



Aeropuerto Internacional Logan de Boston

Proyecto de mejora de la zona de seguridad de la pista 27 del Aeropuerto Internacional Logan de Boston (RSA)

Resumen del proyecto

Descripción general del proyecto. La Autoridad Portuaria de Massachusetts (Massport) propone hacer 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 de aeropuertos 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 este de la pista 9/27 (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 detención 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.

Sobre la base de la determinación de la FAA de 2019 para esta pista, la opción preferida de mejora el 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 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 este de la pista 15R/33L. La cubierta propuesta para el RSA de la pista 27 no incluirá un muelle extendido con luces de aproximación, como en el caso de la cubierta de la RSA en el extremo de la pista 33L.

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 o encofrados). 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. Aunque no se ha elaborado un calendario de construcción detallado, algunas etapas de la construcción de la cubierta exigirán cierres periódicos 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
- 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.
- 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 de mejora de 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 9/27; 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 analizarán en la **Evaluación Ambiental/Informe de Impacto Ambiental** (EA/EIR preliminar), cuya presentación se prevé para 2022.

Requisitos para obtener los permisos. Sobre la base del 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 la Ley de Políticas Ambientales de Massachusetts (MEPA): *Formulario de notificación ambiental (ENF) y Informe de impacto ambiental (EIR)*
- Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts:
 - *Cumplimiento de la Ley de Protección de Humedales de MA*
 - *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: *Cumplimiento de la Ley de Protección de Humedales de MA*

Cronograma de revisión ambiental y construcción previstos

- | | |
|---|-------------------------------|
| • Presentación del ENF conforme a la MEPA | Fin del verano de 2021 |
| • EA/EIR preliminar | Fin de 2021/Principio de 2022 |
| • Proyecto final EA/EIR | Mediados de 2022 |
| • Decisiones emitidas de acuerdo con la NEPA/MEPA | Otoño de 2022 |
| • Presentación de solicitudes de permisos | 2021-2022 |
| • Todos los permisos/autorizaciones emitidos | Verano de 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/>. Se decidió ampliar la divulgación previa a la presentación debido a la proximidad del proyecto a las comunidades de justicia ambiental en los alrededores del aeropuerto Logan. Estas comunidades han sido identificadas por la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales (EEA) del estado en función de la población minoritaria, los ingresos y el aislamiento por no dominar el inglés o una combinación de estos factores.

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

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

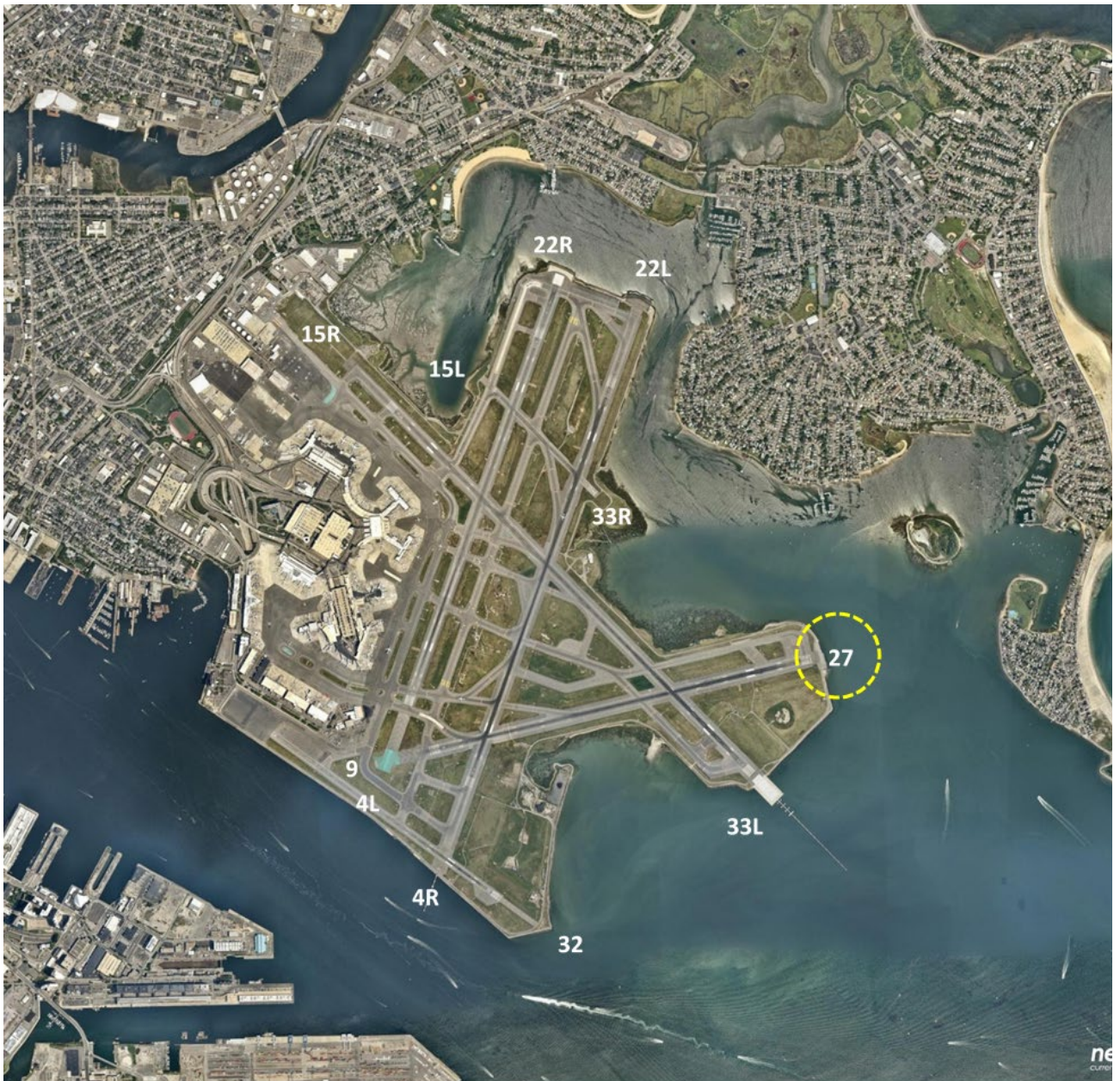


Figura 1 - Zona de seguridad de la pista 27 sitio del proyecto