



Evaluación Programática Ambiental de US-VISIT sobre Cambios Potenciales a los Procesos Administrativos Inmigratorios y de Fronteras

10 de abril de 2006



TABLA DE CONTENIDOS

1-Resumen Ejecutivo	3
2-Introducción de la Lógica Programática y de los Métodos Analíticos.....	12
3-Identificación del Propósito y de la Necesidad	14
4-Establecimiento de las Alternativas y Descripción de la Acción Propuesta	16
5-Establecimiento de la Línea de Base	19
6-Pronóstico de los Efectos	25
Alternativa de Frontera Virtual.....	27
Alternativa Híbrida.....	31
Alternativa de Inacción.....	34
Alternativa de Frontera Física.....	37
Efectos Transfronterizos	40
Impactos Acumulativos	41
7-Monitoreo de los Efectos	42
8-Adaptación de los Proyectos según los Resultados del Monitoreo.....	44
9-Organización por Niveles.....	45
10-Conclusiones.....	46
11-Participación del Público	47
12-Referencias	48
13-Acrónimos y Abreviaturas	53
14-Lista de Preparadores.....	54
15-Lista de Distribución.....	58
APÉNDICES	
A. Materiales para la Participación del Público.....	67
B. Resultado de los Análisis por Niveles.....	69
C. Respuestas y Resumen de Comentarios, Aclaraciones y Actualizaciones	

LISTA DE TABLAS

Tabla 1-Resumen de Impactos Ambientales Potenciales por Alternativa.....	7
Tabla 2-Clasificación de Alternativas según las Características.....	26
Tabla 3-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa de Frontera Virtual.....	27
Tabla 4-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa Híbrida.....	31
Tabla 5-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa de Inacción	34
Tabla 6-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa de Frontera Física	37
Tabla 7-Propagación de la Actividad y Efectos Ambientales	
Tabla B-1-VARIABLES EVALUADAS y Clasificación por Grado de Preocupación.....	73

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa-Centros de Solicitud de Ayuda (ASC) en Todo el País	9
Figura 2: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.....	10
Figura 3: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT.....	11
Figura 4: Tendencia Migratoria.....	20
Figura 5: Centros de Solicitud de Ayuda (ASC) en Todo el País.....	22
Figura 6: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.....	23
Figura 7: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT.....	24

1-RESUMEN EJECUTIVO

La Nueva Realidad

El 11 de septiembre de 2001, diecinueve terroristas, muchos en situación ilegal en el país, tramaron y cometieron atrocidades contra los Estados Unidos. Esta tragedia modificó el desarrollo de los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras de los EE.UU.

Poco después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, se formó una Comisión para investigar cómo pudo haber ocurrido ese trágico suceso. La Comisión era un grupo independiente y bipartidario de 10 miembros, establecido por el Congreso y el Presidente George W. Bush. Entre otras cosas, la Comisión 11/9 descubrió que "... se produjeron dos fallas sistémicas conjuntas en nuestro sistema de frontera que contribuyeron a la incapacidad de generar una defensa efectiva contra los ataques del 11/9: la ausencia de medidas antiterroristas bien desarrolladas como parte de la seguridad de frontera, y un sistema inmigratorio incapaz de cumplir con sus obligaciones básicas, menos aún de apoyar al antiterrorismo" (Comisión 11/9, 2004, Pág. 384).

El Problema

La complejidad de los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras ha aumentado debido a la necesidad de compartir información entre numerosas y diversas agencias. La frontera abarca una gran área geográfica de 7 514 millas de límites y 95 000 millas de costa. Actualmente existen cerca de 1 000 puertos terrestres, aeropuertos, puertos marítimos, estaciones de Pre-autorización en Canadá y el Caribe, Oficinas Regionales de Aduana y Protección de Fronteras [*Customs and Border Protection (CBP)*], Oficinas CBP de Operaciones de Campo, Centros de Procesamiento del Servicio de Detención y Traslado [*Service Processing Centres (SPC)*], Oficinas de Distrito y Sub-oficinas del Servicio de Ciudadanía e Inmigración de los EE.UU.

[*US Citizenship and Immigration Services (USCIS)*], Centros de Servicio del USCIS, Centros de Solicitud de Ayuda [*Application Support Centers (ASC)*] del USCIS, Oficinas de Agentes Especiales a Cargo de Inmigración y Aduanas [*Immigration Customs Enforcement Special Agent in Charge (ICE-SAC)*] y Oficinas Diplomáticas y Consulares en todo el mundo; todos ellos utilizados para procesar y controlar el flujo de personas que ingresan, permanecen y salen de los Estados Unidos (Véase Figuras 1 a 3). Todas estas agencias y dependencias tienen un papel clave en la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras.



La capacidad de acceder e intercambiar datos sobre transacciones, en tiempo real y de manera segura, representa una creciente necesidad para la seguridad nacional en toda la comunidad

de administración de inmigraciones y fronteras. A la par de la evolución de esta compleja red física hubo rápidos cambios tecnológicos (por ejemplo, un mayor rendimiento e integración informática, sensores remotos, escáneres biométricos, Internet y las redes inalámbricas). En este entorno tecnológico en constante cambio, las agencias responsables de proteger nuestras fronteras han dependido de redes de computadoras centrales y bases de datos no integradas, y de procesos escritos en papel para la toma de decisiones. Muchos de estos sistemas específicos de determinadas agencias y de sistemas de misión crítica se están volviendo anticuados y no permiten fácilmente la transferencia electrónica de información. Incluso hoy, cuando existe un énfasis en el uso compartido de información, esto continúa siendo un objetivo difícil de lograr.

Afrontar el Problema

Después del 11 de septiembre de 2001, se establecieron varias iniciativas legislativas, normativas y de políticas para resolver cuestiones de seguridad, incluyendo la formación del Departamento de Seguridad Nacional [*Department of Homeland Security (DHS)*].

PEA de US-VISIT

Si bien muchas leyes y normativas que requieren mejoras en los procesos de inmigración eran anteriores al 11 de septiembre, los ataques renovaron el interés por la importancia de estas iniciativas. El DHS fue creado para proporcionar un núcleo unificado para la amplia red nacional de organizaciones e instituciones involucradas en los esfuerzos para la seguridad de la nación. De acuerdo con el DHS, se estableció el Programa de Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes de los Estados Unidos [*United States Visitor and Immigrant Status Indicator Technology (US-VISIT)*] para desarrollar procesos de entrada y salida e integrar datos y procesos de inmigración con otras agencias del DHS, entre las cuales se encuentran: la CBP, la Oficina de Inmigración y Aduanas [*Immigration and Customs Enforcement (ICE)*], USCIS y la Administración de Seguridad para el Transporte [*Transportation Security Agency (TSA)*]. US-VISIT trabaja también asociado con el Departamento de Estado [*Department of State (DOS)*], el Departamento de Justicia [*Department of Justice (DOJ)*], y el Departamento de Transporte [*Department of Transportation (DOT)*]. Los objetivos de US-VISIT son: mejorar la seguridad de nuestros ciudadanos y visitantes; facilitar el comercio y los viajes legales; garantizar la integridad de nuestro sistema migratorio; y proteger la privacidad de nuestros visitantes.

La Acción Propuesta

Mediante un esfuerzo coordinado de varias agencias, US-VISIT está considerando la implementación de cambios potenciales a los procesos administrativos migratorios y de fronteras. Los cambios requieren un programa que establezca:

- Un sistema que obtenga la identidad única de los viajeros (desarrollando una identidad única basada en la biometría, una sola vez por cada individuo en el primer control, como por ejemplo las huellas digitales en los puntos de emisión de visas).
- Un sistema de estandarización y calidad de datos (por ejemplo el desarrollo de estándares de datos, de requisitos de metadatos, y de sistemas de archivo de datos).

- Una red informática integrada que proveerá la información correcta a los usuarios adecuados en el contexto pertinente (integración de datos entre agencias, por ejemplo, mostrando la información necesaria al encargado de tomar de decisiones en las interacciones subsiguientes y asociando la información recopilada durante una interacción subsiguiente a la identidad única establecida del individuo).
- Un sistema para registrar y asociar los casos de ingreso, salida y situación (por ejemplo el desarrollo y administración de bases de datos relacionales avanzadas, factor que mejorará los algoritmos de búsqueda para incrementar la capacidad del sistema para hacer coincidir información con un individuo).

Este enfoque dependerá en gran medida de soluciones tecnológicas compatibles con los cambios en la infraestructura física (como por ejemplo la construcción de sensores o lectores remotos, la instalación de cables o torres de transmisión de datos, y de la infraestructura necesaria para el funcionamiento del equipo). Este enfoque resultaría en el traslado de ciertos procesos fuera de los puertos de entrada a otras instalaciones migratorias y de administración de fronteras existentes, donde otros tipos de procesos migratorios y de administración de fronteras son ya implementados.

Considerar el Medio Ambiente

De acuerdo con la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente [*National Environmental Policy Act (NEPA)*], los encargados de tomar decisiones deberán ser conscientes de las consecuencias ambientales de sus decisiones antes de actuar. US-VISIT ha preparado esta Evaluación Programática Ambiental [*Programmatic Environmental Assessment (PEA)*] para considerar los efectos ambientales de estos cambios propuestos así como las alternativas razonables. US-VISIT abordó el análisis de manera programática, porque independientemente del lugar dónde se implementen las acciones propuestas, estas presentan tiempos de implementación comunes, impactos comunes, alternativas comunes, métodos

PEA de US-VISIT

de implementación comunes y campos comunes. Este análisis programático informará el desarrollo de políticas y estrategias de modificaciones en los planes o sistemas, para minimizar los potenciales impactos ambientales. Este enfoque permite a los encargados de tomar decisiones preparar análisis por niveles, para discutir los recursos particulares e impactos potenciales en las ubicaciones específicas a los sitios, o para iniciativas específicas y permite asimismo la mitigación, el monitoreo y las técnicas adecuadas de gestión adaptativa antes de avanzar con las propuestas específicas sobre el terreno.

Consideración de Alternativas

Para los propósitos de este análisis, denominaremos Alternativa Híbrida a la acción propuesta por US-VISIT. El término Híbrida incluye un conjunto de soluciones tecnológicas y físicas que se usarán para alcanzar el objetivo y la necesidad. En la PEA, se consideraron tres enfoques alternativos adicionales contra la Alternativa Híbrida propuesta. Las alternativas fueron las siguientes:

- 1) *Alternativa de Inacción:* Esta alternativa requiere que los procesos actuales para evaluar a los individuos y las mejoras planeadas o incrementos en las instalaciones, la infraestructura, la tecnología y el personal continúen al ritmo actual sin cambios sustanciales. Los procesos de ingreso, salida y situación continuarían como lo hacen hoy, con poca o prácticamente ninguna infraestructura instalada para el procesamiento de salidas. Los desafíos existentes y las brechas en los procesos de administración de la información serían los mismos.
- 2) *Alternativa de Frontera Física:* Esta alternativa requiere la ampliación de los puertos de entrada existentes, con el fin de satisfacer la mayor demanda de recopilación de datos para asistir a la interacción necesaria con un funcionario del gobierno en cada control. Esta alternativa ofrecería procesos de salida que reflejen los procesos actuales de entrada, como

así también la infraestructura física. Esta alternativa requiere además la construcción o reconstrucción de las instalaciones de administración de inmigraciones y fronteras, la ampliación de carriles, rutas de entrada y puntos de entrada y de salida, y la incorporación de procesos y de personal adicional para cumplir con la necesidad y el propósito descritos anteriormente. La falta de espacio presenta un importante desafío en algunos de los puertos de entrada terrestres más concurridos.

- 3) *Alternativa de Frontera Virtual:* Esta alternativa busca trasladar los procesos al extranjero para ubicar con antelación la información para los encargados de tomar decisiones en fronteras, y el uso de tecnología informática y de procesos automatizados tales como lectores remotos y chips inteligentes, para aumentar la adquisición de datos en los puntos de interacción subsiguientes. Esta es una alternativa centrada en la tecnología que dependería de la adquisición descentralizada de datos (en su mayoría en el extranjero) y de bases de datos integradas para que los encargados de tomar decisiones puedan acceder a toda la información apropiada sin recopilarla en ese punto. En esta alternativa, la mayoría de los procesos inmigratorios y de administración de fronteras que se efectúan en la actualidad en los puertos de entrada terrestre serían trasladados y combinados con los procesos que se realizan en otras instalaciones en el exterior y en los Estados Unidos, lo que tendrá como consecuencia la propagación de procesos fuera de la frontera terrestre.

Estas acciones, ejecutadas según las diversas alternativas, ocurrirían prácticamente en cualquier ecosistema de los Estados Unidos. Dentro de estos ecosistemas existen especies raras, amenazadas y en peligro de extinción; áreas que no cumplen con la norma de calidad del aire; delicados recursos culturales e indio americanos, y economías dependientes del comercio que se desarrolla más allá de las fronteras. De todas las instalaciones de administración de inmigraciones y fronteras, los puertos de

PEA de US-VISIT

entrada terrestre de fronteras serán probablemente los lugares más afectados en términos ambientales, debido a los cambios en los procesos y en la infraestructura, y son por lo tanto el centro de este análisis.

Resumen de Hallazgos

Esta PEA es un análisis cualitativo de los potenciales impactos sobre el ambiente natural.

US-VISIT identificó potenciales impactos ambientales por medio del uso de datos según técnicas de orden de rangos y la opinión de expertos, y mediante la aplicación de análisis previos y de documentación. Los hallazgos se expresan por categorías y las alternativas se ordenan según su potencial de impacto sobre el medio ambiente (de menor a mayor impacto ambiental).

Las dos alternativas más importantes por orden de preferencia ambiental son la Alternativa de Frontera Virtual y la Alternativa Híbrida. Si bien ninguna de las dos alternativas producirá efectos ambientales significativos, la Alternativa de Frontera Virtual tiene una mejor posición porque se supone que los enfoques de tecnología informática, especialmente los que utilizan la transmisión inalámbrica de datos, la filmación de vehículos e individuos en movimiento, y la recolección y análisis descentralizados de datos, minimizarían los tiempos de espera; algunos de los datos recogidos se transferirían hacia otros países, con los cuales se establecería una coordinación. Como consecuencia se reducirían los impactos sobre el ambiente en la frontera (por ejemplo, cuanto menor sea el tiempo de espera, menor será la contaminación del aire por vehículos en marcha, y mayor será la velocidad con la que circulen los bienes a través de la frontera). La Alternativa Híbrida resulta un poco menos atractiva debido a que se necesitaría más procesamiento en los puertos de

Hallazgos en orden de Importancia de Menor a Mayor de los Impactos Ambientales según las distintas Alternativas:

- Frontera Virtual
- Alternativa Híbrida
- Alternativa de Inacción
- Frontera Física

entrada terrestre. La Alternativa Híbrida tendría un nivel medio de impacto sobre la calidad del aire, los recursos biológicos, la energía, y los recursos socioeconómicos e hídricos.

Si bien esta alternativa resulta ligeramente más atractiva que la Alternativa Híbrida en términos de preferencia ambiental, ninguna de las dos presenta impactos significativos, y la Alternativa Híbrida es la acción propuesta porque tiene una clasificación superior según el resto de los criterios de selección considerados por US-VISIT. Esta alternativa en particular se considera preferible desde un punto de vista operativo debido a que los costos de su desarrollo son potencialmente los más bajos, además de ser la alternativa más viable. En este caso particular, la alternativa aprovecha las habilidades de los empleados de gobierno entrenados de la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras, cuyas decisiones no pueden ser automatizadas o tercerizadas, manteniendo al mismo tiempo la mayor integridad de los datos y la probabilidad de proteger la privacidad de los individuos, reduciendo de esa forma el fraude. Siempre que sea posible, estos empleados de gobierno serán potenciados con la tecnología como un multiplicador de capacidad para acelerar el comercio y los viajes.

En la Tabla 1 -Resumen de Potenciales Impactos Ambientales por Alternativa, se puede ver un resumen de potenciales impactos ambientales por área de recursos y por alternativa .

Tabla 1-Resumen de Impactos Ambientales Potenciales por Alternativa

RECURSO	ALTERNATIVA			
	Frontera Virtual	Alternativa Híbrida	Alternativa de Inacción	Frontera Física
Del Aire	1	1,5	2,5	3
Biológicos	1	2	1	3
Energéticos	2	2	2	2
Culturales e Indio Americanos	1	1	1	2
De Uso del Suelo	1	1	1	3
Del Ruido	2	1	2,5	3
De Justicia Socioeconómica y Ambiental	1	1,5	3	3
De Residuos	1	1	1	1
Hídricos	1	2	1	2

Notas:

1-Verde: Niveles de impacto bajo, en el contexto de esta evaluación ambiental, significa que los cambios asociados en las actividades, niveles de actividad o procesos resultarán probablemente en la ausencia o poca cantidad de efectos sobre la calidad del ambiente humano en el nivel programático. Estos impactos no requieren mitigación y están bien por debajo de los límites normativos, regulatorios o de políticas para la protección ambiental (por ejemplo, la Ley de Agua Limpia (Clean Water Act), disposiciones de la NEPA del CEQ, u órdenes del ejecutivo).

2-Amarillo: Los niveles de impacto medio significan que los cambios asociados en las actividades, niveles de actividad o procesos resultarán probablemente en efectos adversos modestos sobre el ambiente en el nivel programático. Estos efectos son de corta duración o baja intensidad y no llegan a un nivel significativo. Los impactos medios no crean efectos que excedan los límites normativos, regulatorios o de políticas para la protección ambiental.

3-Rojo: Los niveles de impacto alto significan que los cambios asociados en las actividades, niveles de actividad o procesos resultarán probablemente en efectos adversos sobre el ambiente en ciertos contextos (por ejemplo, puertos de entrada terrestre ubicados en áreas de incumplimiento). El nivel de estos impactos depende del contexto y del grado de intensidad y duración de los cambios y efectos en el nivel programático. Los impactos altos no son necesariamente impactos significativos. Los impactos significativos son impactos negativos en un contexto específico que resultarían en impactos intensos de larga duración o que violarían los límites normativos, regulatorios o de política para la protección ambiental.

PEA de US-VISIT

Según el orden de potenciales efectos ambientales, la Alternativa de Frontera Física tiene el mayor potencial de impactos ambientales directos. Esto se debe a un aumento en la actividad de construcción tradicional, a un aumento de las superficies impermeables, y a la incorporación de estaciones de salida y tiempos de espera de vehículos asociados que probablemente resulten de implementar esta alternativa intensiva en recursos. La Alternativa de Inacción tiene el segundo mayor impacto potencial en la clasificación, con impactos asociados principalmente con el aire y el ruido, y la dispersión transfronteriza de esas emisiones al aire y de ruidos. Estos impactos están relacionados con aumentos en los tiempos de espera asociados con instalaciones restringidas por limitaciones en los datos o con la tecnología que los inspectores tienen a disposición, que pueden traducirse en mayores tiempos de inspección. Los efectos socioeconómicos de ambas alternativas son altos, principalmente debido a los impactos sobre la industria, el comercio y el turismo.

Monitoreo

Si bien no se espera que ninguna de las alternativas derive en impactos significativos, debido a la naturaleza de este análisis de impactos, hay motivos para monitorear las operaciones del programa en los puertos de entrada terrestre. Los análisis de impacto son sensibles a: 1) la complejidad o naturaleza única de un ambiente específico; 2) la frecuencia o el crecimiento de la industria o el comercio; 3) los cambios demográficos; y 4) los cambios operativos. US-VISIT desarrollará un conjunto de herramientas que servirán como recurso para los encargados de tomar decisiones en todo el DHS, y para la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras como ideas y métodos para evitar y minimizar los impactos ambientales.

Conclusión

Al implementar cualquier acción, debe considerarse lo siguiente: en la medida en que la recopilación y administración de datos se difundan a las oficinas consulares, a los ASC domésticos, y a otras dependencias e instalaciones de gobiernos extranjeros en vez de concentrarse en los puertos de entrada, los impactos se evitarían o minimizarían. Por lo tanto, a menos que existan circunstancias extraordinarias, tales como la construcción de instalaciones

nuevas en tierras previamente no disturbadas, la implementación de las acciones propuestas en estas dependencias no requeriría un mayor análisis. En la medida en que se use la transmisión inalámbrica de datos (en vez de cables o fibra óptica subterráneos) los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos y preparativos organizacionales se perfeccionen en vez de construir infraestructura física, los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos de sistemas y cambios organizacionales se realicen de manera incremental, después de pruebas piloto, e incorporen principios de gestión adaptativa, los impactos se minimizarán. En general, los sistemas geográficamente difundidos que dependen de soluciones de alta tecnología, implementados mediante los procesos y el entrenamiento adecuados, probablemente produzcan los menores efectos ambientales. Además, los procesos son más importantes que las marcas particulares de equipamiento electrónico que realizan la misma función. Por lo tanto las decisiones sobre la compra de equipamiento electrónico (cuando no existe diferencia apreciable entre marcas y el equipo está construido, instalado, y utilizado de forma tal que cumpla con todos los requisitos para proteger al ambiente y la salud humana) para la implementación de la acción propuesta no requieren mayores consideraciones según la NEPA. Las discusiones sobre distintos tipos de tecnologías pueden generar la necesidad de análisis ambientales según la NEPA.

Esta PEA determinó que, en lo programático, no habría impactos significativos relacionados con la implementación de la acción propuesta (Alternativa Híbrida) o con la Alternativa Virtual. Mediante el análisis por niveles, los encargados de la toma de decisiones pueden identificar impactos en ubicaciones específicas y desarrollar medidas de mitigación según resulte apropiado, para minimizar esos potenciales efectos ambientales.

Figura 1: Mapa-Centros de Solicitud de Ayuda (ASC) en

PEA de US-VISIT

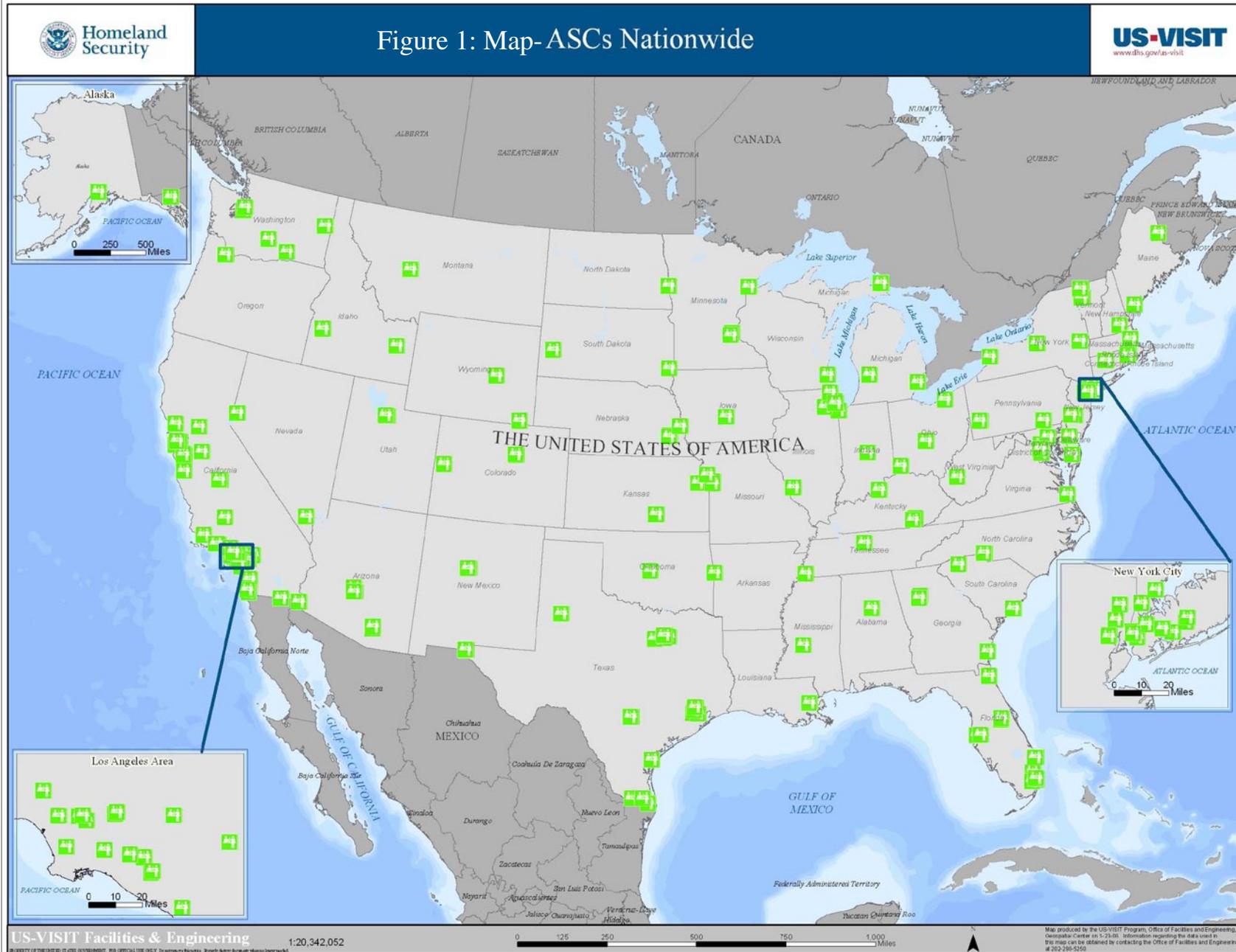


Figura 2: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.

PEA de US-VISIT

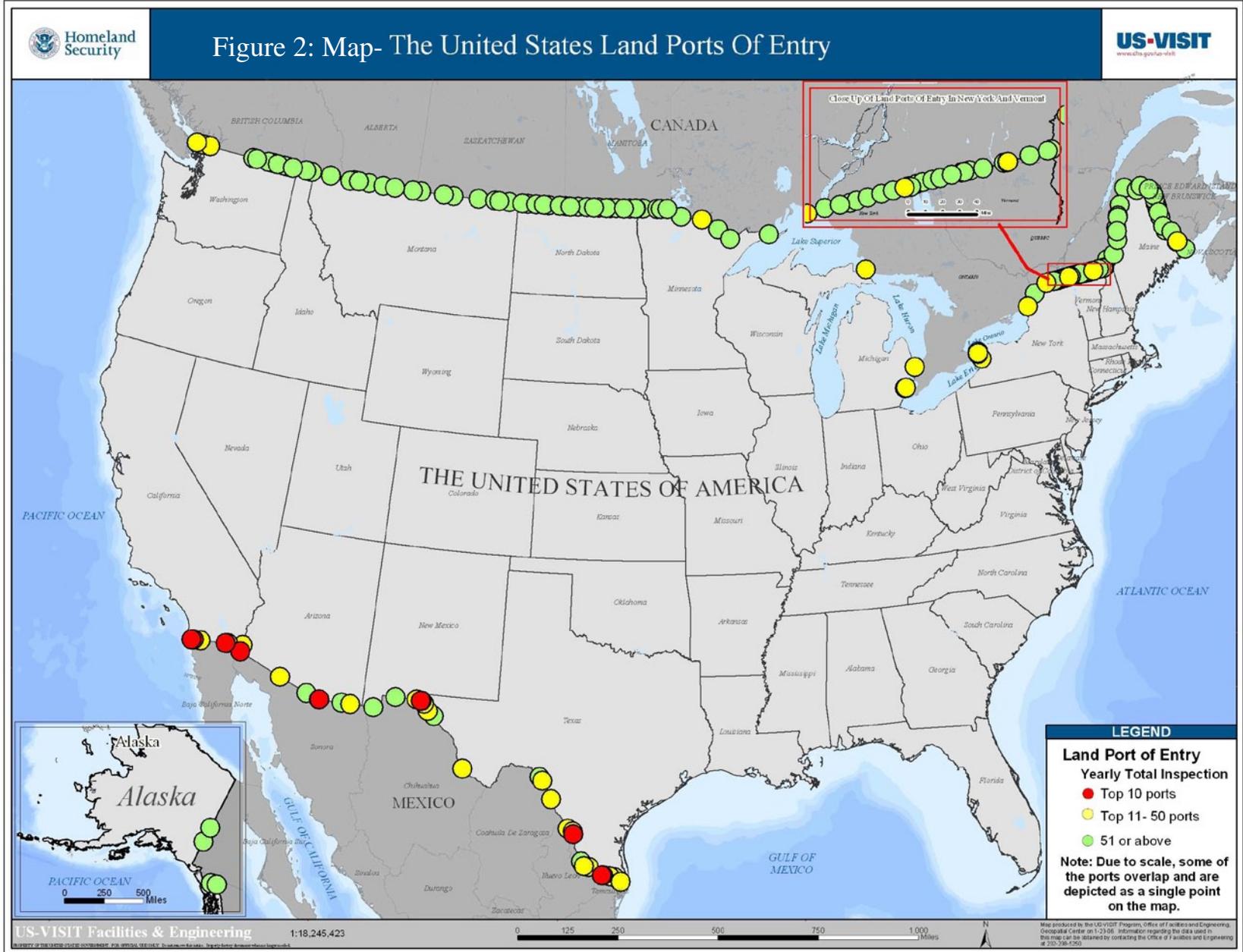
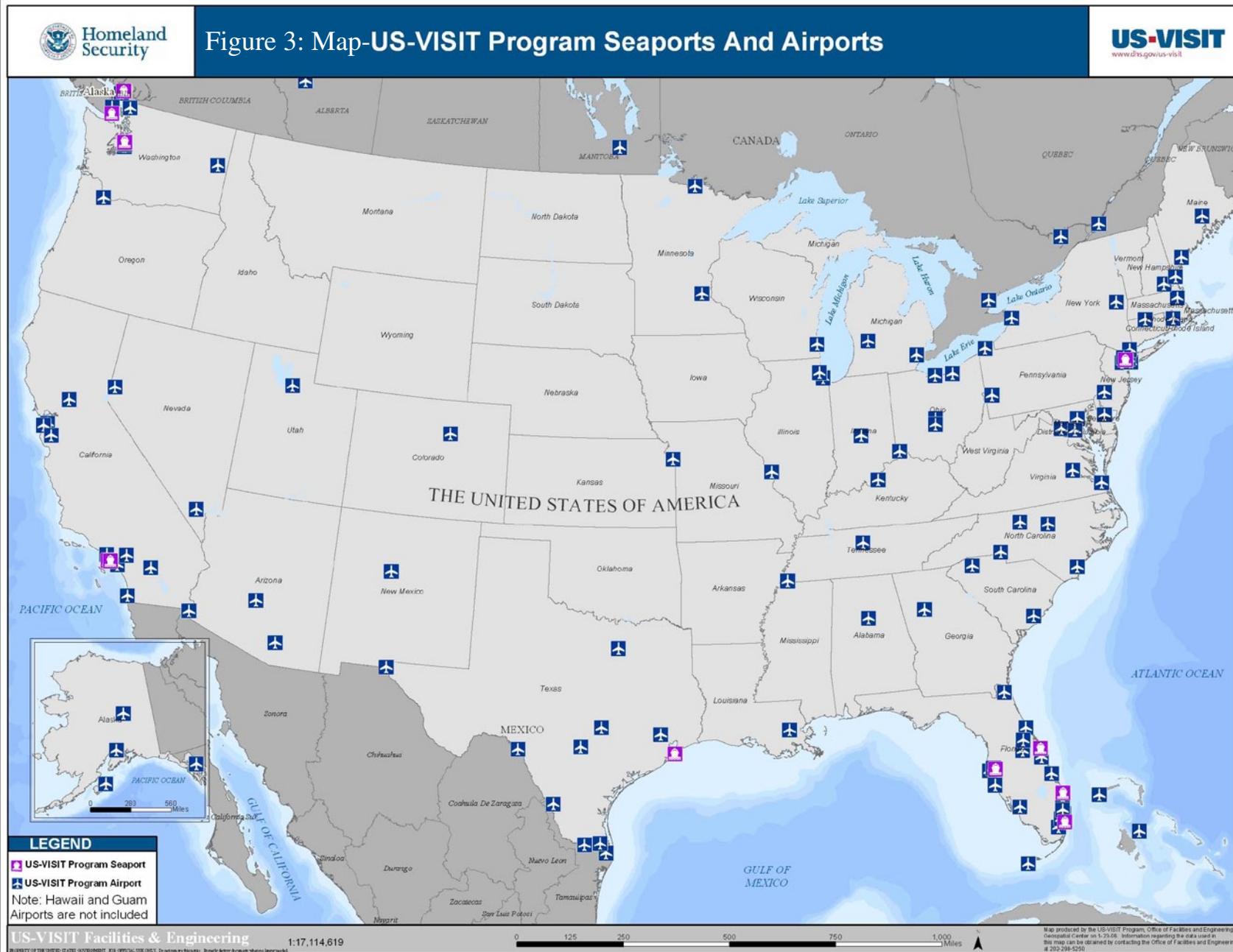


Figura 3: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT

PEA de US-VISIT



2-INTRODUCCIÓN DE LA LÓGICA PROGRAMÁTICA Y DE LOS MÉTODOS ANALÍTICOS

El Departamento de Seguridad Nacional tiene la obligación de: aumentar la preparación general, en particular para casos de catástrofes; crear mejores sistemas de seguridad para el transporte de las personas y las cargas de forma más segura y eficiente, aumentar la seguridad de frontera y la puesta en práctica e implementación de cambios en los procesos inmigratorios, mejorar el uso compartido de información con nuestros socios, mejorar la administración financiera del DHS, el desarrollo de recursos humanos, las adquisiciones y la tecnología informática, y realinear la organización del DHS para maximizar el desempeño de su misión.

El DHS creó el Programa de Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes de los Estados Unidos para ocuparse de las necesidades y preocupaciones de la comunidad de administración de fronteras en cuanto al mejoramiento de la seguridad del país en los puertos de frontera aéreos, marítimos y terrestres, y facilitar al mismo tiempo el comercio y los viajes legales y respetar la privacidad. US-VISIT, junto con otras agencias de inmigraciones y fronteras y el Departamento de Estado, el Departamento de Transporte y el Departamento de Justicia, ha estado evaluando cómo cumplir con estas necesidades, preocupaciones y objetivos.

El primer nivel de implementación de planeamiento de US-VISIT identificó la necesidad de un proceso eficiente para el establecimiento de un sistema integrado que garantice lo siguiente:

- Un sistema que obtenga la identidad única de los viajeros (desarrollando una identidad única basada en la biometría, una vez por cada individuo en el primer control, como por ejemplo las huellas digitales en los puntos de emisión de visas).
- Un sistema de estandarización y calidad de datos (por ejemplo, el desarrollo de estándares de datos, requisitos de metadatos y sistemas de archivo de datos).

- Una red informática integrada que proveerá la información correcta a los usuarios adecuados en el contexto pertinente (integración de datos entre agencias, como la revelación de la información necesaria al encargado de tomar las decisiones en las interacciones subsiguientes y la asociación de la información recopilada durante una interacción subsiguiente a la identidad única establecida del individuo).
- Un sistema para registrar y asociar los casos de ingreso, salida y situación (por ejemplo el desarrollo y administración de bases de datos relacionales avanzadas, factor que mejorará los algoritmos de búsqueda para incrementar la capacidad del sistema para hacer coincidir información con un individuo).

La Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente rige la consideración de cuestiones ambientales en todo proceso federal de planificación y toma de decisiones (42 U.S.C. 4322). Antes de tomar cualquier decisión sobre la implementación específica de planes, US-VISIT debe, según lo requiere la NEPA, realizar una evaluación de los impactos ambientales potenciales de la acción propuesta. Como el planeamiento y la toma de decisiones se realizan de manera abarcativa, el análisis más apropiado es el programático. A medida que US-VISIT desarrolle y refine los planes de implementación para las diversas iniciativas, los encargados apropiados de tomar decisiones realizarán análisis escalonados según los niveles apropiados cuando se desarrollen dichos planes de implementación.

Esta Evaluación Programática Ambiental (PEA) es un análisis cualitativo de los impactos potenciales sobre el ambiente natural. US-VISIT determinó los impactos ambientales potenciales mediante la revisión de planes y programas, literatura técnica, datos ambientales de base y análisis previos, y mediante la opinión de expertos. El enfoque cualitativo está conectado a un enfoque de gestión adaptativa mediante estrategias recomendadas de monitoreo y mitigación para ciertos tipos de impactos ambientales potenciales. (Véase la Sección 6: Pronóstico de los Efectos). Los enfoques alternativos para alcanzar el propósito y la necesidad se comparan con la acción propuesta, y están ordenados por orden

PEA de US-VISIT

de importancia según los impactos ambientales potenciales. Los niveles de impacto 3-rojo, 2-amarillo y 1-verde se definen a continuación:

- **1-Verde:** Niveles bajos de impacto, en el contexto de esta evaluación ambiental, significa que los cambios asociados en las actividades, niveles de actividad o procesos resultarán probablemente en la pocos o ningún efecto sobre la calidad del ambiente humano en el nivel programático. Estos impactos no requieren de mitigación y están bien por debajo de los límites normativos, regulatorios o de políticas para la protección ambiental (por ejemplo, la Ley de Agua Limpia (Clean Water Act), las disposiciones de la NEPA del CEQ, o las órdenes del ejecutivo).
- **2-Amarillo:** Los niveles medios de impacto significan que los cambios asociados en las actividades, niveles de actividad o procesos resultarán probablemente en efectos adversos modestos sobre el ambiente en el nivel programático. Estos efectos son de corta duración o baja intensidad y no llegan a un nivel significativo. Los impactos medios no crean efectos que excedan los límites normativos, regulatorios o de políticas para la protección ambiental.
- **3-Rojo:** Los niveles de impacto alto significan que los cambios asociados en las actividades, niveles de actividad o procesos resultarán probablemente en efectos adversos sobre el ambiente en ciertos contextos (por ejemplo, puertos de entrada terrestre ubicados en áreas de incumplimiento). El nivel de estos impactos depende del contexto y del grado de intensidad y duración de los cambios y efectos en el nivel programático. Los impactos altos no son necesariamente impactos significativos. Los impactos significativos son impactos negativos en un contexto específico que resultarían en impactos intensos de larga duración o que violarían los límites normativos, regulatorios o de política para la protección ambiental.

Además, la presente PEA analiza los beneficios ambientales potenciales de la implementación de las alternativas, con respecto a la Alternativa de Inacción. Las secciones sobre Gestión Adaptativa de la presente PEA, (consultar la Sección 7: Monitoreo de los Efectos de Actividades en Curso, y la Sección 8:

Adaptación de los Proyectos según los Resultados del Monitoreo) incluyen enfoques para mitigar o disminuir la intensidad de los tipos de impactos, aunque no necesariamente incluyen propuestas específicas para reducir aquellos impactos específicos a niveles negligibles en sitios específicos. A medida que la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras avance con las distintas iniciativas, se emplearán diversos métodos destinados a reunir información en los ámbitos más específicos de cada sitio, a asistir los esfuerzos apropiados de monitoreo y a guiar la elaboración de planes de mitigación más exactos. Estos planes de mitigación específicos se incluirán en los análisis por niveles.

3-IDENTIFICACIÓN DEL PROPÓSITO Y DE LA NECESIDAD

La comunidad de administración de inmigraciones y fronteras sigue enfrentándose a desafíos importantes. Estos desafíos incluyen a la gran cantidad de individuos que cruzan nuestras fronteras, a un aumento en la globalización de nuestra economía, a requisitos complejos del Departamento de Seguridad Nacional y de otras agencias gubernamentales, al gran alcance geográfico de nuestras fronteras y a las grandes expectativas, muchas veces distintas, de las agencias federales, del comercio y de los individuos. La comunidad de administración de inmigraciones y fronteras debe identificar amenazas potenciales entre cientos de millones de personas legítimas, de forma rápida, precisa y consistente. Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 enfatizaron la necesidad de nuevas mejoras en los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras.

La complejidad de los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras ha aumentado debido a la necesidad de compartir información entre muchas agencias distintas. La frontera abarca una gran área geográfica de 7 514 millas de frontera y 95 000 millas de costa. En la actualidad, existen cerca de 1 000 puertos terrestres, aeropuertos, puertos marítimos y una amplia variedad de instalaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo que se utilizan para procesar y controlar el flujo de gente que entra, permanece y sale de los Estados Unidos.

Se procesa diariamente una gran cantidad de personas, en un ámbito complejo de toma de decisiones, y en una vasta zona geográfica. La comunidad de administración de inmigraciones y fronteras realiza diariamente más de 1,1 millones de inspecciones, arresta a más de 2 000 extranjeros, registra más de 8 000 conjuntos de huellas dactilares y procesa 30 000 solicitudes de ayuda. Estas decisiones tienen lugar entre diferentes tipos de viajeros con diferentes documentos de viaje, dentro de políticas, procesos y mandatos legislativos variados y a menudo conflictivos. Hay poco tiempo para el procesamiento de personas, y una necesidad de superar las barreras culturales y del idioma y de ocuparse de

las ciudadanía y cambios legítimos de nombre. Los oficiales de Aduanas y Protección de Fronteras, en algunos casos, ingresan nombres manualmente en una computadora para buscar en bases de datos múltiples de donde obtener información sobre antecedentes y admisibilidad, y realizan determinaciones visuales para descubrir si una persona coincide con la identidad del documento presentado (por ejemplo, pasaporte o licencia de conducir).

A la par de la evolución de esta compleja red física hubo rápidos cambios tecnológicos (por ejemplo, un mayor rendimiento e integración informática, sensores remotos, escáneres biométricos, Internet y redes inalámbricas). En este entorno tecnológico en constante cambio, las agencias responsables de proteger las fronteras de los Estados Unidos han dependido de redes de computadoras centrales y de bases de datos no integradas y de procesos escritos en papel para la toma de decisiones. Muchos de estos sistemas específicos de determinadas agencias y de sistemas de misión crítica se están volviendo anticuados y no permiten fácilmente la transferencia electrónica de información. Incluso hoy día, cuando existe un énfasis en el uso compartido de información, esto continúa siendo un objetivo difícil de lograr. La capacidad de intercambiar datos en forma de transacciones, en tiempo real y de manera segura, representa una creciente necesidad para la seguridad nacional en toda la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras.

Para afrontar estos desafíos, se necesitan acciones que maximicen la protección y la seguridad de nuestras fronteras e incrementen la eficiencia y la eficacia de los procesos de administración de inmigraciones y fronteras. Estos objetivos incluyen lo siguiente:

- Aumentar la coordinación entre agencias federales y otros gobiernos
- Mejorar la identificación de los individuos
- Facilitar el comercio y los viajes legales
- Aumentar el intercambio de información y el análisis de la información al interior de US-VISIT y con otras agencias.

PEA de US-VISIT

- Mantener o mejorar el flujo de personas legítimas a través de nuestras fronteras.
- Evitar la entrada de potenciales terroristas y de otros criminales y al mismo tiempo proteger la privacidad y mantener una colaboración internacional sólida y relaciones positivas con otros países.

4- ESTABLECIMIENTO DE LAS ALTERNATIVAS Y DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PROPUESTA

US-VISIT propone cambios potenciales en los actuales procesos administrativos inmigratorios y de fronteras. Estos procesos incorporarían definiciones de elegibilidad realizadas por el Departamento de Seguridad Nacional y el Departamento de Estado. Los cambios potenciales serían parte de un proceso continuo de medidas de seguridad mejoradas, que comienza en el extranjero y continúa durante la llegada de un individuo a los Estados Unidos y su salida. Los cambios requieren un programa que establezca:

- Un sistema que almacene la identidad única de los viajeros (desarrollando una identidad única basada en la biometría, una sola vez por cada individuo en el primer control, por ejemplo, huellas digitales en puestos de emisión de visas).
- Un sistema de estandarización y calidad de datos (desarrollando estándares de datos, requisitos de metadatos y sistemas de archivo de datos).
- Una red informática integrada que brindará la información correcta a los usuarios adecuados (integración de datos entre agencias, por ejemplo, mostrando la información necesaria al encargado de tomar decisiones en las interacciones subsiguientes y relacionando información recopilada durante una interacción subsiguiente a la identidad única establecida del individuo).
- Un sistema para registrar y asociar los casos de ingreso, salida y situación (por ejemplo el desarrollo y administración de bases de datos relacionales avanzadas, factor que mejorará los algoritmos de búsqueda para incrementar la capacidad del sistema para hacer coincidir información con un individuo).

Desarrollo de Alternativas utilizando Criterios de Selección

Hay esencialmente tres enfoques alternativos para cumplir con el propósito y la necesidad de mejorar los procesos de la administración de inmigraciones y fronteras:

- Un enfoque de construcción de instalaciones (esto es, la construcción de nuevas instalaciones y mejora o expansión de las instalaciones existentes).
- Un enfoque de procesos (es decir, de cambio de los procesos empresariales).
- Un enfoque de tecnología informática (es decir, basado en la tecnología informática).

Pueden desarrollarse numerosas alternativas desde estos tres enfoques, que se basan en diferente medida en cada uno de ellos. Un equipo multidisciplinario dentro de US-VISIT estableció los criterios de formulación y control para cada una de las alternativas. Para este proceso, US-VISIT se centró en los siguientes criterios:

- Costo razonable del ciclo de vida.
- La alternativa respeta la privacidad del individuo y proporciona bases de datos e información segura.
- La alternativa refleja un buen gobierno por ser fiscalmente responsable, y utilizar una administración correcta y recursos disponibles.
- La alternativa tiene en cuenta los avances tecnológicos.
- La alternativa cumple con los mandatos del Congreso.
- La alternativa reduce el fraude.
- La alternativa es viable y realista.
- La alternativa facilita el comercio y los viajes legales.

PEA de US-VISIT

Se desarrollaron cuatro alternativas a partir del propósito, la necesidad y de estos criterios, y se las tiene en cuenta en relación con las posibles consecuencias ambientales en la Sección 6: Pronóstico de los efectos. A continuación se resumen las cuatro alternativas, mostrando los tipos de actividades asociadas con cada una de ellas:

- *Alternativa Híbrida:* esta alternativa refleja la acción propuesta. El término “híbrida” incluye un conjunto de soluciones tecnológicas y físicas que se usarán para cumplir con los objetivos y las necesidades. La alternativa híbrida es una combinación de instalación de tecnología informática con escáneres remotos, lectores, biometría y construcción física. La acción propuesta se verá influida principalmente por cambios en los procesos inmigratorios, como el establecimiento de procedimientos para asignar una identidad única a los individuos y estandarizar la recopilación de datos. Esta alternativa también implicará nuevas aplicaciones de tecnologías existentes, como la tecnología dactiloscópica, y el uso de nuevas tecnologías, como la identificación por radiofrecuencia [Radio Frequency Identification (RFID)]. Incluirá la construcción o ampliación de instalaciones, como por ejemplo instalaciones centralizadas para el análisis de información e infraestructura relacionada con la salida. Esta alternativa puede también incluir carriles especiales en cruces de fronteras terrestres. En la PEA, se tuvieron en cuenta tres enfoques alternativos adicionales comparados con la Alternativa Híbrida propuesta.
- *Alternativa de Inacción:* esta alternativa requiere que los procesos actuales para estudiar a los individuos, y las mejoras planeadas o los incrementos en las instalaciones, la infraestructura, la tecnología y el personal, continúen como hasta ahora sin cambios sustanciales. Los procesos de ingreso y salida continuarían como lo hacen hoy con la limitada infraestructura en uso para el procesamiento de salida. Los desafíos existentes y las brechas en los procesos de administración de la información serían los mismos.
- *Alternativa de Frontera Física:* esta alternativa requeriría la interacción con un oficial de gobierno en cada control. Esta alternativa requiere la ampliación de los puertos de entrada existentes para satisfacer la demanda de una mayor recopilación de datos. Esta alternativa introduciría procesos de salida que reflejen los procesos actuales de entrada, además de la infraestructura física asociada. Esta alternativa requiere la construcción o reconstrucción de las instalaciones de administración de inmigraciones y fronteras, la ampliación de carriles, rutas de entrada y puntos de salida, a los cuales se suman procesos y personal adicional para cumplir con las necesidades y los objetivos descritos anteriormente. La falta de tierra disponible para la expansión en algunos puertos de entrada más concurridos presenta un desafío importante para la implementación de esta alternativa.
- *Alternativa de Frontera Virtual:* esta alternativa busca trasladar los procesos al extranjero y usar procesos informáticos y automatizados, como por ejemplo lectores remotos y chips inteligentes para aumentar la adquisición de datos y su análisis, y para mejorar la evaluación de la situación de los individuos. Esta es una alternativa orientada a la tecnología que dependería de la adquisición descentralizada de datos (en su mayoría en el extranjero) y de bases de datos integradas. Bajo esta alternativa, la mayoría de los procesos inmigratorios y de administración de fronteras que en la actualidad se realizan en los puertos de entrada terrestre se trasladarán y combinarán con procesos que se realizan en otras instalaciones en el exterior y en los Estados Unidos, lo que llevará a una propagación de procesos fuera de la frontera terrestre.

PEA de US-VISIT



San Ysidro, California



Crane Lake, Minnesota

Los puertos de frontera terrestre de entrada varían en tamaño y alcance.

5- ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA DE BASE: EL MEDIO AMBIENTE AFECTADO

Las actividades a lo largo de la frontera se desarrollan a lo largo de una amplia frontera terrestre y de casi 100.000 millas de costa y de aguas navegables. Estas extensas fronteras y costas incluyen una amplia variedad de ambientes ecológicos donde opera la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras.

Dentro de los Estados Unidos, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre [Fish and Wildlife Service (USFWS)] ha identificado límites para 53 unidades ecosistémicas, agrupando cuencas hidrográficas definidas por el relevamiento Geológico de los EE.UU. Estos ecosistemas fueron, a su vez, divididos en ecoregiones de acuerdo con las Ecoregiones de Nivel III de los Estados Unidos Colindantes (USEPA, 2003) de la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. [Environmental Protection Agency (USEPA)]. Estas ecoregiones son relativamente homogéneas en cuanto a sus sistemas y componentes. Hay diversos factores relacionados con las diferencias espaciales de calidad y cantidad entre algunos de los componentes del ecosistema, como los suelos, la vegetación, el clima, la geología y la fisiografía. Estos límites naturales han demostrado ser una ayuda eficaz para inventariar y evaluar los recursos ambientales nacionales y regionales, para establecer metas regionales de manejo de los recursos y para desarrollar criterios biológicos y estándares de calidad de agua (Omernik y Bailey, 1997).

En 2003, el Programa US-VISIT realizó estudios ambientales de referencia en los puertos de entrada de la frontera terrestre. Estos estudios de referencia proporcionan una descripción de los componentes del ecosistema, como los valores naturales, físicos, socioeconómicos y culturales de los puertos (US-VISIT, 2003EBSa-h). También identificaron los componentes sensibles que deben ser evaluados y considerados al realizar actos que pueden perjudicar a estos recursos. Los emplazamientos de estos puertos de la frontera terrestre forman parte de 15 ecoregiones diferentes que van desde el Desierto Chihuahuense de Texas hasta las tierras altas del nordeste de Vermont. Los puertos de frontera terrestre se encuentran en áreas con total predominio rural, como

Sweetgrass, Montana, y en áreas urbanas densamente pobladas, como San Diego, California. Dentro de estas 15 ecoregiones existen especies poco comunes, amenazadas y en peligro de extinción; áreas que no cumplen con la norma de calidad del aire; frágiles recursos culturales, históricos y de cultura amerindia; y economías que dependen del comercio transfronterizo. Contando

Características de los puertos

Antigüedad de las instalaciones

- Un puerto construido antes de 1900
- 31 puertos construidos entre 1900 y 1940
- 81 puertos construidos entre 1940 y 1970
- 45 puertos construidos entre 1970 y la actualidad

Carriles vehiculares

- 94 puertos tienen de 0 a 2 carriles
- 43 puertos tienen de 3 a 4 carriles
- 15 puertos tienen de 5 a 8 carriles
- 13 puertos tienen 9 carriles o más

Espacio

- El tamaño de los puertos varía entre 130 y 233.092 pies cuadrados
- El puerto más pequeño requiere 3.404 pies cuadrados
- 62 puertos resultan inadecuados con menos de 3.000 pies cuadrados

los puertos de frontera terrestre mencionados anteriormente, existen cerca de 1 000 instalaciones involucradas en el proceso de administración de inmigraciones y fronteras:

- Oficinas Diplomáticas y Consulares en todo el mundo
- Aeropuertos
- Puertos marítimos
- Estaciones de pre-autorización en Canadá y el Caribe
- Oficinas Regionales de Aduana y Protección de Fronteras
- Oficinas CBP de Operaciones de Campo

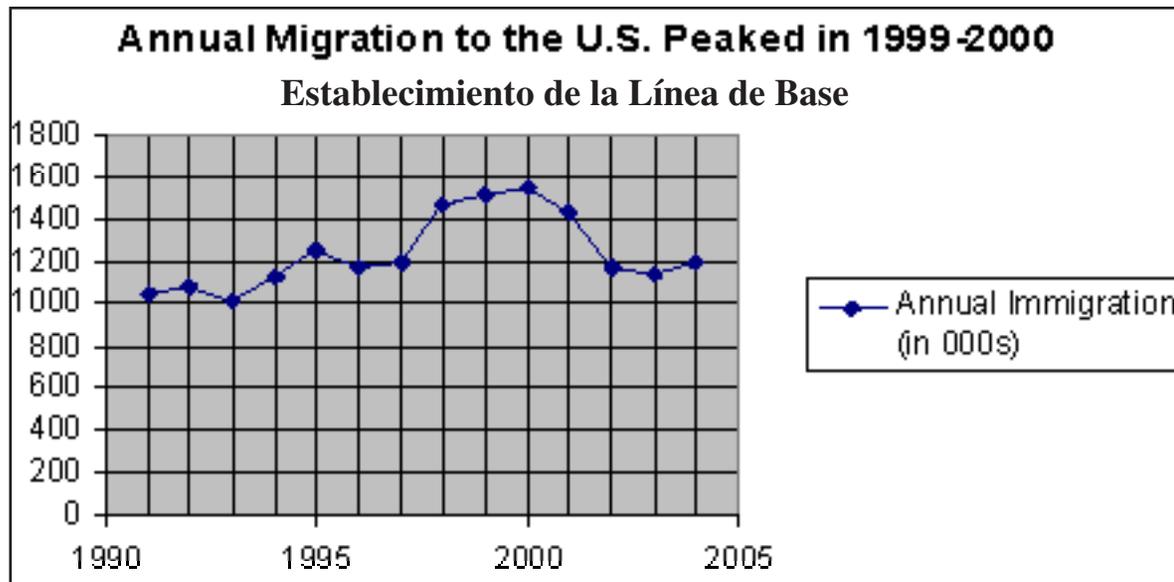
PEA de US-VISIT

- Estaciones Policiales de Frontera
- Centros de Procesamiento del Servicio de Detención y Traslado
- Oficinas de Distrito y Sub-oficinas del USCIS
- Centros de Servicio del USCIS
- Centros de Solicitud de Ayuda del USCIS (Smart Borderline Alliance 2005, pág. 9).

Las exigencias antrópicas sobre estas instalaciones son críticas para el ambiente afectado. Después del 11 de septiembre de 2001, la inmigración legal en los Estados Unidos ha disminuido. Como los puertos de entrada de frontera terrestre se han vuelto más seguros, la inmigración legal ha disminuido (Figura 4: Tendencia Migratoria). Entre 1992 y 2004, la cantidad de inmigraciones ilegales aumentó, y la cantidad de inmigraciones legales disminuyó. Hacia finales del período, en los Estados Unidos entraban más trabajadores extranjeros sin autorización que autorizados (Passel y Suro, 2005).

Puede esperarse que esta tendencia continúe a medida que los controles fronterizos en los puertos de entrada se tornen más eficaces. La percepción de demoras de tramitación en la frontera podría provocar una disminución de la migración legal para

ciertos tipos de viaje, como los viajes de placer. Del mismo modo, es probable que menos personas intenten pasar los puertos de entrada con papeles y alegatos de ciudadanía falsos debido a que se ha notado que la seguridad fronteriza se ha vuelto más estricta. El número de detenciones causadas por falsas afirmaciones de ciudadanía en las fronteras ha descendido bruscamente desde el 11 de septiembre de 2001 (de un récord de casi 32.000 en 2000 a 12.404 en 2004) y la intercepción de documentos fraudulentos descendió de 123.537 a 79.273 durante ese mismo período (Koslowski 2005). Las tendencias poblacionales en México y en Canadá muestran una disminución de los aumentos naturales de la población (Ministerio de Comercio de los EE.UU., 2006), mientras que las fuerzas de la globalización y los efectos de los tratados comerciales, como el Tratado Norteamericano de Libre Comercio (NAFTA) y el Tratado de Libre Comercio Centroamericano (CAFTA), parecen predecir una mayor movilidad de



Fuente: Passel, Jeffrey S. y Roberto Suro: “Ascenso, Cima y Caída: Tendencias en Inmigración en los EE.UU. 1992-2004”. Centro Hispánico Pew, 27 de Septiembre de 2005.

Figura 4: Tendencia Migratoria

PEA de US-VISIT

mercancías (y posiblemente de personas) entre fronteras. Los cambios en los requisitos para los ciudadanos estadounidenses que viajan en este hemisferio pueden presionar más al sistema. Dejando de lado otras variables, como las diferenciales de precios, no queda claro si la inmigración ilegal aumentará durante el horizonte de planificación considerado en la PEA. Sin embargo, para poder brindar un análisis cauto, se presupone que durante los próximos 10 años puede existir un ligero aumento de los cruces de frontera en los puertos de entrada de los EE.UU.

Figura 5: Centros de Solicitud de Ayuda (ASC) en Todo el País

PEA de US-VISIT

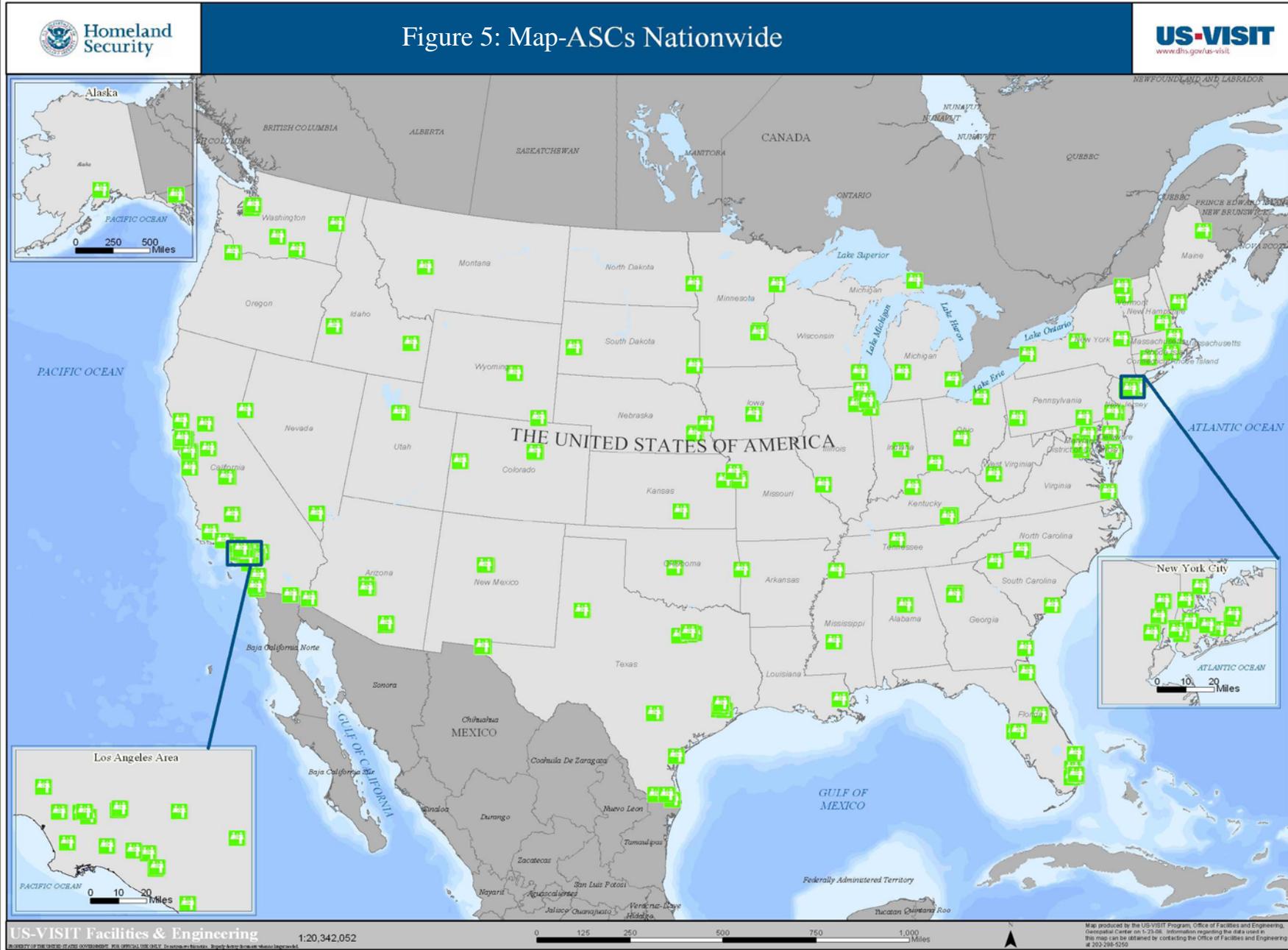


Figura 6: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.

PEA de US-VISIT

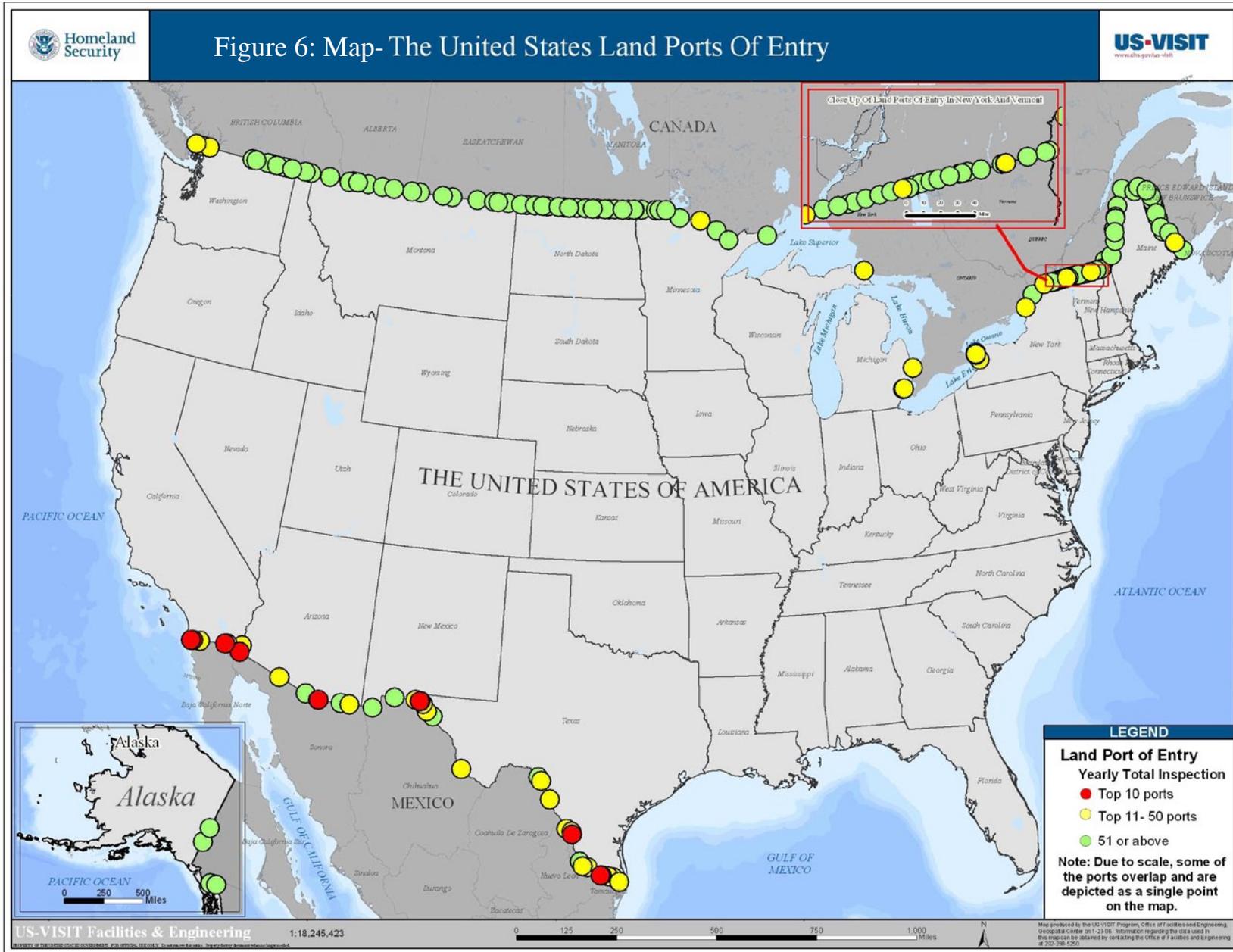
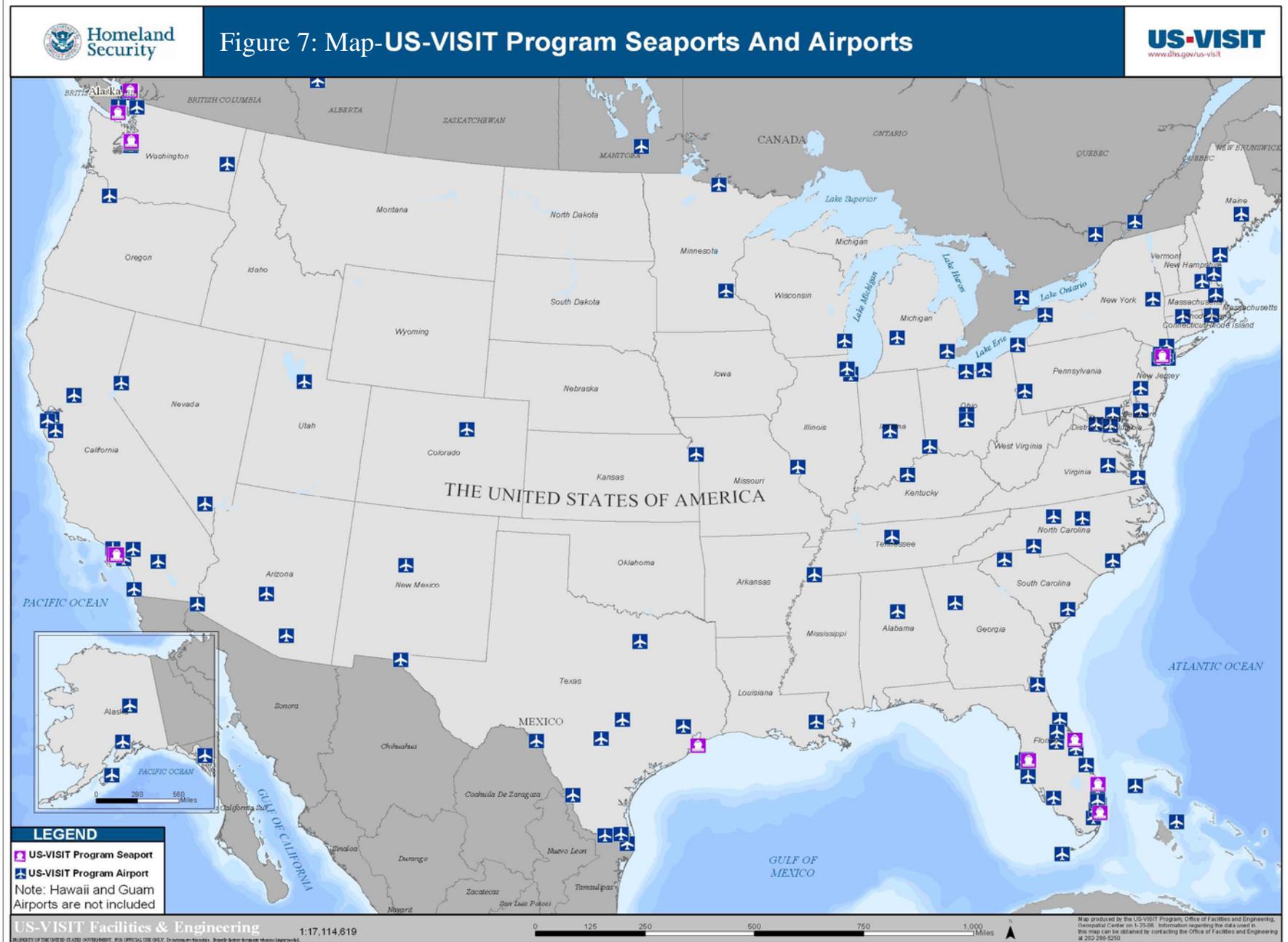


Figura 7: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT

PEA de US-VISIT



PEA de US-VISIT

Existen numerosas características de las alternativas estudiadas que “impulsan” los efectos sobre el ambiente. Estas características se resumen en la Tabla 2: Clasificación de las Alternativas según las Características, que muestra el orden jerárquico de la intensidad de la actividad según las alternativas (4= mayor actividad o tiempo de espera, y 1= menor actividad o tiempo de espera). Las características se enumeran, aproximadamente, por orden de importancia. Las características no tienen todas el mismo peso; los tiempos de espera vehicular y la construcción de instalaciones tienden a dominar los análisis y son responsables de la mayoría de las repercusiones tratadas a continuación.

Los análisis ambientales anteriores de US-VISIT que se concentran en los cambios de procedimiento en aeropuertos y puertos marítimos han demostrado que es improbable que los cambios en estas ubicaciones provoquen impactos ambientales, puesto que los cambios que ocurrieron dentro de las instalaciones existentes no provocaron impactos o bien estos fueron mínimos sobre el ambiente natural (Programa US-VISIT 2003nepa-b, 2003-nepa-d). Pueden esperarse conclusiones similares para esta acción propuesta, puesto que los tiempos de espera vehicular y las actividades de construcción dominan los análisis y los impactos. Los puertos de entrada de frontera terrestre son los más sensibles a los cambios en estas características, que luego provocan impactos ambientales (y por tanto, son el centro de gran parte del debate). Los impactos de estas características de actividad se tratarán en relación con cada alternativa en las secciones que siguen.

El tratamiento de cada alternativa incluye información sobre lo que se puede prever para cada proceso: preentrada (antes de la llegada a los Estados Unidos), entrada (al llegar a los Estados Unidos), salida (al abandonar los Estados Unidos), control de situación (durante la permanencia del individuo en los Estados Unidos) y análisis de datos. Puesto que tanto el control de progreso como el análisis de datos involucrarían básicamente los mismos esfuerzos, estos dos procesos se unifican como “administración de la información”. En esta PEA no se tienen en cuenta los efectos sobre la salud humana, debido a que las decisiones sobre diversos proyectos de implementación tecnológica considerarían la conformidad de esas tecnologías con los estándares de exposición apropiados para la salud humana. En esta etapa del análisis

programático, se desconocen las especificaciones tecnológicas.

IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES PARA LA ALTERNATIVA DE FRONTERA VIRTUAL

La Alternativa de Frontera Virtual, también identificada como el enfoque “intensivo en tecnología” o de “preentrada”, busca evaluar la admisibilidad y la elegibilidad de los individuos recopilando datos por medios tecnológicos antes de su entrada a los Estados Unidos. Esta alternativa implicaría:

- Recopilar datos en distintas ubicaciones, por ejemplo a través de Internet, y confiar en el Departamento de Estado para el control de los individuos en las oficinas consulares antes de su viaje a los Estados Unidos.
- Desarrollar bases de datos centralizadas de la información para decisiones de admisibilidad y elegibilidad.
- Enfatizar la tecnología en lugar del personal.

En esta alternativa, la mayoría de los procesos inmigratorios y de administración de fronteras que en la actualidad se realizan en los puertos de entrada terrestre se trasladarán y combinarán con procesos que se efectúan en otras instalaciones en el exterior y en los Estados Unidos, lo que llevará a una propagación de procesos fuera de la frontera terrestre. Un panorama de frontera virtual haría que se llevara a cabo una considerable tramitación de preentrada (por ejemplo, toma de huellas digitales, fotos, trabajo administrativo, y cierta toma de decisiones en cuanto a admisibilidad y elegibilidad) antes de que el individuo llegara al puerto de entrada. Durante la entrada y la salida, la información sería tomada por métodos tecnológicamente orientados, como los lectores de documentos que no requieren de operadores y el uso de tarjetas que requieren una participación mínima del individuo. Muchas llegadas serían automatizadas, y cuando participaran los funcionarios del gobierno, éstos tendrían más datos disponibles y, por tanto, seguramente harían menos preguntas. La administración de la información incluiría el mantenimiento de bases de datos integradas para rastrear la situación y para analizar y proporcionar la interoperabilidad entre las plataformas y las agencias. Con esta alternativa, los tiempos de espera vehicular anticipados serían los más cortos, porque se presupone que los lectores remotos automáticos aumentarían a largo a plazo las velocidades de tramitación. Se supone que los tiempos de espera vehicular al

Tabla 2: Clasificación de alternativas según sus características.

Característica	Alternativa Virtual	Alternativa Híbrida	Alternativa de inacción	Alternativa de la Frontera Física
Tiempo de espera en los puertos de entrada ¹	1	2	3	4
Construcción de instalaciones ² (ampliación de infraestructura, instalación de equipo, etcétera)	2	3	1	4
Administración de salidas ³	4	3	1	2
Información, Tecnología, Instalación (equipo, lectores, escáners, agentes automáticos, etcétera)	4	3	1	2
Procesos nuevos ⁴ (automatización, administración de bases de datos) biometría	4	3	1	2
Dispersion of Processes ⁵	4	3	1	2

Nota: Las características del tipo de procesos se clasifican de menor (1) a mayor (4) grado de actividad, no por el impacto que ocasionan.

1. El tiempo de espera para la Alternativa de la Frontera Física se considera mayor (a corto plazo) porque se supone que el tránsito de la construcción y el trastorno asociado a la construcción tendrían un impacto desfavorable en las operaciones durante la construcción, y que no sería posible que algunos puertos de entrada ubicados en zonas urbanas se expandieran completamente.
2. La construcción tradicional de la Alternativa de Inacción incluiría los proyectos de construcción, reforma y ampliación planeados en la actualidad.
3. En el pasado, los Estados Unidos no guardaba datos de las salidas individuales del país ni información sobre el individuo que salía del país, aunque sí se han realizado pruebas piloto. Las técnicas de administración de las salidas podrían abarcar desde la construcción de estaciones de salida (como en la Alternativa de la Frontera Física), pasando por el uso de sistemas remotos (por ejemplo algún tipo de escáners o lectores remotos como los utilizados en la Alternativa de la Frontera Virtual) hasta una combinación de esos enfoques (como en el caso de la Alternativa Híbrida).
4. Con la Alternativa Virtual y la Alternativa Híbrida, se incluirían nuevos procesos basados en la introducción de equipos, y procesos nuevos relacionados con una administración de la información más avanzada en las fronteras y en las Oficinas Consulares ubicadas fuera de los Estados Unidos, y además en los puertos de entrada extranjeros. En la Alternativa de la Frontera Física se incluirían algunos procesos nuevos porque se supone que nuevas estructuras incluyen nueva tecnología y nuevos procesos relacionados con el cumplimiento de las directivas del DHS y con las exigencias del congreso.
5. En la actualidad, la mayor cantidad de actividades relacionadas con el ingreso de inmigración a los Estados Unidos tienen lugar en los puertos de entrada. Algunos procesos pueden propagarse y extenderse a otras oficinas (por ejemplo, a Oficinas Consulares ubicadas en otros países), a instalaciones comerciales (por ejemplo, proveedores importantes) y a otros países (por ejemplo, los puertos de entrada canadienses identificarían las salidas desde los Estados Unidos). Esta propagación sucedería principalmente en las ubicaciones en que otros tipos de procesos inmigratorios y de administración de fronteras se realizan actualmente.

PEA de US-VISIT

momento de ingresar mejorarían, comparados con la Alternativa de Inacción. Gran parte de esta tramitación ocurriría lejos de la frontera. Esta alternativa es la segunda en términos de construcción física; solo la Alternativa de Inacción tendría menos obras.

Calidad del Aire: Alternativa de Frontera Virtual

Se espera que los impactos sobre la calidad del aire causados por la alternativa de frontera virtual sean bajos. Esta alternativa presupone que la tecnología sería muy usada para automatizar los procesos de entrada y de salida y, a la larga, obtendría los menores tiempos de inspección de todas las alternativas. Sin embargo, a pesar del enfoque automatizado para la implementación de nuevos trámites en cada puerto de entrada, la introducción del nuevo trámite de salida tiene el potencial de producir un impacto moderado sobre la calidad del aire, en el ámbito local y regional, siempre que los autos y los camiones sean retrasados por el tránsito mientras esperan para salir de la frontera.

No se espera que esta alternativa tenga como resultado el retraso del tránsito, pero en algunas ubicaciones, es posible lograr cambios menores en los patrones de tránsito durante la salida. Por lo tanto, si actualmente un área no cumple con las normas por no haber respetado con anterioridad los Estándares Nacionales de Calidad de Aire Ambiental [*National Ambient Air Quality Standards* (NAAQS)], un análisis específico del sitio proporcionaría información para ayudar a desarrollar medidas de mitigación.

Recursos Biológicos: Alternativa de Frontera Virtual

Se cree que los impactos biológicos serán mínimos y específicos del lugar de construcción relacionada con la Alternativa de Frontera Virtual. Esta alternativa podría provocar impactos potenciales sobre las comunidades ecológicas y las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción debido a las obras de construcción y la infraestructura necesaria para cumplir con los requisitos de procedimiento. Sin embargo, esta construcción podría suceder principalmente en el extranjero en las dependencias consulares. Las obras de construcción para la administración de información y los procesos de salida podrían incluir la excavación para la instalación de líneas de datos y equipo con impactos potenciales relacionados sobre los recursos específicos del lugar. Sin embargo, el alcance de la construcción para la Alternativa de

Frontera Virtual sería bastante menor que para las Alternativas de Frontera Física e Híbrida.

El resto de los procesos de estas alternativas tendría un impacto mínimo sobre los recursos biológicos debido a los cambios operativos y a los cambios en los impactos relacionados con el tráfico peatonal, tráfico vehicular o uso del agua. Los nuevos procesos de salida y el posible aumento de los tiempos de

RECURSOS	IMPACTOS
Del aire	1
Biológicos	1
Energético	2
Culturales e indio americanos	1
De uso del suelo	1
Del ruido	2
De justicia socioeconómica y ambiental	1
De residuos	1
Hídricos	1

Tabla 3: Impacto sobre los recursos de la Alternativa de la Frontera Física:

espera para los vehículos, podrían tener un leve impacto sobre las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción que son sensibles a los cambios en la calidad del aire y los niveles del ruido. Sin embargo, se espera que esta alternativa posea el tiempo de espera más corto de todas las alternativas debido a que depende de tecnologías como por ejemplo las de Identificación por radiofrecuencia. Muchos de los procesos también se trasladarán al extranjero. Siempre que los cambios de procedimiento puedan afectar al modelo de inmigración ilegal, las zonas que anteriormente no habían sido alteradas o los recursos biológicos serían afectados (este sería el caso tanto de la Alternativa Física como de la Híbrida).

PEA de US-VISIT

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa de Frontera Virtual

Se espera que los impactos de los recursos culturales e Indio Americanos de la Alternativa de Frontera Virtual sean bajos. Esto se debe al nivel mínimo de construcción que se necesita y la baja demanda de tierras nuevas. Como se indicó en debates anteriores sobre estos recursos, algunos lugares parecen sensibles a los recursos culturales de los Indios Americanos. Por lo cual, se llevarán a cabo estudios y evaluaciones de los sitios específicos adecuados cuando se planee realizar actividades en lugar en particular. En la medida en que esta alternativa provee controles mejorados en los puertos de entrada (más que la Alternativa de Inacción), podrían cambiar los patrones de inmigración ilegal. Esto podría causar indirectamente mayores problemas con los inmigrantes ilegales que crucen a través de la tierras de los Indios Americanos (García, 2006), tierras de los Parques Nacionales, Monumentos Nacionales y otras zonas de recursos sensibles donde se podrían provocar daños a los recursos culturales. Este problema ocurrirá probablemente en las cuatro alternativas.

Recursos Energéticos: Alternativa de Frontera Virtual

Con esta alternativa, la energía adicional necesaria para construir y poner en funcionamiento nuevas instalaciones o infraestructuras sería mínima. El desarrollo de la infraestructura energética puede requerir de energía o equipos especializados (por ejemplo, energía para hospitales o generadores). La energía necesaria para poner en funcionamiento la infraestructura de datos y el nuevo equipo con esta alternativa sería mínima cuando se diseminara en todo el país. La disminución de los tiempos de espera de los vehículos en la entrada podría lograr que disminuyera el uso de la gasolina y de los combustibles diesel en los vehículos. En general, se prevé un impacto moderado sobre los recursos energéticos regionales derivado del impacto colectivo de las actividades para esta alternativa.

Uso del Suelo: Alternativa de Frontera Virtual

En este análisis, se tienen en cuenta los impactos sobre el uso del suelo relacionados con las áreas cercanas protegidas tales como los pantanos, los parques o las tierras agrícolas de gran calidad. Se pronostica que los impactos en el uso del suelo relacionados con la Alternativa de Frontera Virtual serán bajos. Puede haber obras de construcción relacionadas con los procesos nuevos de salida

(instalaciones, líneas de datos informáticos y otras infraestructuras). Sin embargo, los procesos dependerían de la tecnología más que de las instalaciones tradicionales existentes para procesar a las personas. Los impactos de las obras de construcción que suceden en tierras previamente inalteradas, como por ejemplo la instalación de líneas eléctricas y de datos, pueden seguramente producir impactos sobre los recursos de interés; mientras que la construcción que se realice en tierras alteradas tendrá un efecto menor. En el ámbito nacional, no se prevén efectos significativos sobre los recursos del uso del suelo; sin embargo, siempre que se lleve a cabo una construcción, se deberá monitorear y mitigar los impactos. Las medidas de mitigación dependen del recurso de interés y del tipo de acción realizada.

Recursos del Ruido: Alternativa de Frontera Virtual

Las mejoras y ampliaciones de las instalaciones y la infraestructura comprenderán ciertas obras de construcción, con un efecto asociado en los niveles generales de ruido. Estos impactos serían de menor duración y menor grado que los generados por las Alternativas de Inacción o Frontera Física. El ruido de las construcciones que puede causar impactos a receptores o estructuras sensibles en las ubicaciones específicas de los sitios puede requerir mitigación.

Se supone que con esta alternativa los tiempos de espera serán menores que los generados por las demás. Sin embargo, la disminución en los tiempos de espera en algunos puertos de entrada terrestre podría causar un movimiento de tráfico más rápido en las áreas previas a las cabinas de inspección durante la entrada. Este factor podría causar cierto grado de ruido automotor. El tráfico de alta velocidad, en especial los vehículos de gran porte y los utilitarios deportivos (VUD) con bandas de rodamiento de diseño agresivo (tracción mejorada), podría tener un impacto de ruido asociado en presencia de receptores sensibles al ruido. En general, se evaluó que la Alternativa de Frontera Virtual tendría un efecto leve en los niveles de ruido e impactos sobre los receptores sensibles. Los análisis específicos de los sitios pueden identificar impactos potenciales que requieren mitigación.

Justicia Socioeconómica y Ambiental: Frontera Virtual

Se espera que los impactos socioeconómicos de la Alternativa de Frontera Virtual sean bajos. Específicamente, los procesos de

PEA de US-VISIT

entrada y salida dependerían de procesos automáticos, lectores y escáneres remotos, cámaras y otros equipos y procesos altamente técnicos en el extranjero y en los puertos de entrada para acelerar los tiempos de procesamiento. Dicha desviación del sistema actual requeriría cambios organizacionales significativos. Los problemas con la biometría debidos a cuestiones de fiabilidad y discrepancias en las bases de datos podrían causar aumentos en los tiempos de espera para algunos individuos en las primeras etapas de la implementación de esta tecnología. Los cambios en los procesos, las técnicas y el equipamiento podrían crear problemas leves debido a la “incapacidad disciplinada” por parte del personal. Según Merton (1957), la incapacidad disciplinada surge cuando “Las acciones basadas en el entrenamiento y las habilidades que han sido previamente aplicadas con éxito pueden causar respuestas inapropiadas en condiciones diferentes. Una flexibilidad inadecuada en la aplicación de las habilidades causará, en un entorno cambiante, desajustes de mayor o menor seriedad”. Estos problemas son previsible cuando ocurren “accidentes normales” (por ejemplo, un conjunto de eventos impredecibles que genere una falla tecnológica o errores de computadoras) en los sistemas tecnológicos (Perrow, 1999). Estas interrupciones en el sistema pueden ser particularmente problemáticas en el caso de envíos de mercancías perecederas y otros bienes sensibles a las demoras. Sin embargo, se espera que este tipo de problemas sean de corto plazo y que puedan mitigarse mediante la capacitación apropiada y exhaustiva del personal antes de su implementación. A largo plazo, los tiempos de espera asociados a esta alternativa serán los menores. Los efectos de esta alternativa están distribuidos geográficamente de forma mucho más amplia que en el caso de las demás alternativas, ya que los procesos se difundirán en distintos lugares, tales como Oficinas Consulares, oficinas de gobiernos extranjeros y ASC. Esta difusión de los procesos se traducirá en menos cuellos de botella en los puertos de entrada y, por lo tanto, en menores impactos sobre el movimiento de turistas, mano de obra y bienes.

En la medida en que surjan problemas de calidad del aire o ruido, los trabajadores en las fronteras y aquellas poblaciones en las adyacencias fronterizas podrían experimentar distintos efectos. Sin embargo, no existen motivos para creer que estos grupos sufrirán impactos significativamente altos o adversos. Además, la interrupción o alteración de los patrones de inmigración

ilegal y sus problemas asociados probablemente ocurran bajo esta alternativa debido al aumento en el procesamiento de los documentos de viaje y de los individuos. Los análisis específicos de cada sitio podrían contribuir a la identificación de cuestiones particulares sobre justicia ambiental o socioeconómica que requieran de mitigación en ciertos sitios.

Residuos: Alternativa de Frontera Virtual

Los impactos por residuos sólidos generados por la Alternativa de Frontera Virtual serían mínimos. La construcción o ampliación de instalaciones y la instalación de una nueva infraestructura de datos y sistemas tecnológicos produciría un aumento de los residuos sólidos y electrónicos a corto plazo, debido a las demoliciones y a la eliminación de residuos. El análisis específico de cada sitio podría ser necesario para verificar la existencia de materiales peligrosos, ya que las obras de construcción podrían afectar a estos materiales, en caso de que existan. Los impactos potenciales serían mitigados mediante la aplicación de los procedimientos de disposición de residuos y el cumplimiento de políticas ambientales, como la Orden del Ejecutivo 13101, El Gobierno a Favor del Ambiente mediante la Prevención de Residuos, el Reciclado y las Compras y otras recomendaciones y normativas aplicables.

Recursos Hídricos: Alternativa de Frontera Virtual

En el ámbito nacional, se considera que los impactos sobre los recursos hídricos de la alternativa de la frontera virtual son bajos debido a que dependen de la tecnología para facilitar los nuevos procesos de entrada y salida. En el ámbito específico de cada sitio, las obras de construcción destinadas a implementar la tecnología y la infraestructura adecuadas tienen el potencial de impactar sobre los recursos hídricos. Una preocupación principal relacionada con la construcción de instalaciones es el aumento de superficies impermeables, que han sido asociadas con varios impactos sobre los recursos hídricos, tanto en términos de calidad del agua como de función hidrológica (Schueler and Holland, 2000). Sin embargo, sólo la Alternativa de Inacción presenta un menor número de construcciones físicas que la Alternativa de Frontera Virtual. En el ámbito específico de cada sitio, es necesario implementar medidas para identificar los recursos hídricos superficiales y los parámetros de riesgo (parámetros de calidad del agua, especies en peligro de extinción o cantidad de agua). Se recomienda realizar un análisis

PEA de US-VISIT

Efectos sobre la industria y el comercio de las demoras ocasionadas en la frontera:

Las alternativas que generan el menor número de efectos ambientales también contribuyen a facilitar la industria y el comercio. La razón de esta situación reside en que los impactos ambientales identificados en el presente estudio son provocados por el incremento de los tiempos de espera en la frontera. La Alternativa de Frontera Virtual y la Alternativa Híbrida se aprecian mejor desde un punto de vista comercial, ya que acortan el tiempo de espera y esto se traduce en un envío más rápido de las mercaderías y en la aceleración de las gestiones laborales.

De acuerdo con las normativas del Consejo de Relaciones Exteriores, el tráfico de la frontera de los EE.UU. respalda la relación comercial más grande del planeta, con un valor anual de 630.000 millones de dólares por año. Canadá es el socio comercial más activo de los Estados Unidos, con México en segundo lugar. El tráfico comercial que tiene lugar en las fronteras de los EE.UU. promedia 1.600 millones de dólares por día. Los expertos dicen que es demasiado pronto para hacer un cálculo aproximado y realista de las pérdidas. Varias de las empresas más grandes del país operan fábricas ubicadas en toda la frontera de los EE.UU. o adquieren suministros provenientes de Canadá y México. Por lo tanto, el retraso de los envíos perjudica sus resultados netos. Por ejemplo, Ford, GM y Chrysler dependen de estos suministros para fabricar repuestos de automóviles, y todas estas empresas han sufrido pérdidas directas como consecuencia de las recientes medidas drásticas que afectan el comercio fronterizo. Esta situación también ha afectado a los sectores minoristas. Especialmente en la frontera con México, numerosas cantidades de trabajadores cruzan a diario para trabajar y hacer sus compras en los Estados Unidos. Las ventas minoristas en toda la frontera sur disminuyeron un 30% desde Septiembre de 2001 hasta principios de 2002, debido en parte a la renuencia de los consumidores mexicanos a esperar largas horas en los puestos fronterizos para poder ir de compras.

Fuente: Sitio web del Consejo de Relaciones Exteriores (<http://cfrterrorism.org/security/borders2.html>)

cuidadoso de los impactos en los sitios ubicados en cuencas hidrográficas de cuerpos de agua dañados, llanuras aluviales, cuencas hidrográficas designadas como agrestes y de valor paisajístico, hábitat de especies amenazadas, y en áreas donde el bombeo de agua supone una preocupación.

IMPACTOS POTENCIALES DE LA ALTERNATIVA HÍBRIDA (ACCIÓN PROPUESTA)

La Alternativa Híbrida busca evaluar a los individuos en cuanto a su admisibilidad y elegibilidad mediante un proceso de planificación que tiene cuatro resultados posibles. Los resultados consistirían en un sistema para capturar la identidad única (por ejemplo, escanograma de huellas digitales, escanograma de retina), un sistema de estandarización y calidad de datos (por ejemplo, el desarrollo de estándares de datos, requisitos de metadatos y sistemas de archivo de datos), una red integrada de computadoras que proporcionaría la información correcta a los usuarios adecuados (por ejemplo, integración de datos entre agencias) y un sistema para almacenar y asociar los casos de entrada, salida y situación (por ejemplo, desarrollo y administración de bases de datos relacionales). Esta alternativa aplica un enfoque híbrido que captura una combinación de soluciones tecnológicas y físicas. La Alternativa Híbrida propone el uso de tecnología informática (como escáneres remotos, lectores y biometría) y construcciones físicas. Este enfoque resultará en el traslado de algunos procesos fuera de los puertos de entrada a otras instalaciones inmigratorias y de administración de fronteras existentes, donde ya se están realizando otros tipos de procesos de inmigración y administración de fronteras.

El enfoque híbrido consistirá principalmente en cambios de procesos, como el establecimiento de procesos para asignar una identidad única a los individuos y estandarizar la recopilación de datos. Esta alternativa también comprenderá la instalación y el uso de nuevas aplicaciones de tecnologías existentes, como huellas dactilares y el empleo de tecnología de identificación por radiofrecuencia. Podría incluir la construcción o ampliación de instalaciones, por ejemplo, instalaciones centralizadas para el análisis de datos e instalaciones de salida. Además, la presente alternativa podría incluir la incorporación de carriles especiales en los cruces de frontera (por ejemplo, para viajeros frecuentes) y otros cambios en los cruces terrestres. La presente alternativa generaría tiempos de espera ligeramente mayores que los provocados por la Alternativa de Frontera Virtual, ya que la Alternativa Híbrida depende más de los funcionarios del gobierno y de nuevos procesos en los puertos fronterizos de entrada que la Alternativa de Frontera Virtual. Sin embargo, los tiempos de espera de los vehículos y el flujo de tráfico pueden

PEA de US-VISIT

mejorar eventualmente en los puertos de entrada como resultado de un procesamiento de entradas más eficaz. A largo plazo, la Alternativa Híbrida podría causar menores tiempos de espera que los que existentes en los puertos de entrada. La Alternativa Híbrida tiene el segundo mayor nivel de actividad en cuanto a obras de construcción (menor que el correspondiente a la Alternativa de Frontera Física).

Calidad del Aire: Alternativa de Frontera Híbrida

Se espera que los impactos sobre la calidad del aire de la Alternativa Híbrida sean de moderados a bajos. Las áreas de preocupación incluyen las obras de construcción y el potencial de mayores tiempos de espera asociados a los nuevos procesos en las fronteras. A corto plazo, las obras de construcción podrían aumentar las partículas en suspensión debidas a alteraciones del terreno y a otras emisiones de contaminantes del aire por parte de los vehículos diesel empleados durante la construcción. A pesar del enfoque combinado (los recursos físicos y la tecnología) para implementar nuevos procesos en cada puerto de entrada, la introducción del nuevo proceso de salida tiene el potencial de causar impactos moderados sobre la calidad del aire en algunas áreas locales y regionales en la medida en que los vehículos vean enlentecida su marcha en la frontera.

RECURSOS	IMPACTOS
Del aire	1,5
BiológicoS	2
Energético	2
Culturales e indio americanos	1
De uso del suelo	1
Del ruido	1
De justicia socioeconómica y ambiental	1,5
De residuos	1
Hídricos	2

Tabla 4-Impactos sobre los Recursos por la Alternativa de Frontera Híbrida

Dado el caso de que, hoy en día, un área no cumpla o respete los principios de excedencias de los Estándares Nacionales de Calidad de Aire Ambiental [*National Ambient Air Quality Standard* (NAAQS)], debería realizarse un análisis específico en el sitio y diseñarse e implementarse ciertas medidas de mitigación.

Recursos Biológicos: Alternativa Híbrida

Se prevén impactos biológicos moderados y específicos de cada sitio generados por las obras de construcción asociadas a la Alternativa Híbrida. En la medida en que las obras de construcción interrumpen las funciones de las comunidades ecológicas que rodean a las instalaciones existentes, existirán algunos impactos reducidos sobre los recursos biológicos. Sin embargo, la mayoría de los procesos asociados a esta alternativa no requerirán de construcciones amplias ni presentarán impactos relacionados con éstas.

Las obras de construcción y el tráfico de vehículos podrían causar impactos sobre las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción que son sensibles a los cambios en la calidad del aire o los niveles de ruido. En la medida en que los cambios en los procedimientos afecten el patrón de migración ilegal, ciertas áreas previamente inalteradas o los recursos biológicos correspondientes a éstas podrían resultar afectados.

La incorporación de instalaciones y de personal adicional en las fronteras podría generar un mayor consumo de agua respecto de las condiciones actuales. En regiones áridas, el aumento en el consumo de agua podría alterar potencialmente los recursos hídricos destinados a las comunidades ecológicas en el ámbito específico de cada sitio. La magnitud de este impacto sería mayor con la Alternativa de la Frontera Física que con la Alternativa de Frontera Híbrida. Además, en la medida en que los nuevos procesos en los puertos de entrada modifiquen los patrones de inmigración ilegal hacia áreas previamente inalteradas, los recursos biológicos podrían resultar afectados.

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa Híbrida

Se espera que los recursos Culturales e Indio Americanos de la Alternativa Híbrida sean bajos. Como ocurre con la Alternativa de Frontera Virtual, el número reducido de construcciones produce

PEA de US-VISIT

impactos mínimos sobre los recursos culturales. De forma similar, en algunos sitios podría ser necesario realizar análisis y consultas específicas de cada sitio. Hoy en día, US-VISIT está actualizando los datos de archivo mediante encuestas sobre recursos culturales en los puertos de entrada de las fronteras terrestres.

Hasta que esta alternativa no proporcione controles avanzados en los puertos de entrada (respecto de la Alternativa de Inacción), los patrones de inmigración ilegal podrían cambiar. Esos cambios podrían causar problemas secundarios de mayor gravedad, por ejemplo, inmigrantes ilegales que crucen a través de tierras Indio Americanas (García, 2006), tierras de Monumentos de Parques Nacionales y otras áreas de recursos sensibles, factor que implica un subsiguiente impacto negativo sobre los recursos culturales. Probablemente, este problema se presente con las cuatro alternativas.

Recursos Energéticos: Alternativa Híbrida

En esta alternativa, la energía adicional requerida para construir y operar las nuevas instalaciones o infraestructura sería mínima. El desarrollo de la infraestructura energética podría requerir de energía o equipos especializados (por ejemplo, energía para hospitales o generadores). En general y como consecuencia del impacto colectivo de las actividades generadas por la presente alternativa, se anticipa un impacto moderado sobre los recursos energéticos.

Uso del Suelo: Alternativa Híbrida

Las cuestiones relativas al uso del suelo se definen en la sección de la Alternativa Virtual. Se prevé que los impactos por el uso del suelo asociados con la Alternativa Híbrida serán bajos (más bajos que los de la Alternativa de la Frontera Física), debido a la moderada necesidad de construcción para los nuevos procesos (instalaciones, líneas de datos de tecnología informática y otras infraestructuras), y a la potencial alteración por actividades tales como el tráfico de peatones y vehículos. La mayor parte de la construcción potencial está asociada con la introducción del proceso de salida. Los impactos de la construcción que están más dispersos, tales como los que tienen que ver con la instalación de líneas eléctricas y de datos, tienen el potencial para provocar con mayor facilidad un impacto sobre los recursos de interés. Mientras tanto, la construcción localizada en el puerto de entrada puede producir un efecto

menor. En el ámbito nacional, no se anticipa que pueda llegar a haber efectos significativos sobre los recursos de uso del suelo; sin embargo, se deben analizar y mitigar los impactos específicos de cada sitio. Las medidas de mitigación dependen del recurso de interés y del tipo de acción realizada.

Recursos del Ruido: Alternativa Híbrida

Las mejoras y ampliaciones de las instalaciones e infraestructura probablemente requieran de alguna construcción con un efecto asociado mínimo sobre los niveles totales de ruido. Estos impactos serán de corto plazo en cuanto a su duración. El ruido de construcciones que puede causar impactos a receptores o a estructuras sensibles en las ubicaciones específicas de los sitios puede requerir mitigación.

Ante esta alternativa, el tráfico y sus ruidos asociados serían mínimos o esta situación mejoraría con el tiempo debido a la integración de la tecnología con los nuevos procesos. Por ejemplo, los tiempos de espera y el flujo de tráfico pueden finalmente mejorar sus valores en los puertos de entrada, como resultado de un procesamiento de ingresos más eficaz. Sin embargo, la introducción del procesamiento de salida en la frontera podría resultar en un aumento inicial de los tiempos de espera y del tráfico de vehículos, con potenciales impactos asociados, específicos de cada sitio, sobre receptores sensibles al sonido. Los análisis específicos para los sitios pueden identificar impactos potenciales que requieran mitigación.

Justicia Socioeconómica y Ambiental: Alternativa Híbrida

Se espera que los impactos socioeconómicos de la Alternativa Híbrida sean de bajos a moderados. Específicamente, los problemas organizacionales de ajuste como la incapacidad disciplinada y la respuesta ante problemas o fallos informáticos y tecnológicos impredecibles podría provocar aumentos en los tiempos de espera en un corto plazo. Una interpretación biométrica errónea, causada por problemas de fiabilidad y discrepancias en las bases de datos podría provocar aumentos en los tiempos de espera para algunos viajeros mientras se solucionan los conflictos en el sistema (ver análisis en Alternativa de Frontera Virtual). Inicialmente, un rango de tiempo de espera ligeramente más prolongado podría traducirse en impactos moderados sobre el

PEA de US-VISIT

comercio, el trabajo y el turismo; sin embargo, en el largo plazo, con esta alternativa los tiempos de espera de los vehículos serían menores que los actuales.

En la medida en que surjan cuestiones de calidad del aire o ruidos, los trabajadores en la frontera y las poblaciones cercanas pueden verse muy afectados; sin embargo, no hay razones para esperar que estos grupos vayan a sufrir impactos significativamente altos o adversos. Además, la interrupción o alteración de los patrones de inmigración ilegal y sus problemas asociados probablemente continúen bajo todas las alternativas debido al aumento en el procesamiento de los documentos de viaje y de los individuos. Los análisis específicos para los sitios pueden identificar cuestiones particulares de justicia socioeconómica o ambiental que requieran mitigación en otros sitios.

Residuos: Alternativa Híbrida

Los impactos de los residuos sólidos de la Alternativa Híbrida serían mínimos. La construcción o expansión de instalaciones, y la instalación de infraestructura y de sistemas de tecnología resultarían en aumentos, a corto plazo, de residuos sólidos y electrónicos por demoliciones y disposición. El análisis específico para los sitios puede resultar necesario para verificar la existencia de materiales peligrosos en el sitio, ya que la construcción puede impactar sobre estos materiales, si existieren. Los residuos sólidos experimentarían aumentos mínimos en el largo plazo debido a las actividades de empleados adicionales en las instalaciones ampliadas. Los impactos potenciales podrían ser mitigados aplicando procedimientos para el tratamiento adecuado de residuos y cumpliendo con la Orden del Ejecutivo 13101, El Gobierno en Favor del Ambiente mediante la Prevención de Residuos, el Reciclado y las Compras [Greening the Government through Waste Prevention, Recycling and Acquisition] y otras guías y reglamentaciones aplicables.

Recursos Hídricos: Alternativa Híbrida

En el ámbito nacional, los impactos sobre los recursos hídricos para la Alternativa Híbrida son considerados como moderados, en la medida que la construcción de instalaciones adicionales se lleve a cabo para permitir los nuevos procesos de entrada y salida. La Alternativa Híbrida dependería de la tecnología y de los recursos en el terreno para cumplir con las demandas de nuevos procesos,

por lo cual se debe considerar el nivel de construcción específico del lugar. El interés primario relacionado con la construcción general de establecimientos es el aumento de superficies impermeables, que ha sido asociado con diferentes impactos sobre los recursos hídricos en términos de calidad del agua y función hidrológica (Schueler y Holland, 2000). En el ámbito específico de los sitios, se deben realizar esfuerzos para identificar los recursos hídricos superficiales y los parámetros de interés (parámetros de calidad del agua, especies en peligro de extinción, o cantidad de agua). Se recomienda el análisis cuidadoso de los impactos en los sitios ubicados en cuencas hidrográficas de cuerpos de agua dañados, llanuras aluviales, cuencas hidrográficas designadas como agrestes y de valor paisajístico, hábitat de especies amenazadas, y en áreas en que el bombeo de agua supone una preocupación.

IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES PARA LA ALTERNATIVA DE INACCIÓN

La Alternativa de Inacción requiere que los procesos actuales para evaluar a los individuos y a las mejoras planeadas o ampliaciones en las instalaciones, la infraestructura, la tecnología y el personal continúen al ritmo actual sin cambios sustanciales. Los niveles de construcción ya planificados se detallan en el Informe de la Administración General de Servicios [General Service Administration (GSA)] (GSA, 2005gsa-c). Los esfuerzos en pruebas piloto para ciertas etapas del proceso también continuarían según lo planificado. Las actividades previas a la entrada quedarían más dispersas en diferentes establecimientos, incluyendo las oficinas consulares en el extranjero y los puertos de entrada. Los procesos de ingreso y salida continuarían como hasta hoy, con la infraestructura limitada disponible para el procesamiento de salida. Los desafíos existentes y las brechas en los procesos de administración de la información serían los mismos.

Como se trató en la Sección 5: Establecimiento de la Línea de Base, se asume que los cambios demográficos y su tráfico asociado (de vehículos y peatones) aumentarían moderadamente durante los próximos 10 años. Los congestionamientos actuales que se producen en las fronteras continuarían sucediendo. El tiempo de espera para la Alternativa de Inacción está clasificado como el segundo más largo, ya que probablemente aumente a medida que aumenta la cantidad de personas y tráfico en los puertos fronterizos

PEA de US-VISIT

de entrada terrestre ante la ausencia de mejoras en los procesos y en la tecnología (como las aplicadas en las Alternativas Virtual e Híbrida). Esta alternativa está clasificada como la última en términos de actividad de construcción.

Calidad del Aire: Alternativa de Inacción

La Alternativa de Inacción puede tener impactos de moderados a altos sobre la calidad del aire, a corto plazo por la construcción, y a largo plazo por el potencial aumento de los tiempos de espera previstos, asociados con la implementación sostenida de procesos actuales en los puertos terrestres fronterizos. Esta alternativa supone la planificación actual para la expansión moderada de puertos terrestres fronterizos, que contribuye a los impactos de la calidad del aire por la construcción, incluyendo partículas en suspensión por alteración del suelo y emisiones adicionales contaminantes del aire por los vehículos de construcción propulsados con diesel.

Sin la tecnología, la mano de obra y/o la ampliación de instalaciones para reducir los tiempos individuales de procesamiento, el tiempo de espera de los vehículos sería el segundo más largo entre las alternativas. En algunas áreas locales y regionales existe el potencial para provocar un impacto sobre

RECURSOS	IMPACTOS
Del aire	2,5
BiológicoS	1
Energético	2
Culturales e indio americanos	1
De uso del suelo	1
Del ruido	2,5
De justicia socioeconómica y ambiental	3
De residuos	1
Hídricos	1

Tabla 5-Impacto sobre los Recursos por la Alternativa de Inacción

ciertos estándares de calidad del aire, por las emisiones de los vehículos.

Recursos Biológicos: Alternativa de Inacción

Se espera que los impactos biológicos de la Alternativa de Inacción sean bajos ya que es la alternativa con menos obras de construcción. Las actividades relacionadas con la construcción pueden tener impactos específicos sobre el sitio que requieran de mitigación en los lugares donde están las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción. Los mayores tiempos de espera de los vehículos pueden tener efectos moderados en el largo plazo sobre los recursos biológicos, debidos a la calidad reducida del aire y a la escorrentía en aumento (por ejemplo, concentración aumentada de derivados del petróleo en escorrentía).

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa de Inacción

Se espera que los impactos de los recursos Culturales e Indio Americanos sean bajos, según el nivel de actividad de construcción planificada en la actualidad. Algunas instalaciones de puertos de entrada son elegibles como monumentos históricos. Otros análisis específicos para los sitios pueden identificar sitios o instalaciones en particular que necesiten trabajo de campo para determinar su elegibilidad. US-VISIT está actualmente actualizando los datos de archivo mediante encuestas de recursos culturales en los puertos de entrada de las fronteras terrestres. Los patrones cambiantes de inmigración ilegal pueden resultar indirectamente en problemas mayores con los migrantes ilegales que atraviesen las tierras indio americanas (García, 2006), las áreas de parques y monumentos nacionales y otras áreas sensibles donde los recursos naturales pueden ser afectados en forma negativa.

Recursos Energéticos: Alternativa de Inacción

Es probable que las mejoras actuales planeadas y las expansiones en instalaciones e infraestructuras produzcan leves aumentos en el uso de energía. Los aumentos a largo plazo en tiempos de espera, tráfico y vehículos en marcha pueden tener un impacto limitado sobre la cantidad de combustible utilizado por los vehículos. En general, se anticipa como consecuencia del impacto colectivo de estas actividades bajo esta alternativa un impacto moderado sobre los recursos energéticos regionales.

PEA de US-VISIT

Uso del Suelo: Alternativa de Inacción

Las cuestiones relativas al uso del suelo se definen en la sección de la Alternativa Virtual. Se prevé que los impactos sobre el uso del suelo, asociados con la Alternativa de Inacción sean bajos. Existe la posibilidad de construir con el tiempo para dar cabida al mantenimiento normal y a mejoras importantes. En el ámbito nacional, no se anticipa que haya impactos significativos sobre el uso del suelo con este nivel limitado de construcción en la Alternativa de Inacción. Los niveles actuales de inmigración ilegal debido a la presión de las actividades asociadas de las fuerzas del orden pueden tener impactos específicos en los sitios o ecosistemas sobre recursos sensibles (Seegee y Neeley, 2006).

Recursos del Ruido: Alternativa de Inacción

Las mejoras y expansiones planeadas en la actualidad para las instalaciones e infraestructura probablemente requieran de alguna construcción con un efecto mínimo temporario sobre los niveles totales de ruido. El ruido de las obras de construcción que puede causar impactos a receptores o estructuras sensibles en las ubicaciones específicas de los sitios puede requerir mitigación. Los impactos de las actividades actuales de administración de inmigraciones y fronteras se han analizado y mitigado en análisis previos de la NEPA (Programa US-VISIT, 2003nepa-b, & 2005nepa-b).

El tráfico de vehículos es el que tiene mayor potencial para impactar sobre los niveles de ruido si hay receptores sensibles en los alrededores. Las actividades actuales asociadas con la entrada en los puertos tienen niveles moderados de ruido asociado (asociado al segundo mayor tiempo de espera entre las alternativas). Este tiempo de espera probablemente aumente a medida que aumenta la cantidad de personas y el tráfico en los puertos de entrada terrestre fronterizos ante la ausencia de mejoras en el proceso y la tecnología (como las aplicadas en las Alternativas Virtual e Híbrida). El tráfico en aumento tendría un impacto de moderado a alto, específico del sitio, si hubiere receptores sensibles en los alrededores.

Justicia socioeconómica y ambiental: Alternativa de Inacción

Aun si se implementan mejoras en el sistema de toda la nación, se cree que la Alternativa de Inacción tendrá un impacto socioeconómico importante a largo plazo. El impacto

socioeconómico será generado, en gran medida, por el tiempo de espera en los puertos de entrada, que ocasiona, entre otras cosas, trastornos en los patrones de comercio, turismo y migración. Aunque el tiempo de espera en los puertos de entrada es el resultado de muchos factores diferentes, mientras más largo es el proceso de inmigración, mayor es el impacto sobre el comercio y los viajes, y, mientras más estricto es el proceso de entrada, más cambia la conducta de quienes migran. Los impactos socioeconómicos asociados a la mayor seguridad en las fronteras y a los cambios específicos de una zona (como la ampliación de edificios o la construcción de nuevos caminos) podrían incluir impactos como trastornos en el comercio y en las comunidades (debido al retraso o disminución del trabajo o de los bienes disponibles), y trastornos en las comunidades por un aumento de la congestión en los puertos de entrada, y la alteración de los patrones de viaje y tránsito. Las estimaciones varían, pero las demoras en las fronteras les cuestan a las economías de México, Canadá y Estados Unidos miles de millones de dólares. Uno de los estudios más recientes calcula que la actual administración de fronteras les cuesta, sólo a las dos economías de Canadá y de los Estados Unidos, alrededor de \$5,88 mil millones por año (Taylor et al., 2004). Además, estos impactos no se distribuyen equitativamente. La actividad comercial que se dirige hacia los Estados Unidos representa una gran porción de la economía canadiense (el 87% de la actividad comercial de Canadá va a los Estados Unidos mientras que el 25% de la actividad comercial de los Estados Unidos va a Canadá), y de este modo les causa más problemas a los fabricantes canadienses. Estos roces que sufre el comercio (y los efectos diferenciales que producen) podrían incrementar la tensión y el conflicto con Canadá y México (Andreas, 2005).

Dado que el aumento del tiempo de espera ocasiona problemas en la calidad del aire y en el nivel de ruido, las poblaciones que viven cerca de las fronteras y quienes trabajan en las fronteras pueden verse afectados de forma desproporcionada. Sin embargo, no hay motivos que hagan suponer que estos grupos experimentarían impactos considerablemente altos o desfavorables (en lo que respecta a la justicia ambiental). Además, en el contexto actual de inmigración, es probable que la interrupción o alteración de los patrones de inmigración ilegal y sus problemas asociados continúen.

PEA de US-VISIT

Residuos: Alternativa de Inacción

Según las expectativas creadas por los arreglos, mejoras, construcciones y actualizaciones tecnológicas que se están realizando actualmente en todos los puertos de entrada, el impacto de la Alternativa de Inacción sobre los residuos sería mínimo. El impacto de ciertas actividades de la administración de inmigraciones y fronteras se analizó en estudios NEPA [Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente] anteriores (Programa US-VISIT, 2003nepa-b y 2005nepa-b).

Recursos hídricos: Alternativa de Inacción

En lo que respecta al ámbito nacional, se considera que el impacto de la Alternativa de Inacción sobre los recursos hídricos será bajo. Existe la posibilidad de construir con el tiempo para permitir un mantenimiento normal y posibilitar mejoras importantes. En lo que respecta a la zona de construcción específicamente, es posible que la construcción tenga un impacto sobre los recursos hídricos, pero esto depende de los factores específicos de la zona. Una de las principales preocupaciones relacionadas con la construcción general de instalaciones es el incremento de superficies impermeables que se ha asociado a varios impactos en los recursos hídricos en cuanto a la función hidrológica y a la calidad del agua (Schueler y Holland, 2000).

IMPACTOS AMBIENTALES POSIBLES DE LA ALTERNATIVA DE LA FRONTERA FÍSICA

La Alternativa de la Frontera Física, también conocida como el enfoque “intensivo en los recursos” o enfoque en “cada encuentro”, busca evaluar a los individuos para estudiar su admisibilidad y elegibilidad por medio del aumento de la recolección y procesamiento de datos actuales en el puerto. Esta alternativa requeriría que el personal de administración de fronteras accediera a las bases de datos disponibles para recolectar información, analizarla y tomar decisiones sobre la elegibilidad o admisibilidad de cada individuo en cada encuentro, es decir, cada vez que una persona ingresa al país, sale de él o cambia de situación. Para administrar el volumen de individuos y de datos, esta alternativa implicaría:

- Construir instalaciones para la administración de inmigraciones y fronteras o modificarlas. En lo que respecta a los puntos de salida, tendrían que volver a

construirse las instalaciones de forma que funcionen de igual manera que las instalaciones de entrada.

- Ampliar los carriles y rutas en puntos de entrada y salida, particularmente en los puertos terrestres de frontera.
- Agregar etapas adicionales de procesamiento.
- Capacitar e incorporar a funcionarios del gobierno adicionales para que procesen la información.

Para el preingreso, parte del procesamiento que se realiza en el exterior sería desviado a los puertos de entrada ubicados en los Estados Unidos. El procesamiento de las entradas se llevaría a cabo en los puertos aéreos, marítimos y terrestres de frontera. De este modo, el total del procesamiento de entradas estaría constituido por las operaciones actuales y procesos adicionales que se llevarían a cabo en la frontera (por ejemplo, el control de documentos y huellas digitales, y la toma de algunas decisiones sobre admisibilidad). Todo el procesamiento de las salidas se realizaría en instalaciones iguales a las ya mencionadas, ubicadas en el lado de salida de todos los puertos. Para llevar a cabo el procesamiento de las salidas, se incorporaría más personal. Esta alternativa presupone que las tecnologías y los procesos de administración de la información serán los mismos que los de las operaciones actuales, es decir, que los de la Alternativa de Inacción.

El tiempo de espera previsto para esta alternativa estaría entre los más largos de todas las alternativas dado que los individuos tendrían que detenerse en la salida para que se los inspeccione. También presupone que la expansión física no siempre es posible (por ejemplo, en los puertos de entrada de las zonas más urbanizadas donde hay mayor nivel de actividad). Por lo tanto, si bien se prevé un incremento de los pedidos de procesamiento para satisfacer las exigencias, la expansión física puede no ser posible, y, por consiguiente, el tiempo de espera aumentaría. Esta alternativa es la que más actividad de construcción trae aparejada.

Calidad del aire: Alternativa de la Frontera Física

El impacto de la Alternativa de la Frontera Física en la calidad del

PEA de US-VISIT

aire es potencialmente alto debido a la construcción necesaria para la gran ampliación de instalaciones y rutas, y al incremento en el tiempo de espera necesario para llevar a cabo los nuevos procesos en las fronteras. A corto plazo, un gran número de construcciones podría causar un incremento del nivel de partículas en suspensión debido al movimiento del suelo y un aumento del material particulado, además, podrían aumentar otras emisiones que contaminan el aire generadas por los vehículos diesel utilizados para la construcción. A largo plazo, la introducción de procesos de salida que reflejen los procesos de entrada actuales provocaría un aumento considerable del tiempo de espera y, en algunas áreas,

RESOURCE	IMPACTS
Del aire	3
BiológicoS	3
Energético	2
Culturales e indio americanos	2
De uso del suelo	3
Del ruido	3
De justicia socioeconómica y ambiental	3
De residuos	1
Hídricos	2

Tabla 6-Impactos sobre los Recursos por la Alternativa de Frontera Física

podría empeorar los problemas locales y regionales de la calidad del aire causados por las emisiones de los vehículos.

Si un área no cumple con los estándares de calidad ambiental NAAQS o está en mantenimiento por haber excedido esos estándares en el pasado, debería realizarse un análisis específico del sitio y tomarse medidas de mitigación.

Recursos biológicos: Alternativa de la Frontera Física

En lo que respecta a los sitios específicos, se prevé que la construcción necesaria para la Alternativa de la Frontera Física

tendrá un impacto biológico considerable (alto). Dado que la construcción interrumpe el funcionamiento de las comunidades ecológicas que habitan las zonas contiguas a las instalaciones existentes, los recursos biológicos se verían afectados en alguna medida. La mayoría de los procesos asociados a esta alternativa ocasionarían un impacto moderado o considerable relacionado con la construcción que debería realizarse para permitir una cantidad mayor de requisitos de procedimiento en los puertos de entrada. Por eso, esta alternativa sería la que mayor posibilidad tiene de causar un impacto en las comunidades ecológicas y en las especies raras, amenazadas y en peligro de extinción. Específicamente, la introducción de procesos de salida haría imprescindible la construcción de instalaciones que reflejen las instalaciones que en la actualidad se necesitan para el procesamiento de las entradas. La construcción se llevaría a cabo en zonas que no han sido alteradas previamente y que están ubicadas fuera del área actual de las instalaciones, y podría ocasionar un impacto en los recursos biológicos de áreas sensibles.

Agregar instalaciones y equipar totalmente las fronteras de personal puede provocar un aumento de uso de agua que sobrepase los niveles actuales. En lo que respecta a la zona específica, este aumento de uso de agua puede cambiar potencialmente los recursos hidrológicos de los que disponen las comunidades ecológicas de zonas áridas. La magnitud de este impacto alcanzaría su mayor grado con la Alternativa de la Frontera Física. Además, en la medida en que el mayor control de documentos que esta alternativa exige aumente o transfiera el volumen de tránsito de vehículos y peatones ilegales a zonas que antes no habían sido alteradas, podría tener un impacto sobre los recursos biológicos.

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa de Frontera Física

Se prevé que el impacto sobre los recursos culturales e indio americanos será moderado debido al aumento de los trastornos relacionados a la construcción en el área contigua a las instalaciones existentes. Algunas instalaciones de puertos de entrada pueden resultar elegibles como monumentos históricos. En la actualidad, US-VISIT está actualizando los datos de archivo mediante encuestas de recursos culturales en los puertos de entrada de las fronteras terrestres. Nuevos análisis aprobados y específicos de las zonas podrían identificar zonas o instalaciones particulares

PEA de US-VISIT

que necesitan que se tome una determinación acerca de su elegibilidad, o que requieren de trabajo de campo o mitigación. En lo que respecta a lo programático, se desconoce hasta qué punto podrían sacarse los edificios históricos con el objetivo de hacer lugar para la expansión física.

En la medida en que la construcción interrumpe la vida tradicional de la comunidad o los patrones comerciales tradicionales, habrá un impacto a corto plazo en ciertas poblaciones específicas (por ejemplo, en las poblaciones de indios americanos, granjeros y trabajadores itinerantes). Las operaciones también causarían impactos moderados en la salida si se construyen estaciones de salida y se cambian los procesos de salida de manera que se les exija a los individuos que están saliendo que se detengan antes de salir de los Estados Unidos y luego se les pida que se detengan nuevamente cuando entran en Canadá o México. También puede haber trastornos en los patrones tradicionales de migración y viaje de algunas poblaciones. Dado que esta alternativa provee controles mejorados en los puertos de entrada (respecto de la Alternativa de Inacción), podría aumentar la inmigración ilegal. Los patrones cambiantes de inmigración ilegal podrían provocar problemas más graves con inmigrantes ilegales que atraviesan tierras indio americanas (García, 2006), áreas de parques nacionales, de monumentos y otras zonas de recursos delicados donde hay recursos culturales que podrían verse afectados. Este problema probablemente ocurriría con las cuatro alternativas.

Recursos Energéticos: Alternativa de Frontera Física

Poner en práctica esta alternativa exigiría la mayor cantidad de construcciones y el funcionamiento de nuevas instalaciones e infraestructura. La energía que se necesitaría para construir nuevas instalaciones e infraestructura sería mínima, mientras que la energía que se necesitaría con esta alternativa para el funcionamiento de las nuevas instalaciones e infraestructura sería moderada si se la compara con el uso de energía de la región. El desarrollo de la infraestructura energética puede necesitar de energía o equipos especializados (por ejemplo, energía para hospitales o generadores). El impacto del aumento del tiempo de espera también sería limitado con respecto a la cantidad de combustible que los vehículos utilizarían. En general, se anticipa como consecuencia del impacto colectivo de estas actividades, según esta alternativa, un impacto moderado sobre los recursos

energéticos regionales.

Uso del Suelo: Alternativa de Frontera Física

Las cuestiones relativas al uso del suelo se definen en la sección de la Alternativa Virtual. Se prevé que el impacto del uso del suelo será alto con la Alternativa de la Frontera Física debido al incremento en los niveles de construcción y a los trastornos que ocasionan actividades como el tránsito de vehículos y de peatones en los puertos terrestres de frontera. Con esta alternativa, el impacto de la construcción recaería en tierras que no han sido alteradas, por lo tanto el impacto sería mayor. El impacto en las zonas específicas debe examinarse y mitigarse de la forma que sea apropiada para los recursos de interés y según las medidas que se hayan tomado.

Recursos del Ruido: Alternativa de Frontera Física

Las mejoras y ampliaciones de las instalaciones y la infraestructura comprenderán ciertas obras de construcción, con un efecto asociado en los niveles generales de ruido. Estos impactos serían de menor duración y menor grado que los generados por las Alternativas de Inacción o Frontera Física. El ruido de las obras, que puede causar impactos a los receptores sensibles o a las estructuras en las ubicaciones específicas de cada sitio, podrían requerir mitigación.

Se supone que con esta alternativa los tiempos de espera serán menores que los generados por las demás. Sin embargo, la disminución en los tiempos de espera en algunos puertos de entrada terrestre podría causar un movimiento de tráfico más rápido en las áreas previas a las cabinas de inspección durante la entrada. Este factor podría causar cierto grado de ruido automotor. El tráfico de alta velocidad, en especial los vehículos de gran porte y los utilitarios deportivos (VUD) con bandas de rodamiento de diseño agresivo (tracción mejorada), podría tener un impacto de ruido asociado en presencia de receptores sensibles al ruido. En general, se evaluó que la Alternativa de Frontera Virtual tendría un efecto leve en los niveles de ruido e impactos sobre los receptores sensibles. Los análisis específicos de cada sitio podrían contribuir a la identificación de impactos potenciales que requieran mitigación.

PEA de US-VISIT

Justicia Socioeconómica y Ambiental: Alternativa de Frontera Física

A corto plazo, se prevé que el impacto socioeconómico será alto debido al aumento de la construcción y a las demoras relacionadas con la construcción. A largo plazo, también se asocia a esta alternativa el impacto ocasionado por el aumento del tiempo de espera, y daría como resultado un impacto desfavorable sobre la industria y el comercio. Además, algunos investigadores sugirieron que los procesos son más importantes, para acelerar el tránsito, que las instalaciones nuevas.

Como indicaron Taylor et al., algunos cruces de gran volumen no tienen el espacio adecuado para expandir sus instalaciones físicas, por lo tanto, algunos problemas podrían subsistir aun después de haber construido, y de esta forma continuarían contribuyendo al desarrollo de efectos socioeconómicos, entre otros (Taylor et al., 2004). Esta alternativa produciría la mayor cantidad de empleo, lo que puede ser un beneficio en ciertos contextos específicos y un problema en las áreas en las que los servicios públicos locales están empleados al máximo. En la medida en que se coordinen los programas de construcción de forma tal que se mitigue el impacto en los viajeros, y se contrate y capacite personal suficiente para las nuevas instalaciones, los efectos potenciales se minimizarían.

Las operaciones también causarían posibles impactos en la salida si se construyen estaciones de salida y se cambian los procesos de salida de manera que se les exija a los individuos que estén saliendo que se detengan antes de salir de los Estados Unidos y posiblemente se les pida nuevamente que se detengan cuando entren a Canadá o México. Dado que quienes viajan con frecuencia están sujetos al aumento del tiempo de procesamiento, podría haber un impacto económico a medida que el tránsito de personas y el traslado de bienes se vuelvan más lentos.

Dado que el aumento del tiempo de espera ocasiona problemas en la calidad del aire y en el nivel de ruido, las poblaciones que viven cerca de las fronteras y quienes trabajan en las fronteras pueden verse afectados de forma desproporcionada. Sin embargo, no hay motivos que hagan suponer que estos grupos experimentarían impactos considerablemente altos o desfavorables. Además, la interrupción o alteración de los patrones de inmigración ilegal y sus problemas asociados probablemente ocurran bajo

esta alternativa debido al aumento en el procesamiento de los documentos de viaje y de los individuos. Los análisis específicos de las zonas pueden identificar cuestiones particulares de justicia socioeconómica o ambiental que requieran mitigación en algunas zonas.

Residuos: Alternativa de Frontera Física

El impacto de los residuos sólidos provocado por la Alternativa de la Frontera Física sería mínimo. En un primer momento, se produciría un incremento de los residuos debido a la gran cantidad de construcciones y reformas de instalaciones e infraestructura. El análisis específico de las zonas puede resultar necesario para verificar la existencia de materiales peligrosos en el área, ya que la construcción puede impactar sobre estos materiales, si estos existen. Los residuos sólidos experimentarían aumentos mínimos a largo plazo debido a las actividades de empleados adicionales en las instalaciones ampliadas. Si se respetan los procedimientos para deshacerse de los residuos de la forma apropiada y si se cumple con la Orden del Ejecutivo 13101, El Gobierno a Favor del Ambiente mediante la Prevención de Residuos, el Reciclado y las Compras, y con otras pautas y normas pertinentes, podrían mitigarse posibles impactos.

Recursos hídricos: Alternativa de Frontera Física.

En lo que respecta al ámbito nacional, se considera que el impacto de la Alternativa de la Frontera Física en los recursos hídricos es moderado en la medida que la construcción de caminos e instalaciones adicionales se lleva a cabo con el objetivo de permitir nuevos procesos de entrada y salida. En lo que respecta a la zona específica, es posible que la construcción tenga un impacto sobre los recursos hídricos. Una de las principales preocupaciones relacionadas con la construcción general de instalaciones es el incremento de superficies impermeables que se ha asociado a varios impactos en los recursos hídricos en cuanto a la función hidrológica y a la calidad del agua (Schueler y Holland, 2000). Se recomienda realizar un análisis cuidadoso de los impactos en los sitios ubicados en cuencas hidrográficas de cuerpos de agua dañados, llanuras aluviales, cuencas hidrográficas designadas como agrestes y de valor paisajístico, hábitat de especies amenazadas, y en áreas donde el bombeo de agua supone una preocupación.

PEA de US-VISIT

IMPACTOS TRANSFRONTERIZOS

Todas las alternativas requerirán que se evalúen, teniendo en cuenta la zona específica, los impactos transfronterizos. Por su propia naturaleza, es muy posible que los impactos en la frontera de Estados Unidos afecten a la nación vecina. Los recursos que tienen más probabilidades de afectar a naciones vecinas son aquellos que se trasladan y por lo tanto más regionales. Entre estos se encuentran el aire, el agua, las especies animales y las comunidades humanas. Quienes toman las decisiones con respecto a las iniciativas específicas de una zona deberán estar al tanto de los temas particulares de esa región. Por ejemplo, las decisiones que se tomen con respecto al Noroeste del Pacífico deberán tratar el impacto en tribus que tienen familiares en ambos lados de la frontera terrestre. Otras decisiones que afecten los puertos de entrada terrestres de frontera ubicados en zonas que no cumplan con los estándares de calidad ambiental deberán tratar temas relacionados con la calidad del aire. Con otras alternativas, como la Alternativa Virtual y la Alternativa Híbrida, los impactos que trascienden las fronteras podrían ocasionar una mejora menor en el recurso ya que se diseñarían e implementarían estas alternativas de forma tal que se redujera el tiempo de espera en la frontera. En lo programático, todos los análisis por niveles deberán cumplir con el decreto ley 12114, Impactos Ambientales en el Extranjero de Medidas Federales Importantes [Environmental Impacts Abroad of Major Federal Actions], y con el las pautas del Concejo para la calidad ambiental [Council on Environmental Quality (CEQ)] sobre los análisis NEPA para impactos transfronterizos [Guidance on NEPA Analyses for Transboundary Impacts (1997)].

EFFECTOS ACUMULATIVOS

Las normas NEPA establecen que: “El ‘impacto acumulativo’ es el impacto sobre el medio ambiente provocado por el impacto adicional de una acción cuando se combina con otras acciones del pasado, del presente y de un futuro razonablemente previsible sin importar qué agencia (Federal o no) o persona realiza esas otras acciones. El impacto acumulativo puede ser el resultado de acciones de poca importancia individual pero significativas en conjunto que se realizan durante un período de tiempo” (Código de normas federales [CFR] 40, parte 1508.7). Ninguna parte de la implementación individual o colectiva de la Alternativa Híbrida es importante en lo que respecta al medio ambiente.

En lo que respecta a lo programático, los cambios en la implementación de legislación que afectan a la inmigración, a la energía y a la industria podrían afectar de manera acumulativa al medio ambiente cuando interactúan con la acción propuesta. Es probable que, a medida que los cambios asociados a nueva legislación (por ejemplo, la Ley de política energética de 2005 [Energy Policy Act, 2005]) se abran paso en las actividades federales, los efectos acumulativos en los puertos de entrada resulten beneficiosos para la calidad del aire. La nueva legislación que está incrementando la seguridad en las fronteras (a lo largo de toda la frontera) también podría tener efectos acumulativos beneficiosos a largo plazo dado que se reducen los patrones de inmigración ilegal a través de áreas delicadas y el flujo de inmigrantes que utilizan documentación falsa en los puertos de entrada (y de este modo se reduce la congestión y la necesidad de realizar un segundo control). En la medida en que aumente la actividad relacionada con los acuerdos NAFTA y CAFTA, estos beneficios para el medio ambiente serán contrarrestados (pero lo mismo ocurriría con todas las alternativas). Otros cambios que podrían ocurrir, como un aumento del precio del combustible, también podrían afectar la Acción Propuesta ya que sería posible que ocasionen cambios de conducta (por ejemplo, menor pérdida de tiempo en los puertos de entrada o menor cantidad de viajes de placer).

Quienes están encargados planificar y tomar las decisiones deberán evaluar los efectos acumulativos sobre los diferentes recursos en los diversos puertos terrestres de entrada. Por ejemplo, aquellos que están en áreas urbanas, donde la calidad del aire ya es más baja, deberán prestar particular atención a los proyectos que implican emisiones adicionales. Estas acciones nuevas podrían aparecer en la forma de políticas, prácticas o proyectos nuevos. De forma similar, podría haber un impacto acumulativo beneficioso producido por la reducción del tiempo de espera sumado a nuevas iniciativas de la EPA.

7-MONITOREO DE LOS EFECTOS

En el caso de que US-VISIT implemente la Alternativa Híbrida o la Alternativa de Frontera Virtual, no se producirán impactos positivos o negativos significativos en el medio ambiente. Con la implementación de las Alternativas de Inacción y de Frontera Física, que presentan el mayor potencial de efectos ambientales, las evidencias siguen siendo las mismas: no generarán impactos significativos. Incluso en el caso de adoptarse un curso de acción en un ambiente ya afectado, la implementación de alguna de las alternativas mencionadas no contribuiría a una acumulación significativa de los efectos ya presentes.

Sin embargo, debido a la naturaleza del análisis de impactos ambientales en el nivel programático, existen motivos para monitorear las operaciones del Programa US-VISIT en los puertos fronterizos de entrada terrestre. Los análisis de impacto son sensibles a: 1) la complejidad o naturaleza única de un ambiente específico; 2) la frecuencia de crecimiento de la industria o del comercio; 3) los cambios demográficos; y 4) los cambios operativos.

La modificación de las acciones propuestas es el método más efectivo para evitar o minimizar los impactos ambientales adversos. El Programa US-VISIT admite que este análisis es anticipatorio por naturaleza y que la situación puede variar en el campo de acción a través del tiempo. Por todas estas razones, la presente PEA se basa y tiene sus fundamentos en la idea de que los administradores pueden identificar los recursos sensibles, hacer predicciones sobre los impactos y establecer un sistema de monitoreo para ciertos recursos. Estos sistemas de monitoreo pueden ser muy variados, desde controles físicos sencillos hasta sensores sofisticados operados por computadoras. No todos los aspectos del medio ambiente serán o deberían ser monitoreados por el presente programa. Las decisiones concernientes a los monitoreos y a cuáles recursos naturales o culturales se deberían monitorear formarán parte del análisis por niveles, en caso de que US-VISIT decidiera implementar las acciones propuestas. Los informes de Valoración Ambiental Estratégica [*Strategic Environmental Appraisal* (SEA)] y de Reconocimiento Ambiental

de Línea de Base [*Environmental Baseline Study* (EBS)] contribuirán a los análisis subsiguientes. (Véase Apéndice B-Análisis Subsiguientes por Niveles).

US-VISIT ya monitorea los sistemas de administración de inmigraciones y fronteras como parte del proceso de negociaciones existente. El Programa utiliza un modelo anticipatorio, un sistema de evaluación de desempeño, y pruebas piloto y en vivo de los proyectos en forma individual antes de la implementación definitiva. US-VISIT ha establecido un equipo de modelo anticipatorio que desarrolla y aplica modelos de simulación para predecir y analizar los recursos e instalaciones necesarias en una amplia variedad de funciones, incluida la simulación de tráfico, tecnología informática y procesos operativos de misiones. Este equipo realiza visitas a los sitios designados, registra las observaciones y recopila información para el análisis de cambios actuales o propuestos para el proceso administrativo de inmigraciones y fronteras, la metodología de inspección y vigilancia, y el impacto de estos cambios en el control de la frontera en general y en la misión de US-VISIT. Hoy en día, US-VISIT opera como modelador del flujo de tráfico y de procesos. Mediante el uso de sistemas de simulación existentes, US-VISIT ha sido capaz de analizar múltiples escenarios para evaluar los impactos sobre las operaciones, las instalaciones, el personal y el medio ambiente antes de la implementación en el campo de acción. El Programa US-VISIT se compromete a continuar estos procesos y, al mismo tiempo, integrar las medidas de control ambiental de manera que la conservación del medio ambiente forme parte de la práctica empresarial. US-VISIT coordinará los esfuerzos de modelado específicos para los sitios según sea necesario para apoyar los esfuerzos locales y regionales para identificar problemas de tráfico.

Si bien las decisiones específicas para monitorear recursos naturales o culturales serán encaradas en los análisis por niveles, en un nivel programático, US-VISIT desarrollará y se ocupará del mantenimiento de un conjunto de herramientas que consiste en estrategias e información destinadas al monitoreo, la mitigación y la conservación ambiental. US-VISIT desarrollará un conjunto de herramientas que servirán como recurso para los encargados de tomar decisiones en todo el DHS, y para la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras como ideas y

PEA de US-VISIT

requisitos para evitar y minimizar los impactos ambientales. Este conjunto de herramientas comprenderá referencias a las directivas aplicables, estándares y normativas para tomar acciones específicas o sobre las áreas de recursos. También se incluirán prácticas de administración y experiencias recogidas de otros programas e iniciativas de otras agencias.

Además, se suministrará una guía para el uso de mediciones ambientales, como las implementadas por el DHS en la actualidad. Como mínimo, el conjunto de herramientas cuenta con:

- Resultados de pruebas piloto.
- Estrategias para la implementación de una gestión adaptativa.
- Una Política Ambiental.
- Una Guía de Relaciones Indio Americanas de Gobierno a Gobierno.
- Estrategias de mitigación. (por ejemplo, para monumentos geodésicos).
- Un Sistema de Gestión Ambiental.
- Una política de adquisiciones que no perjudique al medio ambiente.

Las presentes herramientas realzan las técnicas de gestión adaptativa y de mitigación a ser empleadas con la implementación de la acción propuesta. Para obtener más información sobre gestión adaptativa consultar la Sección 8: Adaptación de los Proyectos según los Resultados del Monitoreo. Además, US-VISIT implementará las siguientes estrategias de mitigación en un nivel programático para los recursos indicados:

- AIRE: Dado el caso de que, hoy en día, un área no cumpla o respete los principios de mantenimiento de excedencias de NAAQS, US-VISIT operará en conjunto con otras agencias estatales apropiadas según sea necesario, para asegurar que los estándares sobre calidad de datos de

los modelos de tráfico de US-VISIT (por ejemplo sus supuestos, o cómo se recopilan, procesan y verifican los datos) sean consistentes con los requisitos estatales.

- **RECURSOS CULTURALES E INDIO AMERICANOS:** US-VISIT obligará a todos los contratistas, como condición contractual, a elaborar de un Plan de Revelación Involuntaria de Información. En el conjunto de herramientas, US-VISIT proporcionará información sobre las propiedades históricas, un registro de interacción con la Oficina de Preservación Histórica Estatal [State Historic Preservation Office (SHPO)] y Funcionarios de Preservación Histórica Tribal [Tribal Historic Preservation Officers (THPO)], y una plantilla para el Plan de Revelación Involuntaria de Información.
- **ENERGÍA:** US-VISIT desarrollará un protocolo para el ahorro energético eficiente y el empleo de estrategias de conservación de la energía. US-VISIT se propone cumplir ciertos objetivos para el uso de fuentes de energía renovable, como los implementados por el DHS en la actualidad. Se aplicará la Ley de Política Energética en todo el sistema para crear sistemas de energía eficientes y mejorar los servicios de ahorro energético.
- **GESTIÓN DEL CICLO DE VIDA:** US-VISIT desarrollará estrategias para fomentar el cumplimiento de las Órdenes Ejecutivas del Gobierno mediante la aplicación de políticas ambientales apropiadas y para el reciclaje de los equipos electrónicos fuera de servicio.
- **IMPACTOS TRANSFRONTERIZOS:** durante el proceso de preparación de los análisis por niveles destinados a determinar los impactos en los Estados Unidos, se generará y analizará la información transfronteriza en cumplimiento con las normativas del Consejo para la Calidad Ambiental.
- **RESIDUOS:** serán examinadas las políticas y normativas para el tratamiento de los residuos específicos con la introducción de nuevas tecnologías. US-VISIT participará del desafío sobre reciclaje de residuos electrónicos propuesto por el DHS.

8-ADAPTACIÓN DE LOS PROYECTOS SEGUN LOS RESULTADOS DE MONITOREO

Gestión Adaptativa como Objetivo Estratégico para la Implementación del Programa US-VISIT

La gestión adaptativa constituye un proceso sistémico para el avance continuo de las políticas y prácticas administrativas mediante un proceso de aprendizaje a partir de los resultados de los programas operativos. Para poder implementar con éxito un programa de gestión adaptativa, es necesario monitorear los sistemas durante un período prolongado para determinar si se cumplieron los efectos ambientales y los resultados operacionales previstos. El principal beneficio de este enfoque es el énfasis en el medio ambiente. Esto contribuye a determinar si las medidas de mitigación son rentables y a considerar las acciones necesarias para prevenir todo tipo de efectos adversos.

El Programa US-VISIT reconoce que (1) todos los efectos relacionados con la implementación de las mejoras propuestas no serán apreciadas completamente y con suficiente claridad en el nivel programático; (2) es necesario realizar análisis adicionales por niveles, es decir, el programa requiere de una revisión secuencial; (3) podría requerir la aplicación de medidas adaptativas en cada sitio; y (4) el monitoreo es un elemento esencial para la comprensión de las acciones subsiguientes a ser implementadas.

Una vez que los encargados de tomar decisiones avalan el desarrollo de un plan de gestión adaptativa, el esquema general del plan consiste en:

- Determinar los efectos a ser monitoreados (por ej., los impactos sobre la calidad del aire).
- Establecer la línea de base para el recurso en cuestión mediante el empleo de estudios de reconocimiento ambiental de línea base.
- Establecer las medidas de desempeño (es decir, los Estándares Nacionales de Calidad de Aire Ambiental).
- Establecer la clase de modificaciones que podrían aplicarse

para reducir los efectos sobre un recurso en particular (por ej., reglamentaciones sobre el apagado del motor mientras el vehículo está parado para reducir las concentraciones de óxido de nitrógeno en el aire).

- Establecer umbrales que señalen la necesidad de aplicar la modificación de las operaciones.
- Poner los informes sobre monitoreo a disposición del público.

US-VISIT aplicará, conjuntamente con aquellos proyectos implementados en los puertos fronterizos de entrada terrestre, las siguientes medidas de gestión adaptativa:

- Trabajar con la industria para desarrollar tecnologías con mayor rapidez.
- Colaborar con el desarrollo de los sistemas de monitoreo.
- Desarrollar un manual sobre gestión adaptativa.
- Integrar las estrategias de mitigación, monitoreo y gestión adaptativa a través de la actualización constante del conjunto de herramientas.

PEA de US-VISIT

9-ORGANIZACIÓN POR NIVELES

El Programa US-VISIT adopta este enfoque de análisis programático para tratar los temas ambientales en la primera etapa de la planificación. En esta etapa, los directores del programa y demás involucrados pueden integrar la gestión sobre conservación ambiental a todo el plan. En esta etapa la planificación puede centrarse en el desempeño ambiental y en la forma de adaptar la administración de un programa. Puede contribuir al desarrollo de políticas y estrategias mucho antes de llegar a la implementación. Los análisis por niveles se emplean para tratar aquellos temas específicos al sitio, concernientes a la información nueva, a la forma de monitorear los efectos ambientales y a las técnicas de gestión adaptativa que podrían aplicarse.

Las normativas del CEQ permiten y fomentan el uso de enfoques programáticos que utilicen la organización por niveles para tratar temas específicos de cada sitio. La organización por niveles hace referencia al tratamiento de temas generales en análisis ambientales programáticos más amplios (por ejemplo: estrategias, prácticas empresariales y políticas) con análisis subsiguientes (es decir, en distintos niveles) más específicos. De esta manera, en los análisis subsiguientes (por ejemplo, niveles específicos de cada sitio, de cuencas hidrográficas o de ecosistemas), es posible incorporar por referencia los debates generales del presente Proyecto de PEA y concentrarse únicamente en los temas de interés en el nivel subsiguiente.

Cada agencia puede revisar el presente PEA y los informes SEA y EBS, y la toda nueva información relacionada con las condiciones ambientales en las inmediaciones de las instalaciones relevantes y decidir uno de tres cursos de acción: (1) que no existen problemas significativos y que la PEA es suficiente; (2) que no está del todo claro si los problemas podrían ser significativos y que es necesario preparar un EA para tratar los efectos ambientales, el

monitoreo y la mitigación para determinar si en realidad estos impactos son significativos; o (3) que los efectos ambientales relacionados con la implementación de este programa en una ubicación específica o en un nivel de proyecto son significativos y, por lo tanto, es necesario preparar una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), que incluya el presente proyecto de PEA y una revisión más detallada.

Todos los análisis subsiguientes o por niveles quedarán a disposición del público para que tenga la oportunidad de revisarlos. En caso de requerirse una DIA, se publicará un Aviso de Intención de preparar dicha declaración y se invitará al público a participar para evaluar el alcance del nuevo análisis.

LA LÍNEA AMBIENTAL DE BASE

Como se ha analizado con anterioridad, el Programa US-VISIT evaluó las condiciones ambientales existentes en cada puerto fronterizo de entrada terrestre en toda la frontera de los EE.UU. con Canadá y México. Los informes EBS identifican las restricciones ambientales específicas de cada sitio dentro y en las adyacencias inmediatas de cada puerto y evalúan los impactos acumulativos potenciales en cada ecosistema según lo estipulado por el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos. Los informes SEA consideraron las consecuencias naturales, físicas y humanas potenciales de un programa propuesto en rasgos generales. Las metodologías utilizadas para estos informes se describen en el Apéndice B: Análisis Subsiguientes por niveles.

Los informes SEA y EBS proporcionan un línea base para las condiciones ambientales y las consecuencias potenciales de una acción propuesta en un puerto fronterizo de entrada terrestre específico. Cuando sea aplicable, los análisis por niveles harán referencia a estos informes, a los

Tabla 7: Propagación de la Actividad y Efectos Ambientales

←	Mayores efectos potenciales sobre el ambiente.....Menores efectos potenciales sobre el ambiente	→
←	Frontera Física.....Inacción.....Híbrida.....Frontera Virtual	→
←	Soluciones con instalaciones e infraestructura.....Solución con tecnología e información	→
←	Actividades centralizadas.....Actividades dispersas	→
←	Implementación directa.....Gestión adaptativa	→

análisis del presente Proyecto de PEA y a la información actual o importante para determinar los impactos potenciales y las consecuencias previstas de las actividades de US-VISIT en un nivel específico del sitio o específico de la iniciativa.

10-CONCLUSIONES

US-VISIT se ha unido a un programa nacional que transformará la política, la estrategia y los programas asociados a los individuos que ingresan y salen de los Estados Unidos. US-VISIT ha elaborado una Evaluación Ambiental Programática para determinar si los cambios propuestos en las prácticas de administración de inmigración y fronteras tendrán un impacto ambiental significativo.

La acción propuesta es la Alternativa Híbrida. La implementación de la Alternativa Híbrida no provocaría efectos individuales o acumulativos significativos. A partir de la presente PEA, los encargados de tomar decisiones realizarán análisis subsiguientes para las iniciativas específicas, cuando sea necesario.

En la medida en que la recopilación y administración de datos se difundan a las oficinas consulares, ASC, y otras dependencias e instalaciones de gobiernos extranjeros, en vez de concentrarse en los puertos de entrada, los impactos se minimizarían. Por lo tanto, a menos que sea necesaria la expansión o alteración de áreas previamente intactas, la implementación de las acciones propuestas en otras ubicaciones que no sean puertos fronterizos de entrada terrestre no requerirá de análisis subsiguientes. En la medida en que se use la transmisión inalámbrica de datos (en vez de cables o fibra óptica subterráneos) los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos y preparativos organizacionales se perfeccionen en vez de construir infraestructura física, los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos de sistemas y cambios organizacionales se realicen de manera incremental, después de pruebas piloto, e incorporen principios de gestión adaptativa, los impactos se minimizarán. En general, los sistemas geográficamente difundidos que dependen de soluciones de alta tecnología, implementados mediante los procesos y el entrenamiento adecuados, probablemente produzcan los menores efectos ambientales. Además, los procesos son más importantes que las marcas particulares de equipamiento electrónico que realizan la misma función. Por lo tanto las decisiones sobre la compra de equipamiento electrónico (cuando no hay diferencia apreciable entre marcas, y el equipo está construido, instalado

y es usado de forma tal que cumpla con todos los requisitos aplicables para proteger al ambiente y la salud humana) para la implementación de la acción propuesta no requieren mayores consideraciones según la NEPA. La discusión sobre los distintos tipos de tecnologías puede generar la necesidad de análisis ambientales según la NEPA.

Estos hallazgos se basan en un análisis cualitativo. US-VISIT ha identificado los impactos ambientales potenciales mediante la revisión de los programas y planes, la literatura técnica, la información de línea base ambiental, los análisis previos y la opinión de expertos. En algunos casos, será necesario implementar un sistema de monitoreo debido a las condiciones previas de ciertos recursos ambientales del ecosistema de un puerto fronterizo. Estos hallazgos se basan además en el conjunto de alternativas de mitigación disponibles para reducir los impactos potenciales de manera que ya no sean significativos. Estas medidas de mitigación se basan en técnicas de modificación y adaptación de procesos. Cada puerto fronterizo de entrada terrestre dispone de información concerniente a la línea de base ambiental. Probablemente, varios de estos puertos podrían ampliarse antes de generar efectos ambientales significativos. En algunos casos, la introducción de nuevos procesos y los cambios infraestructurales asociados podrían causar efectos ambientales positivos comparados con la Alternativa de Inacción. Para cada iniciativa que requiera un análisis adicional, el encargado de tomar decisiones revisará las circunstancias específicas mediante la elaboración de un EA que nivelará la presente PEA e incorporará técnicas de gestión adaptativa y sistemas de monitoreo. En caso de observar efectos significativos, esta persona preparará una Declaración de Impacto Ambiental con las acciones a ser implementadas.

PEA de US-VISIT

11-PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

US-VISIT ha mantenido y sigue conservando una iniciativa de comunicación transparente y abierta. US-VISIT se reúne regularmente con las partes interesadas de todo el país. En los últimos nueve meses, US-VISIT ha consultado a las personas y agencias interesadas en más de 30 reuniones en 10 estados de las fronteras sur y norte. En estas reuniones, US-VISIT ha tratado numerosos temas y problemas incluyendo la aplicabilidad de ciertas propuestas a ciertas personas, los tiempos de espera, la privacidad, el comercio y el turismo.

Cuando se inició el proceso del Proyecto de PEA, US-VISIT publicó un anuncio (Apéndice A: Materiales para la Participación del Público) dirigido a las personas en la lista de las partes interesadas que estaban en alerta electrónica. Esta lista contiene hoy en día más de 3.000 direcciones de correo electrónico de individuos o representantes de distintas áreas de interés, incluyendo al comercio y turismo local, nacional e internacional, inmigración, empresas privadas, universidades y a las fuerzas del orden. La lista también incluye las direcciones de varios funcionarios gubernamentales electos de los ámbitos local, estatal, federal e internacional, además de numerosos Departamentos de Transporte del estado.

US-VISIT publicó un Aviso de Disponibilidad [*Notice of Availability* (NOA)] del Proyecto de PEA y Reuniones Públicas en el Registro Federal y también proporcionó información similar en periódicos nacionales y en algunos periódicos locales. Además, US-VISIT distribuyó el NOA, o la información de éste, a las partes interesadas, las personas y agencias con quienes mantuvo reuniones.

US-VISIT también distribuyó copias del Proyecto de PEA a las personas incluidas en la lista y a numerosas bibliotecas públicas locales. (Véase Sección 15: Lista de Distribución).

El período de 30 días para comentarios sobre el Proyecto de PEA finalizó el 18 de marzo de 2006. US-VISIT realizó siete reuniones abiertas al público durante dicho período. Estas

reuniones se celebraron en siete comunidades de los Estados Unidos. (Para obtener una lista de los lugares de reunión) véase Apéndice A: Materiales para la Participación del Público.

US-VISIT fomentó la revisión pública y los comentarios sobre el Proyecto de PEA y recibió 32 documentos con comentarios. Los resúmenes de los comentarios y las respuestas se incluyen en el Anexo C. Respuestas y resumen de comentarios, aclaraciones y actualizaciones. US-VISIT consideró los comentarios sustantivos en la preparación de esta PEA Final y en la realización de recomendaciones a los encargados de tomar decisiones sobre un curso de acción.

Las partes interesadas pueden solicitar una copia de la PEA Final (impresa o en formato electrónico, y en inglés o castellano) y hacer comentarios (también en inglés o castellano) sobre la PEA Final mediante alguno de los métodos mencionados a continuación.

Escribir a: Programa US-VISIT – Comentarios, Attn: Director de Programas Ambientales, P.O. Box 587, Arlington, VA 22216-0587. Vía correo electrónico a: US-VISIT.environmental@dhs.gov.

Las partes interesadas pudieron descargar una copia del Proyecto de PEA por Internet y pueden hacer lo mismo con la PEA Final desde el sitio www.us-visitfacility.us.

US-VISIT también distribuirá información sobre la disponibilidad de la PEA Final mediante la lista de alerta electrónica para las partes interesadas y mediante un aviso en el Registro Federal.

12-REFERENCIAS

Documentación de NEPA para Incrementos de US-VISIT

Programa US-VISIT. 2003nepa-a. “Ausencia de impactos significativos: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada por Aire.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2003nepa-b. “Evaluación Ambiental en Todo el País: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada por Aire.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2003nepa-c. “Ausencia de impactos significativos: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada de Barcos Cruceros de Pasajeros.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2003nepa-d. “Evaluación Ambiental en Todo el País: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada de Barcos Cruceros de Pasajeros.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2005nepa-e. “Ausencia de impactos significativos: Prueba de Concepto del Incremento 2C de US-VISIT en Puertos de Entrada Terrestre Seleccionados.” Incremento 2C. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2005nepa-e. “Evaluación Ambiental Final: Prueba de Concepto del Incremento 2C de US-VISIT en Puertos de Entrada Terrestre Seleccionados.” Incremento 2C. Departamento de Seguridad Nacional.

Guías y Reglamentaciones

Consejo de Calidad Ambiental, 1997. Guía del Análisis de NEPA para Impactos Transfronterizos. Descargada desde <http://ceq.eh.doe.gov/nepa/regs/transguide.html>.

Consejo de Calidad Ambiental. Reglamentaciones para Implementar las Provisiones de Procedimiento de la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente de 1969. 40 CFR 1500-

1508 (2003).

Departamento de Defensa. Comisión Especial de Tareas Científicas de Defensa de la Agencia Nacional de Imagen y Representación. 63 Registro Federal 172 (1998).

Departamento de Seguridad Nacional. Aviso para Extranjeros No Inmigrantes para Ser Inscriptos en el Sistema de Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes en los Estados Unidos. 69 Registro Federal 2 (2004).

Agencia de Protección Ambiental. Aprobación y Promulgación de Planes de Implementación, Washington. 69 Registro Federal 168 (2004).

Leyes y Mandatos

Ley de Seguridad de Aviación y Transporte, 49 U.S.C. § 40101 (2001).

Ley de Política Energética. 42 U.S.C. § 15801 (2005).

Ley de Refuerzos de Seguridad de Frontera e Ingreso con Visa, 8 U.S.C. § 1701 (2002).

Ley de Reforma de Inmigración Ilegal y Responsabilidad del Inmigrante, 8 U.S.C. § 1101 (1996).

Ley de Mejora en la Administración de Datos del Servicio de Inmigración y Naturalización, 8 U.S.C. § 1365 (2000).

Ley de Seguridad del Transporte Marítimo, 46 U.S.C. § 2101 (2002).

Modificación de Ciertas Fechas Límite para Documentos de Entrada y Salida Legibles por Máquina e Inviolables, 8 U.S.C. § 1721 (2004) [Enmienda a la Sección 303 de la Ley de Refuerzos de Seguridad de Frontera e Ingreso con Visa, 8 U.S.C. § 1732 (2002)].

PEA de US-VISIT

Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente, 42 U.S.C. § 4321 y siguientes (1969).

Ley para Unir y Fortalecer a los EE.UU. Garantizando Instrumentos Adecuados Requeridos para Interceptar y Obstruir el Terrorismo” [Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism] (USA Patriot Act), 18 U.S.C. § 1 (2001).

Ley del Programa de Exención de Visas - Visa Waiver Permanent Program Act, 8 U.S.C. § 1187 (2000).

Documentos de US-VISIT (Electrónicos)

Programa US-VISIT. 2004strat. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigración y Fronteras ‘Definición del Problema’”. Departamento de Seguridad Nacional.

Smart Border Alliance. 2005sba-a. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigración y Fronteras con Visión Comercial.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-b. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigración y Fronteras. Estrategia de Administración de Datos.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-c. “Plan Estratégico de US-VISIT para las Instalaciones de Administración de Inmigraciones y Fronteras. Estrategia de Ingeniería.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-d. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigraciones y Fronteras. Estrategia de Implementación y Análisis de Costo/Beneficio.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-e. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Estrategia de tecnología de la información para la

Administración de Inmigración y Fronteras.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005-f. “Plan del Programa US-VISIT” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Estudios Ambientales de Base (Electrónicos)

Programa US-VISIT 2003ebs-a. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistemas de los Ríos Gila, Salt y Verde.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-b. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistemas de los Grandes Lagos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-c. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema de los Ríos del Golfo de Maine.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-d. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Lago Champlain” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-e. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Río Colorado Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-f. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Río Grande Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-g. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Río Grande Medio y Superior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-h. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Sur de California.” Departamento de Seguridad Nacional.

PEA de US-VISIT

Evaluación Estratégica del Medio Ambiente

Programa US-VISIT 2003sea-a. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de la Cuenca de Columbia.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-b. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Río Connecticut y Ecosistema Long Island Sound.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-c. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistemas de los Ríos Gila, Salt y Verde.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-d. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de los Ríos del Golfo de Maine.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-j. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistemas de los Grandes Lagos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-g. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de Alaska Interior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-e. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Lago Champlain.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-f. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Río Colorado Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-h. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Río Grande Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-i. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Río Grande Medio y Superior.”

Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-k. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de la Cabecera del Mississippi y Pradera Tallgrass.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-l. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de la Costa del Pacífico Norte.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-m. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Sureste de Alaska.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-n. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Sur de California.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-o. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de los Ríos Missouri Superior y Yellowstone.” Departamento de Seguridad Nacional.

Órdenes del Ejecutivo

Orden del Ejecutivo 12114: Efectos Ambientales en el Extranjero de Acciones Federales Importantes [*Environmental Effects Abroad of Major Federal Actions*] 44 Registro Federal 57 (1979).

Orden del Ejecutivo 12845: Requerimiento de los Organismos para Adquirir Equipo Computarizado con Ahorro de Energía [*Requiring Agencies to Purchase Energy Efficient Computer Equipment*]. 58 Registro Federal 77 (1993).

Orden del Ejecutivo 12092: Ahorro de Energía y Conservación del Agua en Instalaciones Federales [*Energy Efficiency and Water Conservation at Federal Facilities*]. 59 Registro Federal 47 (1994).

PEA de US-VISIT

Orden del Ejecutivo 13101: Por un Gobierno más Ecológico mediante la Conservación del Agua, el Reciclaje, y la Adquisición Federal [*Greening the Government Through Waste Prevention, Recycling, and Federal Acquisition*]. 63 Registro Federal 179 (1998).

Orden del Ejecutivo 13123: Por un Gobierno más Ecológico mediante el Manejo del Ahorro de Energía [*Greening the Government Through Efficient Energy Management*]. 64 Registro Federal 109 (1999).

Mapas

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-a. “Aeropuertos, Puertos de Transbordadores, Puertos Marítimos, y Estaciones Ferroviarias de las Ecoregiones de la Frontera de los Estados Unidos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-b. “Producción de la Descripción Nacional ASC.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-c. “ACS en el Ámbito Nacional.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-d. “Puertos Terrestres de Entrada a los Estados Unidos y Ecoregiones de Frontera de los Estados Unidos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-e. “Puertos Marítimos Internacionales de Norteamérica.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-f. “Oficina Consular de los Estados Unidos y Embajadas en Norteamérica.” Departamento de

Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-g. Puertos Terrestres de Entrada a los Estados Unidos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-h. “Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT.” Departamento de Seguridad Nacional.

Otros Textos Relacionados

Andreas, P. 2005. “La Mexicanización de la Frontera entre EE.UU. y Canadá: Interdependencia Asimétrica en un Contexto de Seguridad Cambiante” *Canadian Business and Current Affairs*, Vol. 60, Nro. 2: pág. 449.

Buró de Censos. 2006. Centro de Estadísticas del Programa Internacional. Departamento de Comercio de los EE.UU. Descargado de <http://www.census.gov/ipc/www/>.

Consejo de Relaciones Exteriores. “Terrorismo: Preguntas y Respuestas.” Descargado de: <http://cfrterrorism.org/security/borders2.html>.

García, J. 2006. Cuarta Reunión Estatal de Naciones Indias. El Congreso Nacional de Indios Americanos. Descargado de <http://www.ncai.org>.

Oficina General de Contabilidad. 2002. Evaluación de Tecnología: Uso de Biometría para la Seguridad Fronteriza. GAO-03-174. (electrónico).

Administración General de Servicios. 2005. Estándares de Instalaciones para el Servicio de Edificios Públicos. Descargado de: <http://www.gsa.gov/P100>.

Administración General de Servicios. 2005. Guía Completa para el Diseño de Edificios. Descargado de: <http://www.gsa.gov/>

PEA de US-VISIT

sustainable.

Administración General de Servicios. 2005. "Informe Prospectivo."

Koslowski, R. 2005. "Desafíos Reales para la Frontera Virtual: la puesta en práctica de US-VISIT." Newark, NJ.: Instituto de Políticas Migratorias.

Merton, R.K. 1957. "Teoría Social y Estructura Social." Glencoe, IL: Free Press. págs. 195-206.

NEPA Task Force. 2003. Modernización de la Puesta en Práctica de la NEPA Implementation. Consejo para la Calidad Ambiental.

Oficina del Ejecutivo Federal para el Medio Ambiente. 2006. Desafío Electrónico Federal (Página Principal). Descargado de <http://www.federalelectronicschallenge.net/>.

Passel, J.S. and Suro, R. 2005. Ascenso, Cima y Caída: Tendencias en Inmigración en los EE.UU. 1992-2004. Centro Hispánico Pew. Descargado de: <http://pewhispanic.org/files/reports/53.pdf>.

Perrow, C. 1984. Accidentes Normales: La vida con Tecnologías de Alto Riesgo. NY: Libros Básicos.

Perrow, C. 1999. Accidentes Normales. Princeton, N.J.: Princeton University Press.

Segee, B.P. and Neeley, J.L. 2006. Expuestos: Los Impactos de la Política de Inmigración sobre la Vida Salvaje y el Ambiente en las zonas fronterizas de Arizona. Defensores de la Vida Salvaje.

Scheuler, T and Holland, H. 2000. "La Importancia de la Impermeabilidad. Técnicas de Protección de Cuencas Hidrológicas." 1(3). En *La Práctica de la Protección de Cuencas Hidrológicas*. Ellicott City, MD: Centro para la Protección de Cuencas Hidrológicas. Págs. 100-111.

Taylor, J.C., Robideaux, D.R. y Jackson, G.C. 2004. "EE.UU -

Canadá Transporte y Logística: Impactos Fronterizos y Costos, Causas, y Soluciones Posibles." *Transportation Journal*, Otoño.

La Comisión del 11/9. 2004. El Informe de la Comisión del 11/9. Nueva York: W.W. Norton & Company.

PEA de US-VISIT

13-ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

ASC-Centros de Solicitud de Ayuda [*Application Support Centers*]

APIS-Sistema Avanzado de Información sobre Pasajeros [*Advance Passenger Information System*]

CAFTA -Tratado de Libre Comercio Centroamericano [*Central American Free Trade Agreement*]

CBP-Aduana y Protección de Fronteras [*Customs and Border Protection*]

CEQ- Consejo para la calidad ambiental [*Council on Environmental Quality*]

CIS-Servicios para Ciudadanos y de Inmigración [*Citizenship and Immigration Services*]

DHS-Departamento de Seguridad Nacional [*Department of Homeland Security*]

DOJ-Departamento de Justicia [*Department of Justice*]

DOT-Departamento de Transporte [*Department of Transportation*]

EA-Estudio Ambiental [*Environmental Assessment*]

EBS-Estudio Ambiental de Base [*Environmental Baseline Study*]

EIS-Declaración de Impacto Ambiental [*Environmental Impact Statement*]

EMS-Sistema de Gestión Ambiental [*Environmental Management System*]

EO-Orden del Ejecutivo [*Executive Order*]

FONSI- Hallazgo de Ausencia de Impacto Significativo [*Finding of No Significant Impact*]

GSA-Administración de Servicios Generales [*General Services Administration*]

GIS-Sistema de Información Geográfica (SIG) [*Geographic Information System*]

LPOE-Puerto de Entrada Terrestre [*Land Port of Entry*]

NAFTA-Tratado Norteamericano de Libre Comercio [*North American Free Trade Agreement*]

NEPA-Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente [*National Environmental Policy Act*]

NOA-Aviso de Disponibilidad [*Notice of Availability*]

NMFS-Servicio Nacional de Pesca Marina [*National Marine Fisheries Service*]

PEA-Evaluación Ambiental Programática [*Programmatic Environmental Assessment*]

POE-Puerto de Entrada [*Port of Entry*]

RFID-Identificación por radiofrecuencia [*Radio Frequency Identification*]

RTE-Especies raras, amenazadas y en peligro de extinción [*Rare, threatened and endangered species*]

SEA-Valoración Ambiental Estratégica [*Strategic Environmental Appraisal*]

USFWS-Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE.UU. [*U.S. Fish and Wildlife Service*]

US-VISIT-Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes de los Estados Unidos [*United States Visitor and Immigrant Status Indicator Technology*]

USCIS-Servicio de Ciudadanía e Inmigración de los EE.UU. (ahora CIS) [*United States Citizenship and Immigration Services*]

PEA de US-VISIT

14-LISTA DE PREPARADORES

OFICINA DE INSTALACIONES E INGENIERÍA DE US-VISIT

Lisa J. Mahoney- Directora del Programa Ambiental
Caroline Gary- Directora de Proyectos, Reuniones Públicas e Información de Participación Pública
Emily Bond-Directora de Proyectos y de Gestión de Datos,
Michael Baker, Jr. Inc.
Maren Williams-Directora de Proyectos y de Participación Pública, Soluciones de Gestión de Casos

COMITÉ DIRECTIVO DEL PROYECTO DE PEA DE US-VISIT

Matt Coughlin, Extensión de US-VISIT
Dick Davis, Presupuesto y Finanzas de US-VISIT
Will Graves, Tecnología Informática de US-VISIT
Ryan Johnson, Asociación de Fronteras Inteligentes
Colleen Manaher, Gestión de Desarrollo de US-VISIT
Kim Nivera, Operaciones de Misión de US-VISIT
Stephanie Obadia, Extensión de US-VISIT
Joe O’Gorman, Asociación de Fronteras Inteligentes
Keith Uhlenhake, Oficina del Estratega Principal de US-VISIT
Joe Wolfinger, Oficina de Compras y Administración de Programas
Steve Yonkers, Oficial de Privacidad, Oficina del Estratega Principal de US-VISIT

**PEA de US-VISIT
EQUIPO TÉCNICO**

Nombre	Empresa	Educación y Experiencia	Áreas de los Proyectos
Ray Clark	The Clark Group, LLC	Maestría en Administración Ambiental-Economía de Recursos y Políticas, Universidad de Duke. Licenciatura de la Universidad del Estado de Jacksonville. Más de 25 años de experiencia en políticas ambientales e implementación de la NEPA.	Resumen Técnico, medio ambiente perjudicado, conformidad con la NEPA, asuntos transfronterizos, efectos acumulativos.
Sara Brodnax	The Clark Group, LLC	Maestría en Administración Ambiental-Concentración de Administración de Ecosistemas, Universidad de Duke; Licenciatura en Estudios Ambientales, Subespecialización en Biología, Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill. Tres años de experiencia en análisis técnicos.	Recursos biológicos, energía, ruido, residuos.
Tracy Parsons	The Clark Group, LLC	Maestría en Administración Ambiental-Concentración de Recursos del Agua y del Aire, Universidad de Duke. Licenciatura en Biología Marina de la Universidad de Maryland. Tres años de experiencia en análisis técnicos.	Calidad del aire, utilización del suelo, recursos del agua.

PEA de US-VISIT

Nombre	Empresa	Educación y Experiencia	Áreas de los Proyectos
Reed Rippen	RTR Technologies, LLC	Maestría de Ciencias en Ciencias Informáticas y Sistemas de Administración de la Información de la Universidad de Baltimore. Más de 20 años de experiencia en el desarrollo y puesta en práctica de modelos de simulación de casos discretos.	Modelado de tráfico.
Debi Rogers	The Clark Group, LLC	MBA (Maestría de Administración de Empresas) de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill. Licenciatura de la Universidad Villanova. Más de 12 años de experiencia en administración de proyectos, implementación de la NEPA, y la participación pública.	Conformidad con la NEPA, administración de proyectos, participación pública.
Behdad Sanai	Michael Baker, Jr., Inc.	Licenciatura en Sistemas de Información Geográfica y Desarrollo Internacional de la Universidad Clark. Licenciatura en Ciencias Informáticas/Matemáticas, Universidad Marist. Más de 15 años de experiencia en Sistemas de Información Geográfica (SIG) y sistemas en red. Licenciatura en Sistemas de Información Geográfica y Desarrollo Internacional de la Universidad Clark. Licenciatura en Ciencias Informáticas/Matemáticas, Universidad Marist. Más de 15 años de experiencia en Sistemas de Información Geográfica (SIG) y sistemas en red.	
Hassan Symes	Michael Baker, Jr., Inc.	Licenciatura en Ciencias Ambientales y Políticas-y Concentración del Uso, Licenciatura en Sistemas de Información Geográfica & Cartografía Informatizada de la Universidad de Maryland. Más de tres años de experiencia en mapeo, Sistemas de Información Geográfica (SIG) y trabajo de bases de datos ambientales.	Sistemas de Información Geográfica SIG y mapeo.

Preparadores

PEA de US-VISIT

Nombre	Empresa	Educación y Experiencia	Zonas de los proyectos
Shannah Whithaus	The Clark Group, LLC	Licenciatura en Historia e Inglés de la Universidad de Texas-Austin. 14 años de experiencia en escritura, revisión y diseño de impresos y documentos electrónicos.	Revisión técnica y diseño de documentos.
Gary Williams	The Clark Group, LLC	Doctorado en Sociología de la Universidad del Estado de Colorado; Maestría y Licenciatura de la Universidad de Georgia. Más de 30 años de experiencia en el estudio de impactos ambientales.	Administración de Análisis Técnico; Recursos culturales y de tribus de Indios Americanos; socioeconomía y justicia ambiental.

PEA de US-VISIT

15: Lista de distribución.

PEA de US-VISIT

Tipo de contacto	Nombre	Apellido	Agencia	Cargo
Agencias u oficinas federales	Charlene	Vaughn	Consejo Asesor para la Preservación Histórica (ACHP)	
	John	Furry	Cuerpo de Ingenieros del Ejército	
	Horst	Greczmiel	Consejo para la Calidad Ambiental (CEO)	
	Vijai	Rai	Departamento del Interior (DOI), Oficina de Política Ambiental y Cumplimiento de Las Normas	
	Marthea	Rountree	Agencia Federal de Protección del Medio Ambiente (EPA)	
	Ralph	Thompson	Administración Federal de Aviación, Aeropuertos	Gerente de Necesidades del Medio Ambiente y de la Comunidad
	Jerry	Pender	FBI	Sub-Director Auxiliar
	Fred	Skaer	Administración Federal de Carreteras (FHWA)	
	Pat	Carter	Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre	
	Steve	Kokkinakis	Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica, Servicio Nacional de Pesquerías Marinas	
	Janet M.	Boodro	Estados Unidos. Departamento de Justicia	
	John	Most	Estados Unidos. Departamento de Justicia	
	John	Cook	Estados Unidos. Departamento de Estado	
	James J.	Zok	Estados Unidos. Departamento de Transporte, Administración Marítima	Socio Administrador de Aprobación Financiera y Prioridad de Carga
	Colin	Wagner	Estados Unidos. Administración de Servicios Generales (GSA)	Arquitecto
	Mike	Barton	Departamento de Transporte (DOT) E Instalaciones Públicas de Alaska	Comisionado
David	Liebersbach	Departamento de Seguridad Nacional y Manejo de Emergencias de Alaska	Director.	
Dale	Buskirk	Departamento de Transporte de Arizona (DOT)	Director de la División de Planeamiento de Transporte.	
Rudy	Perez, Jr.	Departamento de Transporte de Arizona (DOT)	Oficial de Enlace Para Arizona-México	
William	Kempton	Departamento de Transporte de California (DOT)	Director	

Distribución

PEA de US-VISIT

	Pedro	Orso-Delgado	Departamento de Transporte de California (DOT)	Director del Distrito 11 del Departamento de Transporte de California.
	Henry	Renteria	Oficina de Servicios para Emergencias del Gobernador de California	Director
	William	Bishop	Oficina de Seguridad Nacional de Idaho	Director
	Ron	Kerr	Departamento de Transporte de Idaho (DOT)	Planificador Principal de Transporte. División de Planeamiento de Transporte
	Kevin	Rosseau	Departamento de Transporte de Maine(DOT)	Fronteras, Relaciones Con Canadá y Puertos Pequeños
	Arthur	Cleaves	Agencia de Manejo de Emergencias de Maine	Director
	Gloria	Jeff	Departamento de Transporte de Michigan (DOT)	Directora
	Capt. John	Ort	Seguridad Nacional de Michigan	Jefe, División de Manejo de Emergencias
	Carol	Molnau	Departamento de Transporte de Minesota (DOT)	.
	Al	Bataglia	Departamento de Seguridad Nacional y Manejo de Emergencias de Minnesota (HSEM)	Directora de la HSEM, Minnesota
Agencias u oficinas estatales	Jim	Lynch	Departamento de Transporte de Montana (DOT)	Director.
	Dan	McGowan	Servicios para Desastres y Emergencias de Montana, Departamento de Asuntos Militares (HAERC)	Administrador, División de Servicios Para Desastres y Emergencias
	Richard	Flynn	Departamento de Seguridad de New Hampshire	Comisionado, División de Servicios, Comunicaciones, y Manejo de Emergencias
	Carol	Murray	Departamento de Transporte de New Hampshire (DOT)	Comisionado
	Jim	Creek	Departamento de Transporte de Nuevo México (DOT)	Encargado de Proyecto, Funcionario de la Frontera de Nuevo México
	Rhonda	Faught	Departamento de Transporte de Nuevo México (DOT)	Secretaria del Departamento de Carreteras y Transporte de Nuevo México.
	Tim	Manning	Seguridad Nacional de Nuevo México	Director de Seguridad Nacional de Nuevo México

Distribución

PEA de US-VISIT

	Jerry	Cioffi	Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (DOT)	Director
	James	McMahon	Oficina de Seguridad Nacional del Estado de Nueva York	Director
	Ruth	Pierpont	Oficina de Parques, Recreación y Preservación Histórica del Estado de Nueva York	Directora, Oficina de Servicios Externos
	Jack	Olson	Departamento de Transporte de Dakota del Norte (DOT)	Planificador Principal
	Doug	Friez	División de Seguridad Nacional y Manejo de Emergencias de Dakota del Norte	Director
	Gus	De La Rosa	Departamento de Transporte de Texas (DOT)	Director. Oficina de Relaciones Internacionales
	Ed	Perez	Departamento de Transporte de Texas (DOT)	Director Ejecutivo, Oficina Federal de Relaciones de Estado
	Steve	McCraw	Seguridad Nacional de Texas.	Director
	Sam	Lewis	Departamento de Transporte de Vermont (DOT)	Director de Operaciones
	Capt. Chris	Reinfurt	Oficina de Seguridad Nacional de Vermont	Director
	Jim	Mullen	Departamento Militar de Washington, División de Manejo de Emergencias	Director
	Todd	Harrison	Departamento de Transporte del Estado de Washington	Administrador Auxiliar Regional
	Todd	Carlson	Departamento de Transporte del Estado de Washington (DOT)	Gerente de Planeamiento y Operaciones, Oficinas Centrales del Área de Mount Bake
Grupos de defensa o interés.	Barbara	Kostuk	Asociación Estadounidense de Transporte Aéreo	Director, Asuntos Federales y Facilitación
	James C.	May	Asociación Estadounidense de Transporte Aéreo	Presidente y Gerente General
	Diane	Peterson	Consejo Internacional de Aeropuertos	Vicepresidente Principal, Asuntos Internacionales
	Greg	Principato	Consejo Internacional de Aeropuertos	Presidente
	Charles	Barclay	Asociación Estadounidense de Ejecutivos de Aeropuertos	Presidente
	Carter	Morris	Asociación Estadounidense de Ejecutivos de Aeropuertos	Vicepresidente Principal, Política de Seguridad del Transporte

Distribución

PEA de US-VISIT

	Kurt	Nagle	Asociación Estadounidense de Funcionarios Portuarios	Presidente y Gerente General
	Gregg	Rodgers	Asociación Estadounidense de Abogados de Inmigración (AILA)	Abogado, Garvey Schubert Barer
	Marco	Lopez	Comisión Arizona-México	Director Ejecutivo
	David	Randolph	Comisión Arizona-México	Funcionario de Coordinación de Fronteras
	Dan	Elash	Blue Water Bridge Authority	Presidente/ Gerente General.
	Luis	Ramirez	Alianza del Comercio Fronterizo (BTA)	Presidente del Comité de Inmigración
	Maria Luisa	O'Connell	Alianza del Comercio Fronterizo (BTA)	President
	Thomas	Garlock	Asociación de Operarios de Puentes y Túneles (BTOA)	Presidente
	Jose	Galvan	Compañía Brownsville y Matamoros Bridge Company	Director Ejecutivo
	Pete	Sepulveda, Jr.	Puente del Condado Cameron	Director del Condado Cameron – Departamento de Transporte – Puente de Libre Comercio en Los Indios y Los Tomates/Puente Internacional Veteranos.
	Jim	Phillips	Alianza del Comercio Fronterizo entre Canadá y los EE.UU.	Presidente / Director General
	Jessica	Vaughan	Centro de Estudios sobre la Inmigración	
	Mary	Rodriguez	Departamento del Puente de la Ciudad del Río – Puente del Río	Director del Puente
	Hector	Rodriguez	Departamento de Sistema del Puente de la Ciudad Paso del Águila	Administrador del puente – Puentes Paso del Águila I y II
	Departamento de Calles de la Ciudad El Paso – Servicios del puente		Departamento de Calles de la Ciudad El Paso (Calle Stanton, Puente Paso del Norte, Puente Zaragoza)	
	Gordon	Jarvis	Detroit & Canada Tunnel Corporation, Detroit-Túnel Windsor	Presidente / Director General
	Dan	Stamper	Detroit International Bridge Company	Presidente, Puente Amabassador
	Stephanie	Caviness	Asociación de Comercio Exterior El Paso	Presidente
	Roy	Gilyard	Organización de Planificación Metropolitana El Paso	Director Ejecutivo
	K. Blake	Hastings	Alianza de Libre Comercio	Director Ejecutivo

Distribución

PEA de US-VISIT

	Phillip	Becker, P.E.	International Bridge Plaza - Puente Sault Sainte Marie	Gerente / Ingeniero
	J. Michael	Crye	Consejo Internacional de Líneas de Cruceros	Presidente
	Manuel	Rubio	Comisión Internacional de Límites y Aguas	Oficial de Límites y Propiedades-Oficial de Propiedades (Puente de las Américas, Fabens, Fort Hancock)
	Kathleen	Campbell-Walker	Kemp Smith, LLP	Miembro de la Junta Directiva, Asociación de Comercio Exterior de El Paso
	Rafael	Garcia, Jr.	Sistemas del Puente Internacional Laredo	Director de Puente (Puente Solidaridad Colombia, Puente Comercio Mundial, Puente Puerta de Las Américas, Puente Internacional Juárez-Lincoln)
	Carlos	Garza	Comité del Puente Internacional Hidalgo-MacAllen	Presidente
	Suzanne	Haddock	Biblioteca Pública del Condado Santa Cruz-Nogales	Directora
	Ron	Rienas	Autoridad del Puente para la Paz	_Director General-Autoridad del Puente para la Paz y del Puente Público entre Fort Erie y Buffalo
	Jesse	Medina	Zona sur del Puente Reynosa-Pharr	Director del Puente
	Richard	Slack	Puente Presidio-Texas	Propietario
	Jose	Gonzalez	Puente Internacional Roma	Director
	Michel	Fournier	St. Lawrence Seaway International Bridge Corp.	Presidente / Director General
	Sam	Vale	Starr Camargo Bridge Company	Presidente
	Joe	Lopez	Asociación Tejana de las Cámaras de Comercio Mejicanas y Estadounidenses	Ultimo Director
	Sam	Sparks	The B&P Bridge Company – Puente Internacional Progreso	
	Robert	Horr	Autoridad del Puente Internacional de Las Mil Islas	Director Ejecutivo
	Shane	Sanford	Autoridad del Puente Internacional de Las Mil Islas	
	Richard A.	Webster	Asociación Americana de la Industria del Turismo	Vicepresidente de Asuntos Gubernamentales

PEA de US-VISIT

Departamento de Recursos Naturales de Alaska (DNR), Oficina de Historia y	Judith	Bittner	Arqueología y Oficina de Preservación Histórica Estatal (SHPO)	Director de la Oficina de Historia y Arqueología, y de SHPO
	James W.	Garrison	Oficina de Preservación Histórica del Estado de Arizona (SHPO)	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Milford Wayne	Donaldson	Oficina de Preservación Histórica de California-Departamento de Parques y Recreación	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Steve	Guerber	Sociedad Histórica del Estado de Ohio	Director Ejecutivo y Oficial de Preservación Histórica del Estado
	Earl G.	Shettleworth, Jr.	Comisión de Preservación Histórica del Estado de Maine	Director
	Brian D.	Conway	Oficina de Preservación Histórica Estatal (SHPO) y Centro Histórico del Estado de Michigan	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Nina	Archabal	Sociedad Histórica del Estado de Minnesota	Director de la Sociedad Histórica de Minnesota
	Mark F.	Baumler	Oficina de Preservación Histórica Estatal (SHPO) y Centro Histórico del Estado de Montana	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	James	McConaha	División de Recursos Históricos de New Hampshire	Funcionario de Preservación Histórica Estatal
	Katherine	Slick	Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo Mexico	Director-Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Janice	Biella	División de Preservación Histórica de Nuevo Mexico Servicios de Preservación y Revisión de Proyectos	Gerente de Servicios de Preservación RPA, Arqueólogo (Región Central de los Servicios de Preservación)
	Terry	Colley	Sección de Revisión Federal y Estatal, División de Arqueología de la Comisión Histórica de Texas	Director Adjunto
	Merlan E.	Paaverud, Jr.	Sociedad Histórica Estatal de Dakota del Norte	Director
	Mark H.	Denton	Sección de Revisión Federal y Estatal, División de Arqueología de la Comisión Histórica de Texas	Director
	Jane	Lendway	División de Preservación Histórica de Vermont	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Allyson	Brooks	Departamento de Arqueología y Preservación Histórica de Washington	Oficial de Preservación Histórica Estatal
Biblioteca				
			Biblioteca Pública Bellingham	
			Biblioteca Pública de los Condados de Erie y Buffalo	

Distribución

PEA de US-VISIT

			Biblioteca Pública de Denver	
			Biblioteca Pública de Detroit	
			Biblioteca Pública de Laredo	
			Biblioteca Pública de Miami-Dade	
			Biblioteca Pública de San Antonio	
			Biblioteca Pública de San Diego	
			Biblioteca Pública de San Ysidro	
			Biblioteca Pública Central de Seattle	
			Biblioteca Pública de Albuquerque	
			Biblioteca Pública Z. J. Loussac - Anchorage	
			Biblioteca Pública de Bangor	
			Biblioteca Parmly Billings	
			Biblioteca Pública de El Paso: Biblioteca Armijo Branch	
			Biblioteca Pública del Estado de Hawaii	
			Biblioteca Pública de Houston	
			Biblioteca Pública de Los Angeles	
			Biblioteca Pública de Nueva York	
			Biblioteca Pública de Filadelfia	
			Biblioteca Pública de Phoenix	
			Biblioteca Principal Joel D. Valdez - Tuscon	
			Biblioteca Pública del Distrito de Columbia	

PEA de US-VISIT

ANEXO A. MATERIAL PARA LA PARTICIPACION DEL PUBLICO

Anuncio para las partes interesadas - Programa de Evaluación Ambiental

El Programa US-VISIT del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos [Department of Homeland Security (DHS)] anuncia su propósito de elaborar el Proyecto de Evaluación Ambiental Programática [Programmatic Environmental Assessment (PEA)] de acuerdo con las Disposiciones del Consejo sobre las Normas de Calidad Ambiental para la implementación de las Disposiciones de procedimientos de la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente de 1969 [National Environmental Policy Act (NEPA)]. Mediante la PEA se evaluarán los posibles impactos ambientales de la perspectiva propuesta, y los cambios operativos para tomar decisiones más apropiadas. Con la PEA se evaluará la elegibilidad, aplicabilidad, y evaluación de riesgos de los individuos durante el pre-ingreso, ingreso, control de situación, y salida. Los objetivos de US-VISIT son mejorar la seguridad de nuestros ciudadanos y visitantes; facilitar el comercio y el turismo legales; garantizar la integridad de nuestro sistema inmigratorio; y proteger el derecho a la privacidad.

El programa US-VISIT hace público este anuncio para notificar en forma anticipada a las partes interesadas sobre la PEA. La PEA (1) definirá el propósito fundamental y la necesidad a los que responde US-VISIT, (2) describirá la(s) acción(es) propuesta(s), (3) identificará las alternativas razonables para satisfacer el propósito y la necesidad definidos, y (4) analizará las posibles consecuencias o ventajas ambientales a la vez que implementará dichas alternativas. La PEA evaluará los posibles impactos ambientales en determinados recursos, tales como el agua, el aire y bienes históricos. Durante el proceso de elaboración de la PEA, US-VISIT captará la participación de organismos federales, de gobiernos nacionales y locales, y del público en general.

El objetivo de US-VISIT es dar a conocer los avisos subsiguientes y llevar a cabo reuniones de participación pública, durante las cuales US-VISIT invitará al público a ofrecer sus opiniones

sobre la información y análisis en la PEA. US-VISIT tiene como objetivo iniciar reuniones de participación pública a comienzos de 2006. Estas reuniones se realizarán para informar al público y recibir comentarios que se incluirán en el Proyecto de la PEA. US-VISIT evaluará los comentarios principales e incorporará los cambios adecuados en la versión definitiva de la PEA. La fecha y lugar de todas las reuniones de participación pública se darán a conocer con al menos una semana de anticipación a través de los medios de comunicación locales en las ciudades y comunidades en las que se desarrollen dichas reuniones.

Para obtener información sobre US-VISIT, visite www.dhs.gov/us-visit.

Información sobre las reuniones públicas:

Todas las reuniones se realizarán de 5pm a 9pm.

21 de febrero de 2006

Miami, Florida

Centro Recreativo Comunitario McDonald, Habitaciones 1, 2 y 3
17051 Northeast 19th Ave, North Miami Beach, FL, 33162

23 de febrero de 2006

Buffalo, New York

Buffalo State College, vestíbulo del estadio deportivo
1300 Elmwood Ave., Buffalo, NY 14222

Detroit, Michigan

Coleman A. Centro Recreativo Coleman A. Young, salón multi-propósito
2751 Robert Bradby Drive, Detroit, MI 48207

28 de febrero de 2006

El Paso, Texas

Escuela Secundaria El Paso
800 Schuster Ave., El Paso, TX 79902

PEA de US-VISIT

Tucson, Arizona

Colegio Comunitario Pima, Salón Comunitario de Amethyst,
edificio CC180
1255 N. Stone Ave., Tucson, AZ 85709

2 de marzo de 2006

Seattle y Bellingham, Washington

Área común de la Escuela Secundaria Bellingham
2020 Cornwall Ave, Bellingham, WA 98225

San Diego y San Ysidro, California

Centro Estudiantil del Colegio Comunitario del Sureste, Este
900 Otay Lakes Rd.. Chula Vista, CA 91910



Homeland
Security

US-VISIT
Keeping America's Doors Open and Our Nation Secure

Por que estamos aquí

El Programa de Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes en los Estados Unidos (US-VISIT), ha completado un Proyecto de Evaluación Programática Ambiental (PEA) sobre las mejoras propuestas a la seguridad de nuestra nación y a los sistemas de administración de inmigraciones y fronteras

- US-VISIT realizó este Proyecto de PEA de acuerdo con la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente (NEPA) de 1969, creada para ayudar a proteger los recursos de nuestra nación mediante la toma de decisiones federales fundadas.
- La NEPA garantiza que las agencias de gobierno reconozcan y entiendan las potenciales consecuencias ambientales asociadas a políticas, misiones, operaciones y acciones.

Esta reunión le brinda a usted la oportunidad de aprender más sobre el Proyecto de PEA y a US-VISIT la oportunidad de enterarnos si hemos tenido en cuenta cuestiones ambientales importantes para usted y su comunidad

- Sus comentarios ayudarán a US-VISIT a entender y a afrontar las preocupaciones sobre los potenciales impactos ambientales de las acciones que hemos propuesto.
- En esta reunión, usted tendrá la oportunidad de visitar exposiciones, hablar con expertos, leer folletos y dar su opinión sobre el Proyecto de PEA.
- US-VISIT aceptará comentarios desde el 17 de febrero al 18 de marzo de 2006.
- Se pueden realizar comentarios en esta reunión. Después de esta reunión, pueden enviarse los comentarios a US-VISIT.environmental@dhs.gov, o por escrito a: Programa US-VISIT – Comentarios, Atn: Director de Programas Ambientales, P.O. Box 587, Arlington, VA 22216-0587.

Dedique todo el tiempo que sea necesario aquí para reunir información y brindar sus comentarios. Gracias por participar.
Por favor disfrute del encuentro.

- Esta alternativa probablemente tendrá menor impacto ambiental que el que habría si no se tomase ninguna acción o si se implementara la Alternativa de la Frontera Física.
- Se espera que esta alternativa tenga un impacto de bajo a medio sobre los recursos culturales y de uso del suelo, de ruido y de residuos.
- En un principio la implementación de esta alternativa puede aumentar los tiempos de espera de los vehículos en los puertos de entrada. Sin embargo, como resultado de un procesamiento de ingresos más efectivo, los tiempos de espera de los vehículos y el flujo de tráfico pueden finalmente mejorar en los puertos de entrada.

Alternativa de Inacción

Esta alternativa continuaría implementando, sin cambios importantes, los programas que actualmente están en uso. Los procesos de ingreso y salida continuarían como hasta hoy, con la infraestructura limitada preparada para el procesamiento de salida.



Resumen de Potenciales Impactos Ambientales:

- Es muy probable que esta alternativa afecte a los recursos de calidad del aire y de ruido, los cuales están directamente relacionados con un aumento en el tiempo de espera de los vehículos debido a las limitaciones de las instalaciones y de la infraestructura.
- Con esta alternativa, los efectos socioeconómicos son altos, principalmente debido a los impactos sobre la industria, el comercio y el turismo.

turismo, los efectos socioeconómicos son altos en esta alternativa.

US-VISIT admite que este análisis es anticipatorio por naturaleza y se compromete a realizar monitoreos ambientales.

US-VISIT desarrollará y se ocupará del mantenimiento de un conjunto de herramientas como guía para el uso de mediciones ambientales que, como mínimo:

- Desarrollarán experiencias recogidas durante pruebas piloto
- Implementarán estrategias de gestión adaptativa
- Desarrollarán una Política Ambiental
- Desarrollarán una Guía de Relaciones Indio Americanas de Gobierno a Gobierno
- Desarrollarán estrategias de mitigación programáticas
- Desarrollarán una política de adquisiciones que no perjudique al medio ambiente

Resumen de Potenciales Impactos Ambientales por Alternativa

El Resumen Ejecutivo está disponible a pedido y provee un resumen más completo de las alternativas.

RECURSO	ALTERNATIVA		
	Virtual	Alternativa Híbrida	Alternativa de Inacción
Aire	1	1.5	2.5
Biológicos	1	2	1
Energía	2	2	2
Culturales e Indio	1	1	1
Atmósfericos	1	1	1
Uso del Suelo	2	1	1
Justicia	1	1.5	3
Socioeconómica/ Ambiental	1	1	3
Residuos	1	1	1
Agua	1	2	1

- 1-Verde: Bajo - va desde los efectos menores hasta la ausencia de efectos en la capacidad que tiene el ambiente de absorber los cambios en el nivel de actividad o en los procesos
- 2-Amarillo: Medio - hay algún efecto moderado en la capacidad que posee el ambiente para absorber los cambios en el nivel de actividad o en los procesos; no crea efectos que excedan los límites normativos
- 3-Rojo: Alto - Los niveles altos de impacto representan una alta probabilidad de incumplimiento normativo o una alta probabilidad de impactar sobre los sistemas naturales al punto de que excedan sus capacidades para absorber el cambio (sin mitigación). Los impactos altos no son necesariamente impactos significativos. Los impactos significativos son impactos altos que no pueden ser mitigados (por debajo del límite de incumplimiento) o impactos altos que no pueden ser reducidos (mediante la mitigación).

Alternativa de Frontera Física

Esta alternativa aumentaría la infraestructura física y la recopilación de datos en los puertos de entrada. La modificación de las instalaciones existentes, la construcción de instalaciones nuevas, la construcción de carriles de tránsito adicionales y la incorporación de personal ayudarían a cumplir este objetivo.

Resumen de Potenciales Impactos Ambientales:

- Esta alternativa tiene el mayor potencial de impactos ambientales directos, debido a que un enfoque físico e intensivo en recursos probablemente ocasionaría un aumento de la actividad de construcción, un aumento de las superficies impermeables (hormigón, asfalto, etc.), la incorporación de estaciones de salida donde no existía ninguna, y el consecuente aumento de los tiempos de espera de los vehículos.
- Esta alternativa afectaría muy probablemente los recursos de calidad del aire y socioeconómicos, los cuales están directamente relacionados con un aumento en el tiempo de espera de los vehículos.
- Otras cuestiones ambientales incluyen la escorrentía de agua en suelos impermeables, las consecuencias indirectas de la construcción, los efectos sobre el trabajo y el turismo, y los cambios de comportamiento, como por ejemplo la búsqueda de rutas de más fácil acceso a través de la frontera.
- Debido a los efectos sobre la industria, el comercio y el



Homeland Security

US-VISIT
Keeping America's Doors Open and Our Nation Secure

Para mayor información, comuníquese por favor con el Programa Ambiental de US-VISIT:

1616 N. Fort Myer Drive
Arlington VA 22209
<http://www.dhs.gov/us-visit>
o www.us-visitfacility.us



Homeland
Security

US-VISIT
Keeping America's Doors Open and Our Nation Secure

US-VISIT Ha Analizado la Acción Propuesta y sus Alternativas.

US-VISIT ha determinado los potenciales impactos ambientales según el análisis.

La siguiente información proporciona:

- Un resumen de las alternativas a la acción propuesta.
- Un análisis anticipatorio de los potenciales impactos ambientales.

US-VISIT revisó literatura técnica, proyecciones, documentos de planificación y estudios ambientales de base. Al trabajar con un panel de expertos, US-VISIT clasificó las características de las alternativas y pronosticó a magnitud de los potenciales impactos ambientales en el nivel programático. Las acciones individuales serán estudiadas en análisis por niveles, según sea necesario.

Según este análisis, no resulta claro si la inmigración ilegal aumentará durante el horizonte de planificación considerado en el Proyecto de PEA. Sin embargo, para brindar un análisis cauteloso se presupone, que durante los próximos 10 años puede existir un ligero aumento de los cruces de frontera, en los puertos de entrada a los EE.UU.



Alternativa de Frontera Virtual

Esta alternativa usa tecnología informática avanzada para estudiar a las personas antes de su ingreso a los Estados Unidos. Para lograr este objetivo sería de gran ayuda desarrollar sistemas de información y construir la infraestructura de información necesaria para aumentar e integrar los sistemas del gobierno.

Resumen de Potenciales Impactos Ambientales:

- Se espera que esta alternativa no produzca impactos ambientales significativos.
- Esta alternativa probablemente tendrá menor impacto ambiental que el que habría si no se tomase ninguna acción o si se implementara la Alternativa Híbrida o la Alternativa de la Frontera Física.
- Esta alternativa probablemente tenga un bajo impacto potencial sobre los recursos del aire, los biológicos, los culturales, los de uso del suelo, los socioeconómicos, los de residuos y los de agua.
- Esta alternativa es la que más se prefiere en términos ambientales porque se supone que los tiempos de espera de los vehículos en los puertos de entrada pueden reducirse al mínimo mediante el uso de tecnología informática avanzada (por ejemplo: transmisión inalámbrica de datos, escaneado de vehículos e individuos al paso) y la recolección y análisis descentralizados de datos.
- Si bien esta alternativa resulta ligeramente más atractiva que la Alternativa Híbrida en términos de preferencia ambiental, ninguna de las dos presenta impactos significativos, y la Alternativa Híbrida es la acción propuesta porque tiene una clasificación superior según el resto de los criterios de selección considerados por US-VISIT.

Alternativa Híbrida: Acción Propuesta

Esta alternativa combina aspectos de las alternativas de Frontera Física y de Frontera Virtual, lo cual deriva en una combinación de infraestructura física y de tecnología informática, y logra de esta forma cuatro resultados:

- Establecer una identidad única
- Permitir la calidad y estandarización de los datos
- Proveer la información correcta a los usuarios adecuados
- Registrar y relacionar los casos de entrada, salida y situación

Resumen de Potenciales Impactos Ambientales:

- Se espera que esta alternativa no produzca impactos ambientales significativos.

Orden de Rangos de Hallazgos de Impactos Ambientales según Alternativas de Menor a Mayor:

- Frontera Virtual
- Alternativa Híbrida
- Alternativa de Inacción
- Frontera Física

US-VISIT está considerando cuatro alternativas para alcanzar estos objetivos.



Un equipo multidisciplinario dentro de US-VISIT estableció los criterios de control para cada una de las alternativas. Según estos criterios, se desarrollaron cuatro escenarios alternativos que fueron estudiados para detectar posibles impactos ambientales.

Alternativa de Inacción

Esta alternativa continuaría implementando, sin cambios importantes, los programas que actualmente están en uso. Esta alternativa requiere operaciones sin cambios sobre las remodelaciones y actividades de construcción planificadas.

Alternativa de Frontera Virtual

Con esta alternativa, las agencias de administración de inmigraciones y fronteras usarían tecnología informática avanzada para estudiar a las personas según riesgo, admisibilidad y elegibilidad mediante la recopilación de información previa a su ingreso a los Estados Unidos, creando de esa manera una frontera "virtual". Esta alternativa implicaría:

- Recopilar datos en distintas ubicaciones de manera previa a la llegada de las personas a un puerto de entrada a los EE.UU.
- Desarrollar sistemas de información centralizados
- Construir la infraestructura de información necesaria para aumentar e integrar los sistemas del gobierno

Alternativa de Frontera Física

Con esta alternativa, las agencias de administración de migraciones y fronteras aumentarían y ampliarían la infraestructura física y la recopilación de información en los puertos de entrada, para estudiar a los individuos según riesgo, admisibilidad y elegibilidad. Para administrar el volumen de individuos y de datos necesarios para tomar decisiones, esta alternativa implicaría:

- La construcción o modificación de instalaciones de administración de inmigraciones y fronteras

- La introducción de un proceso de salida que funcione de igual manera que el proceso de entrada existente.
- La expansión de carriles y rutas en puntos de entrada y salida, en especial en puertos terrestres de frontera

Alternativa Híbrida: Acción Propuesta

Esta alternativa combina los aspectos de las alternativas de Frontera Física y de Frontera Virtual, lo que resulta en una combinación de infraestructura física y de tecnología informática para lograr cuatro resultados:

1. Identidad única
Establecer una identidad única basada en la biometría, una sola vez por cada individuo en el primer control, como por ejemplo huellas digitales en los puntos de emisión de visas.
2. Calidad y Estandarización de los Datos
Desarrollar estándares de datos, requisitos de metadatos, o sistemas de archivo de datos
3. La información Correcta para los Usuarios Adecuados
Integrar los datos entre agencias y comparar la información recopilada durante los controles subsiguientes de la identidad única establecida del individuo
4. Registro y Relación de los casos de Entrada, Salida, y Situación
Mejorar el procesamiento, el desarrollo y la administración de bases de datos relacionales, lo cual mejorará la habilidad de hacer coincidir información con un individuo



US-VISIT
Keeping America's Doors Open and Our Nation Secure



Homeland Security

Para mayor información, comuníquese por favor con el Programa Ambiental de US-VISIT:

1616 N. Fort Myer Drive
Arlington VA 22209
<http://www.dhs.gov/us-visit>
or www.us-visitfacility.us



Homeland
Security

US-VISIT
Keeping America's Doors Open and Our Nation Secure

US-VISIT Propone Alternativas para Mejorar la Seguridad Nacional y los Procesos de Frontera.



US-VISIT está analizando formas de mejorar la seguridad de nuestra nación y los sistemas de administración de inmigraciones y fronteras.

Las agencias responsables de la administración de inmigraciones y fronteras necesitan:

- Una forma más efectiva e integral de comunicarse
- Mejorar los métodos para distinguir de manera rápida, precisa y consistente entre las potenciales amenazas y los viajeros legítimos.

Estas agencias diariamente inspeccionan, arrestan y procesan a individuos que atraviesan nuestra frontera. Durante este complejo proceso de toma de decisiones, el sector de administración de inmigraciones y fronteras debe identificar amenazas, entre cientos de millones de personas legítimas, de forma rápida, precisa y consistente. Para afrontar estos desafíos, se necesitan acciones que mejoren la información y los procesos para maximizar la protección y seguridad de nuestras fronteras, y para incrementar la eficiencia y la eficacia de los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras.

71

US-VISIT ha determinado varias alternativas de resolución para aumentar las medidas de seguridad de inmigraciones y fronteras de los EE.UU.

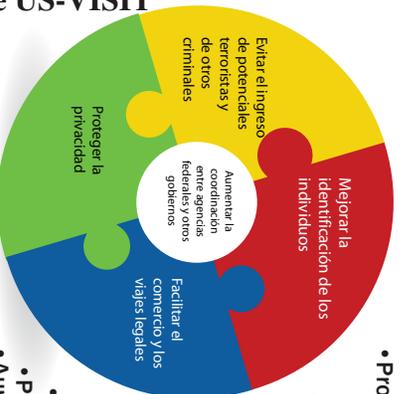
Los objetivos de US-VISIT son:

- Mejorar la seguridad de nuestros ciudadanos y visitantes
- Facilitar el comercio y los viajes legales
- Garantizar la integridad de nuestro sistema inmigratorio
- Proteger la privacidad de nuestros visitantes

Con esto en mente, US-VISIT propone cambios potenciales en los actuales procesos administrativos inmigratorios y de fronteras. Los cambios potenciales serán parte de un proceso continuo de medidas de seguridad mejoradas, que comienza en el extranjero y continúa durante la llegada de un individuo a los Estados Unidos y durante su salida.

US-VISIT propone un plan abarcador para lograr los siguientes objetivos:

- Evitar el ingreso de potenciales terroristas y de otros criminales
- Mejorar la identificación de los individuos
- Facilitar el comercio y los viajes legales
- Proteger la privacidad
- Aumentar la coordinación entre agencias federales y otros gobiernos



PEA de US-VISIT

PEA de US-VISIT

ANEXO B. RESULTADO DE LOS ANÁLISIS POR NIVELES

METODOLOGÍA PARA ELABORAR LOS INFORMES ESTRATÉGICOS DE LOS ANÁLISIS AMBIENTALES

Introducción

En el año 2003, El programa US-VISIT del DHS evaluó en forma estratégica las condiciones del medio ambiente presentes en los puertos de entrada fronterizos [Land Port Of Entry (LPOE)] en la frontera entre los Estados Unidos, y Canadá y México respaldándose en estudios ambientales de base.

El enfoque de la Evaluación Estratégica del Medio Ambiente [Strategic Environmental Appraisal (SEA)] consistió en considerar las posibles consecuencias naturales, físicas y humanas de un programa propuesto en un contexto general. Características del enfoque estratégico:

- Garantizó la identificación de problemáticas a gran escala que tal vez no fueran identificadas mediante el enfoque tradicional que se centra en las acciones individuales dentro de un contexto social y geográfico más pequeño.
- Permite que los encargados de tomar las decisiones y las partes interesadas identifiquen las consecuencias de la acción propuesta y desarrollen medidas de mitigación sensatas o programas para evitar, minimizar, rectificar, reducir o compensar dichas consecuencias.
- Asegura que los planificadores cuenten con la información adecuada para tomar cualquier decisión de diseño necesaria con pleno conocimiento de los recursos que debieran, cuando fuera factible, ser evitados.
- Permite que los encargados de tomar las decisiones y las partes interesadas identifiquen aquellos temas y recursos que, dentro de un contexto más amplio, es poco probable que resulten afectados por la acción propuesta; y
- Permite a los encargados de tomar las decisiones y a las partes interesadas que dirijan sus esfuerzos a aquellos

recursos afectados que resultarán también afectados en el futuro por la investigación y consideración adicional detallada durante el proceso de la NEPA.

Metodología

El enfoque de la SEA da lugar a un uso más productivo de los recursos para el análisis y el desarrollo de las posibles medidas de mitigación. Existen 165 LPOE distribuidos en las fronteras del norte y sur. Debido a la amplia distribución geográfica de los LPOE, se encuentran ubicados en diversos contextos ecológicos y culturales. De esta manera, un contexto nacional para la SEA bien podría “atenuar” y opacar las consideraciones regionales y de importancia sobre los resultados. Por lo tanto, se requiere de un “análisis regional” más reducido. El “análisis regional” constituye el ecosistema (USFWS, 2003), así como las ecoregiones de nivel III según la USEPA (USEPA, 2003a) incluidas en cada ecosistema.

Se eligió un ecosistema amplio para esta etapa inicial de recolección de datos, y de análisis por las siguientes razones:

- Un ecosistema incluye a todos los organismos vivientes (individuos, plantas, animales y microorganismos), a su entorno físico (suelo, agua, y aire) y a los ciclos naturales que los sostienen (independientemente de las fronteras políticas).
- Todos los elementos que integran el ecosistema están interconectados; por lo tanto, las acciones que afecten a uno repercutirán en el resto.
- Un contexto amplio permite captar acciones potencialmente acumulativas, y
- Los organismos de recursos en general han adoptado y respaldado un enfoque para la conservación del ecosistema (y análisis del impacto); ya que una perspectiva integral favorece la protección de la función, la estructura y la composición de las especies de una región, así como su uso socioeconómico sostenible.

PEA de US-VISIT

Las ecoregiones de nivel III según la USEPA, que integran cada sistema fueron elegidas por las siguientes razones:

- Son áreas con cierta homogeneidad dentro de los ecosistemas;
- Son sectores lo suficientemente pequeños como para que puedan medirse y definirse los efectos menores y los de mayor escala;
- Los recursos relacionados con las diferencias de espacio en la calidad y la cantidad de componentes, incluso suelos, vegetación, clima, geología y fisiografía, son relativamente homogéneos dentro de una determinada ecoregión;
- Marcan una división entre los diferentes patrones del impacto humano en el medio ambiente, y los diferentes patrones en la calidad actual de los recursos ambientales, y;
- Se ha comprobado que son un apoyo eficaz para realizar el inventario y la evaluación de los recursos ambientales en el ámbito nacional e internacional, para establecer los objetivos de gestión de recursos regionales, y para desarrollar fundamentos biológicos, y estándares para la calidad del agua (Omernik y Bailey, 1997).

Enfoque progresivo de la SEA

Los pasos que se enumeran a continuación explican el enfoque progresivo que se utilizó para desarrollar las evaluaciones estratégicas del medio ambiente para cada ecosistema que incluye puertos de entrada terrestre fronterizos. Como se describe a continuación, este enfoque cuenta con parámetros de evaluación tanto cuantitativos (por ejemplo, elaboración de planos, identificación de los recursos de la zona) como cualitativos (por ejemplo, evaluación de las estructuras de importancia histórica, coordinación de los organismos)

Paso 1: Asignar un LPOE al ecosistema y a las ecoregiones, y obtener planos a gran escala para realizar una revisión ambiental preliminar.

Paso 2: Reunir información sobre el ecosistema y las

ecoregiones a gran escala para cada LPOE.

Paso 3: Realizar una valoración preliminar de las áreas de estudio a gran escala de los LPOE.

Paso 4: Mejorar la escala de evaluación, elaborar planos detallados e imágenes aéreas.

Paso 5: Verificar los planos y reunir información mediante visitas a cada LPOE.

Paso 6: Evaluar las posibles interacciones entre US-VISIT y el medio ambiente (ecosistema y ecoregión).

Paso 7: Descartar los LPOE en los que las acciones propuestas no ofrezcan posibilidades de producir efectos significativos.

Paso 8: Identificar las autoridades con responsabilidad sobre los recursos y temas de interés.

Paso 9: En caso de ser apropiado, iniciar un programa para implementar la secuencia de mitigación.

Paso 10: Recomendar la ubicación del LPOE donde se requieran estudios más detallados (Mitigación, NEPA).

PEA de US-VISIT METODOLOGÍA PARA ELABORAR LOS INFORMES DE LOS ESTUDIOS AMBIENTALES DE BASE

Introducción

En el año 2003, El programa US-VISIT del DHS evaluó las condiciones del ambientales presentes en los LPOE en la frontera entre los Estados Unidos, y Canadá y México.

Las evaluaciones del LPOE se dividieron en grupos de LPOE según el ecosistema del Departamento de Pesca y vida Salvaje de los Estados Unidos [Fish and Wildlife Service (USFWS)]. El compendio de análisis de los LPOE definidos en los ecosistemas del USFWS brindan explicaciones lógicas con respecto al medioambiente afectado y los posibles impactos que podrían surgir de la mejoras en los LPOE.

Los informes del estudio de base ambiental [Environmental Baseline Study (EBS)] identifican las restricciones específicas del lugar relacionadas con el medio ambiente, dentro y en las cercanías de cada LPOE y una evaluación de los posibles impactos acumulativos dentro de cada ecosistema, según los define el USFWS.

Metodología

El EBS analiza información utilizada y mejorada que se recolectó durante la Revisión Ambiental Preliminar [Preliminary Environmental Review (PER)]. El análisis de la PER consistió en una evaluación a nivel oficial centrada en variables que se evalúan típicamente en el proceso de preparación de un inventario de base ambiental. El objetivo de la evaluación de la PER fue ofrecer, para cada LPOE, un inventario acelerado de los posibles temas de alerta dentro del área de estudio del LPOE en un radio de 2x5 ó 5x5 millas. Los datos reunidos por la PER se basaron en parámetros a gran escala y en un protocolo para identificar rápidamente temas que presentan alerta rojo. La PER elaboró las variables naturales, físicas y socioeconómicas, que se evaluaron más adelante en el EBS, tanto a nivel de los LPOE como a una mayor escala del ecosistema para todos los LPOE dentro de un determinado ecosistema.

En el proceso de evaluación del EBS, las instalaciones de cada LPOE fueron investigadas por científicos ambientalistas capacitados para evaluar los entornos naturales, físicos y socioeconómicos. En cada LPOE hubo dos áreas en las que se centró la investigación: (1) Un área más extensa que se denomina área de interés [area of interest (AOI)], y se define como un área de aproximadamente 1000 pies de extensión desde la frontera de la propiedad del LPOE. (2) Un área de investigación más pequeña que era la frontera existente del LPOE.

Para cada LPOE, se realizó una Evaluación final en escala verde (1) lo que implicaría que el medio ambiente del LPOE en cuestión (AOI) no cuenta con recursos que podrían sufrir impactos significativos. Esto no significa que el AOI haya sido “despejada” para la construcción, sino que llegado el caso de que el AOI fuera afectada no requeriría de estudios detallados o un proceso permitido para implementar el procedimiento. Aún se requiere de la coordinación con organismos locales (si fuera pertinente estatales y federales adecuados), para satisfacer los requerimientos NEPA del organismo.

La Evaluación final en escala ámbar (2) implicaría que el AOI del LPOE incluiría recursos que, llegado el caso de ser afectados, ocasionarían “consecuencias extraordinarias”, pero por el momento no se conocen o no son cuantificables. De esta manera, si la implementación del procedimiento (selección de una tecnología) ocasiona una situación en la que las consideraciones relacionadas al diseño no minimizan los tiempos de salida de la frontera, se requerirá de un estudio adicional para determinar las posibles consecuencias de la limitación de diseño.

Finalmente, la Evaluación final en escala roja (3) implicaría que el AOI del LPOE incluiría recursos que llegado el caso de ser afectados en forma colectiva como consecuencia de un procedimiento futuro, ocasionarían impactos significativos sobre la base del contexto e intensidad de los impactos. Esto implicaría el peor de los casos, donde la implementación de una determinada tecnología en un LPOE ocasionaría retrasos en los tiempos de salida inaceptables y el hecho de que las consideraciones de diseño

PEA de US-VISIT

no podrían ser implementadas dentro de las instalaciones o AOI de los LPOE para minimizar estos posibles impactos.

Los grados de interés del EBS para cada variable evaluada se detallan a continuación y se resumen en la Tabla A-1. Estos estudios ambientales de base se utilizaron para desarrollar evaluaciones estratégicas del medio ambiente de los 165 LPOE en las fronteras del Norte y Sur del país.

Tabla B-1 VARIABLES EVALUADAS Y GRADO DE PREOCUPACIÓN

VARIABLE	DEFINICIÓN DE GRADO DE PREOCUPACIÓN
1. Monóxido de Carbono (CO) 2. Ozono (O3) 3. Tema Específico (PM10) 4. Dióxido Sulfúrico (SO2)	VERDE Clasificada como área de Cumplimiento AMBAR Clasificada como área de Mantenimiento ROJO Clasificada como área de Incumplimiento (cualquier nivel) NOTA: La evaluaciones del aire realizadas en el lugar se llevarán a cabo respecto de la información de base obtenida en el EBS.
5. Ruido (Tiempo de Espera Máximo)	VERDE: Ningún receptor sensible de ruido recibirá impactos. AMBAR: Los únicos receptores sensibles al ruido que pueden recibir impactos son lugares asociados con las instalaciones del LPOE propiamente dichas. ROJO: Los receptor(es) sensible(s) al ruido pueden recibir impactos. NOTA: Las evaluaciones de ruido particulares de cada lugar se llevarán a cabo sobre la base de la información reunida en el EBS.
6. Justicia Ambiental	VERDE: Ninguna comunidad minoritaria o de bajos recursos reconocida dentro del área de estudio. AMBAR: No se aplica. ROJO: Las minorías o poblaciones de bajos recursos pueden resultar excesivamente afectadas. Identificar otras alternativas o medidas de mitigación que podrían evitar o reducir los efectos adversos o excesivamente altos para la población asociada con la justicia ambiental. Garantizar la participación plena y justa de las comunidades identificadas; es decir, desarrollar un plan de alcance.
7. Pueblos Indígenas y Recursos de los Estados Unidos	VERDE: Los LPOE no están ubicados donde tierras pertenecientes a pueblos indígenas o recursos naturales compartidos puedan resultar afectados. AMBAR: Los LPOE no están ubicados donde las tierras indígenas o los recursos naturales compartidos puedan ser afectados; sin embargo, se desconocen la asociación e interés de Indígenas nativos de los Estados Unidos; y se requiere de coordinación para determinar la participación de estos sectores. ROJO: El LPOE está ubicado en tierras indígenas o recursos naturales compartidos en los Estados Unidos.
8. Tierras de Labranza Principales	VERDE: No existe ningún suelo de labranza de primera calidad, estatal o único dentro del LPOE o de zonas adyacentes. AMBAR: Suelos de labranza de primera calidad, estatales o únicos ubicados dentro de y adyacentes al LPOE, pero en los que los impactos no tendrían una puntuación superior a 160 (formulario USDA AD-1006). ROJO: El LPOE está dentro del límite de recursos designados, y su alcance garantiza la determinación del impacto. (USDA AD-1006).

PEA de US-VISIT

VARIABLE	DEFINICIÓN DE GRADO DE PREOCUPACIÓN
9. Parques y Bosques Nacionales	<p>VERDE: Ningún bosque o parque nacional está ubicado dentro de o adyacente a un LPOE.</p> <p>AMBAR: El LPOE y las zonas aledañas están ubicados en forma adyacente a un Parque Nacional o dentro de un Bosque Nacional.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un Parque Nacional.</p>
10. Parques Estatales y Bosques Estatales	<p>VERDE: Ningún Bosque Estatal o Parque Estatal está ubicado dentro de o adyacente a un LPOE.</p> <p>AMBAR: El Parque Estatal es adyacente a un LPOE, o el LPOE está dentro de un Bosque Estatal.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un Parque Estatal.</p>
11. Refugio de Vida Salvaje Nacional y Área de Conservación de Vida Salvaje	<p>VERDE: No hay invasión de ningún recurso dentro del LPOE o área adyacente.</p> <p>AMBAR: Refugio Nacional de Vida Silvestre [National Wildlife Refuge (NWR)] ubicado adyacente al LPOE, o un LPOE dentro de un Área de Conservación de Vida Salvaje [Wildlife Conservation Area (WCA)].</p> <p>ROJO: LPOE dentro de un NWR.</p>
12. Refugio de Vida Salvaje Estatal (o designación similar)	<p>VERDE: No hay ningún tipo de invasión de ningún recurso dentro del LPOE o en áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Refugio Estatal de Vida Silvestre [State Wildlife Refuge (SWR)] ubicado adyacente al LPOE, o un LPOE dentro de un predio de Asistencia para la Conservación de Suelos y Agua [Soil and Water Conservation Assistance (SWCA)].</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un Refugio Estatal de Vida Silvestre.</p>
13. Zonas Pantanosas	<p>VERDE: No hay zonas pantanosas jurisdiccionales dentro del LPOE o áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Zonas pantanosas dentro del LPOE o en áreas adyacentes. Sin embargo, probablemente se evita el recurso, sobre la base de la configuración hidrogeomórfica del recurso.</p> <p>ROJO: Zonas pantanosas dentro del LPOE y áreas adyacentes que exceden acumulativamente 0,5 hectáreas, y no es probable evitar el recurso sobre la base de parámetros hidrogeomórficos del recurso.</p>
14. Aguas Superficiales	<p>VERDE: Ningún recurso de aguas superficiales ubicado dentro del LPOE o áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Las aguas superficiales dentro del LPOE y áreas adyacentes pueden requerir de un Permiso Nacional o General en caso de sufrir impactos.</p> <p>ROJO: El entorno del LPOE afectado está ubicado dentro de una cuenca hídrica sensible o de alta calidad que podría requerir de precauciones especiales (estudios acuáticos, permisos de la sección 404 individuales).</p>
15. Historial de Materiales Peligrosos	<p>VERDE: El estudio de la Ley de Especies Amenazadas [Endangered Species Act (ESA)] en fase I no identificó ninguna condición ambiental reconocible.</p> <p>AMBAR: El estudio ESA en fase I identificó las condiciones ambientales relacionadas con el LPOE o área adyacente, pero las condiciones no garantizan el inicio de acciones inmediatas.</p> <p>ROJO: El estudio ESA en fase I identificó las condiciones ambientales reconocibles, y se recomienda el inicio de acciones inmediatas.</p>

PEA de US-VISIT

VARIABLE	DEFINICIÓN DE GRADO DE PREOCUPACIÓN
16. Límites de Inundación y Límites de Construcción	<p>VERDE: Ningún límite de inundación o límite de construcción ubicado dentro del LPOE o en áreas de desarrollo adyacentes.</p> <p>AMBAR: Límites de inundación o límites de construcción designados adyacentes al LPOE pero no dentro del LPOE.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un límite de inundación o en un límite de construcción designado.</p>
17. Especies RTE (Federales y Estatales)	<p>VERDE: Ninguna especie Federal o Estatal conocida (si fuera pertinente) o Hábitat Crucial dentro del LPOE o en áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Posible participación de especies RTE en el ámbito Federal o Estatal, o consultas informales adicionales para tomar una determinación final.</p> <p>ROJO: LPOE y áreas de desarrollo adyacentes invaden el sitio de especies raras, amenazadas o en peligro de</p>
18. Río Paisajístico y Agreste (Federal y Estatal)	<p>VERDE: Ningún Río Paisajístico y Agreste (Federal o Estatal) o ríos en proceso de estudio están dentro de o adyacentes al LPOE.</p> <p>AMBAR: LPOE y áreas adyacentes fuera de los límites definidos, pero dentro de la misma subcuenca del recurso.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro del límite designado del recurso</p>
19. Recursos Históricos	<p>VERDE: No se identificó ningún recurso como elegible o histórico catalogado según el Registro Nacional de los Lugares Históricos [National Register of Historic Places (NRHP)] dentro de la instalación del LPOE y áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Posible(s) recurso(s) histórico(s) elegible(s) según el NRHP dentro de las instalaciones del LPOE y áreas adyacentes. Investigación Adicional y coordinación de la Oficina de Preservación Histórica Estatal [State Historic Preservation Office (SHPO)] requerida para determinar la elegibilidad de posibles efectos.</p> <p>ROJO: Límite de recurso(s) histórico(s) catalogado(s) en el NRHP dentro del LPOE y áreas adyacentes Evaluación de posibles decisiones sobre efectos adversos.</p>
20. Recursos Arqueológicos	<p>VERDE: Las posibilidades de que existan propiedades arqueológicas son bajas. Trabajo de campo arqueológico mínimo, y coordinación con Oficiales de Preservación Histórica Estatales requerida.</p> <p>AMBAR: Las posibilidades de que existan propiedades arqueológicas son altas. Trabajo de campo arqueológico, y coordinación con Oficiales de Preservación Histórica Estatales requerida.</p> <p>ROJO: Las posibilidades de que las propiedades arqueológicas sufran efectos adversos significativos son altas. Trabajo de campo arqueológico significativo, y coordinación con Oficiales de Preservación Histórica Estatales requerida.</p>

Apéndice C. Respuestas y resumen de comentarios, aclaraciones y actualizaciones

RESPUESTAS Y RESÚMENES DE COMENTARIOS

US-VISIT recibió 32 documentos con comentarios durante el período de comentarios. Los ciudadanos, las oficinas gubernamentales locales, estatales y federales, y organizaciones interesadas del sector privado han enviado sus comentarios por correo electrónico o postal, y a través de los formularios disponibles en las reuniones públicas. La Agencia de Protección Ambiental y la Secretaría de Gobernación - Encuesta Geológica de los Estados Unidos, han establecido que no tienen comentarios sobre el Proyecto de PEA.

Los comentarios se agruparon en áreas principales para poder responder a inquietudes similares. A continuación se incluyen los temas principales de los comentarios y las respuestas.

Enfoque de análisis programático sobre temas ambientales:

Algunos de los participantes han sugerido que una declaración de impacto ambiental constituye un nivel de análisis más apropiado que la evaluación programática de los problemas ambientales. Asimismo, algunos sugirieron que debería incluirse más información específica del sitio (como el número de zonas pantanosas en un área en particular) en el Proyecto de PEA. Ciertas sugerencias se centraron en la necesidad de acentuar las diferencias entre sitios y regiones.

Respuesta: US-VISIT ha coordinado con el Consejo para la Calidad Ambiental [Council on Environmental Quality (CEQ)] los temas relacionados con el enfoque programático del análisis y el nivel de análisis. Aunque las normativas del CEQ no hacen referencia específica al Proyecto de PEA, sí revisten relación con el análisis programático y las evaluaciones ambientales. El enfoque programático era apropiado dado que US-VISIT estaba evaluando las alternativas existentes en el nivel nacional durante la primera etapa del proceso de planificación. Un EA constituye el nivel adecuado de análisis cuando no se conoce con certeza

si los impactos ambientales potenciales serían significativos. Al inicio de este análisis, US-VISIT no sabía si dichos impactos serían significativos y, en consecuencia, prefirió elaborar un EA. El análisis en el Proyecto de PEA sobre los cambios propuestos en los procesos administrativos de inmigraciones y fronteras determinó que no existían impactos significativos en el nivel programático y, por lo tanto, no se justifica la elaboración de una Declaración de Impacto Ambiental (EIA) [Environmental Impact Statement (EIS)].

Cada iniciativa requerirá un análisis por niveles, que estará a disposición del público. En algunos casos será necesario elaborar una EIA. Los ejemplos de situaciones que harían necesaria la elaboración de una EIA comprenden la disponibilidad de información nueva, el descubrimiento de impactos imprevistos posiblemente significativos, modificaciones del programa en un puerto, o las acciones y consecuencias potencialmente significativas de dicha modificación. Mientras que el presente PEA podría incorporarse como referencia, no es posible realizar un análisis por niveles de una EIA a partir de los datos del PEA. A pesar de la posibilidad de que algunas iniciativas implementadas en un número reducido de lugares luego de la presente PEA requieran una EIA específica, esos impactos serían de naturaleza localizada y no revestirían significatividad en el nivel nacional o programático. En consecuencia, no se justifica la preparación de una EIA Programática.

En un análisis programático, no es apropiado incluir ni investigar los datos específicos de cada sitio. Estos análisis incorporarán información más detallada sobre la implementación de las iniciativas en ubicaciones particulares cuando se lo considere necesario. El Proyecto de PEA incluye la Sección 9-Análisis por niveles para que los encargados de tomar decisiones puedan emplear este PEA en los análisis ambientales específicos del sitio o de la iniciativa. Los efectos difieren según el puerto debido a las diferencias existentes entre las comunidades. El contexto en que se produce la acción sirve para diferenciar a estos efectos. US-VISIT implementó este enfoque para analizar los efectos programáticos y proporcionar una guía para que los analistas subsiguientes puedan ponderar los impactos ambientales. La Sección 9 de la PEA también provee un esquema para el análisis por niveles, permitiendo así que los documentos posteriores se centren en

PEA de US-VISIT

los problemas de importancia en los puertos o ecorregiones específicas.

Análisis por niveles: Uno de los participantes ha sugerido que los “puertos de entrada con mayor nivel de actividad” sean analizados por separado. Otro sugirió la inclusión de un Reconocimiento Ambiental de Línea de Base [*Environmental Baseline Study (EBS)*] en los análisis por niveles. Un participante concluyó que el empleo de gestión adaptativa, supervisión, mitigación y análisis específico de sitios requieren una EIA y que no debería usarse un análisis por niveles como medio para evitar una planificación ambiental sólida.

Respuesta: Los análisis por niveles específicos de cada sitio se completarán luego del presente análisis programático y se identificarán los impactos potenciales de los “puertos de entrada con mayor nivel de actividad” en ese momento. Según la duración y el alcance de las iniciativas subsiguientes, US-VISIT considerará la estructuración de los análisis por niveles con respecto al concepto sugerido del nivel de operaciones para los distintos puertos o ecorregiones. La sección descriptiva de las distintas áreas de recursos señala que los informes de EBS y SEA constituyeron una fuente principal de datos para el Proyecto de PEA y que estos informes contienen información útil para que los encargados de tomar decisiones preparen los siguientes análisis por niveles. US-VISIT cree que el espíritu de la Ley de Política Ambiental Nacional [*National Environmental Policy Act (NEPA)*] no se basa únicamente en documentos sino que se trata de un intento por minimizar los impactos ambientales. La gestión adaptativa, la supervisión, la mitigación y los análisis por niveles específicos de cada sitio se diseñaron con el fin de reducir los impactos ambientales y administrar las actividades del programa. No están, en sí mismos, necesariamente relacionados con los impactos significativos y no requieren una EIA.

Mitigación específica: Uno de los participantes ha sugerido la incorporación de prácticas de renovación ambiental en cada proyecto y la inclusión de un requisito que estipule la necesidad de una mayor existencia de sombra mediante especies con alta producción de oxígeno.

Respuesta: El Proyecto de PEA ha considerado las estrategias globales de mitigación. Como se analiza en la Sección 7- Supervisión de los efectos, US-VISIT desarrollará un conjunto de herramientas que servirán de guía práctica para implementar las estrategias y contendrán información concerniente a la supervisión, mitigación y conservación ambiental. Los enfoques de este tipo podrían incluirse en el conjunto de herramientas según las consideraciones específicas de cada sitio y los socios gubernamentales responsables de la implementación.

Propuesta de exclusión categórica: Uno de los participantes manifestó que, como US-VISIT había propuesto una Exclusión Categórica [Categorical Exclusion (CATEX)] a las regulaciones de NEPA en el Departamento de Seguridad Nacional, en realidad US-VISIT quería conseguir una exención.

Respuesta: El CEQ define a una exclusión categórica como “una categoría de acciones que no constituyen un efecto significativo individual o acumulativo en el ambiente humano y que, según se ha comprobado, no presentan dicho efecto en los procedimientos adoptados por una agencia federal durante la implementación de estas regulaciones (1507.3) y para las cuales no se requiere evaluación ambiental o declaración de impacto ambiental”. Por definición, una exclusión categórica no tendrá un impacto significativo. Las exclusiones no constituyen una exención de NEPA sino una determinación basada en la experiencia previa con acciones similares de que una categoría particular de acciones no representará un efecto significativo. La lista de acciones que una agencia podría excluir categóricamente de NEPA está sujeta a las normativas y también se somete a un proceso de comentarios públicos. US-VISIT nunca ha obtenido ni buscado exenciones a las leyes o normativas ambientales.

Implementación de alternativas: Algunos participantes respaldaron la implementación de la Alternativa Híbrida por ser la más efectiva y la mejor opción; otros, la Frontera Virtual, desde el punto de vista de los impactos ambientales; y otros creen que la Alternativa de Inacción debería ser la elegida, ya que permite mayor tiempo para considerar las opciones. Algunos expresaron la necesidad de establecer una cerca en toda la frontera entre México

PEA de US-VISIT

y los Estados Unidos (una frontera física); otros creen que debería existir cierto límite físico para lidiar con aquellos individuos que intenten evadir el proceso virtual y en lugares donde es posible atravesar la frontera con un vehículo.

Respuesta: La Alternativa Híbrida es la acción propuesta por US-VISIT y constituye un equilibrio entre los enfoques de una frontera exclusivamente virtual y una exclusivamente física. Un equipo multidisciplinario de US-VISIT ha identificado a la Alternativa Híbrida como el enfoque de preferencia basándose en numerosos factores, incluyendo los impactos ambientales potenciales como así también los criterios concernientes al cumplimiento con las obligaciones legales y las consideraciones de privacidad (según se describe en la Sección 4-Establecimiento de las Alternativas y Descripción de la Acción Propuesta). El presente Proyecto de PEA se centra en los enfoques alternativos para la implementación del Programa US-VISIT en los puertos fronterizos de entrada terrestre. Los cursos de acción sugeridos para las áreas fronterizas (es decir, el área ubicada entre los puertos fronterizos de entrada terrestre) pertenecen a la jurisdicción de Aduanas y Protección Fronteriza [*Customs and Border Protection (CBP)*] y se encuentran fuera del alcance del presente análisis. US-VISIT y CBP son dos agencias del Departamento de Seguridad Nacional que han coordinado sus esfuerzos, y seguirán haciéndolo, para tratar los temas relevantes con respecto a los esfuerzos de la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras.

Resumen de potenciales impactos ambientales por alternativas e importancia: Algunos participantes han sugerido que se aclaren las definiciones referentes a los impactos ambientales altos, medianos y bajos.

Respuesta: Los analistas de PEA consideraron las normativas y guías del CEQ para determinar la significación, incluyendo el contexto y la intensidad. Por ejemplo, algunos puertos fronterizos de entrada terrestre se ubican en áreas que no cumplen con los estándares de calidad del aire (contexto) y el análisis ha evaluado este contexto contra el conocimiento actual de US-VISIT sobre los cambios propuestos a los procesos e impactos sobre los tiempos de espera (intensidad de la actividad). A modo de respuesta a los comentarios recibidos y con el fin de aclarar el análisis, US-VISIT

ha reelaborado las definiciones empleadas en el presente análisis para que reflejen la metodología utilizada y, al mismo tiempo, cumplan con las normativas del CEQ. Asimismo, se agregaron algunos ejemplos (como aquellos destinados a aclarar los “umbrales legales”) para proporcionar mayor especificidad a las acciones propuestas. La Tabla 1-Resumen de Potenciales Impactos Ambientales por Alternativa comprende estas aclaraciones.

Las alternativas dentro de la PEA se evalúan según una clasificación relativa. Es decir, aunque se concluye que la Alternativa de Frontera Física no generará efectos ambientales significativos, esta alternativa presenta más efectos que la Alternativa Híbrida, y ésta, a su vez, produce un número mayor de efectos que la Alternativa de Frontera Virtual. La clasificación relativa le informa al encargado de tomar decisiones sobre los impactos ambientales relativos. El análisis de la clasificación concluyó que la implementación de cualquiera de las alternativas no ocasionaría un efecto ambiental significativo.

Impactos del procesamiento de salidas: Un participante ha observado que era difícil entender cómo la duplicación de la infraestructura de la Alternativa de Frontera Física o el incremento considerable de los tiempos de espera donde no era posible duplicar la infraestructura no provocarían un impacto ambiental significativo.

Respuesta: El PEA observa, especialmente en el caso de la Alternativa de Frontera Física, que podrían generarse ciertos impactos en la calidad del aire en algunos puertos fronterizos de entrada terrestre. No obstante, el presente PEA constituye una evaluación programática de los impactos ambientales potenciales en una escala nacional. El subsiguiente análisis por niveles estudiará los impactos en la calidad del aire en el nivel específico de cada sitio donde la duplicación de la infraestructura o el incremento en los tiempos de procesamiento podrían ocasionar un impacto ambiental negativo en el nivel local. Debido a que estos impactos potenciales se limitarían a unos pocos lugares y serían de naturaleza local, la implementación de la Alternativa Híbrida no generaría un impacto significativo en el nivel programático.

PEA de US-VISIT

Concepto, alcance y especificidad de implementación del programa:

Algunos participantes han planteado inquietudes referentes a si la conceptualización del programa o la selección de tecnologías son acciones necesarias para determinar si existe o no un impacto significativo. Un participante cree que no hay suficiente información sobre la forma de implementación. Otro, que el DHS debería determinar los límites del Programa US-VISIT.

Respuesta: Las normativas del CEQ instan a la aplicación inmediata de la NEPA. El Código Federal de Regulaciones 40, parte 1501.2 establece: “Las agencias deberán integrar el proceso de NEPA con las demás planificaciones en el menor tiempo posible para asegurar que la planificación y las decisiones reflejen los valores ambientales, evitar demoras en las etapas posteriores del proceso y prevenir conflictos potenciales.” La presente PEA tiene el objetivo de proporcionar información a los planificadores y encargados de tomar decisiones sobre los efectos ambientales potenciales para contribuir a la comprensión del diseño y la implementación del Programa US-VISIT. Si el análisis tuviera que detenerse a la espera de decisiones específicas, el proceso estaría en un estadio demasiado avanzado y no sería posible dar cuenta de ciertos efectos. Distintas leyes y directivas del Departamento establecieron y siguen enmarcando al Programa US-VISIT y éste responde a las necesidades identificadas por la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras. Los detalles específicos sobre la implementación serán desarrollados a medida que el Programa madure, y se evalúen y se tomen decisiones sobre los proyectos subsiguientes. US-VISIT sugiere que los participantes se mantengan en contacto con los oficiales de enlace locales de Extensión Pública de US-VISIT para que puedan recibir las constantes actualizaciones sobre el estado de las iniciativas del programa. Puede identificarse a estos oficiales de enlace locales llamando al número telefónico principal de US-VISIT, 202-298-5200 y consultando por los oficiales de Difusión Pública o escribiendo a subscribeusvisit@dhs.gov para suscribirse a la lista de correo de US-VISIT y poder recibir las últimas noticias e información reciente sobre el Programa. Asimismo, el público tendrá la oportunidad de consultar sobre las futuras evaluaciones ambientales por niveles relativas a las iniciativas específicas de US-VISIT.

Uso compartido de la información con los socios: Uno de los participantes no tenía claro si “el uso compartido de la información con nuestros socios” hace referencia a revelar información a otras naciones, como aquellas donde hay una oficina consular de los EE.UU. y donde el sistema de inmigraciones frecuentemente se encuentra por primera vez con un potencial turista o inmigrante, o si la definición hace referencia a las agencias asociadas al ambiente ejecutivo.

Respuesta: Los “socios” hacen referencia a los demás socios de la administración de inmigraciones y fronteras del Gobierno de los Estados Unidos, como Aduanas y Protección Fronteriza, el Servicio de Ciudadanía e Inmigración de los EE.UU. [*U.S. Citizenship and Immigration Services (USCIS)*], la Oficina de Inmigración y Aduanas [*Immigration and Customs Enforcement (ICE)*] y los Departamentos de Estado y Justicia. La creación de un sistema integrado, como se ha analizado en la PEA, no requiere compartir la información con gobiernos extranjeros en esta etapa del programa.

Propagación: Varios participantes sugirieron o inquirieron sobre la necesidad de una aclaración concerniente al concepto de “propagación”. Un revisor consultó específicamente sobre la forma en que la propagación afectaría las ubicaciones de los Centros de Solicitud de Ayuda [*Application Support Centers (ASC)*].

Respuesta: US-VISIT prevé que a medida que el procesamiento de individuos se propague hacia otras ubicaciones, es decir, cuando no se concentre en un único puerto fronterizo de entrada terrestre, se minimizarán los impactos en estos nuevos lugares. La propagación hace referencia a los procesos actuales o futuros de un puerto fronterizo de entrada terrestre que se distribuyen a más de una ubicación. Las demás ubicaciones (ASC, oficina consular, etc.) no tendrán necesariamente que procesar el mismo volumen de personas que un puerto fronterizo de entrada terrestre. Cuando los cambios o procesos propuestos se prueban en el campo y en un nivel piloto, los planificadores y operadores pueden adaptar los procesos en gran número de formas para reducir los impactos cuando se considere necesario o apropiado. US-VISIT ha agregado un gráfico a la Sección 9-Análisis por Niveles que podría contribuir a que los lectores comprendan el concepto de propagación. En

PEA de US-VISIT

las oficinas ASC, los visitantes generalmente no experimentan un tiempo de espera vehicular en la misma medida que sucede en los puertos fronterizos de entrada terrestre. En consecuencia, se supone que las inquietudes concernientes al tráfico y la calidad del aire no serán un problema en una ASC y la propagación de los procesos desde un puerto de entrada terrestre a una ASC minimizarán los impactos ambientales. Las ubicaciones donde se implementarán los procesos de propagación ya realizan otro tipo de procesamiento administrativo de inmigraciones y fronteras. Por lo tanto, la propagación de los procesos no ocasionará un movimiento poblacional desde una frontera terrestre a estas ubicaciones. Los lugares simplemente agregarán estos nuevos procesos a los que actualmente realiza para el grupo poblacional existente.

Recursos Culturales e Indio Americanos: Un Oficial de Preservación Histórica Estatal hizo hincapié en las inquietudes concernientes a los impactos potenciales en las estaciones fronterizas históricas, y ha sugerido que se realicen esfuerzos creativos e imparciales para lograr la reutilización de los edificios históricos y ha indicado que estas estaciones son fundamentales para entender la importancia nacional, estatal y local de la política de fronteras. Otro participante ha solicitado que se aclare el concepto “inventario”. Otro revisor ha sugerido que los efectos indirectos de la inmigración ilegal justifican la preparación de una EIA o estrategias de mitigación de mayor alcance.

Respuesta: US-VISIT reconoce y es conciente de la importancia y la existencia de estos edificios históricos en numerosas estaciones fronterizas a lo largo de toda la frontera terrestre de los EE.UU. US-VISIT mantiene un diálogo abierto con los Oficiales de Preservación Histórica Estatales [*State Historic Preservation Officer (SHPO)*] de todas las estaciones fronterizas para mantenerlos informados de los planes generales y enfoques de proyectos, y para facilitar las consultas específicas a la agencia que se aplican a cada proyecto. En caso de que los proyectos propuestos por US-VISIT ocasionen impactos potenciales a las propiedades históricas, US-VISIT realizará una consulta apropiada e implementará las medidas razonables para evitar o minimizar estos impactos.

En las secciones sobre Recursos Culturales e Indio Americanos relativos a la Alternativa Híbrida, de Frontera Física y de Inacción, US-VISIT ha remplazado la oración “US-VISIT está actualizando el presente inventario mediante investigaciones de campo” por “US-VISIT se encuentra en el proceso de actualización de los datos archivados (es decir, la información de los recursos culturales en los informes SEA y EBS) mediante encuestas sobre los recursos culturales en los puertos fronterizos de entrada terrestre”.

Asimismo, a modo de aclaración, en la Sección 7-Supervisión de los Efectos, para los Recursos Culturales e Indio Americanos, US-VISIT ha alterado la última oración, a saber: “En el conjunto de herramientas, US-VISIT proporcionará información sobre las propiedades históricas, un registro de interacción con los SHPO y THPO, y una plantilla para el Plan de Revelación Involuntaria de Información.”

La PEA analiza los efectos ambientales indirectos y potenciales de la inmigración ilegal sobre las tierras de Indios Americanos. No obstante, US-VISIT no cree que este problema por sí solo genere un efecto ambiental significativo. Todos los efectos de la inmigración ilegal serán específicos de cada sitio y con un alcance reducido. En consecuencia, no son significativos en el nivel programático. Sin embargo, como precaución, el Programa US-VISIT se compromete a desarrollar un conjunto de herramientas de mitigación ambiental que incluya una Guía Práctica de las Relaciones Intergubernamentales de los Indios Americanos que será desarrollada en conjunto con los gobiernos tribales.

Modelado de tráfico: Un participante de California preguntó sobre la clase de proceso de modelado o el software específico que US-VISIT está utilizando para modelar el tráfico y los flujos. Algunas organizaciones de California solicitaron información concerniente a los impactos sobre el flujo de tráfico local y regional.

Respuesta: US-VISIT usa la herramienta de modelado “Border Wizard” para evaluar los impactos sobre los patrones de tráfico en los puertos fronterizos de entrada terrestre como consecuencia de los cambios de la infraestructura y los procesos operacionales en las estaciones fronterizas. El Consejo de la Asociación de

PEA de US-VISIT

Estaciones Fronterizas [*Border Station Partnership Council* (BSPC)] realiza tareas de supervisión del desarrollo y el uso del programa de modelado. US-VISIT coordinará los esfuerzos de modelado específicos de cada sitio que sean necesarios para contribuir con los esfuerzos locales y regionales destinados a identificar los problemas de tráfico y ha agregado este compromiso en la Sección 7-Supervisión de los Efectos.

El modelado del tráfico específico de cada sitio daría cuenta de todos los cambios en los procesos relacionados con o resultantes de la implementación del Programa US-VISIT. Los análisis específicos de cada sitio evaluarán los impactos locales en el tráfico, como congestión, flujo y efectos sobre la seguridad vial. US-VISIT trabajará con las partes interesadas, ya sean regionales o locales, para coordinar aquellas cuestiones como los impactos potenciales del tráfico sobre los sistemas de transporte regional y local. US-VISIT sugiere que los puntos de contacto locales para los problemas regionales y locales se identifiquen a sí mismos ante la Oficina de Instalaciones e Ingeniería de US-VISIT llamando al (202) 298-5250.

Justicia Ambiental: Un participante ha propuesto que se aplique la Orden del Ejecutivo para la Justicia Ambiental (E.O. 12898).

Respuesta: US-VISIT ha determinado que, en un nivel programático, la implementación de la acción propuesta no causará impactos significativos. La Orden del Ejecutivo de justicia ambiental solicita un análisis más específico para detectar si las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos están soportando un grado desproporcionado de algún tipo de impacto ambiental significativo. US-VISIT no prevé impacto significativo alguno en el nivel programático. Los análisis de justicia ambiental y el compromiso adicional del público seleccionado se aplican mayormente en el nivel local y, de ser necesario debido a los impactos significativos y cuestiones demográficas, serían considerados en un subsiguiente análisis por niveles.

Efectos sobre la salud humana: Un participante ha indagado sobre el cumplimiento con los estándares de exposición apropiados para la salud humana relacionados con la implementación tecnológica.

Respuesta: US-VISIT observó en la PEA en la Sección 6-Predicción de los Efectos que “En este Proyecto de PEA no se tienen en cuenta los efectos sobre la salud humana, debido a que las decisiones sobre diversos proyectos de implementación tecnológica considerarían la conformidad de esas tecnologías con los estándares de exposición apropiados para la salud humana.” US-VISIT ha adoptado un proceso de Solicitud de Información [*Request for Information (RFI)*] que obliga a las industrias a cumplir con los estándares aplicables para la salud humana. Además, US-VISIT está desarrollando un proceso de “un estándar único” para que se use en las iniciativas futuras y que también considere estas consideraciones sobre la salud humana.

Efectos indirectos: Un participante observó que el análisis debería incluir los efectos indirectos razonablemente previsibles.

Respuesta: El DHS debe considerar los efectos indirectos razonablemente previsibles causados por acciones posteriores en la línea de tiempo o subsiguientemente eliminadas. La PEA resalta dichos impactos. Por ejemplo, la PEA concluye que un efecto indirecto que debería ser considerado por los encargados de tomar decisiones consiste en los posibles impactos sobre las reservas indias y las tierras públicas como consecuencia de los cruces ilegales.

Impactos socioeconómicos: Los participantes han declarado que las demoras en los cruces fronterizos de San Ysidro, California y Peace Arch, Washington presentan o podrían presentar impactos económicos. También han planteado inquietudes sobre los impactos en las tarifas a los usuarios y la inclusión de ciudadanos canadienses al Programa US-VISIT.

Respuesta: Las demoras posibles de tráfico en cada puerto fronterizo de entrada terrestre serán evaluadas en los análisis específicos de cada sitio. La NEPA solicita que los encargados de tomar decisiones consideren los impactos socioeconómicos únicamente cuando se relacionan con los impactos ambientales potenciales de un proyecto. Se incluyen más aclaraciones en la sección Aclaraciones, más adelante en el presente informe.

Cuando una agencia gubernamental propone una programa por ley,

PEA de US-VISIT

dicha agencia tiene la obligación de analizar los costes anticipados del programa y entregar dicha información a la Oficina de Administración y Presupuesto (*Office of Management and Budget*). Este proceso de análisis de los costes forma parte, mientras se encuentra fuera del alcance de los analistas ambientales, del proceso federal de decisiones. Si desea obtener más información sobre los impactos económicos y en qué forma y qué grado US-VISIT los incluye en el presente PEA consulte el segundo encabezamiento de esta sección, Aclaraciones-Socioeconomía. En caso de que las tarifas a los usuarios sean razonablemente previsibles, éstas generarían un impacto socioeconómico, pero dicho impacto sería, en el mejor de los casos, leve con respecto al ambiente biofísico. Aun así, es una pregunta abstracta porque el Programa US-VISIT no ha decidido implementar tarifas a los usuarios ni serán consideradas en un futuro razonablemente previsible.

Comercio fronterizo: Un participante observó que la PEA se refería a Canadá como la frontera de mayor actividad comercial, pero también hizo hincapié en que la fig. 2 de la p. 10 no incluye a ningún puerto canadiense en los 10 primeros puertos con mayor nivel de actividad. El participante también preguntó si estos primeros 10 puertos obtendrían soluciones subóptimas.

Respuesta: Canadá y los Estados Unidos no tienen un mayor nivel de actividad comercial que México y los Estados Unidos. No obstante, las categorías “Inspecciones anuales totales” indicadas en las figuras 2 y 6 (dos del mismo mapa) reflejan el volumen de inspecciones a los viajantes. No existe una correlación directa entre el volumen comercial total de una frontera y el número de personas inspeccionadas. Ningún puerto obtendrá una solución menor a la apropiada y uno de los beneficios de la Alternativa Híbrida consiste en que es posible considerar una combinación adecuada de tecnología e infraestructura física para cada ubicación.

Impactos de ruido relacionados con la Alternativa de Frontera Virtual: Un participante solicita una aclaración sobre los impactos a corto plazo comparados con aquellos a largo plazo.

Respuesta: La oración de la página 28 debería decir: “Estos impactos serían de menor duración y menor grado que los

generados por la Alternativa Híbrida o de Frontera Física.” Debería haberse usado “Híbrida” en lugar de “Inacción”. Esta corrección se efectuó en el texto del documento. La presente aclaración concuerda con el mayor nivel de construcción a corto plazo que sería experimentado ya sea con la Alternativa Híbrida o la de Frontera Física. Aunque no habría ausencia de construcción con la Alternativa de Inacción según se ha sugerido en el comentario, el nivel se limitaría al ámbito de las actividades planificadas en la actualidad y presentarían el menor grado de restricción asociada a la actividad e impactos de ruido cuando se la compara con las demás alternativas.

Coordinación sobre los problemas regionales y específicos de cada sitio:

Un participante ha sugerido que se consideren los posibles problemas de transporte regional. Otro (NOAA) solicitó una aclaración sobre la manipulación de los monumentos geodésicos, en caso de que resultaran afectados. Un participante ha sugerido que se especifique el alcance y la agenda de los programas de coordinación.

Respuesta: US-VISIT se ha comprometido a llevar adelante una coordinación significativa y provechosa con las personas y organizaciones potencialmente afectadas por las propuestas del programa. Se recomienda a aquellos que posean información concerniente a problemas de transporte regional que se identifiquen ante la Oficina de Instalaciones e Ingeniería de US-VISIT llamando al (202) 298-5250. La Sección 7-Supervisión de los Efectos ha sido actualizada de manera que especifique los monumentos geodésicos como ejemplo de temas potenciales que justifican una estrategia de mitigación. Asimismo, se considerará la implementación de la acción propuesta relacionada con los monumentos o recursos particulares en los subsiguientes análisis por niveles específicos de cada sitio. US-VISIT ha agregado una cláusula de compromiso para coordinar los esfuerzos con las partes interesadas, ya sean locales o regionales. Además, todo proyecto cumplirá con los requisitos relevantes y las normativas estatales y federales concernientes al análisis ambiental.

Reuniones públicas y extensión pública futura: Los participantes que concurrieron a las reuniones públicas observaron que dichas reuniones contribuyeron a su comprensión del

PEA de US-VISIT

Programa US-VISIT, que fueron informativas y contaron con un buen personal. Un participante de la reunión pública celebrada en Bellingham, Washington declaró que no había observado publicidades sobre estas reuniones en la prensa local. Además, algunos participantes han considerado que en actividades posteriores debería efectuarse una tarea de extensión específica.

Respuesta: US-VISIT celebró 7 reuniones públicas en los Estados Unidos durante el período de comentarios. US-VISIT publicó avisos en diarios nacionales y locales sobre los lugares de reunión. En el caso de la reunión de Bellingham, US-VISIT publicó avisos en los diarios Seattle Times, Northern Lights y Bellingham Herald. La Oficina de Difusión Pública y Enlace de US-VISIT mantiene un diálogo abierto con las comunidades sobre los programas y planes de US-VISIT. Puede contactarse con la Oficina de Difusión de US-VISIT llamando al número telefónico central 202-298-5200, donde puede obtenerse información de contacto de las distintas oficinas o agencias que podrían estar completando los subsiguientes análisis por niveles. Asimismo, las personas interesadas pueden escribir a subscribeusvisit@dhs.gov para suscribirse a la lista de correo de US-VISIT que proporciona las últimas noticias e información reciente sobre el programa.

ACTUALIZACIONES

Técnicamente, CBP considera que los transbordadores son puertos fronterizos de entrada terrestre, ya que, en esencia, proporcionan un servicio de transporte que alternativamente sería suministrado por un puente o un túnel. Esta definición no modifica o altera el análisis de la PEA.

US-VISIT ha celebrado siete reuniones públicas durante el período de comentarios. Concurrió un total de 70 personas. La información concerniente a los lugares de las reuniones se incluye en la PEA Final (conforme al Proyecto de PEA) en el Apéndice A-Materiales para la Participación Pública. Asimismo, se incluyen en este apéndice los tres folletos presentados en las reuniones públicas.

ACLARACIONES

Socioeconomía

Se recibieron varios comentarios relacionados con las acciones específicas en los puertos fronterizos de entrada terrestre que

podrían afectar al comercio local. Los comentarios específicos de cada sitio escapan al alcance del presente documento y serán tratados debidamente cuando se realicen los análisis específicos correspondientes.

En general, los comentarios hacían referencia a la socioeconomía asociada a los efectos ocasionados por un mayor tiempo de espera en los cruces fronterizos (en ambas direcciones), los requisitos adicionales de documentación (por ej., pasaportes), y la alteración de las comunidades de áreas metropolitanas que unen las fronteras. Los impactos socioeconómicos relacionados con la demora en la frontera que afectan el comercio de mercaderías y el movimiento de trabajadores y turistas se analizan en la PEA en la sección sobre socioeconomía. En general, la ralentización del movimiento de personas y mercaderías en los puertos de entrada genera costes de transporte y alteraciones sociales. La demora vehicular también puede ocasionar impactos en la calidad del aire que podrían afectar la salud humana. Asimismo, estas demoras afectan a las comunidades fronterizas debido a una alteración de los sistemas de transporte local (congestionamientos en las carreteras, intersecciones bloqueadas y una reducción de la actividad comercial debido al mayor número de inconvenientes). La PEA también ha analizado los patrones de alteración migratoria a medida que las demoras (reales y percibidas) afectaron las decisiones sobre el momento, el lugar y la forma de cruzar la frontera.

Las normativas del CEQ obligan a las agencias a considerar los impactos sociales cuando se realiza un análisis de impactos ambientales (Código Federal de Regulaciones 40, parte 1508.14). No obstante, estas normativas estipulan específicamente que dichos efectos deberían asociarse a la “relación de las personas con ese ambiente”. Además, la regulación establece que “esto significa que los efectos sociales y económicos no constituyen en sí mismos una obligación de preparar una declaración de impacto ambiental”. Conforme a las normativas del CEQ, el nivel del análisis socioeconómico presentado en la presente Evaluación Programática Ambiental es apropiado para la acción propuesta. Los efectos sociales no constituyen sí mismos una obligación de preparar una declaración de impacto ambiental.

PEA de US-VISIT

Generalidades

Se modificó la primera oración de la p. 19, Sección 5: “Las actividades en la frontera se desarrollan a lo largo...”

Se modificó la segunda oración de la p. 20, primer párrafo: “Después del 11 de septiembre de 2001, la inmigración legal en los Estados Unidos ha disminuido.”

Para el análisis sobre la calidad del aire: La sigla NAAQS refiere a los Estándares Nacionales de Calidad de Aire Ambiental (*National Ambient Air Quality Standards*). Se la ha agregado a la discusión sobre el primer análisis de calidad del aire en la Sección 6- Predicción de los Efectos.

Para el propósito del presente análisis, los recursos biológicos que se consideran son aquellos relacionados con las especies de animales y plantas y hábitat asociados.

En la PEA Final en inglés se cambió e-waste por “electronic waste” (la traducción al español se mantuvo siempre igual).

Se incluyen tres mapas en el Resumen Ejecutivo y en el cuerpo de la PEA para facilitar el uso, especialmente de los lectores que revisan únicamente el Resumen Ejecutivo. Los dos grupos de mapas tienen el mismo contenido.

El mapa (Figura 2-Puertos Fronterizos de Entrada Terrestre) que señala los puertos fronterizos de entrada terrestre en realidad marca seis puertos en California y no cinco. Como se observa en la leyenda del mapa, existe la posibilidad de superposición de los indicadores (puntos) de cada puerto debido a la escala del mapa.

En cuanto a la adquisición de equipos electrónicos específicos, se facilitó la lectura de dos oraciones del Resumen Ejecutivo y de la Sección 10-Conclusiones: Por lo tanto, las decisiones sobre la compra de equipamiento electrónico (cuando no existe diferencia apreciable alguna entre las marcas y cuando el equipamiento se fabrica, instala y emplea de manera que cumpla con los requisitos aplicables sobre protección ambiental y salud humana) para la implementación de la acción propuesta no requieren mayores consideraciones según la NEPA. La decisión sobre los distintos

tipos de tecnología podría requerir un análisis ambiental según la NEPA.