



Aeropuerto Internacional Logan de Boston

## **Proyecto para mejorar la zona de seguridad de la pista 27 del Aeropuerto Internacional Logan de Boston (RSA)**

**EEA No. 16433 (7/22/22)**

### **Resumen del proyecto**

**Descripción general del proyecto.** La Autoridad Portuaria de Massachusetts (Massport) está en la fase de diseño conceptual y en la obtención de permisos ambientales para hacer las mejoras en el área de seguridad de la pista (RSA, por sus siglas en inglés) al final de la pista 27 del Aeropuerto Internacional Logan de Boston. Las mejoras propuestas son parte de un programa de seguridad permanente de la Administración Federal de Aviación (FAA) requerido para mejorar el RSA, en la medida de lo posible, para cumplir con los estándares de diseño del aeropuerto de la FAA y mejorar el acceso para una operación de rescate en caso de una emergencia en la zona del aeródromo. **Se trata de mejoras de seguridad en el RSA; no incluyen la ampliación de las pistas ni tienen efecto alguno en las operaciones habituales de la pista, la capacidad o los tipos de aeronaves que pueden transitar.**

El extremo de la pista 27 (Figura 1) no cumple con los estándares de diseño actuales de la FAA en cuanto a la longitud, ya que esta pista se construyó antes de que entraran en vigencia los estándares de diseño actuales de la FAA. Las zonas de seguridad de la pista son, por lo general, zonas niveladas de 1000 pies de largo por 500 pies de ancho que rodean la pista. Si se instala un sistema mecanizado de contención de materiales (EMAS) al final de la pista, el RSA puede tener una extensión menor para brindar el mismo nivel de seguridad. El EMAS es una plataforma de bloques de hormigón triturables que, al aplastarse, logran frenar y detener un avión, de manera segura, durante una emergencia.

De acuerdo con la determinación de la FAA de 2019 para esta pista, la mejor opción del RSA para el diseño y los permisos preliminares será la construcción de una cubierta (o un muelle) apoyada en pilotes de 306 pies de ancho, que se extenderá a lo largo de aproximadamente 650 pies desde el umbral de la pista actual, con un EMAS instalado en la cubierta. Debido a las irregularidades de la costa en esta zona, se prevé que la cubierta de 306 pies de ancho se extienda hacia el noreste, entre 450 y 500 pies sobre el puerto de Boston. En 2011/2012, Massport construyó una cubierta similar en el RSA, en el extremo de la pista 33L. La cubierta propuesta para el RSA de la pista 27 no incluirá un muelle con luces, como en el caso de la

cubierta de la RSA en el extremo de la pista 33L. Aunque el sitio de construcción está cerca de la ciudad de Winthrop, todo el trabajo se hará dentro de la ciudad de Boston.

El proyecto se encuentra todavía en las primeras fases del diseño conceptual y de los permisos medioambientales; según el calendario actual, la construcción se llevaría a cabo en dos fases durante el verano/otoño de 2025 y 2026. Cada fase de construcción duraría aproximadamente 2 meses.

### **Resumen de las principales conclusiones del Proyecto de Informe de Impacto Ambiental (DEIR)**

- El diseño y las dimensiones de la cubierta sobre los pilotes representan un pequeño impacto ambiental que cumple con los requisitos de seguridad críticos de la FAA
- Hay impactos permanentes a lo largo de la costa y en el puerto asociados con la instalación de los pilotes de apoyo de la cubierta (<1.000 pies cuadrados); la mitigación de esos impactos se aborda en el DEIR y se finalizará a través del proceso de permisos locales, estatales y federales
- No habrá impacto en el canal de navegación adyacente
- No habrá impacto en la Isla de la Serpiente en Winthrop

**Impactos previstos de la construcción.** Al igual que sucedió durante la construcción de la cubierta en el RSA de la pista 33L, el hábitat portuario cercano a la costa sufrirá un impacto permanente debido a la instalación del sistema de soporte de la cubierta (se prevé que sean pilotes). Asimismo, se espera una serie de impactos característicos de una obra de construcción temporaria, como el traslado de la maquinaria de construcción, ruidos y emisiones de los equipos, etcétera. La cubierta de la zona de seguridad se construirá principalmente desde el agua utilizando equipos instalados en barcazas. Algunas etapas de la construcción de la cubierta exigirán periodos de cierres de pistas para trasladar, de manera segura, la(s) barcaza(s) y otros equipos de construcción. El cierre de pistas suele ocasionar un cambio temporal del uso de la pista según los patrones climáticos y de viento. Debido a que se tratan únicamente de mejoras de seguridad y no afectan la capacidad operativa de la pista, no habrá cambios en el uso de la pista como resultado de este proyecto una vez finalizada la obra de construcción.

**Medidas para atenuar el impacto de la construcción.** Durante la implementación del proyecto, se aplicarán una serie de controles ambientales, entre ellos:

- Medidas para disminuir el ruido de los equipos de construcción y de la conducción de los pilotes.
- Limitaciones en épocas del año (TOY, por sus siglas en inglés) para las actividades de construcción en el agua a fin de proteger el hábitat de los peces

- Se utilizarán barreras flotantes para proteger la calidad del agua
- Horas de trabajo limitadas, principalmente durante el día
- Restricciones para el traslado de la maquinaria de construcción en las carreteras locales (práctica habitual para todos los proyectos)
- Línea directa para la comunidad

**Capacidad de adaptación ante el cambio climático.** El diseño de este proyecto de seguridad debe conectarse con la red de pistas de aterrizaje/pistas de rodaje en el aeródromo. El diseño de construcción de la cubierta está previsto para tener una vida útil de 75 años y resistir el aumento previsto del nivel del mar y las tormentas más frecuentes e intensas.

**Impacto de los gases de efecto invernadero (GEI).** Una vez finalizado el proyecto para mejorar la seguridad, no habrá cambios en el funcionamiento de la pista o del aeródromo y no se limitará el tipo de aeronaves que pueden operar en la pista; por lo tanto, este proyecto no afectará las emisiones de GEI. Se observarán aumentos temporales en las emisiones de la maquinaria de construcción; esas emisiones se han analizado en el DEIR, que se encuentra actualmente en fase de revisión pública en la oficina de la Ley de Política Medioambiental de Massachusetts (MEPA).

**Requisitos para obtener los permisos.** De acuerdo con el diseño conceptual actual, la construcción del RSA puede requerir las siguientes revisiones y permisos ambientales:

#### **Federales**

- Ley de Política Medioambiental Nacional (NEPA): *Evaluación ambiental (FAA)*
- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos: *Permiso de la sección 10/404*

#### **Estatales**

- Revisión de MEPA: *Formulario de notificación ambiental (ENF), Proyecto y Final de Informe de impacto ambiental (EIR)*
- Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts:
  - *La Ley de Protección de Pantanos de MA*
  - *Modificación de la licencia del Capítulo 91*
  - *Certificación de la calidad del agua de la sección 401*
- Oficina de Gestión de la Zona Costera de MA: *Declaración de congruencia federal*

## Locales

- Comisión de Conservación de Boston: *La Ley de Protección de Humedales de MA*

## Cronograma de revisión ambiental y construcción previstos

- |  |                    |
|--|--------------------|
| • Presentación del ENF conforme a la MEPA        | Agosto de 2021     |
| • EA/EIR preliminar                              | Junio de 2022      |
| • Proyecto final EIR/NEPA                        | Otoño de 2022      |
| • Decisiones emitidas de acuerdo con la /MEPA/NE | Principios de 2023 |
| • Presentación de solicitudes de permisos        | 2022-2023          |
| • Todos los permisos/autorizaciones emitidos     | 2023               |
| • Diseño final                                   | 2023 – 2024        |
| • Construcción                                   | 2025 – 2026        |

## Divulgación y comunicaciones

A fin de organizar esta reunión, Massport se ha puesto en contacto con los funcionarios electos locales y estatales, los representantes de East Boston y Winthrop, el Comité Asesor de la Comunidad de Massport (MCAC) y una serie de grupos comunitarios de la zona en los alrededores del sitio del proyecto. La convocatoria a la reunión se publicó en el East Boston Times, Winthrop Transcript y El Mundo y en el sitio web de Massport en <http://www.massport.com/logan-airport/about-logan/environmental-reports/>. Esta reunión voluntaria se lleva a cabo en reconocimiento de la proximidad del proyecto a las zonas residenciales cercanas de Winthrop y East Boston y a las comunidades de justicia medioambiental que rodean el aeropuerto de Logan.

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

## Proyecto de mejora de la zona de seguridad de la pista 27 de Logan (RSA)

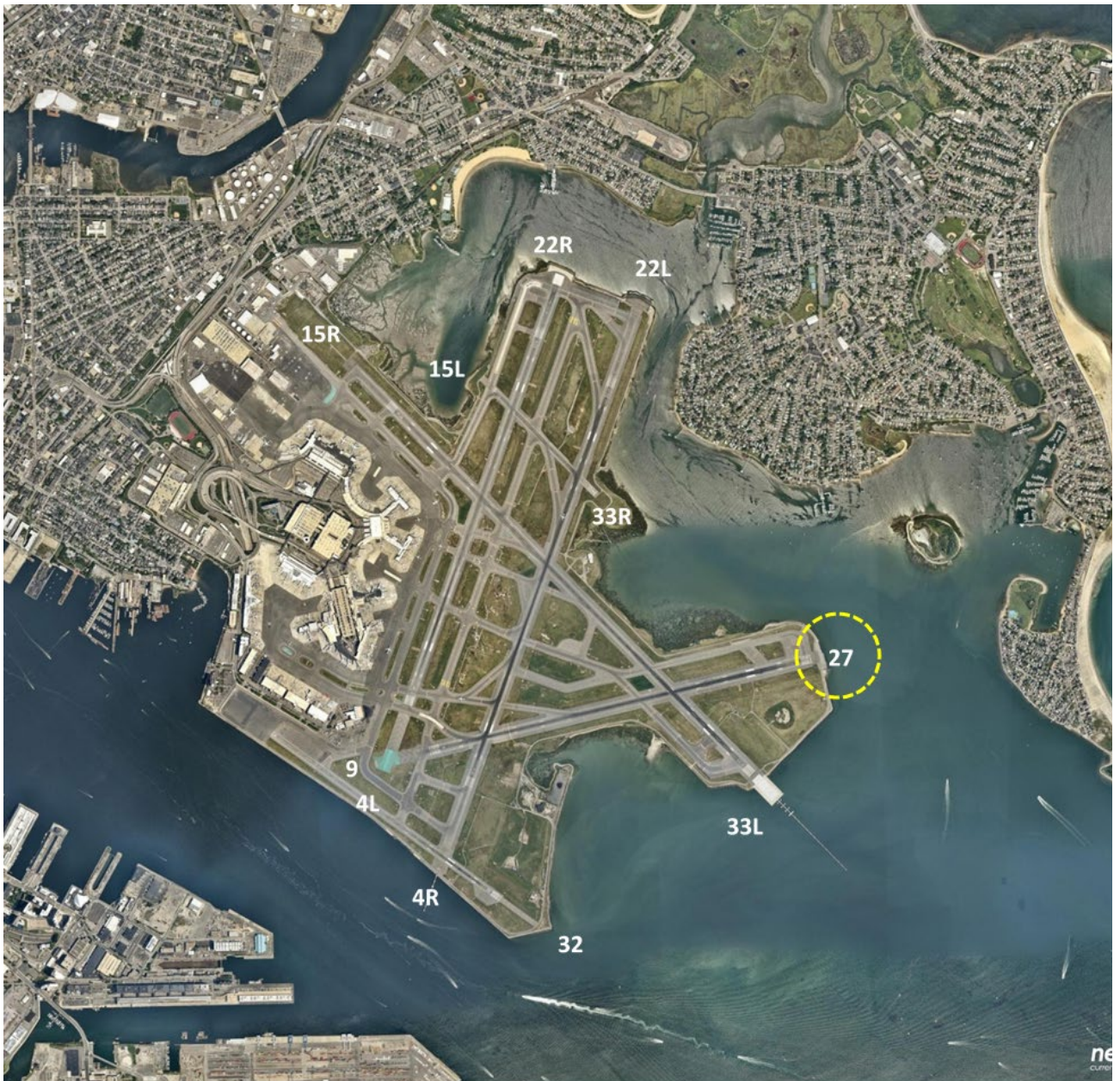


Figura 1 - Zona de seguridad de la pista 27 sitio del proyecto