



Resumen Ejecutivo

RE.1 Introducción

La autoridad portuaria de Massachusetts (Massport) propone mejorar el área de seguridad de la pista (RSA) en el extremo de la pista 27 del aeropuerto internacional Logan de Boston (aeropuerto Logan o el aeropuerto), adyacente al puerto de Boston (consulte la **Figura RE-1**). El proyecto propuesto de mejoras en el RSA del extremo de la pista 27 (el proyecto o el proyecto propuesto) se debe llevar a cabo para cumplir con los criterios de diseño del RSA establecidos en la Circular Consultiva (AC) 150/5300-13B *Diseño de Aeropuertos*,¹ de la Administración Federal de Aviación (FAA), y para mejorar el acceso de rescate en caso de emergencia. **Este es un proyecto de seguridad requerido por la FAA que no ampliaría la pista ni tendría efecto alguno en las operaciones habituales de la pista, la capacidad o los tipos de aeronaves que transitan por la pista.**

RE.1.1 Resumen del estado del proceso en virtud de la MEPA y la NEPA

El 31 de agosto de 2021, Massport presentó un Formulario de notificación ambiental (ENF) a la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales (EEA) de acuerdo con la Ley de Políticas Ambientales de Massachusetts (MEPA). El 30 de junio de 2022, Massport presentó un Informe preliminar de impacto ambiental (EIR) para el proyecto ante la EEA. La Secretaría de la EEA emitió un Certificado el 29 de agosto de 2022, en el que se confirma que el EIR preliminar cumplía la normativa y define el alcance de este EIR final (véase el Anexo A, *Respuesta a los comentarios del DEIR*).

El proyecto propuesto, al que se hace referencia como la "acción propuesta" según la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA), está sujeto a revisión en virtud de la NEPA, y la FAA estableció que el nivel procedente de revisión es una evaluación ambiental (EA). Según lo requerido por la NEPA, esta EA preliminar describe la acción propuesta y las alternativas consideradas por Massport y la FAA, documenta los posibles efectos ambientales asociados con la construcción y operación del proyecto, y en caso necesario, identifica las medidas para evitar, minimizar o mitigar los impactos.

RE.1.2 Coordinación con el público y los organismos

En coordinación con la FAA, Massport recibió, a lo largo del proyecto, comentarios de agencias reguladoras, funcionarios electos, representantes de East Boston y Winthrop, el Comité Asesor Comunitario de Massport (MCAC), el público y grupos comunitarios. En el Anexo A, *Respuesta a los comentarios del DEIR*, y en el Anexo E.5, *Plan actualizado de divulgación de la justicia ambiental*, se ofrece información adicional sobre la coordinación.

¹ Departamento de Transporte de los EE. UU., Administración Federal de Aviación, Circular Consultiva 150/5300-13B, *Diseño de Aeropuertos*, 31 de marzo de 2022.

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts



Figura RE-1 Vista aérea del aeropuerto Logan

-  Emplazamiento propuesto del proyecto
-  Límite de la propiedad del aeropuerto Logan
-  Jurisdicciones políticas

Proyecto de mejoras en el área de seguridad del extremo de la pista 27



Fuentes: VHB 2021, ESRI, Nearmap Imagery Marzo 2022

RE.2 Descripción y propósito del proyecto

El objetivo del proyecto es mejorar la seguridad de las aeronaves y sus pasajeros en situaciones de emergencia mediante mejoras en el área de seguridad del extremo de la pista 27. El proyecto promovería un interés público primordial en la seguridad en consonancia con el título 49 de la sección 47101 del Código de los Estados Unidos, que establece "que el funcionamiento seguro del aeropuerto y de las rutas aéreas es la máxima prioridad de la aviación".² **Este es un proyecto de seguridad requerido por la FAA que no ampliaría la pista ni afectaría las operaciones habituales de la pista, la capacidad o los tipos de aeronaves que transitan por la pista.**

El RSA es una superficie plana que rodea la pista, libre de obstáculos. La FAA exige que los aeropuertos dispongan de RSA en los extremos y los laterales de las pistas para reducir el riesgo de lesiones y daños a las aeronaves. La pista 9-27, con 7,001 pies de longitud y 150 pies de ancho, está clasificada como una pista con código de diseño de pista D-V. Según las normas de diseño de la FAA, la pista 9-27 debe tener un RSA de 1,000 pies de largo a partir de cada extremo de la pista y 500 pies de ancho.³ Tal como se observa en la **Figura RE-1**, el extremo de la pista 27 (extremo este de la pista 9-27) se encuentra en el extremo este del aeródromo, adyacente al puerto de Boston. El RSA del extremo de la pista 27 tiene solo 150 pies de largo y no cumple con el requisito de 1000 pies exigido por la FAA para un RSA de dimensión completa (véase la **Figura RE-2**).

Figura RE-2 Extremo de la pista 27 - Área de seguridad actual de la pista



RE.3 Alternativas analizadas

En 2017, la FAA ordenó a Massport que llevara a cabo un *Estudio de mitigación de incursiones en las pistas del aeropuerto Logan de Boston / Estudio de alternativas del área de seguridad (RSA) de la pista 9-27* para establecer las

² Código de los Estados Unidos, título 49, subtítulo VII, parte B, capítulo 471, subcapítulo I, sección 47101 – Políticas, (a) Generalidades (1).

³ Departamento de Transporte de los EE. UU., Administración Federal de Aviación, Circular Consultiva 150/5300-13B, *Diseño de Aeropuertos*, Tabla G-11, 31 de marzo de 2022.

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

alternativas viables y razonables para que el RSA del extremo de la pista 27 cumpla con la normativa (véase el Anexo B. *Estudio RIM*). Se evaluaron seis alternativas de construcción y la alternativa de acción nula en el análisis de alternativas de nivel 1. Sobre la base de los resultados, la FAA concluyó que la alternativa preferida era la 4B, que consiste en un RSA de aproximadamente 650 pies de largo con un sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)⁴ sobre una cubierta de 306 pies de ancho. La alternativa de acción nula también se llevó adelante para una revisión ambiental de acuerdo con los requisitos de la MEPA y la NEPA.

Se realizó una evaluación de alternativas de segundo nivel para determinar la estructura adecuada de soporte de la cubierta. Se analizaron dos tipos de estructuras: pilotes y pozos de cimentación.⁵ Se evaluaron cuatro alternativas de estructuras de soporte para la cubierta. El análisis determinó que la alternativa 2 de estructura de soporte de la cubierta tendría el menor impacto en los recursos ambientales y podría construirse con el menor impacto operativo en el aeródromo. La alternativa 2 de estructura de soporte de la cubierta se presentó como la acción propuesta para un análisis más exhaustivo, junto con la alternativa de acción nula.

RE.4 Resumen de las mejoras propuestas

Como se observa en la **Figura RE-3**, Massport construiría un RSA de 650 pies de longitud con un EMAS instalado en una cubierta apoyada en pilotes (aproximadamente 450 pies de largo por 306 pies de ancho). El proyecto consistiría de lo siguiente:

- Ampliar el RSA existente del extremo de la pista 27 para instalar un muro de tablestacas de acero en el límite interior de la cubierta para evitar el asentamiento y la erosión de las zonas altas.
- Instalar una losa de transición que se extienda desde el terreno hasta la estructura apoyada en pilotes.
- Instalar una estructura de cubierta de aproximadamente 450 pies de largo y 306 pies de ancho (un área de unos 137,700 pies cuadrados [3,2 acres]), sostenida por 326 pilotes de hormigón cuadrados de veinte pulgadas.
- Instalar un EMAS de aproximadamente 500 pies de largo por 170 pies de ancho ubicado dentro de la cubierta del RSA.
- Rectificar y realinear la carretera perimetral del aeropuerto, de 20 pies de ancho, para mejorar la línea de visión vehicular y la concientización de la situación.
- Instalar dos rampas de acceso de emergencia, una a cada lado de la cubierta propuesta.
- Disponer de salvavidas en la cubierta para mejorar el acceso de entrada y salida del agua en caso de emergencia.
- Instalar barreras de protección a los lados y el extremo de la cubierta del RSA propuesta.

RE.5 Impactos ambientales

El EA preliminar / EIR final analiza si existen impactos significativos en los recursos medioambientales basándose en las directivas de la FAA respecto de la NEPA proporcionadas en la Orden 1050.1F⁶ de la FAA

4 El EMAS es una plataforma de material que absorbe energía; en una emergencia, al avanzar sobre el EMAS, la aeronave se desacelera y así se minimizan los daños a la aeronave y posibles lesiones. El EMAS se utiliza a menudo cuando no es posible construir un RSA con las dimensiones exigidas debido a la falta de terreno disponible o para minimizar los impactos ambientales; el EMAS ofrece un nivel de seguridad aprobado por la FAA equivalente a un RSA construido con las dimensiones requeridas.

5 Los pilotes son elementos circulares o cuadrados de hormigón prefabricado que se introducen en el suelo mediante vibración o impacto (hincado). Los pozos de cimentación, que son columnas circulares generalmente más grandes que los pilotes, requieren la perforación de un agujero en el lecho de roca, donde se coloca acero estructural y se vierte hormigón para construir una columna.

6 Departamento de Transporte de los EE. UU., Administración Federal de Aviación, Orden 1050.1F: *Impactos ambientales: Políticas y procedimientos*, Anexo 4-1, "Determinación de importancia para las acciones de FAA", páginas 4-4 a 4-13, 16 de julio de 2015.

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

y en las normas de la MEPA, como se resume en la **Tabla RE-1**. Los recursos costeros ubicados en la zona de construcción del proyecto se pueden ver en la **Figura RE-4**. La construcción generaría un aumento temporario y menor del ruido, de las emisiones, de impactos en la calidad del agua (turbidez) y de tránsito en la superficie. La única alternativa que evitaría los impactos es la alternativa de acción nula. Sin embargo, esta alternativa no es viable ya que no cumple con los requisitos de la FAA respecto de la RSA.

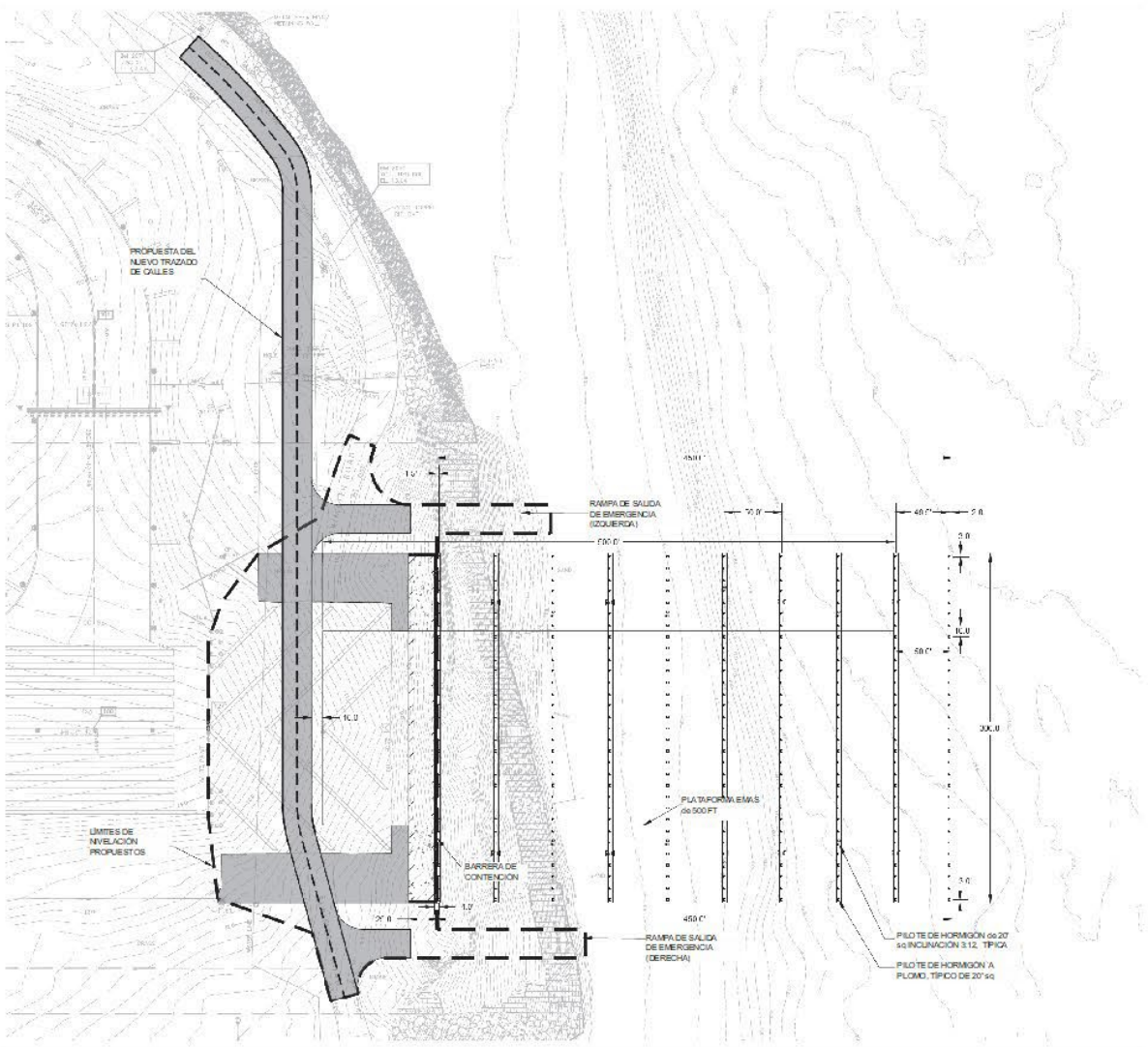
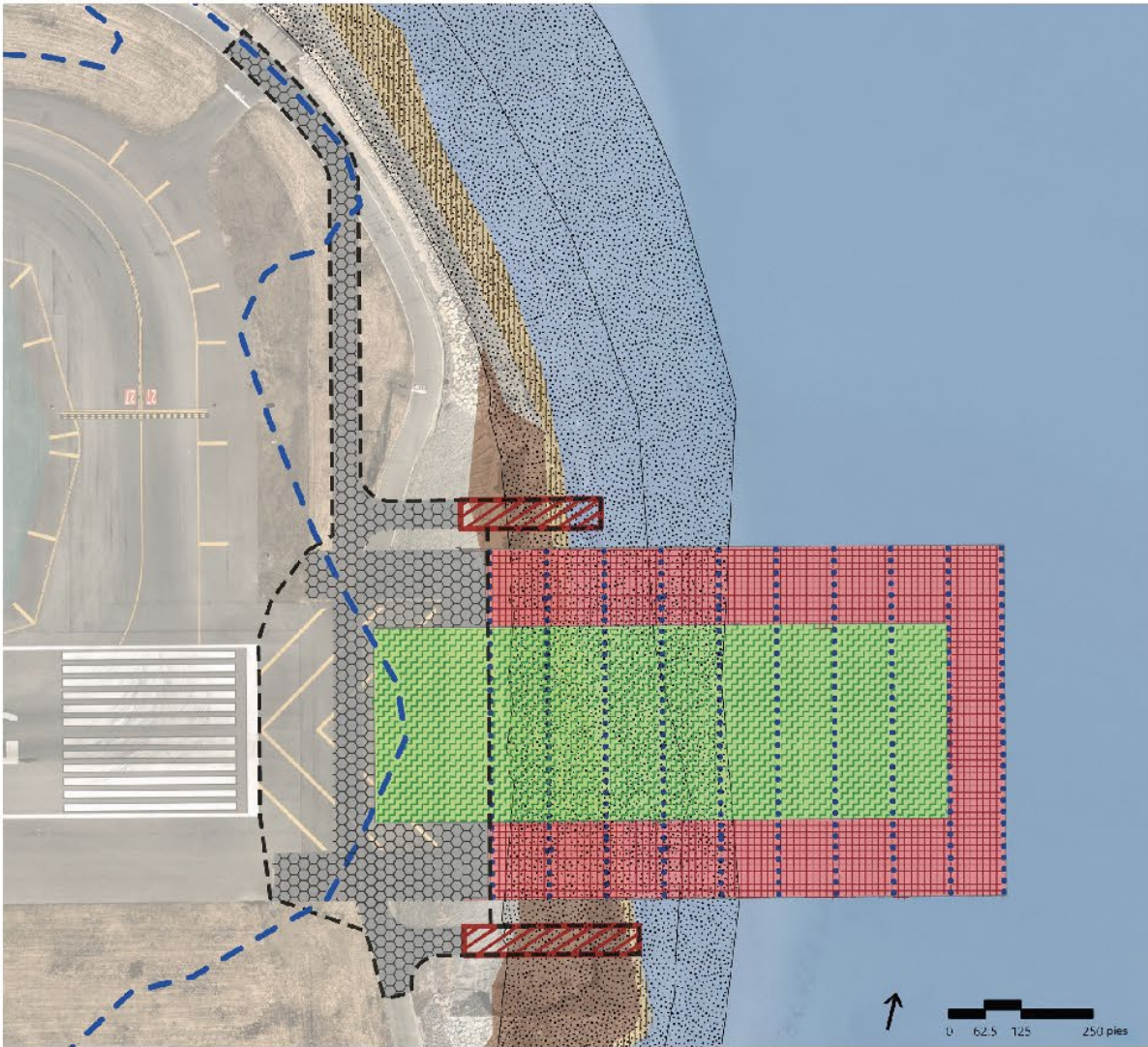
PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

Página Intencionalmente Dejada en Blanco.

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27
 Aeropuerto Internacional Logan de Boston
 East Boston, Massachusetts



Pilotes cuadrados de hormigón de 20 pulgadas y 326 pies
 La configuración de pilotes incluye:
 • Un total de 326 pilotes (294 pilotes verticales y 32 pilotes inclinados)
 • Pilotes de hormigón cuadrados de 20 pulgadas hincados en la roca en 10 estructuras de soporte¹ de 31 pilotes cada una
 • Estructuras de soporte ubicadas a 50 pies de distancia y pilotes en cada estructura de soporte ubicados a 11 pies de distancia

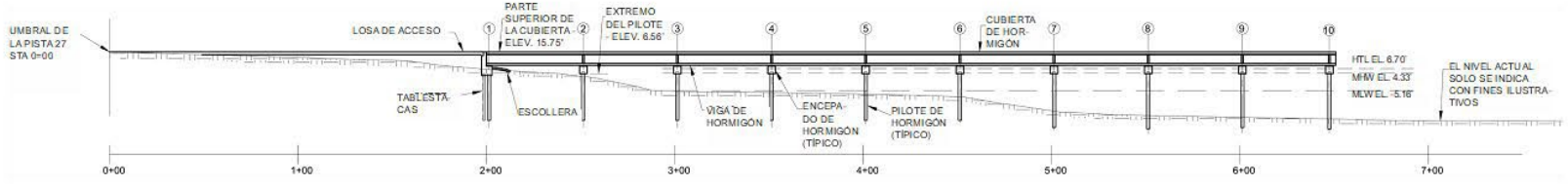


FIGURA RE-3: Alternativa 2 para el soporte de la cubierta de la RSA

Proyecto de mejoras en el área de seguridad el final de la pista 27

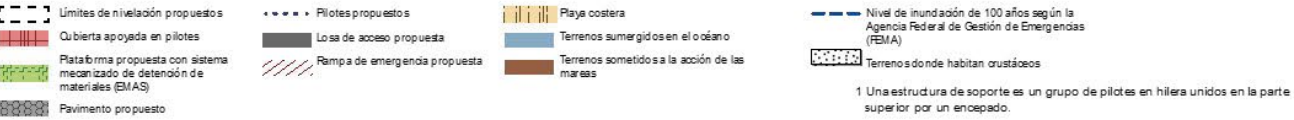
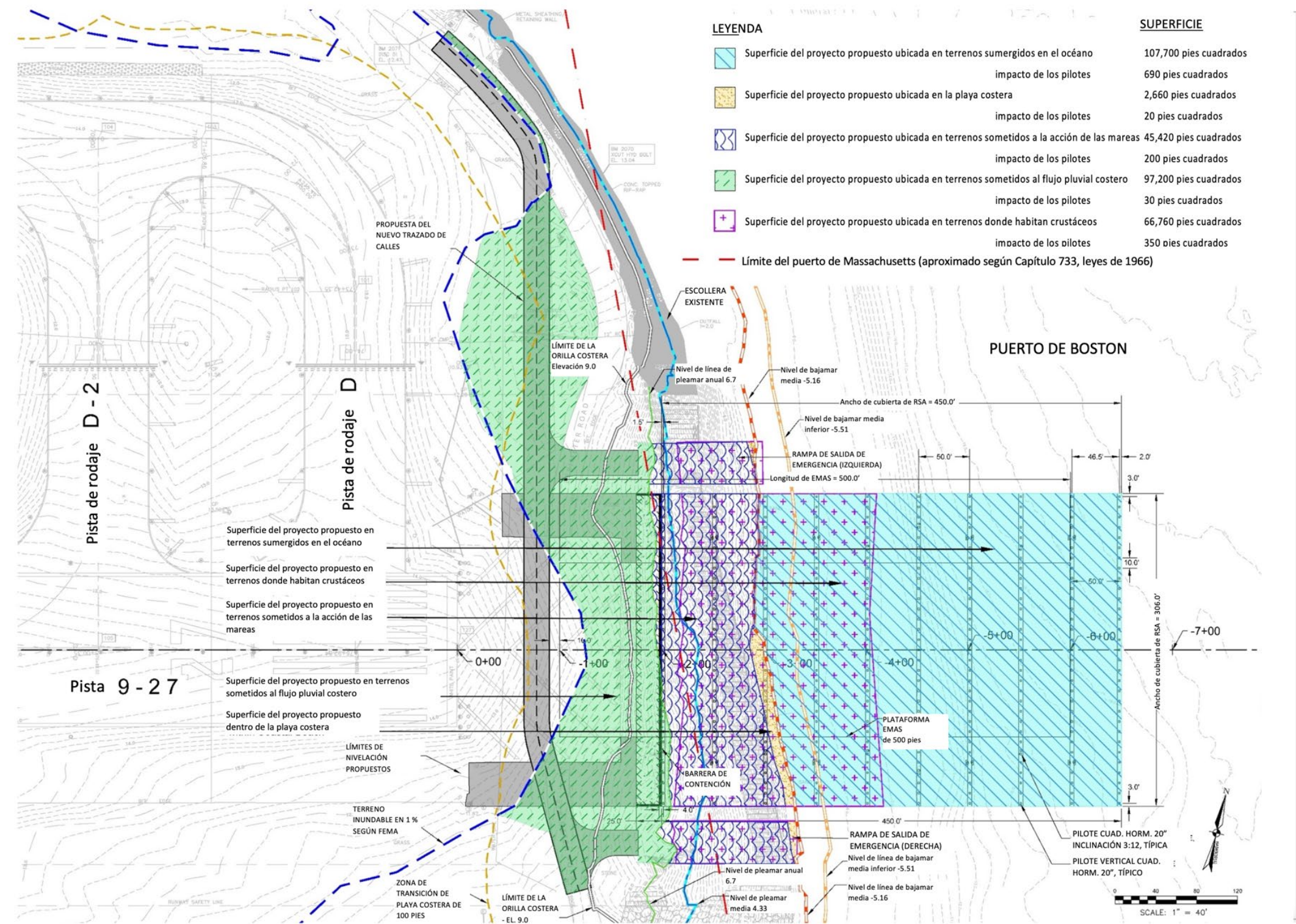


Figura RE-4 Recursos costeros ubicados dentro del emplazamiento del proyecto



PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

Tabla RE-1 Resumen de los posibles impactos

Categoría del impacto	¿Impacto significativo?
Calidad del aire	No. Ningún cambio propuesto en las operaciones de las aeronaves, en el tipo de aeronaves o en el lugar donde operan. Los aumentos temporales de contaminantes atmosféricos durante la construcción estarían por debajo de las normas de límites mínimos.
Recursos biológicos (incluidos peces, fauna y flora)	No. No se prevén efectos adversos para las especies amenazadas o en peligro de extinción incluidas en la lista federal bajo la jurisdicción del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS) (especies terrestres). La consulta con la Dirección de Pesca de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) está en curso (especies marinas). Los pilotes ofrecerían un nuevo sustrato rígido para los animales y algas marinas incrustantes, lo que proporcionaría un hábitat de alimentación para los peces. Una parte del proyecto se encuentra en un hábitat prioritario de tierras altas para dos especies de aves de pradera: el correlimos batitú (<i>Bartramia longicauda</i>) [en peligro de extinción en el estado] y el turpial oriental (<i>Sturnella magna</i>) [de preocupación especial para el estado]. Aproximadamente 20,300 pies cuadrados de hábitat de pastizales se verían afectados permanentemente por el proyecto. Otros 22,000 pies cuadrados de pastizales se verían alterados temporalmente durante la construcción. Massport trabajará con el Programa de Patrimonio Natural y Especies en Peligro (NHESP) para identificar lugares adecuados donde se pueda retirar el pavimento existente para crear un nuevo hábitat de pastizales que compense los impactos del proyecto. Los pastizales alterados temporalmente se restaurarán en su lugar.
Cambio climático y emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)	No. No se prevé un aumento del riesgo climático para las propiedades cercanas. El Proyecto no modificaría las operaciones del aeropuerto ni los patrones del transporte de superficie. El diseño de la cubierta del área de seguridad de pista (RSA) resistiría las tormentas costeras y el aumento del nivel del mar previstos en la medida de lo posible. Salvo de forma temporal durante las obras de construcción, el proyecto no aumentaría las emisiones de gases de efecto invernadero.
Recursos costeros	No. La cubierta de RSA propuesta proyectará sombra sobre aproximadamente 3.2 acres de hábitat intermareal y submareal. La cubierta elevada permitirá el libre flujo de las aguas de mareas debajo de la cubierta, y así preservará el hábitat intermareal y bentónico. Los pilotes de la cubierta del RSA modificarían aproximadamente 880 pies cuadrados de terrenos sometidos a la acción de las mareas y de terrenos sumergidos en el océano, incluidos los márgenes costeros, playas costeras/planicies afectadas por mareas y terrenos donde habitan crustáceos. Se modificarían otros 9460 pies cuadrados de recursos costeros previamente alterados por el RSA para construir las dos rampas de salida de emergencia. No se prevén cambios en la dirección o velocidad de las olas, ni aumentos de la erosión o transporte de sedimentos en el medio marino. Se prevén impactos leves de socavación en la proximidad de cada pilote.
Ley del Departamento de Transporte, Sección 4(f)	No. Ningún recurso presente.
Tierras de cultivo	No. Ningún recurso presente.
Materiales y residuos sólidos peligrosos	No. No se prevén impactos adversos. Ningún lugar de la zona de estudio figura en la Lista Nacional de Prioridades (NPL) de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (USEPA) ni en la base de datos en línea del Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts (MassDEP).
Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales	No. No se prevé ningún período de construcción ni impacto permanente en los recursos históricos/culturales. No se han identificado recursos de superficie o arqueológicos (incluidos los marinos) en el área de impacto potencial.

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

Categoría del impacto	¿Impacto significativo?
Uso de la tierra	No. El proyecto no provocaría cambios en los usos del suelo existentes dentro o fuera del aeropuerto en ningún momento durante la construcción o el funcionamiento. No se prevén impactos permanentes en los usos del suelo sensibles al ruido.
Recursos naturales y suministro de energía	No. No se prevén impactos permanentes en los recursos naturales y el suministro de energía, ni impactos significativos derivados de las actividades de construcción.
Ruido	No. El proyecto consiste en mejoras de seguridad y no ampliaría la longitud de la pista 9-27 ni afectaría a las operaciones habituales de la pista, su capacidad, su uso o los tipos de aeronaves que transitan por ella. Se prevé que el ruido de la construcción dure 120 días en total durante dos periodos separados de 60 días a lo largo de dos años. No se prevé que los niveles de ruido superen los criterios de límites del ruido de construcción de la ciudad de Boston.
Economía social, justicia ambiental, y riesgos para la salud y la seguridad de los niños	No. Las comunidades de justicia ambiental no se verían desproporcionadamente afectadas por este proyecto de seguridad. El proyecto es una mejora de la seguridad y no representa cambios permanentes en el empleo o la economía. No se reubicarían viviendas ni negocios, no alteraría los patrones de tráfico local ni reduciría la base impositiva de la comunidad. Las obras tendrían un impacto económico y laboral positivo. El proyecto no crearía ni facilitaría la disponibilidad de productos o sustancias que pudieran dañar a los niños.
Emisiones lumínicas e impacto visual	No. No se proponen nuevas fuentes de luz de navegación relacionadas con el aeródromo o la pista. Se prevé que la iluminación instalada en la cubierta del RSA, junto con la iluminación de una boya de zona de seguridad reubicada, sea menor dado el entorno urbano existente y la distancia a las residencias al otro lado del puerto de Boston. No se prevé que la cubierta del RSA afecte significativamente las cuencas visuales de la zona. No se prevén diferencias significativas en la vista de la costa desde las residencias más cercanas dada la baja elevación de la cubierta propuesta y en el contexto del entorno del aeropuerto y el entorno urbano.
Humedales	No. Se proponen medidas de mitigación de los impactos en los humedales. Massport propone un objetivo de mitigación para los humedales que contempla la restauración o sustitución con un coeficiente 1:1 de 1200 pies cuadrados de zona de humedal rellenada (pilotes y rampas de salida de emergencia) mediante la construcción o restauración de marismas basándose en las pautas del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU. (USACE) y MassDEP. La cubierta RSA propuesta proyectará sombra sobre los humedales costeros, pero estos seguirán aportando valor funcional.
Terrenos inundables	No. El proyecto afectaría aproximadamente 97,200 pies cuadrados de terrenos costeros inundables. En general, las obras mantendrán la elevación existente del terreno y no reducirán significativamente el volumen disponible de terrenos inundables. Cualquier relleno del terreno costero inundable no afectará los niveles futuros del 1 % de probabilidad de inundación.
Aguas superficiales	No. Durante la instalación de los pilotes puede generarse turbidez y podría afectar temporalmente a la calidad del agua en una zona específica contigua al proyecto. Se implementaría una barrera de turbidez alrededor de la zona inmediata de las obras para contener los sedimentos resuspendidos durante las tareas de hincado de pilotes.
Agua subterránea	No. No se prevé que el proyecto genere una mayor carga contaminante o un aumento del total de sólidos en suspensión.
Ríos salvajes y paisajísticos	No. Ningún recurso presente.

Fuente: Departamento de Transporte de los EE. UU., Administración Federal de Aviación, Orden 1050.1F: *Impactos ambientales: Políticas y procedimientos*, Anexo 4-1, "Determinación de importancia para las acciones de FAA", páginas 4-4 a 4-13, 16 de julio de 2015; Departamento de Transporte de los EE. UU., Administración Federal de Aviación, Oficina de Asuntos Ambientales y Energía, *Material de referencia de 1050.1F*, versión 2, febrero de 2020

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

RE.6 Medidas de mitigación

Las medidas para mitigar los posibles impactos asociados al proyecto se resumen en la **Tabla RE-2**. Las medidas de mitigación de la construcción se incorporarían a los documentos y especificaciones contractuales. Las actividades de construcción cumplirían con la Circular Consultiva 150/5370-10H de la FAA, *Especificaciones estándar para la construcción de aeropuertos*.⁷ Los ingenieros e inspectores que residan en el lugar supervisarían las actividades de construcción para garantizar que se apliquen las medidas de mitigación.

Tabla RE-2 Medidas de mitigación y compromisos propuestos

Categoría ambiental	Medida de mitigación	Cronograma de implementación
Terrenos donde habitan crustáceos	Proporcionar costos de mitigación a la División de Pesca Marítima de Massachusetts (DMF) para la restauración fuera del emplazamiento.	Antes de la construcción
Hábitat	De ser posible, reemplazar el hábitat de pastizal perdido de zonas altas.	Durante las obras de construcción
	Aplicar la restricción de la época del año del lenguado de invierno para las actividades de construcción en el agua, que se extiende del 1 de febrero al 30 de junio.	Durante las obras de construcción
Humedales costeros	Establecer los costos de sustitución (Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE. UU. [USACE]) para los impactos en la marisma.	Antes de la construcción
	Proporcionar restauración/sustitución con un coeficiente de 1:1 de humedales intermareales y submareales afectados por los pilotes y rampas de salida. En estrecha coordinación con las agencias de recursos, se prevé que la mitigación de la marisma consista en la restauración de la costa en el puerto de Boston/Chelsea Creek, o bien, podría contemplar la creación de una marisma similar a lo que Massport llevó a cabo anteriormente para compensar los impactos asociados con el proyecto del área de seguridad del extremo de la pista 33L en la marisma Rumney Marsh en Saugus, Massachusetts.	Durante las obras de construcción
Calidad del agua	Desarrollar e implementar un plan integral de control de la erosión y los sedimentos del suelo de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Eliminación de Descarga de Contaminantes (NPDES) y de MassDEP.	Durante las obras de construcción
	Aplicar agua al suelo seco para evitar el polvo fugitivo.	Durante las obras de construcción
	Estabilizar suelos sumamente erosivos con mantas para el control de la erosión u otros métodos.	Durante las obras de construcción
	Utilizar métodos de control de sedimentos (como vallas de sedimentos y fardos de heno) para evitar que los sedimentos ingresen al sistema de aguas pluviales y a las vías navegables.	Durante las obras de construcción
	Realizar el mantenimiento de los equipos para evitar fugas de aceite y combustible.	Durante las obras de construcción
	Utilizar barreras de turbidez en torno de las zonas de construcción en el agua.	Durante las obras de construcción
	Proporcionar medidas para la gestión de las aguas pluviales y el tratamiento de la escorrentía.	Durante las obras de construcción

⁷ Ministerio de Transporte de los EE. UU., Administración Federal de Aviación, Circular Consultiva 150/5370-10H, *Especificaciones estándar para la construcción de aeropuertos*, diciembre 2018.

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

Categoría ambiental	Medida de mitigación	Cronograma de implementación
Ruido	Instalar silenciadores en los equipos de construcción de acuerdo con las normas de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA).	Durante las obras de construcción
	Minimizar el ralentí del motor de acuerdo con las reglamentaciones de Massachusetts contra el ralentí.	Durante las obras de construcción
	Equipar los equipos neumáticos con silenciadores neumáticos de escape.	Durante las obras de construcción
	Minimizar las obras de construcción durante la noche.	Durante las obras de construcción
	En la medida de lo posible, minimizar el ruido durante las actividades de hincado de pilotes.	Durante las obras de construcción
Transporte	Limitar el transporte de la maquinaria de construcción a las carreteras federales o estatales o a las del aeropuerto Logan. Se prohíbe el uso de las calles de East Boston para el tránsito de maquinaria de construcción.	Durante las obras de construcción
	Aplicar técnicas de gestión para los desplazamientos de los trabajadores de la construcción.	Durante las obras de construcción
Calidad del agua y emisiones de gases de efecto invernadero	Minimizar el ralentí de los camiones de acuerdo con las reglamentaciones de Massachusetts contra el ralentí.	Durante las obras de construcción
	Acondicionar los equipos de construcción diésel adecuados con catalizadores de oxidación diésel o filtros de partículas.	Durante las obras de construcción
	Aplicar técnicas de gestión para los desplazamientos de los trabajadores de la construcción.	Durante las obras de construcción
Materiales y residuos sólidos peligrosos	Clasificar previamente los materiales antes de eliminarlos (si lo hubiese) para establecer las medidas correspondientes para su eliminación.	Durante las obras de construcción

RE.7 Permisos y aprobaciones

El proyecto propuesto requeriría varios permisos ambientales locales, estatales y federales antes de la construcción. Durante el proceso de concesión de permisos, se llevaría a cabo una revisión completa del proyecto por parte de los organismos reguladores y de recursos, y también por parte del público. La línea de costa dentro de la superficie del proyecto está formada por terrenos sometidos a la acción de las mareas y terrenos sumergidos en el océano, y está sujeta a reglamentaciones de acuerdo con los programas estatales reglamentarios. El puerto de Boston está ubicado en aguas navegables de los Estados Unidos, y la colocación de una estructura o un relleno en el puerto de Boston está sujeta a la reglamentación federal en virtud del artículo 10 de la Ley de Ríos y Puertos y del artículo 404 de la Ley de Aguas Limpias. La **Tabla RE-3** resume las aprobaciones y los permisos previstos.

Tabla RE-3 Permisos y aprobaciones previstos

Organismo/Departamento	Permiso/Autorización/Acción
Federal	
Administración Federal de Aviación (FAA)	■ Ley de Política Medioambiental Nacional (NEPA)

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

Organismo/Departamento	Permiso/Autorización/Acción
Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE)	■ Artículo 10 de la Ley de Ríos y Puertos ■ Sección 404 de la Ley de Aguas Limpias
Dirección de Pesca de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA)	■ Consulta de la sección 7 sobre especies en peligro de extinción
Guardia Costera de Estados Unidos (USCG)	■ Coordinación de la navegación
Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (USEPA)	■ Permiso General de Construcción (CGP) del Sistema Nacional de Eliminación de Descarga Contaminantes (NPDES)
Mancomunidad de Massachusetts	
Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales (EEA)	■ Revisión de la Ley de Políticas Ambientales de Massachusetts (MEPA) ■ Determinación del beneficio público
Oficina de Gestión de la Zona Costera de Massachusetts (CZM)	■ Declaración de congruencia con el plan de gestión de la zona costera de Massachusetts
Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts (MassDEP)	■ Certificación individual de la calidad del agua según la sección 401 ■ Capítulo 91 Modificación de la licencia del programa de vías navegables
Programa de Patrimonio Natural y Especies en Peligro de Massachusetts (NHESP)	■ Permiso de conservación y gestión (si fuese necesario)
Ciudad de Boston	
Comisión de Conservación de Boston (BCC)	■ Orden de condiciones de la Ley de Protección de los Humedales (WPA) de Massachusetts

Nota: Esta es una lista preliminar de los permisos y autorizaciones locales, estatales y federales que pueden solicitarse para el Proyecto. Esta lista se basa en la información actual sobre el proyecto y está sujeta a modificaciones a medida que avance el diseño del proyecto.

PROYECTO DE MEJORAS EN EL ÁREA DE SEGURIDAD DEL EXTREMO DE LA PISTA 27

Aeropuerto Internacional Logan de Boston

East Boston, Massachusetts

Página Intencionalmente Dejada en Blanco.