento económico y brindando nuevas oportunidades de empleo.<sup>18</sup>

El *Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México 2021* (BMTP, por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT), en su resumen sobre la Región del Valle del Río Bravo/Tamaulipas, indica que la combinación del crecimiento económico y los efectos del T-MEC probablemente suscitará que se triplique el valor del comercio entre México y Estados Unidos para el año 2050. Esto implica una casi triplicación del tráfico de vehículos comerciales en la frontera para el año 2050, lo cual saturaría la capacidad de procesamiento en los puertos de entrada terrestres y podría llevar a una considerable congestión en los cruces fronterizos de la región. Por lo tanto, es necesario optimizar el movimiento de bienes y personas mediante un sistema de cruces fronterizos más eficiente. Los puertos de entrada de Texas manejan más cruces de vehículos comerciales hacia el norte que cualquier otro estado en la región fronteriza, con un aumento total de cruces de aproximadamente 3.7 millones en 2014 a 4.5 millones en 2019, como se muestra en la Figura 2.

**Figura 2**  
**CRUCES DE CAMIONES EN DIRECCIÓN NORTE POR ESTADO EN LA FRONTERA MÉXICO-EE.UU.**



Fuente: TxDOT, *2020 International Trade Corridor Plan* [Plan del Corredor de Comercio Internacional 2020]

De no abordarse, el rápido desarrollo podría en última instancia llevar a la pérdida de oportunidades económicas debido a la congestión y las demoras. Esto pone de manifiesto la

<sup>17</sup> Fuente: Departamento de Transporte de Texas (TxDOT), *Texas-Mexico Border Master Plan 2021* [Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México 2021], <https://www.txdot.gov/government/partnerships/trade-border/btmp.html>

<sup>18</sup> Fuente: *Ibidem*.

importancia de proyectos como la ampliación de los carriles para vehículos comerciales en el PIA. Es importante mejorar la infraestructura existente para aliviar la congestión vehicular, reducir los impactos ambientales y enriquecer la calidad de vida de los habitantes de la región fronteriza.

### Texas-México

Texas y México comparten una frontera de 2,018 km con 28 cruces vehiculares y seis cruces ferroviarios que permiten la circulación de automóviles, tráfico peatonal y ferrocarriles, subdivididos en tres regiones principales, como se muestra en la Figura 3: El Paso, Laredo y el Valle Bajo del Río Bravo.<sup>19</sup> De los 28 cruces fronterizos, 15 dan servicio tanto a vehículos comerciales como particulares.<sup>20</sup> Casi todos los cruces fronterizos de la frontera entre Texas y México son puentes que requieren el pago de peaje.<sup>21</sup>

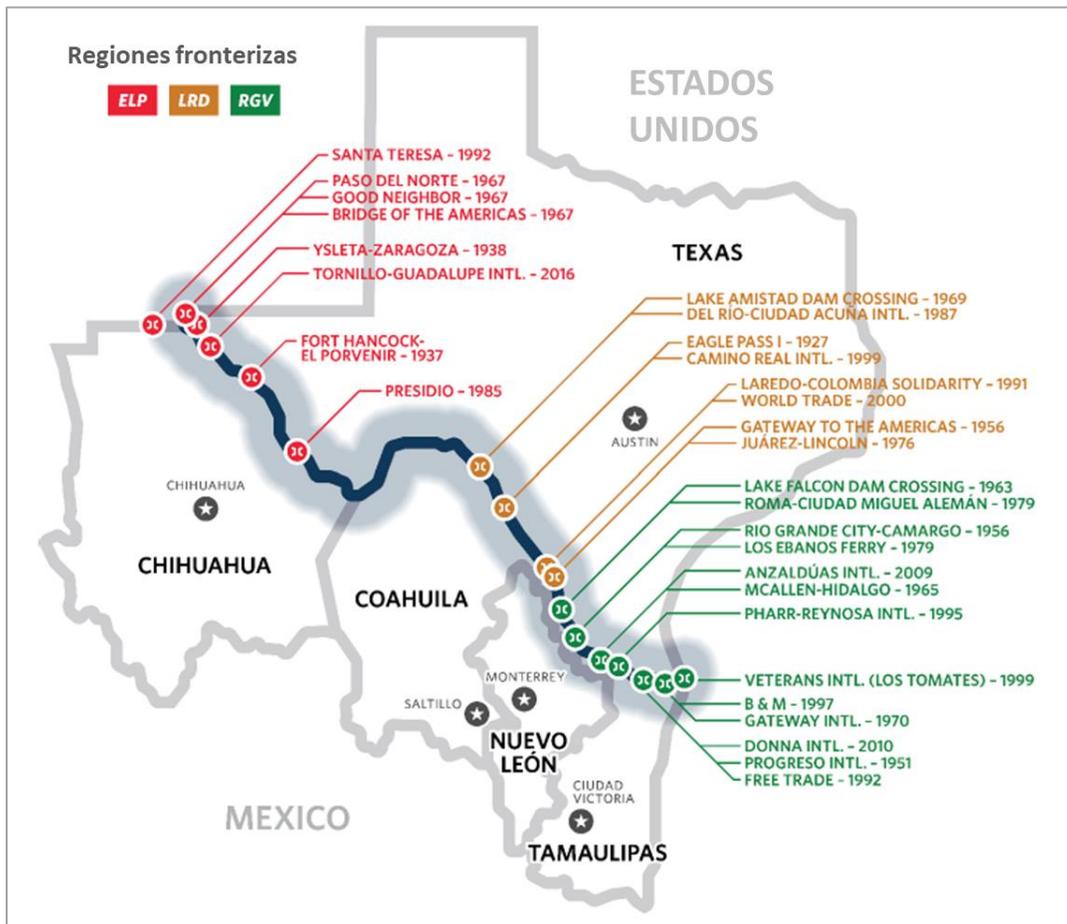
### **Figura 3 CRUCES FRONTERIZOS ENTRE TEXAS Y MÉXICO**

---

<sup>19</sup> Fuente: *Ibidem*.

<sup>20</sup> Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019, <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/texas-mexico-bridges-crossings-2019.pdf>

<sup>21</sup> Fuente: Análisis realizado por FOA Consultores y TTI para el NADBank, Análisis de los proyectos de cruces fronterizos internacionales en la frontera México-Estados Unidos, 2019, [https://www.nadb.org/uploads/files/december\\_2019\\_port\\_of\\_entry\\_study\\_final\\_report\\_spanish\\_version\\_clean.pdf](https://www.nadb.org/uploads/files/december_2019_port_of_entry_study_final_report_spanish_version_clean.pdf)



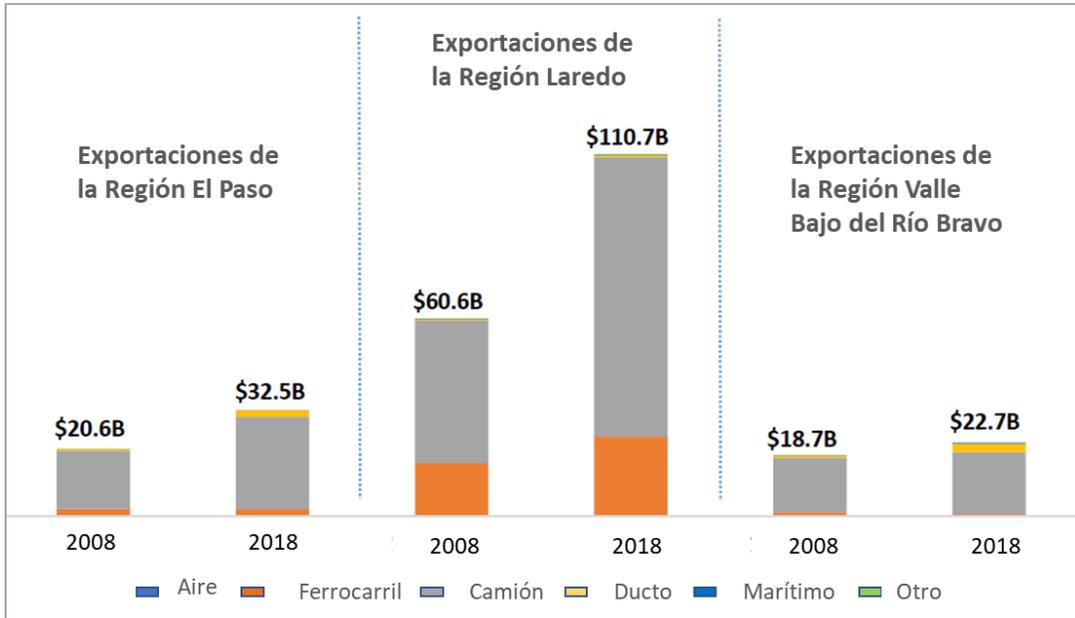
Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico Border Master Plan 2021* [Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México 2021]

Junto con Canadá y China, México es uno de los principales socios comerciales de EE. UU. y Texas. En 2019, Estados Unidos tuvo un intercambio comercial de \$615,000 millones de dólares con México, frente a \$394,000 millones de dólares en 2010, o un aumento del 56%.<sup>22</sup> Asimismo, el comercio de Texas con México durante el mismo periodo aumentó en un 40%, pasando de \$151,700 millones de dólares en 2010 a \$212,900 millones de dólares en 2019, mientras que los puertos de entrada terrestres en la región fronteriza entre Texas y México procesaron el doble del valor del intercambio comercial de Texas con México en 2019, o \$441,900 millones de dólares, de los cuales aproximadamente el 70% cruzó por camión y el 17% por ferrocarril.<sup>23</sup> El crecimiento continuo en el comercio a lo largo de la frontera entre Texas y México subraya la importancia de los cruces fronterizos en esta región. Los puertos de entrada terrestres que permiten la circulación de vehículos comerciales en estas tres regiones son fundamentales para la economía de Texas. Las Figuras 4 y 5 muestran que el movimiento transfronterizo de mercancías en vehículos comerciales es, por mucho, el modo de transporte predominante tanto para las exportaciones como para las importaciones en las tres regiones fronterizas de Texas.

<sup>22</sup> Fuente: TxDOT, *2020 International Trade Corridor Plan* [Plan del Corredor de Comercio Internacional 2020], <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/iro/border-trade-report.pdf>

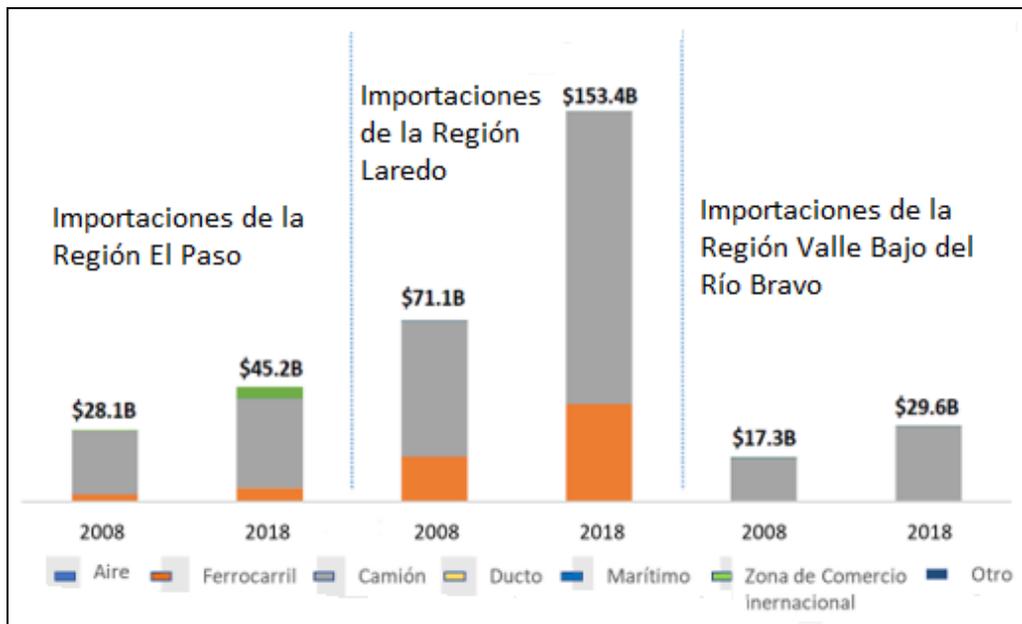
<sup>23</sup> Fuente: *Ibidem*.

**Figura 4**  
**EXPORTACIONES DE TEXAS A MÉXICO**



Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019

**Figura 5**  
**IMPORTACIONES DE MÉXICO A TEXAS**



Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019

Debido al continuo crecimiento del comercio en la región fronteriza de Texas y México, existe un gran interés en aumentar el número de cruces fronterizos y su capacidad de procesamiento. En 2018, se registraron casi 4.4 millones de camiones que cruzaron de México hacia Texas, un 34.5% más que el número registrado en 2008.<sup>24</sup> Durante la última década, en la frontera Texas-México se agregaron tres cruces vehiculares para tráfico no comercial: el Puente Internacional Guadalupe-Tornillo, el Puente Internacional Anzaldúas y el Puente Internacional de Donna, Texas. Los dos últimos están ubicados en la región del Valle Bajo del Río Bravo y actualmente están en proceso de expandir sus instalaciones para acomodar cruces de vehículos comerciales cargados.<sup>25</sup>

*Cruces fronterizos entre el Condado de Hidalgo, Texas y Río Bravo y Reynosa, Tamaulipas*<sup>26</sup>

El condado de Hidalgo y las ciudades de Reynosa, Río Bravo y Nuevo Progreso en Tamaulipas están conectados por cinco cruces fronterizos, como se muestra en la Figura 6:

- Puente Internacional Anzaldúas (PIA) entre Mission, Texas y Reynosa, Tamaulipas;

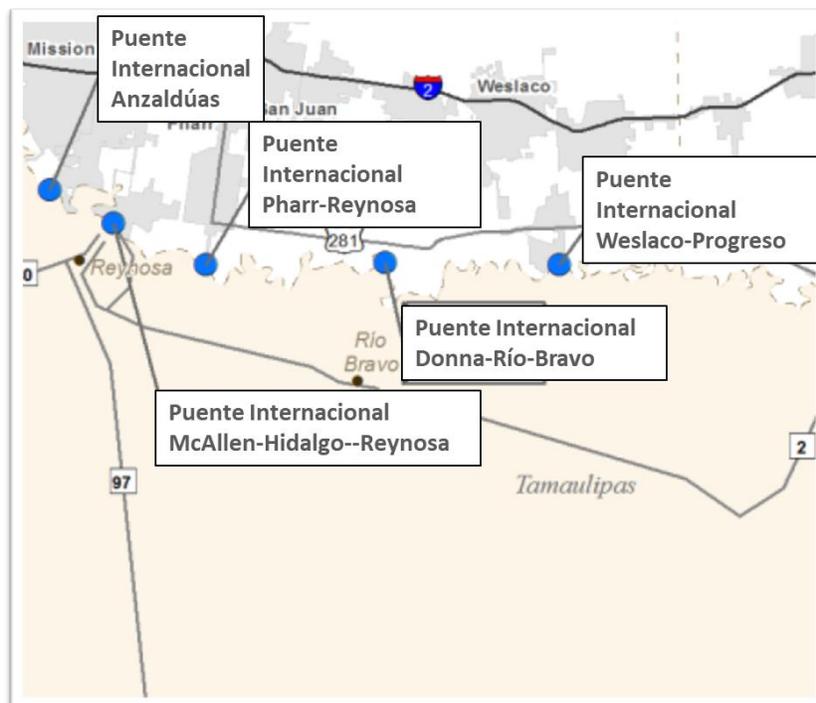
<sup>24</sup> Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019. <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/texas-mexico-bridges-crossings-2019.pdf>

<sup>25</sup> El NADBank ha recibido una solicitud para financiar la expansión comercial de ambos Puertos internacionales.

<sup>26</sup> Fuente: Departamento de Transporte de Texas (TxDOT), *Texas-Mexico Border Master Plan 2021* [Plan Maestro de Transporte Fronterizo Texas-México 2021]. <https://www.txdot.gov/government/partnerships/trade-border/btmp.html>

- Puente Internacional McAllen-Hidalgo (PIMH) entre la ciudad de Hidalgo, Texas y Reynosa, Tamaulipas;
- Puente Internacional Pharr-Reynosa (PIPR) entre Pharr, Texas y Reynosa, Tamaulipas;
- Puente Internacional Donna entre Donna, Texas y Río Bravo, Tamaulipas;
- Puente Internacional Weslaco-Progreso, entre Progreso, Texas y Nuevo Progreso, Tamaulipas.

**Figura 6**  
**PUENTES INTERNACIONALES ENTRE EL MUNICIPIO DE REYNOSA Y EL CONDADO DE HIDALGO, RÍO BRAVO Y NUEVO PROGRESO**



Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings*, [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019.

Estos cruces fronterizos brindan acceso a centros comerciales, industriales y educativos en ambos lados de la frontera, y dos de los cinco cruces fronterizos permiten el tráfico de vehículos comerciales: i) Puente Internacional Pharr-Reynosa y ii) Puente Internacional Weslaco-Progreso.<sup>27</sup> Se espera que la ampliación de la infraestructura del PIA atienda el tráfico comercial desviado del PIRP. A continuación, se describen las características de los puentes internacionales Anzaldúas y Reynosa-Pharr.

<sup>27</sup> El tráfico de vehículos comerciales hacia el sur está permitido en el PIA. El puente Progreso-Weslaco está lejos de la influencia del PIRP y, por lo tanto, se espera que la desviación de tránsito de éste al PIA sea mínima o casi nula.

Puente Internacional Anzaldúas (PIA)

Se ubica a 4.8 km al noroeste del Puente Internacional McAllen-Hidalgo. El PIA comenzó a funcionar en 2009 e inició el servicio para camiones comerciales vacíos en dirección sur en agosto de 2016. El puente en el lado estadounidense es actualmente propiedad de las ciudades de McAllen y Mission.<sup>28</sup> El PIA se extiende 5.1 km e incluye dos espacios de seguridad para vehículos descompuestos.<sup>29</sup> Actualmente están en funcionamiento seis carriles en dirección norte y sur. Los carriles en sentido norte conducen a garitas de inspección para ingresar a Estados Unidos, incluido un carril SENTRI.<sup>30</sup> Los carriles están elevados para proteger el refugio del Servicio de Vida Silvestre y Pesca de Estados Unidos que se encuentra en las cercanías. Actualmente, el PIA solo presta servicios a vehículos de pasajeros y vehículos comerciales vacíos que viajan en dirección sur.<sup>31</sup> El puerto de entrada terrestre del PIA es el primero en su tipo que obtiene la certificación de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED, por sus siglas en inglés) en la frontera entre México y Estados Unidos.<sup>32</sup> El proyecto también buscará la certificación LEED.

En Estados Unidos, la vialidad que se conecta con el PIA es la carretera rural FM 396 (Bryan Rd.), que a su vez se enlaza con la carretera federal U.S. 83 cerca de Mission y proporciona acceso a las áreas industriales aledañas. En México, el PIA se conecta a las carreteras MEX 40 y MEX 2, que brindan acceso a los parques industriales (*maquiladoras*) ubicados en el poniente de Reynosa. El horario de funcionamiento del PIA para viajar hacia el sur es de las 6:00 a las 22:00 horas los siete días de la semana.<sup>33</sup> En la Figura 7 se presenta una vista aérea del cruce.

---

<sup>28</sup> Las nuevas instalaciones del puerto de entrada terrestre se donarán a la Administración de Servicios Generales (GSA, por sus siglas en inglés) y a CBP, quienes operarán y darán mantenimiento a la nueva infraestructura, mientras que las Ciudades de McAllen y Mission continuarán encargándose de las operaciones financieras del PIA.

<sup>29</sup> Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019, <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/texas-mexico-bridges-crossings-2019.pdf>

<sup>30</sup> *Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection* [Red Electrónica Segura para la Inspección Rápida de Viajeros (SENTRI) es un programa de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos que permite el paso agilizado de viajeros previamente autorizados y de bajo riesgo que ingresan a Estados Unidos.

<sup>31</sup> Fuente: Ciudad de McAllen, <https://mcallen.net/departments/bridge/anzalduas>

<sup>32</sup> El programa LEED es un sistema de certificación de edificios verdes reconocido internacionalmente y desarrollado por la organización U.S. Green Building Council.

<sup>33</sup> Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019, <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/texas-mexico-bridges-crossings-2019.pdf>

**Figura 7**  
**PUENTE INTERNACIONAL ANZALDÚAS**



En 2019, aproximadamente 182,000 vehículos particulares cruzaron por el PIA cada mes. Además, alrededor de 1,700 vehículos comerciales vacíos cruzaron en el PIA en dirección sur.<sup>34</sup>

#### *Puente Internacional Reynosa-Pharr (PIRP)*

El PIRP es el séptimo cruce fronterizo más activo de Estados Unidos y el cuarto más activo a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos. Fue construido para aliviar la congestión generada por el tráfico comercial en el Puente Internacional McAllen-Hidalgo. El PIRP consta de un puente de cuatro carriles (tres en dirección norte y uno en dirección sur). La parte estadounidense del puente es propiedad de la Ciudad de Pharr, que se encarga de su operación y una estructura de seis carriles conecta las instalaciones con la carretera U.S. 281. En el lado mexicano, un circuito conecta el puente con las autopistas MEX 2 y MEX 40.<sup>35</sup> El PIRP conecta la zona oriente de Reynosa, donde se encuentran muchos parques industriales (maquiladoras), con el Parque Industrial de Pharr en el lado estadounidense, así como con los centros comerciales y turísticos de ambos lados de la frontera. El horario de funcionamiento del PIRP para viajes hacia el sur es de las 6:00 horas a medianoche los siete días de la semana para vehículos particulares, de las 6:00 a las 21:00 horas de lunes a viernes para vehículos comerciales y de las 7:30 a las 16:00

<sup>34</sup> Fuente: C&M Associates, Inc, *Donna-Rio Bravo International Bridge Investment Grade Traffic and Revenue Study Update – Final Report* [Actualización del estudio de tráfico e ingresos de grado de inversión del Puente Internacional Donna-Río Bravo – Informe final], septiembre de 2021.

<sup>35</sup> Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019, <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/texas-mexico-bridges-crossings-2019.pdf>

horas los sábados y domingos para vehículos comerciales.<sup>36</sup> La Figura 8 muestra una vista aérea del cruce.

**Figura 8**  
**PUENTE INTERNACIONAL REYNOSA-PHARR**



En 2019, aproximadamente 107,000 vehículos de pasajeros cruzaron por el PRIP cada mes, además de 104,000 camiones comerciales.<sup>37</sup> A partir de 1996, un año después de que el puente iniciara operaciones, todo el tráfico comercial en dirección norte se canalizó del Puente Internacional McAllen-Hidalgo hacia el PIRP.<sup>38</sup>

En 2020, el PIRP registró un total de \$33,100 millones de dólares en actividad comercial, de la cual \$11,500 millones de dólares fueron exportaciones a México y \$21,600 millones de dólares fueron importaciones a Estados Unidos. Las principales exportaciones a México fueron gas natural licuado y otros gases derivados del petróleo (\$4,200 millones de dólares), seguidas de gasolina y otros combustibles (\$874 millones de dólares) y partes para vehículos automotrices (\$501 millones de dólares). Las principales importaciones de México se dividieron en cinco categorías principales: productos agrícolas, principalmente en forma de fruta fresca (\$3,000 millones de dólares), tableros eléctricos, motores y partes para vehículos automotrices (\$2,500 millones de

<sup>36</sup> Fuente: Puente Internacional de Pharr, cifras de comercio en Pharr, <https://bridge.pharr-tx.gov/>

<sup>37</sup> Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Rio Bravo International Bridge Investment Grade Traffic and Revenue Study Update – Final Report* [Actualización del estudio de tráfico e ingresos de grado de inversión del Puente Internacional Donna-Río Bravo – Informe final], septiembre de 2021.

<sup>38</sup> Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019, <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/texas-mexico-bridges-crossings-2019.pdf>

dólares), televisiones, computadoras y monitores (\$2,500 millones de dólares), alambre y cable aislado (\$930 millones de dólares) e instrumentos médicos (\$901 millones de dólares).<sup>39</sup>

### 3.1.2. Alcance del proyecto

El Proyecto propuesto consiste en la construcción de instalaciones de inspección comercial en el puerto de entrada terrestre de Anzaldúas para apoyar el procesamiento de vehículos comerciales en dirección norte y sur en Mission, Texas. La infraestructura que se propone construir incluye:

- *Infraestructura para la circulación en dirección sur.* Las instalaciones incluirán una garita de inspección primaria con dos carriles y toldo de protección, una instalación de inspección comercial secundaria con ocho andenes, una estructura con toldo para el almacenamiento de montacargas y una garita de control de salidas.
- *Infraestructura para la circulación en dirección norte.* La infraestructura hacia el norte requiere de la incorporación de elementos esenciales para implementar un Procesamiento de Carga Unificado (UCP, por sus siglas en inglés).<sup>40</sup> La infraestructura principal para la circulación en dirección norte consiste en dos carriles de un solo sentido con acotamientos, que conducen a una garita de inspección primaria con seis carriles y toldo de protección, junto con una instalación de inspección secundaria con 30 andenes. Las otras instalaciones son un área de inspección no intrusiva, un carril exprés de la Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (CTPAT, por sus siglas en inglés), una oficina de procesamiento de carga y centro de mando operativo, un pabellón para conductores de camiones, una cabina de control de dos carriles, un estacionamiento nocturno, una estructura con toldo para almacenamiento de montacargas, un estacionamiento para empleados ampliado y un nuevo estacionamiento para empleados de gobierno.

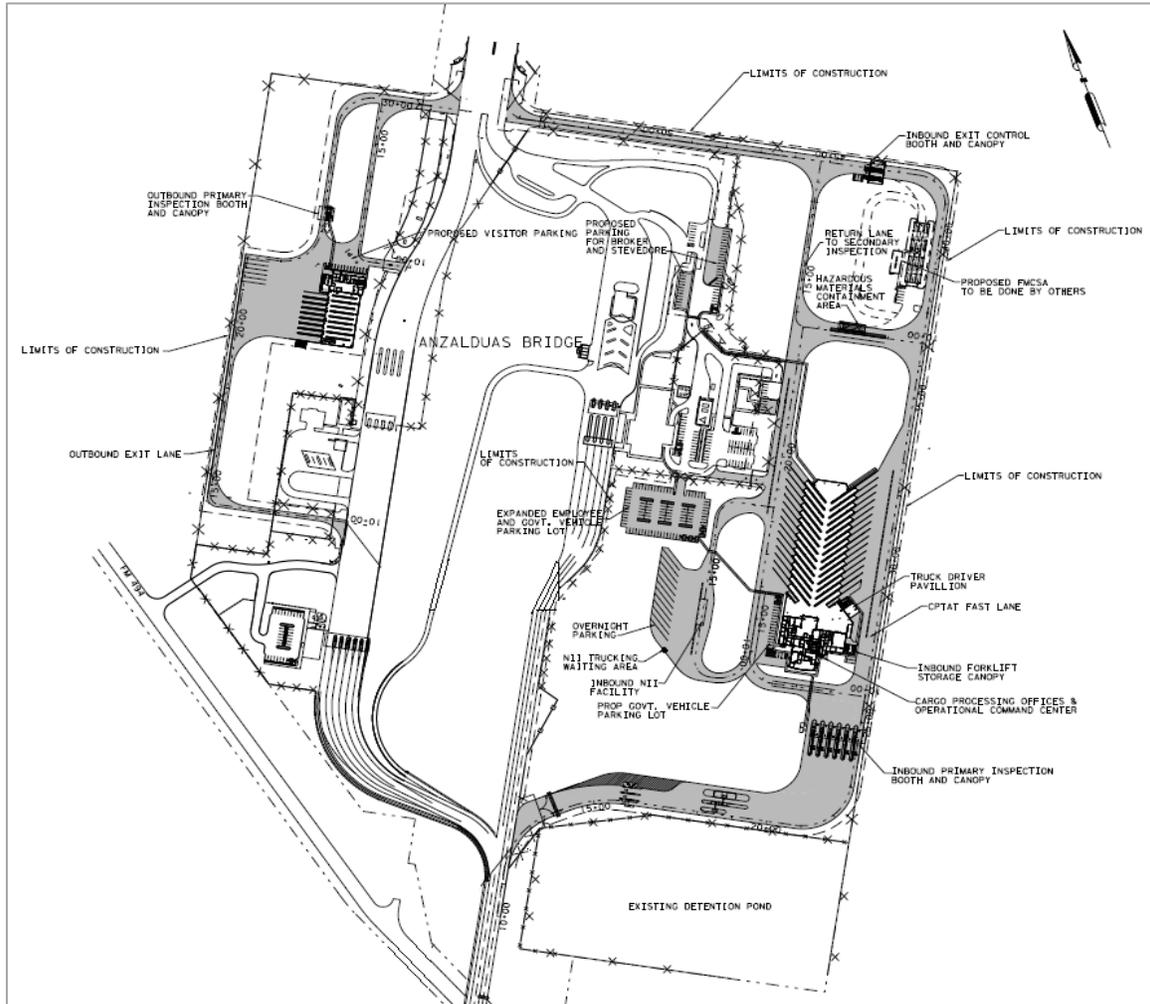
La Figura 9 muestra la distribución del tráfico vehicular comercial en dirección sur y norte. La infraestructura en dirección sur se construirá en el lado poniente del puerto existente, mientras que las instalaciones para la circulación hacia el norte se ubicarán en el lado oriente del mismo.

---

<sup>39</sup> Fuente: Puente Internacional de Pharr, *World City Report* [Informe de World City], <https://bridge.pharr-tx.gov/world-city-report/>

<sup>40</sup> UCP es un programa conjunto entre la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP, por sus siglas en inglés) de Estados Unidos y el Servicio de Administración Tributaria (SAT) de México, en virtud del cual los agentes de aduanas mexicanos trabajan en conjunto con los agentes de CBP en el lado estadounidense para inspeccionar y procesar envíos de carga con destino a Estados Unidos (<https://www.cbp.gov>).

**Figura 9**  
**ESQUEMA DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL PROCESAMIENTO DE VEHÍCULOS DE CARGA**



Nota: Las partes sombreadas en color gris representan la nueva infraestructura del puerto de entrada terrestre.  
Fuente: Promotor

Las inspecciones del tráfico comercial en dirección norte serán realizadas conjuntamente por las autoridades federales mexicanas y las autoridades federales de Estados Unidos. Estas inspecciones se llevarán a cabo en el lado estadounidense de la frontera. Las inspecciones del tráfico comercial en dirección hacia el sur serán realizadas por separado por las autoridades federales de Estados Unidos en el lado estadounidense de la frontera y por las Aduanas en el lado mexicano de la frontera.

Además, al igual que para la infraestructura existente, el Promotor buscará una certificación LEED para el Proyecto.

### 3.1.3. Factibilidad técnica

En marzo de 1996, la Ciudad de McAllen, Texas, en coordinación con las ciudades de Hidalgo y Mission, presentó al Departamento de Estado de EE. UU. una solicitud modificada para obtener un Permiso Presidencial que autorizara conjuntamente a las tres ciudades a construir, operar y dar mantenimiento a un puente internacional para el tráfico de automóviles, peatones y vehículos comerciales en el límite internacional entre México y Estados Unidos.<sup>41</sup> En julio de 1999, el Departamento de Estado emitió el Permiso Presidencial 99-01 para el Cruce Internacional de Anzaldúas, un año después de que se presentara a revisión un estudio actualizado sobre el tráfico en los puentes. El Permiso Presidencial permitía la construcción de instalaciones permanentes para vehículos de carga sólo a partir del 1º de enero de 2015, a menos que el tráfico de vehículos comerciales en dirección norte en el PIRP cercano alcanzara los 15,000 vehículos por semana antes de esa fecha.<sup>42</sup>

De acuerdo con lo dispuesto en el Permiso Presidencial y con el fin de evaluar diversas opciones de diseño que permitieran que la ampliación del Puerto Anzaldúas diera cabida al tráfico de vehículos comerciales con carga, en 2019, la Ciudad de McAllen emitió una convocatoria para la elaboración del diseño, las especificaciones y los documentos contractuales. El 10 de octubre de 2019, el Promotor recibió siete declaraciones de aptitud y perfil profesional de empresas interesadas en el Proyecto.<sup>43</sup> El 9 de diciembre de 2019, el Consejo de Fideicomisarios del PIA adjudicó el contrato para servicios de diseño de ingeniería arquitectónica con base en las recomendaciones emitidas por el personal de ingeniería y puentes.<sup>44</sup> En diciembre de 2021, el diseño ejecutivo fue validado por la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP, por sus siglas en inglés). La Ciudad de McAllen espera llevar a cabo un proceso de licitación para la construcción de la nueva infraestructura en marzo y abril de 2022, con fecha de adjudicación del contrato prevista para julio del mismo año.

El Permiso Presidencial establece que las instalaciones de las estaciones fronterizas utilizadas por las agencias del gobierno de Estados Unidos deberán ser propiedad de la Administración de Servicios Generales (GSA, por sus siglas en inglés). Por lo tanto, la Ciudad de McAllen donará la nueva infraestructura de cruce comercial a GSA y CBP para la gestión del tráfico comercial en el Puerto Anzaldúas de conformidad con el Programa de Aceptación de Donaciones (DAP, por sus siglas en inglés) del Gobierno de Estados Unidos. El DAP se estableció en el año fiscal 2015 con la finalidad de estudiar, fomentar y facilitar alianzas para la optimización de la infraestructura y la

---

<sup>41</sup> Fuente: TxDOT, *Texas-Mexico International Bridges and Border Crossings* [Puentes y cruces fronterizos internacionales Texas-México], 2019, <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot/move-texas-freight/studies/texas-mexico-bridges-crossings-2019.pdf>

<sup>42</sup> Fuente: Departamento de Estado de EE.UU., Permiso Presidencial 99-01: Puente Anzaldúas, <https://2009-2017.state.gov/p/wha/rls/95200.htm>

<sup>43</sup> Fuente: Reunión del consejo de fideicomisarios del Puente Internacional Anzaldúas, McAllen, Texas, 28 de octubre de 2019 <https://www.mcallen.net/docs/default-source/advisory-boards/anzalduas/anzalduas---october-28th-2019.pdf?sfvrsn=2>.

<sup>44</sup> Fuente: Reunión del consejo de fideicomisarios del Puente Internacional Anzaldúas, McAllen, Texas, 13 de enero de 2020 <https://www.mcallen.net/docs/default-source/advisory-boards/anzalduas/anzalduas-bridge---january-13th-2020.pdf?sfvrsn=4>

tecnología de los puertos de entrada.<sup>45</sup> Asimismo, GSA y CBP fueron facultadas conjuntamente para aceptar donaciones de bienes inmuebles y muebles, dinero y servicios no personales del sector privado y entidades gubernamentales.<sup>46</sup> GSA trabaja en estrecha colaboración con CBP para diseñar, construir, mantener y operar puertos de entrada terrestres a lo largo de más de 3,057 km de frontera entre México y Estados Unidos y más de 8,850 km de frontera entre los Estados Unidos y Canadá.<sup>47</sup> El 15 de diciembre de 2021, el Consejo de Fideicomisarios del PIA, GSA y CBP celebraron formalmente el Convenio de Aceptación de Donaciones (DAA, por sus siglas en inglés), en el cual GSA y CBP se comprometen a aceptar la donación al finalizar la obra, siempre y cuando las instalaciones se construyan de acuerdo con los términos y condiciones de dicho convenio.

Como parte de la evaluación de la factibilidad del Proyecto, el NADBank contrató a un consultor externo para realizar un estudio regional de las condiciones del tráfico comercial y los efectos esperados del Proyecto en la congestión y los tiempos de cruce en la región (el "Estudio de Tráfico").<sup>48</sup> Dada la proximidad del PIA al PIPR, la región se definió como el área a ambos lados de la frontera que incluye lugares de origen a destino para los cruces en el PIA y el PIPR, y que incluye las comunidades de Mission, McAllen y Pharr en Texas y el área urbana de Reynosa en Tamaulipas (la "Región"). El tiempo de viaje se refiere al tiempo que le toma a un camión comercial viajar desde un origen seleccionado hasta el emparejamiento de destino, incluido el tiempo de cruce. El tiempo de cruce se refiere al tiempo necesario para que el camión atravesara el cruce fronterizo, incluyendo el tiempo en la fila, así como el tiempo de inspección y procesamiento en las instalaciones.

El Estudio de Tráfico proporcionó las proyecciones de tráfico de vehículos comerciales en el Año 1 y el Año 23 derivadas de las operaciones del Proyecto con base en los cruces de tráfico históricos en el PIPR.<sup>49</sup> Se definió la línea base como el escenario en el que el Proyecto no entra en operación, pero los vehículos vacíos hacia el sur pueden cruzar por el PIA y los vehículos comerciales (VC) con carga hacia el norte y hacia el sur cruzan por el PIPR (el "Caso de operaciones como siempre" o el "Caso OCS"). En un segundo escenario se asume que la expansión comercial del PIA está completa y que los VC completamente cargados pueden cruzar el PIA en ambas direcciones (el "Caso del Proyecto"). El Estudio de Tráfico concluyó que la implementación del Proyecto, asumiendo las operaciones continuas del PIPR, dará como resultado una reducción del tiempo de viaje para el tráfico de vehículos comerciales, explicado principalmente por la reducción del tiempo de cruce. La reducción del tiempo de viaje dará lugar a una reducción de emisiones, además de ayudar a atender el problema de congestión en el PIPR. Para obtener más información, consulte la sección 3.2.1.

---

<sup>45</sup> Fuente: CBP, Donations Acceptance Program [Programa de Aceptación de Donaciones].

<https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/resource-opt-strategy/public-private-partnerships/donation-acceptance-program>

<sup>46</sup> Fuente: Ibidem.

<sup>47</sup> Fuente: GSA, <https://www.gsa.gov/about-us/newsroom/congressional-testimony/keeping-pace-with-trade-travel-and-security-how-does-cbp-prioritize-and-improve-staffing-and-infrastructure>

<sup>48</sup> Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Rio Bravo International Bridge – Scenario Analysis Proposal* [Puente Internacional Donna- Río Bravo- Propuesta de Análisis de Escenarios], 2022.

<sup>49</sup> El Promotor estima que el primer año de operaciones completas del Proyecto ocurra en 2024.

### 3.1.4. Requisitos en materia de propiedad y derechos de vía

En virtud de un contrato de donación de inmuebles celebrado el 14 de agosto de 2006, la Ciudad de McAllen donó a GSA 61.34 acres (24.82 hectáreas) de terreno de su propiedad ubicado en el condado de Hidalgo, Texas. La donación incluye, sin limitación, todos los derechos de explotación minera, derechos ribereños, servidumbres de paso y demás derechos, títulos y participación en los arroyos, cauces, calles, callejones y derechos de vía colindantes. La donación se formalizó en mayo de 2007. El Proyecto se desarrollará dentro de los derechos de vía designados para la instalación del puerto de entrada terrestre Anzaldúas.

### 3.1.5. Actividades clave del Proyecto

Se prevé que las obras de construcción del Proyecto comiencen en julio de 2022 y el inicio de operaciones comerciales en diciembre de 2023. El Cuadro 1 presenta la situación actual de las actividades que son fundamentales para la ejecución del Proyecto.

**Cuadro 1**  
**ETAPAS CLAVE DEL PROYECTO**

Actividades clave	Situación actual
Donación del terreno a GSA	Finalizada en mayo de 2007
Análisis y dictamen ambiental (TxDOT)	Finalizados en enero de 2021
Convenio de Aceptación de Donaciones (DAA)	Finalizado en diciembre de 2021
Diseño ejecutivo	Finalizado en diciembre de 2021
Licitación	Prevista para iniciar en abril de 2022
Adjudicación del contrato	Prevista para julio de 2022
Acta de inicio de obras	Prevista para julio de 2022
Inicio de operaciones comerciales	Previsto para diciembre de 2023

Adicionalmente, la SICT confirmó al NADBank que la planeación de la porción de infraestructura del lado mexicano está en proceso. El NADBank espera otorgar fondos de asistencia técnica para la elaboración del proyecto ejecutivo. Se espera que el inicio de operaciones de la infraestructura del lado mexicano del puente ocurra al mismo tiempo que la entrada en operación del Proyecto.

### 3.1.6. Administración y operación

El PIA y su correspondiente infraestructura de carreteras de peaje y puentes (excluyendo las instalaciones del puerto de entrada terrestre) son propiedad de las Ciudades de McAllen y Mission. De acuerdo con lo dispuesto en el DDA, las mejoras a la infraestructura comercial en el puerto de entrada se donarán a GSA y CBP, el propietario y operador del puerto de entrada

Anzaldúas.<sup>50</sup> Actualmente, GSA administra 124 de los 167 puertos de entrada ubicados a lo largo de las fronteras estadounidenses, mientras que CBP posee y opera 40 ubicaciones adicionales que son en su mayoría puertos de entrada más pequeños en áreas rurales y remotas. Los tres restantes son propiedad del Departamento de Agricultura de Estados Unidos (1) y el Servicio de Parques Nacionales del Departamento del Interior (2).<sup>51</sup>

Las actividades de mantenimiento típicas en el puerto de entrada incluyen la repavimentación periódica de las vialidades de entrada y salida y los estacionamientos, así como el mantenimiento preventivo del equipo de inspección. Otras actividades incluyen la actualización, reparación y mantenimiento rutinario de los edificios y techos en las instalaciones del puerto de entrada, la sustitución de cerraduras de puertas o ventanas, la pintura de muros interiores y exteriores y el reemplazo de componentes esenciales, como las unidades de aire acondicionado.

## 3.2. Criterios ambientales

### 3.2.1. Efectos/impactos ambientales y de salud

#### A. Condiciones actuales

Actualmente, el tráfico comercial con carga y vacío puede cruzar en cualquier dirección en el Puente Internacional Pharr-Reynosa, mientras que solo el tráfico comercial vacío puede cruzar hacia el sur en el PIA.<sup>52</sup> En 2019, aproximadamente 104,000 vehículos comerciales cruzaron el PIPR cada mes, lo que equivale a un promedio de cruces diarios de 4,471.<sup>53</sup> En promedio, 2,325 vehículos comerciales cruzaron el PIPR cada día en dirección norte, con 2,146 cruces diarios hacia el sur.<sup>54</sup>

Con el tiempo, se espera que la actividad económica y el tráfico comercial aumenten a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México, incluso en el Valle Bajo del Río Bravo, donde se encuentran el PIPR y el PIA. Los tiempos de cruce fronterizo más largos resultarán en un aumento

---

<sup>50</sup> Un puerto de entrada terrestre, también conocido como estación fronteriza, es la instalación que controla la entrada o salida de personas y materiales de Estados Unidos y consiste en el terreno, los edificios, las vialidades y los estacionamientos que ocupa el puerto. Un puerto de entrada alberga CBP y otros organismos federales de inspección responsables de la aplicación de las leyes federales relacionadas con dichas actividades. Fuente:

<https://www.gsa.gov/real-estate/gsa-properties/land-ports-of-entry-overview>. La infraestructura de cruce fronterizo incluye las instalaciones del puerto, así como otra infraestructura de transporte complementaria (p. ej., puentes, vialidades, ferrocarriles, etc.) que conectan a México y Estados Unidos en la frontera.

<sup>51</sup> Fuente: GSA, <https://www.gsa.gov/about-us/newsroom/congressional-testimony/keeping-pace-with-trade-travel-and-security-how-does-cbp-prioritize-and-improve-staffing-and-infrastructure#:~:text=Of%20the%20167%20land%20ports,million%20square%20feet%20of%20space>

<sup>52</sup> El Puente Internacional Weslaco-Progreso está lejos de la influencia del PIPR y, por lo tanto, solo se espera que el tráfico comercial mínimo, si lo hay, se desvíe de allí al PIA.

<sup>53</sup> La cifra supone 280 días de ingresos durante un año calendario. Los días de ingresos se calculan como el número equivalente de "días laborables" durante el año en función de la relación entre el tráfico de fin de semana y días laborables.

<sup>54</sup> Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Rio Bravo International Bridge Investment Grade Traffic and Revenue Study Update – Final Report* [Actualización del estudio de tráfico e ingresos de grado de inversión del Puente Internacional Donna-Río Bravo – Informe final], septiembre de 2021.

de las emisiones relacionadas con el tráfico, empeorando así los niveles de contaminación. La población que vive o trabaja cerca de la infraestructura pública diseñada para el uso de vehículos personales y comerciales (por ejemplo, carreteras y puertos de entrada) tiene un riesgo elevado de exposición a las emisiones relacionadas con el tráfico y puede experimentar efectos adversos para la salud, como se reportó en un estudio realizado en 2021 en la región Paso del Norte.<sup>55, 56</sup>

Las emisiones relacionadas con el tráfico tienen efectos locales, así como también regionales, sobre el medio ambiente y la salud humana. La implementación del Proyecto resultará en una reducción de las emisiones relacionadas con el cruce de tráfico comercial a través del PIA y el PIPR. Para analizar el impacto ambiental del Proyecto, el NADBank contrató a un consultor externo para llevar a cabo un análisis ambiental a través de un estudio de emisiones (el "Estudio de Emisiones").

Como se indicó en la sección 3.1.3, el Estudio de Tráfico proporcionó un análisis de los patrones de tráfico y tiempo para el tráfico comercial hacia el norte y hacia el sur en la Región y se definió el Caso de Operaciones Como Siempre, o el Caso OCS, como la línea base contra la cual se compara el Caso del Proyecto. De manera similar, el Estudio de Tráfico consideró dos escenarios para evaluar el efecto regional de la capacidad comercial adicional en el PIA: (i) las operaciones actuales, es decir, se permite el cruce de vehículos comerciales cargados en ambas direcciones en el PIPR junto con los cruces de vehículos comerciales vacíos con dirección hacia el sur en el PIA (el "Caso OCS"), y (ii) el PIA se abre al tráfico de vehículos comerciales con carga hacia el norte y hacia el sur y el PIPR continúa operando normalmente (el "Caso del Proyecto"). El análisis en cada estudio se enfocó en dos puntos en el tiempo: Año 1 y Año 23 de la operación del Proyecto, cerca del fin del periodo del crédito propuesto.<sup>57</sup> Los datos de entrada para el Estudio de Emisiones se tomaron del Estudio de Tráfico e incluyeron:

- Cruces de tráfico. Número estimado de vehículos comerciales que pasan por cada puerto de entrada, teniendo en cuenta el tránsito comercial histórico en el PIPR y PIA y las proyecciones de crecimiento en el futuro.
- Tiempo de viaje. Tiempos de viaje totales estimados hacia el norte / sur desde el origen hasta las ubicaciones de destino definidas en el Estudio de Tráfico. El tiempo de viaje incluye el tiempo de cruce.
- Tiempo de cruce. Tiempo estimado para esperar en la línea para cruzar la frontera más el tiempo de inspección y procesamiento de camiones en las instalaciones de inspección.

A continuación, se presentan los resultados para el Caso OCS, mismo que establece la línea base contra la cual se compara la implementación del Proyecto.

---

<sup>55</sup> Fuente: Comisión de Calidad Ambiental de Texas (TCEQ). *Low-cost air sensor study in the Paso del Norte* [Estudio de sensores del aire de bajo costo en el Paso del Norte], 2021. <https://www.cccjac.org/uploads/9/1/9/2/91924192/final-report-low-cost-sensors.pdf>

<sup>56</sup> La región de Paso del Norte abarca un área a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México que incluye el condado de El Paso en Texas, el condado de Doña Ana en Nuevo México y Ciudad Juárez en Chihuahua, México, los cuales se encuentran en el norte del desierto de Chihuahua.

<sup>57</sup> El Promotor estima que el primer año de operaciones completas del Proyecto ocurra en 2024.

Caso OCS – Tráfico

El Estudio de Tráfico proyecta que el número diario de cruces de vehículos comerciales en el PIPR y el PIA será de 5,889 al inicio del periodo analizado e incrementará en un 52% para alcanzar 8,962 cruces, como se muestra en el Cuadro 2.

**Cuadro 2**  
**TRÁFICO COMERCIAL PROYECTADO**  
 (Vehículos/día)

Puente	Año	
	Año 1	Año 23
PIPR	5,791 (2,957 en dirección norte y 2,834 en dirección sur)	8,710 (4,501 en dirección norte y 4,209 en dirección sur)
PIA (solo vacíos en dirección sur)	98 en dirección sur	252 en dirección sur
<b>TOTAL</b>	<b>5,889</b>	<b>8,962</b>

Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Río Bravo International Bridge – Scenario Analysis Proposal* [Puente Internacional Donna- Río Bravo - Propuesta de análisis de escenarios], 2022

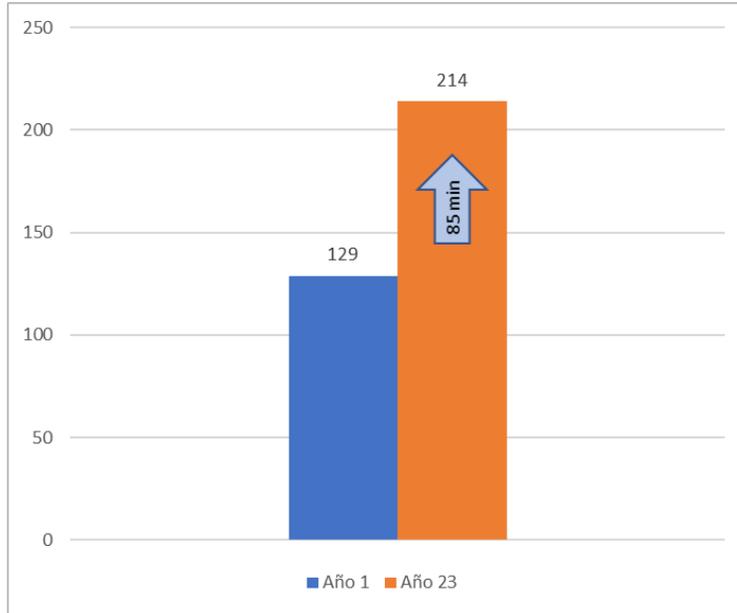
Caso OCS – Tiempo de cruce

El Caso OCS proyecta que, en el Año 1, el tiempo promedio de cruce para vehículos comerciales en el PIPR será de 158 minutos para el tráfico en dirección norte y 103 minutos para el tráfico que viaja en dirección sur. El promedio combinado para los camiones que viajan en cualquier dirección será de 129 minutos, lo que se traduce en aproximadamente 12,660 horas-camión por día asumiendo 5,889 cruces diarios.<sup>58</sup> En 2045, se espera que el tiempo promedio de cruce combinado por camión aumente a 214 minutos, o más de 31,900 horas-camión por día, asumiendo 8,962 cruces diarios, lo cual representa un incremento de 66% con respecto al Año 1.<sup>59</sup> Estos resultados se presentan en la Figura 10.

<sup>58</sup> La cifra asume 280 días de ingresos durante un año calendario. Los días de ingresos se calculan como el número equivalente de "días laborables" durante el año en función de la proporción de tráfico de fin de semana-día de semana.

<sup>59</sup> Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Río Bravo International Bridge – Scenario Analysis Proposal* [Puente Internacional Donna- Río Bravo- Propuesta de Análisis de Escenarios], 2022.

**Figura 10**  
**TIEMPO MEDIO DE CRUCE DE CAMIONES**  
(Minutos)

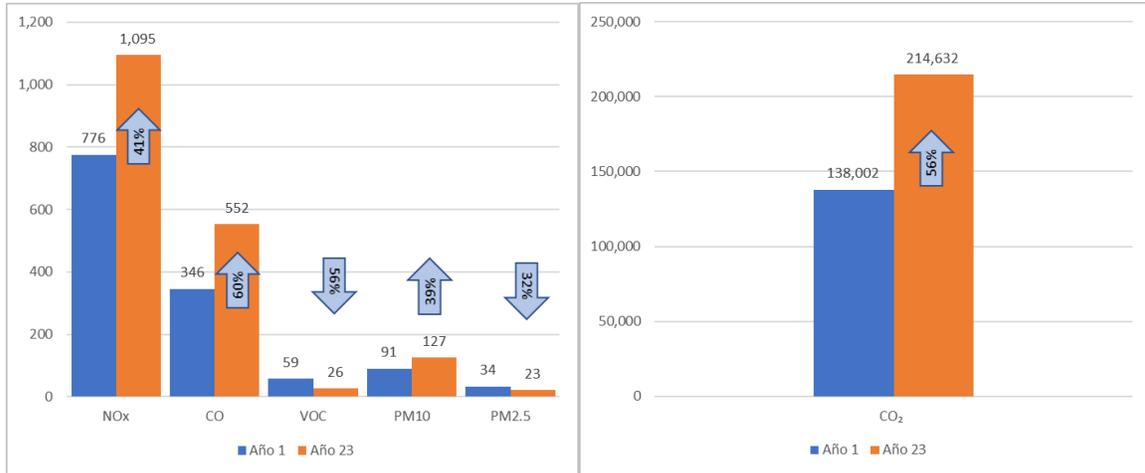


Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Rio Bravo International Bridge – Scenario Analysis Proposal* [Puente Internacional Donna- Río Bravo – Propuesta de análisis de escenarios], 2022.

#### Caso OCS – Emisiones estimadas

Los resultados del Caso OCS del Estudio de Emisiones se presentan en la Figura 11. Se estima que las emisiones de contaminantes criterio (NO<sub>x</sub>, CO, VOC, PM<sub>10</sub> and PM<sub>2.5</sub>) aumentarán hasta en un 60% entre el Año 1 y el Año 23, mientras que se prevé que las emisiones de CO<sub>2</sub> aumenten en un 56%.

**Figura 11**  
**COMPARACIÓN DE LAS EMISIONES DEL CASO OCS - AÑO 1 Y AÑO 23**  
 (Toneladas métricas/año)



Fuente: Texas A&M Transportation Institute (TTI), *Assessment of Emissions and Environmental Benefits at the Donna-Rio Bravo International Bridge in Tamaulipas/Texas, Phase 2 Analysis* [Evaluación de emisiones y beneficios ambientales en el Puente Internacional Donna-Río Bravo en Tamaulipas/Texas, Análisis fase 2], 2022.

En particular, se espera que las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) y PM<sub>2.5</sub> disminuyan con el tiempo, incluso sin la implementación del Proyecto. Esto se explica por la suposición de que, en el Año 23, la mayor parte de la flota de camiones pesados cumplirá con el estándar de emisiones 2010 de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos. Se espera que los sistemas de control de emisiones más estrictos requeridos por este estándar, tales como los filtros de partículas diésel (FPD), contribuyan a una reducción de las emisiones de partículas provenientes del diésel (tanto PM<sub>2.5</sub> como PM<sub>10</sub>) así como los COV. Los FPD son eficaces para reducir las emisiones de partículas provenientes del escape de los camiones en una amplia gama de condiciones de operación, incluidos los movimientos a baja velocidad observados en los cruces fronterizos.<sup>60</sup> Sin embargo, con respecto a las emisiones de PM<sub>10</sub>, se proyecta que los beneficios esperados por el uso generalizado de la norma de emisiones EPA 2010 en camiones de carga, se verán afectados por otros factores, como el mayor desgaste de los frenos durante las operaciones de parada y arranque para cruzar el puente. Por consiguiente, el modelo estimó que las emisiones de PM<sub>10</sub> aumentarán en un 39% entre el Año 1 y el Año 23, mientras que los COV y PM<sub>2.5</sub> disminuirán en un 56% y 32%, respectivamente.<sup>61</sup>

## B. Impactos del proyecto

La implementación del Proyecto proporcionará una ruta alterna para los camiones comerciales que normalmente cruzan la frontera a través del PIPR. Con la capacidad ampliada para cruces comerciales en la Región, se espera que el tráfico comercial experimente una reducción general

<sup>60</sup> Fuente: Texas A&M Transportation Institute (TTI), *Assessment of Emissions and Environmental Benefits at the Donna-Rio Bravo International Bridge in Tamaulipas/Texas, Phase 2 Analysis* [Evaluación de emisiones y beneficios ambientales en el Puente Internacional Donna-Río Bravo en Tamaulipas/Texas, Análisis fase 2], 2022.

<sup>61</sup> *Ibidem*.

en el tiempo de viaje y la Región, a su vez, se beneficiará de una reducción de emisiones. A continuación, se presentan los resultados del caso del proyecto.

Caso del Proyecto – Tráfico

El Estudio de Tráfico asume que el número total de cruces anuales de vehículos comerciales será el mismo bajo el Caso OCS y el Caso del Proyecto. Dicho de otro modo, la apertura del PIA al tráfico de VC no necesariamente inducirá un mayor número de cruces de vehículos comerciales en la Región. Como tal, los resultados del Estudio de Tráfico asumen el mismo número total de cruces de VC en el Caso OCS que en el Caso del Proyecto, y se espera que la entrada en operaciones del Proyecto conduzca a un desvío de vehículos comerciales del PIPR al PIA.

Los resultados del Estudio de Tráfico para el Caso del Proyecto se presentan en el Cuadro 3, con cruces VC totales estimados en 5,889 en el Año 1, de los cuales se espera que 1,101 camiones crucen en el PIA. Entre el año 1 y el año 23, se prevé que el tráfico VC en el PIA crezca un 40%, mientras que la tasa de crecimiento estimada en el PIPR es más cercana al 55%.

**Cuadro 3**  
**PROYECCIÓN DE TRÁFICO COMERCIAL**  
 (Vehículos/día)

Puente	Año	
	Año 1	Año 23
PIPR	4,787 (2,361 en dirección norte y 2,426 en dirección sur)	7,424 (3,682 en dirección norte y 3,742 en dirección sur)
PIA	1,101 (596 en dirección norte y 505 en dirección sur)	1,538 (819 en dirección norte y 719 en dirección sur)
<b>TOTAL</b>	<b>5,889</b>	<b>8,962</b>

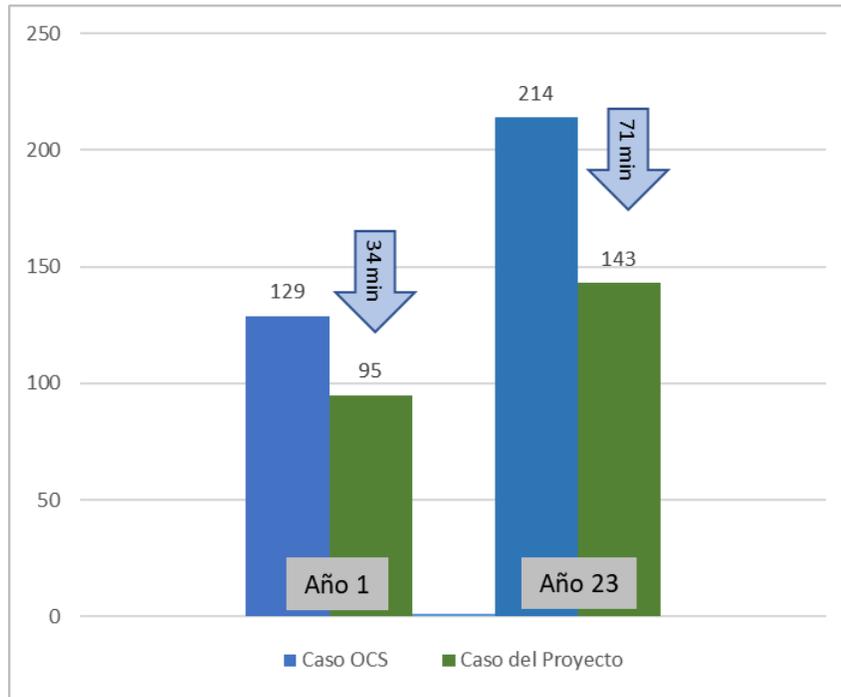
Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Rio Bravo International Bridge – Scenario Analysis Proposal* [Puente Internacional Donna- Río Bravo – Propuesta de Análisis de Escenarios], 2022.

Es importante señalar que el Estudio de Tráfico supone un cambio relativamente rápido en los patrones de tráfico comercial tras la apertura del PIA al tráfico de vehículos comerciales cargados. Sin embargo, existe algún nivel de incertidumbre con respecto a las cifras finales de tráfico, así como el período de aceleración para alcanzar el número de cruces de vehículos comerciales diarios estimados en el Estudio de tráfico. Además, una suposición clave del Estudio de tráfico es que la infraestructura necesaria para facilitar el flujo de tráfico VC, se construirá en ambos lados de la frontera aproximadamente al mismo tiempo, aunque este Proyecto es solo para la infraestructura en el lado estadounidense de la frontera. Como se indica en la sección 3.1.5, la SICT confirmó al NADBank que la planificación de la parte mexicana de la infraestructura está en proceso. Se espera que el inicio de operación de la infraestructura en el lado mexicano del puente ocurra al mismo tiempo que la entrada en operación del Proyecto, pero esto dependerá de factores que van más allá del alcance del Proyecto.

Caso del Proyecto – Reducción del tiempo de cruce

El Estudio de Tránsito proyectó tiempo de cruces de vehículos comerciales en ambos puentes del PIPR y el PIA con base en el tráfico estimado en cada puente. En el Año 1 de operación del Proyecto, el tiempo de cruce promedio para el tránsito comercial se espera que sea 27% menor para el Caso del Proyecto comparado con el Caso OCS, o una reducción de aproximadamente 34 minutos por cruce. Esto es equivalente a un ahorro de 3,385 horas-camión por día (asumiendo 5,889 cruces diarios totales). El ahorro de tiempo por cruce es aún mayor en el Año 23 de operación del Proyecto, con una reducción estimada en el tiempo de cruce promedio de 71 minutos comparado con el Caso OCS. Esta reducción promedio de 33% en tiempo de cruce, es equivalente a 10,600 horas-camión por día (asumiendo 8,962 cruces diarios totales). Estos resultados se presentan en la Figura 12.

**Figura 12**  
**REDUCCIÓN DEL TIEMPO DE CRUCE PROMEDIO DESDE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO**  
(Minutos)



Fuente: C&M Associates, Inc., *Donna-Rio Bravo International Bridge – Scenario Analysis Proposal* [Puente Internacional Donna-Río Bravo- Propuesta de análisis de escenarios], 2022.

Los tiempos de cruce más cortos permitirán un mayor crecimiento económico en la Región y una entrega más eficiente de bienes y servicios a Estados Unidos y México, al tiempo que reducirán emisiones. Interpolando los resultados presentados en el BTMP del TxDOT, el NADBank estima un beneficio económico de la reducción de los tiempos de cruce durante el primer año de

operaciones del Proyecto equivalente a 2.1 millones de dólares por día al producto interno bruto (PIB) de Estados Unidos y \$2.5 millones de dólares por día al PIB de México.<sup>62</sup>

Resultados del Caso del Proyecto – Reducción estimada de las emisiones

En el Cuadro 4 se presentan los resultados del Estudio de Emisiones para el Caso del Proyecto para el Año 1 de operaciones del Proyecto, así como la reducción esperada de emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes criterio proveniente del tráfico comercial expresada en toneladas métricas por año.

**Cuadro 4**  
**REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> Y CONTAMINANTES CRITERIO – AÑO 1**  
(Toneladas métricas/año)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	VOC	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2.5</sub>
19,563	131	54	12	13	5

CO<sub>2</sub> = dióxido de carbono, NO<sub>x</sub> = óxidos de nitrógeno, CO = monóxido de carbono, VOC = compuestos orgánicos volátiles, PM<sub>10</sub> = material particulado (PM) con diámetro menor a 10 micrómetros (µm), PM<sub>2.5</sub> = PM con diámetro menor a 2.5 µm

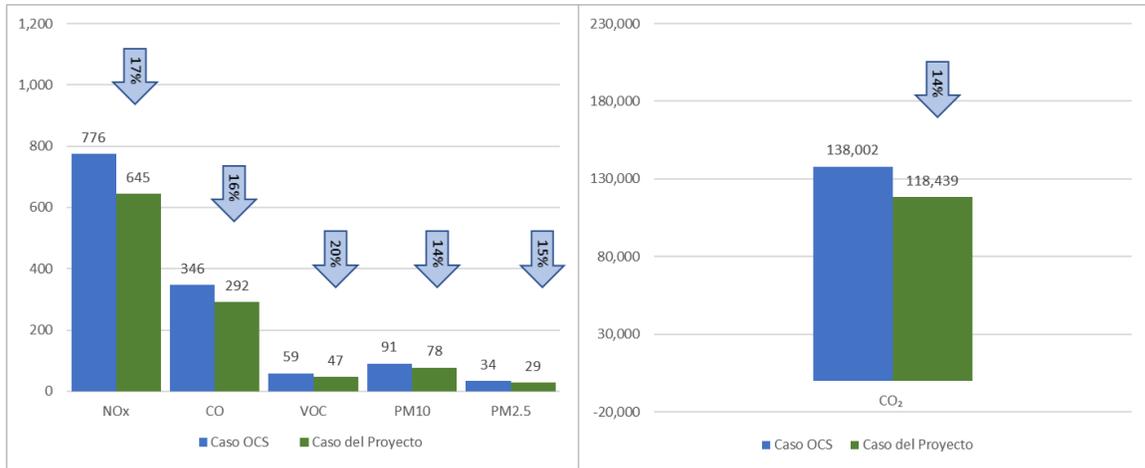
Fuente: Texas A&M Transportation Institute (TTI), *Assessment of Emissions and Environmental Benefits at the Donna-Rio Bravo International Bridge in Tamaulipas/Texas, Phase 2 Analysis* [Evaluación de emisiones y beneficios ambientales en el Puente Internacional Donna-Río Bravo en Tamaulipas/Texas, Análisis fase 2], 2022.

En el Año 1, se estima que las emisiones de contaminantes criterio se reduzcan hasta en un 20% en comparación con el Caso OCS, mientras que las emisiones de CO<sub>2</sub> se espera se reduzcan en un 14%. Estos resultados se muestran en la Figura 13.

---

<sup>62</sup> Cálculo basado en las estimaciones BTMP del TxDOT.

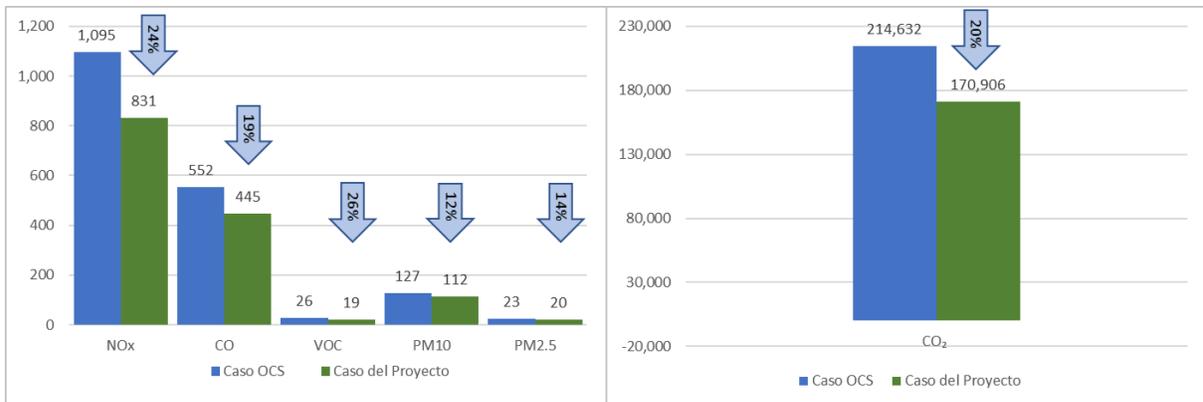
**Figura 13**  
**REDUCCIÓN DE EMISIONES – AÑO 1**  
 (Toneladas métricas/año)



Fuente: Texas A&M Transportation Institute (TTI). *Assessment of Emissions and Environmental Benefits at the Donna-Rio Bravo International Bridge in Tamaulipas/Texas, Phase 2 Analysis. 2022.* [Evaluación de Emisiones y Beneficios Ambientales en el Puente Internacional Donna-Río Bravo en Tamaulipas/Texas, Análisis Fase 2. 2022]

En el Año 23 de operación del Proyecto, se espera una reducción similar de emisiones en comparación con el Caso del Proyecto, siendo hasta un 26% más bajas para los contaminantes criterio y un 20% más bajas para el CO<sub>2</sub>. Ver Figura 14.

**Figura 14**  
**REDUCCIÓN DE EMISIONES – AÑO 23**  
 (Toneladas métricas/año)



Fuente: Texas A&M Transportation Institute (TTI), *Assessment of Emissions and Environmental Benefits at the Donna-Rio Bravo International Bridge in Tamaulipas/Texas, Phase 2 Analysis* [Evaluación de emisiones y beneficios ambientales en el Puente Internacional Donna-Río Bravo en Tamaulipas/Texas, Análisis Fase 2], 2022.

En resumen, se espera que la ampliación de la capacidad para procesar el VC en el PIA resulte en mejores operaciones, reducción del tiempo de viaje y reducción general de las emisiones en la

Región. Otros estudios han concluido que hay beneficios operativos y ambientales de la implementación de nueva infraestructura para procesar el tránsito en los puertos de entrada. Por ejemplo, un estudio realizado por la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) en 2021, reportó beneficios en términos de reducción del tiempo de cruce y emisiones relacionadas con el desarrollo de infraestructura planificada en la región fronteriza de California y Baja California.<sup>63</sup>

#### Beneficios adicionales del proyecto

El Promotor buscará una certificación LEED para el Proyecto para garantizar operaciones energéticamente eficientes. La certificación LEED considera el consumo de energía y agua de una instalación una vez que está en operación, las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas a su consumo de energía, la fabricación y transporte de los materiales a utilizar en la construcción y la calidad del aire interior, entre otros. El protocolo LEED asigna puntos a todos los aspectos evaluados de un proyecto, mismo que se clasifica en función de la suma de todos los puntos obtenidos durante el proceso de evaluación. Se aplican diferentes marcos dependiendo del tipo de proyecto a evaluar. La certificación LEED incluye 4 niveles de certificación diferentes como se presenta a continuación.

<b>Certificado</b>	<b>Plata</b>	<b>Oro</b>	<b>Platino</b>
40-49 puntos	50-59 puntos	60-79 puntos	80+ puntos

Se espera que el Proyecto cumpla con los requisitos para la certificación LEED en el nivel "Certificado". Las acciones requeridas para lograr esta certificación incluyen la construcción en terrenos previamente desarrollados, la reducción del uso de agua exterior/interior, la gestión de residuos de construcción y demolición, estrategias mejoradas de calidad del aire interior, un plan de gestión de la calidad del aire interior de la construcción, evaluación de la calidad del aire interior, iluminación interior, comodidad térmica, uso reducido de iluminación eléctrica mediante la introducción de luz natural en el espacio y selección de productos con impactos ambientales mejorados en su ciclo de vida.

Además, al desviar los camiones comerciales de las áreas residenciales e industriales circundantes al PIPR en el lado mexicano de la frontera, hacia el área escasamente poblada que rodea las instalaciones de inspección del PIA, se ayudará a reducir la exposición a contaminantes en el Puente Internacional Pharr-Reynosa.

Los beneficios relacionados con el Proyecto incluyen:

- Mejores sistemas de inspección (rayos X y tecnologías de inspección no intrusivas).<sup>64</sup>
- Mejora de la competitividad regional debido al aumento de las opciones de cruce comercial en la Región, y

<sup>63</sup> Fuente: Asociación de Gobiernos de San Diego, *Impacts of Border Delays at California-Baja California Land Ports of Entry, Volume 3: Emissions Impact Analysis Report* [Impactos de los retrasos fronterizos en los puertos de entrada terrestres de California-Baja California, Volumen 3: Informe de análisis de impacto de emisiones], 2021, [https://www.sandag.org/uploads/projectid/projectid\\_535\\_28732.pdf](https://www.sandag.org/uploads/projectid/projectid_535_28732.pdf)

<sup>64</sup>Las tecnologías no intrusivas permiten a los oficiales de CBP examinar los vehículos sin abrirlos o descargarlos físicamente. Fuente: CBP, [https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/nii\\_factsheet\\_2.pdf](https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/nii_factsheet_2.pdf)

- Mejora de la seguridad nacional mediante el despliegue de lo último en tecnología para la seguridad fronteriza.

### **C. Impactos transfronterizos**

Se han identificado importantes impactos positivos transfronterizos derivados de la implementación del Proyecto. La entrada en operaciones del PIA para atender vehículos comerciales cargados hacia el sur y hacia el norte, ayudará a reducir el tiempo de viaje y cruce, así como las emisiones relacionadas con el tránsito, mismas que afectan a las comunidades cercanas de Mission, McAllen, y Pharr en Texas, así como Reynosa en Tamaulipas.

Además, se espera que una parte del tránsito comercial con dirección al norte se desvíe para evitar transitar por el área urbana que rodea el PIPR. Este tráfico se desviaría hacia una zona escasamente poblada que rodea el PIA, por lo que se reduciría la exposición de la población a vehículos comerciales en espera y a los contaminantes. Por último, el crecimiento económico de la región más amplia se verá apoyado por una mayor capacidad de procesamiento para el tránsito comercial actual y futuro.

## **3.2.2. Cumplimiento con leyes y reglamentos aplicables en materia ambiental**

### **A. Autorización ambiental**

Dado que el proyecto propuesto se relaciona con el sector del transporte y se requerirán fondos de TxDOT, es necesario una revisión ambiental y una autorización del TxDOT, el cual utiliza su Sistema de Supervisión de Cumplimiento Ambiental (ECOS, por sus siglas en inglés) para la aprobación de proyectos de transporte desde la perspectiva ambiental. El dictamen, emitido el 1º de septiembre de 2021, concluye que el Proyecto:

- cumple con la definición para recibir una exclusión categórica en virtud de lo dispuesto en el reglamento 40 CFR 1508.4 y, de acuerdo con la experiencia anterior con acciones similares, no generará impactos ambientales significativos.<sup>65</sup>
- no tendrá un impacto significativo en el crecimiento planificado ni en el uso de suelo del área en cuestión.
- no tendrá un impacto significativo sobre ningún recurso natural, cultural, recreativo, histórico o de otra índole.
- no implicará impactos significativos en la calidad del aire, el ruido o el agua.
- no tendrá un impacto significativo en los patrones de viaje.
- no tiene ningún otro impacto ambiental significativo, ya sea individual o acumulativo.

---

<sup>65</sup> Una exclusión categórica significa una categoría de acciones que de forma individual o acumulativa no tienen un efecto significativo en el ambiente humano y que se ha encontrado que no tienen efecto importante en los procedimientos adoptados por alguna dependencia federal en la implementación de regulaciones y para las cuales, por lo tanto, no se requiere una evaluación ambiental ni una declaración de impacto ambiental. Una instancia puede decidir elaborar evaluaciones ambientales por los motivos indicados en la sección §1508.9, aunque no está obligada a hacerlo.

- no implica ninguna circunstancia inusual, incluida alguna controversia importante por motivos ambientales; ni impacto significativo en propiedades protegidas conforme a la sección 4(f) de la Ley DOT o la sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica; ni contradicciones con alguna ley, requisito o dictamen administrativo federal, estatal o local relacionado con los aspectos ambientales de la acción.
- cumple con la definición y las condiciones de aplicación del criterio específico de exclusión categórica identificado anteriormente.

Con base en las conclusiones anteriores, TxDOT determinó que el Proyecto cumple con los requisitos para una exclusión categórica y no requiere una evaluación ambiental ni una declaración de impacto ambiental conforme a la Ley Nacional de Políticas Ambientales (NEPA, por sus siglas en inglés).

TxDOT realizó los siguientes estudios para utilizarlos como documentación de respaldo:

- Informe técnico sobre materiales peligrosos. Se realizó una evaluación inicial del sitio para identificar posibles materiales peligrosos en el derecho de vía del Proyecto propuesto, así como en las áreas que colindan con las instalaciones de inspección de vehículos comerciales en el Puerto de Anzaldúas. En la consulta de la base de datos normativa se identificaron tres instalaciones con materiales peligrosos cerca de los límites del Proyecto propuesto, y durante una visita al sitio, se identificaron otros tres lugares no registrados con posibles materiales peligrosos. Sin embargo, se determinó que el riesgo de que estos sitios afecten el área del Proyecto es bajo y no se observaron derrames, olores ni otros indicios de contaminación dentro del derecho de vía. El estudio también determinó que no hay inquietud alguna sobre posibles materiales peligrosos y, por lo tanto, no se justificó la realización de más investigaciones en la fecha en que se finalizó el informe.
- Informe del análisis de aguas superficiales. Los hallazgos presentados en el informe son los siguientes:
  - Sección 401 de la Ley de Agua Limpia. No se requiere la certificación de la calidad del agua conforme a la sección 401 para este Proyecto.
  - Sección 402 de la Ley de Agua Limpia. No se requiere un análisis específico para el Proyecto como parte del proceso de revisión ambiental contemplado en la sección 402 de la Ley de Agua Limpia, ya que la autorización del Permiso General de Construcción (PGC) del Sistema de Eliminación de Descargas de Contaminantes de Texas garantiza el cumplimiento de la normatividad procedente durante las etapas de diseño y construcción del Proyecto. Todos los documentos de autorización para el PGC (aviso de intención o aviso de sitio) se elaborarán, se publicarán y se enviarán a la Comisión de Calidad Ambiental de Texas (TCEQ, por sus siglas en inglés) cuando sea necesario. Además, se elaboró un plan de prevención de la contaminación de las aguas pluviales.
  - Sección 404 de la Ley de Agua Limpia. El Proyecto no contempla ninguna actividad regulada en aguas jurisdiccionales y, por lo tanto, no requiere permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos conforme a la sección 404 de la Ley de Agua Limpia.

- Sección 303(d) de la Ley de Agua Limpia. No se requiere un análisis específico para el Proyecto como parte del proceso de revisión ambiental contemplado en la sección 303 (d) de la Ley de Agua Limpia ya que, hasta la fecha, TCEQ no ha identificado la necesidad de implementar medidas de control más allá de las requeridas por el PGC para proyectos de construcción de vialidades. Por lo tanto, el cumplimiento de los requisitos del PGC, junto con la coordinación en el marco del Memorándum de Entendimiento de la TCEQ para ciertos proyectos de transporte, satisfacen en su conjunto la necesidad de abordar en el proceso de revisión ambiental la problemática de las aguas afectadas. Como lo requiere el PGC, el Proyecto y las actividades asociadas se implementarán, operarán y mantendrán utilizando las mejores prácticas de gestión para controlar la descarga de contaminantes en el sitio del Proyecto.
- Sección 14 de la Ley de Ríos y Puertos. No se requiere autorización específica para el Proyecto como parte del proceso de revisión ambiental en el marco de la sección 14 de la Ley de Ríos y Puertos (33 USC 408). Dicha autorización es para cualquier proyecto que implique alteraciones a obras civiles o la ocupación o el uso, temporal o permanente, de obras civiles con la autorización federal del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos (p.ej., diques, muros de retención, presas, bordos, muelles u otras obras civiles federales o en terrenos federales asociados), y no es aplicable al Proyecto.
- Ley General de Puentes/sección 9 de la Ley de Ríos y Puertos. El Proyecto no requiere un permiso, autorización de iluminación de puentes o exención de la Guardia Costera de Estados Unidos conforme a la Sección 9 de la Ley de Ríos y Puertos, en la que se describen los requisitos para construir presas, diques, puentes o pasos elevados en una vía navegable o sobre ella.
- Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos. El Proyecto no requiere autorización del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos en virtud de la sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos, en la que se describen los requisitos para construir estructuras más pequeñas en una vía navegable.
- Orden Ejecutiva 11990, protección de humedales. El Proyecto no implica la construcción de obras en ningún humedal.
- Orden Ejecutiva 11988, control de llanuras aluviales. El Proyecto fue diseñado de acuerdo con el Manual de Diseño Hidráulico del TxDOT, lo que asegura que el Proyecto no representará una “invasión significativa” según la definición de las reglas de la Administración Federal de Carreteras.

- Evaluación de sitio de nivel I. Esta evaluación con fecha de julio de 2020 se realizó para identificar posibles impactos del Proyecto y dio como resultado los siguientes hallazgos:
  - La vegetación dentro del área del Proyecto consiste principalmente en espacios verdes que reciben mantenimiento, con algunos árboles de mezquite dispersos.
  - Es posible que exista un hábitat para cuatro especies en peligro de extinción nombradas en la lista estatal: el tritón de manchas negras, la rana ovejera, la sirena del sur de Texas y la rana labiada.
  - Será necesario coordinarse con el Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas para proteger siete especies amenazadas y en peligro de extinción: el lagarto cornudo de Texas, el halcón aplomado del norte, el tritón de manchas negras, la rana ovejera, la sirena del sur de Texas, la rana labiada y el loro de cresta roja.
  - Se implementarán las mejores prácticas de gestión para proteger la calidad del agua, así como las aves, los murciélagos y los reptiles terrestres. En la sección 3.2.2.B. se presentan más detalles al respecto.
  
- Análisis de especies. Se informaron los siguientes hallazgos:
  - Ley de protección del águila calva y del águila real. El Proyecto se encuentra a más de 201 metros de un nido de águila calva o águila real activo o inactivo. No se requiere establecer coordinación con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos.
  - Ley del Tratado de Aves Migratorias. El Proyecto cumplirá con las disposiciones pertinentes de la Ley del Tratado de Aves Migratorias y con el inciso B, capítulo 64, del título 5 del Código de Parques y Vida Silvestre de Texas. Se evitará la remoción y destrucción de nidos de aves activos, salvo mediante las opciones aprobadas por el gobierno federal o estatal al respecto.
  
- Informe del estudio arqueológico. Se realizó un estudio para identificar los recursos culturales dentro del área de desplante del PIA. No se observaron materiales arqueológicos ni se registraron sitios nuevos en el estudio. Se concluyó que es poco probable que el Proyecto afecte a recursos conocidos o desconocidos con posibilidades de ser elegibles para su inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos o como lugar histórico emblemático del Estado. No se recomendó ningún trabajo arqueológico adicional antes de la construcción.

El TxDOT emitió la aprobación ambiental correspondiente para el Proyecto el 9 de enero de 2021.

## B. Medidas de mitigación

Como parte de los requisitos de TxDOT establecidos en su hoja de Permisos, Problemas y Compromisos Ambientales, se implementarán las siguientes acciones y mejores prácticas de gestión para reducir, mitigar y controlar cualquier impacto ambiental derivado de las actividades del Proyecto.

- Fauna
  - Aves. Además de cumplir con la Ley del Tratado de Aves Migratorias, se implementarán las siguientes mejores prácticas de gestión:
    - Antes del inicio de la construcción, se realizarán censos diurnos de nidos, incluso debajo de puentes y en alcantarillas. Los nidos que estén activos no deben ser alterados.
    - Los nidos activos, incluidos aquellos de aves que anidan en el suelo, no serán alterados, destruidos ni removidos durante la temporada de anidación.
    - En la medida de lo posible, se evitará la remoción de nidos inactivos o desocupados.
    - Se evitará el establecimiento de nidos activos durante la temporada de anidación.
    - No se permitirá recolectar, capturar ni reubicar o transportar aves, huevos y nidos activos sin autorización previa.
  - Murciélagos. Se deben seguir los protocolos de inspección y exclusión antes de comenzar las actividades de construcción, como se indica a continuación:
    - En el caso de las actividades que tienen la posibilidad de afectar estructuras, acantilados, cuevas o árboles, tan pronto como sea posible en el proceso de planeación, un biólogo competente llevará a cabo una evaluación del hábitat y un estudio de ocupación de los elementos que tienen potencial para ser refugio.
    - Si se detecta la presencia de murciélagos o se observan signos recientes de ocupación, se tomarán las medidas pertinentes para garantizar que los murciélagos no resulten dañados, como escalonar o programar la construcción por etapas.
    - Si a consecuencia de la construcción se eliminan elementos utilizados por los murciélagos, en las estructuras de reemplazo se debe incorporar un diseño que sea compatible con los murciélagos o se deben construir refugios artificiales para reemplazar esos elementos en la medida posible.
    - En todos los casos, se debe evitar el daño o la muerte de los murciélagos. Los murciélagos sólo deben manipularse como último recurso y después de comunicarse con el Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD, por sus siglas en inglés).

- Mamíferos fosoriales y reptiles:
  - Si se hace necesario excavar o afectar directamente madrigueras de perritos de la pradera de cola negra o montículos de tuzas, el contratista deberá coordinarse con el TPWD.
  - Cuando una zona de construcción colinde con madrigueras activas de perritos de la pradera o con montículos de tuzas, se levantarán barreras para disuadir a los animales de desplazarse por el área de construcción o ingresar a ella.
  - Cuando se planee la siembra o la revegetación en un área adyacente a las madrigueras de perritos de la pradera o montículos de tuzas, se debe considerar establecer un área vegetativa para desincentivar la dispersión en el derecho de vía.
  - En el caso de zanjas y pozos abiertos que se dejen sin cubrir, se instalarán rampas de escape en un ángulo de menos de 45 grados. Antes de rellenar las áreas de excavación, éstas se inspeccionarán visualmente para detectar si hay fauna atrapada en ellas.
  - Se informará a los contratistas que, si se encuentran reptiles en el sitio de del Proyecto, se debe permitir al animal salir de manera segura del área.
  - Se informará a los contratistas sobre la posible aparición de especies de mamíferos fosoriales y reptiles en el área del Proyecto, para que eviten dañar a los animales si los encuentran.
  
- Calidad del agua:
  - Se reducirá a mínimo el uso de equipo en los cauces fluviales y áreas ribereñas durante la construcción.
  - Cuando sea inevitable cruzar temporalmente un cauce fluvial, la estructura de cruce deberá retirarse una vez que ya no se necesite y las orillas y suelos alrededor del cruce deberán estabilizarse.
  
- Vegetación:
  - Se desaconseja el uso de cualquier vegetación no autóctona en el paisajismo y la revegetación. Deben utilizarse especies autóctonas adaptadas a la localidad.
  - Se recomienda el uso de una mezcla de semillas que contenga únicamente especies autóctonas adaptadas a la localidad.
  - Se deben evitar las actividades de limpieza de vegetación durante la temporada general de anidación de aves, de marzo a agosto, para minimizar los impactos negativos a las aves.

Asimismo, como parte del plan de prevención de la contaminación de aguas pluviales, se implementarán las siguientes medidas:

- Gestión de aguas pluviales. El drenaje pluvial se realizará mediante el uso de cunetas de retención. Todo el drenaje del Proyecto desembocará en el aliviadero principal de la Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA).
- Control de erosión y sedimentos. Se llevarán a cabo las siguientes actividades:
  - Mantenimiento. Todos los controles se mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento. Si es necesaria alguna reparación, se realizará en un plazo máximo de siete días naturales.
  - Inspección. Se llevará a cabo una inspección en las áreas de la obra que no se hayan estabilizado por completo. El personal deberá inspeccionar las áreas alteradas al menos cada 14 días naturales y dentro de las 24 horas posteriores al final de un evento de tormenta con 0.5 pulgadas (1.3 cm) o más de precipitación.
- Residuos. Todos los materiales de desecho se recogerán y almacenarán adecuadamente. Todos los materiales de construcción se desecharán en un relleno local.
- Residuos sanitarios. Los residuos sanitarios serán recolectados por un contratista autorizado.
- Seguimiento de vehículos fuera del sitio de la obra. Se humedecerán los caminos de acceso a la obra para controlar el polvo y se eliminará el exceso de tierra de las vialidades.

### C. Tareas y autorizaciones ambientales pendientes

No hay autorizaciones ambientales pendientes.

### 3.3 Criterios financieros

El costo total del Proyecto se estima en \$59.6 millones de dólares, incluyendo construcción, contingencias y otros costos de financiamiento relacionados. El Promotor ha solicitado un crédito al NADBank hasta por \$33.5 millones de dólares para apoyar la ejecución del Proyecto. En el cuadro 5 se presenta un desglose de los costos estimados del proyecto y las fuentes de financiamiento propuestas.

**Cuadro 5**  
**FUENTE Y USOS DE LOS RECURSOS**

Usos	Monto	%
Construcción	\$ 51.7	86.8%
Contingencia (15% del costo de construcción)	7.5	12.5
Costo de emisión	0.4	0.7
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 59.6</b>	<b>100.0%</b>
Fuentes	Monto	%
Crédito del NADBank	\$ 33.5	56.2%
Fondos de TxDOT	22.0	36.9
Subvención del Programa de Infraestructura Fronteriza Coordinada	4.1	6.9
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 59.6</b>	<b>100.0%</b>

TxDOT = Departamento de Transporte de Texas

El crédito propuesto se realizará en la forma de bonos de ingresos del sistema internacional de puentes de peaje (el “Crédito”). Los bonos de ingresos serán garantizados y pagados con una prenda y gravamen subordinado de los ingresos netos del sistema de puentes de peaje, que está compuesto por el Puente Internacional Anzaldúas y el Puente Internacional McAllen-Hidalgo (el “Sistema”).

El mecanismo para el pago del crédito es congruente con el mercado de bonos municipales bien establecido de Estados Unidos y los ingresos percibidos por el pago del crédito del NADBank se afectarán irrevocablemente a un fondo de amortización e intereses. Dichos ingresos serán igual a los ingresos brutos del sistema menos (i) el pago de los gastos de mantenimiento y operación del Sistema, (ii) el servicio de la deuda para las obligaciones de deuda senior existentes y futuras del Sistema y (iii) el financiamiento de cualquier reserva relacionada con las obligaciones senior, en su caso.

Un análisis preliminar realizado por el NADBank verificó que el Promotor tiene la autoridad legal para contratar el financiamiento y que el Sistema tiene suficientes ingresos netos para emitir bonos adicionales y aun cumplir y exceder el índice de cobertura del servicio de la deuda establecido.

Considerando las características del Proyecto y en función del análisis financiero y de riesgos realizado, el Proyecto propuesto se considera viable desde el punto de vista financiero y presenta un nivel aceptable de riesgo para el Banco.

---

## 4. ACCESO PÚBLICO A LA INFORMACIÓN

---

### 4.1. Consulta pública

El 6 de abril de 2022, el NADBank publicó el borrador de la propuesta de certificación y financiamiento para brindar a la sociedad civil la oportunidad de presentar comentarios durante un periodo de 30 días.

### 4.2. Actividades de difusión

Las Ciudades de McAllen, Hidalgo y Mission consideran que el Puerto Anzaldúas es una infraestructura importante para el desarrollo económico de su región. Ha habido un interés constante en ampliar la capacidad del puerto para atender el tráfico comercial que va en dirección norte y sur. El 18 de julio de 2018, durante la Audiencia del Senado 115-815 titulada “El Comercio Internacional en los puertos de entrada de Estados Unidos”, Kevin McAleenan, comisionado de CBP, resaltó la importancia del Programa de Aceptación de Donaciones para apoyar la ampliación de la infraestructura para el tráfico comercial en el Puerto Anzaldúas.<sup>66</sup>

Las Ciudades obtuvieron un Permiso Presidencial que permite dar servicio al tráfico comercial a partir de 2015. Con el fin de evaluar distintas opciones para el trazado de la ampliación de la infraestructura del Puerto Anzaldúas, la Ciudad de McAllen publicó una convocatoria para la elaboración de su diseño y especificaciones. El 9 de diciembre de 2019 se adjudicó un contrato para desarrollar el anteproyecto. La Ciudad planea iniciar un proceso de licitación pública para la construcción de la nueva infraestructura en abril de 2022.

El NADBank realizó una búsqueda en los medios de comunicación para identificar la opinión de la sociedad civil sobre el Proyecto.

- *Rio Grande Guardian* (5 de diciembre de 2021) – “City of McAllen seeks NADBank loan for Anzalduas Bridge expansion project” [La Ciudad de McAllen busca crédito del NADBank para el proyecto de ampliación del Puente de Anzaldúas]. <https://riograndeguardian.com/city-of-mcallen-seeks-nadbank-loan-for-anzalduas-bridge-expansion-project/>
- *Rio Grande Guardian* (21 de diciembre de 2020) – “Podcast: Rodriguez: Anzalduas will be a ‘game changer’ for RGV, Texas” [Podcast: Rodríguez: Anzaldúas será un ‘punto de inflexión’ para el valle de Río Grande en Texas]. <https://riograndeguardian.com/podcast-rodriguez-anzalduas-will-be-a-game-changer-for-rgv-texas/>
- *Texas Government Insider* (4 de septiembre de 2020) – “State allocates \$2.1B to Rio Grande Valley transportation improvements” [Asigna el Estado \$2,100 MDD a mejoras de transporte en el Valle del río Bravo].

---

<sup>66</sup> Fuente: Gobierno de los Estados Unidos, Audiencia del Senado 115-815, Comercio e intercambio en los puertos de entrada de EE.UU., <https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-115shrg40448/html/CHRG-115shrg40448.htm>

<https://www.spartnerships.com/newsletter/2020/tgi-9-4-2020/texas-government-insider-9-4-2020.html>

- *KRQE* (6 de febrero de 2020) – “Proposed trust fund to improve federal land ports gaining support” [Cobra apoyo el fideicomiso propuesto para mejorar los puertos terrestres federales]. <https://www.krqe.com/news/border-report/proposed-trust-fund-to-improve-federal-land-ports-gaining-support/>
- *VBR Positive Valley News* (-) – “Anzalduas Bridge Proposal Selected for Program” [Propuesta del Puente Anzalduas seleccionada para el programa]. <https://valleybusinessreport.com/news/anzalduas-bridge-proposal-selected-for-cbp-donations-acceptance-program/>
- *Rio Grande Guardian* (24 de septiembre de 2019) – “Darling: We’re close to having fully loaded trucks on Anzalduas Bridge” [Alcalde Darling: Estamos cerca de tener camiones cargados en el Puente Anzalduas]. <https://riograndeguardian.com/darling-were-close-to-having-fully-loaded-trucks-on-anzalduas-bridge/>

En resumen, estas publicaciones destacan la importancia de aumentar la capacidad para procesar el tráfico comercial en dirección norte y sur en el Puente Internacional Anzalduas. No se detectó oposición alguna al Proyecto.