Administración
Federal de Aviación

Bienvenidos al taller público

Versión preliminar de la evaluación ambiental y borrador de la determinación de conformidad general para el plan del área de terminales propuesto y procedimientos de tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago.

¿Por qué la FAA está realizando una evaluación ambiental?

La Administración Federal de Aviación (FAA) está llevando a cabo una Evaluación Ambiental (EA) para evaluar los cambios propuestos para el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago.

El Departamento de Aviación de la Ciudad de Chicago (CDA) propone realizar estos cambios:

- Plan del área de terminales
- Proyectos del Programa de mejoramiento económico
- Desarrollos hoteleros

La FAA propone realizar este cambio:

- Implementar de forma permanente los procedimientos de aproximaciones de tráfico aéreo desplazadas (en ángulo) en O'Hare para la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L.

¿Qué es una evaluación ambiental?

- Una **evaluación ambiental** es un documento público que proporciona información y análisis ambiental para poder determinar las vías de avance de un proyecto propuesto.

- La FAA prepara la evaluación ambiental en el marco de la Ley Nacional de Política Ambiental, la Ley Nacional de Preservación Histórica, la Ley de Agua Limpia, la Ley de Aire Limpio y otras leyes aplicables.

- Esta evaluación determina si un proyecto propuesto puede afectar significativamente al medioambiente.

- Una evaluación ambiental ayuda a determinar si la FAA tendrá que elaborar una Declaración de Impacto Ambiental o emitir un Dictamen de Ausencia de Impacto Significativo para un proyecto propuesto.

¿Qué es la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)?

- La NEPA es una ley federal que obliga a todas las ramas del gobierno a tener en cuenta las repercusiones medioambientales de sus acciones propuestas antes de tomar decisiones.

- A través del proceso de la NEPA, las agencias evalúan los efectos ambientales, sociales y económicos de las acciones que proponen.

- Las agencias también ofrecen oportunidades para que el público revise y comente esas evaluaciones.

¿Cómo participa el público en esta evaluación ambiental?

- **Estudio de alcance:** la FAA solicitó las aportaciones del público y de otras agencias para definir la serie de cuestiones ambientales y las posibles alternativas que se estudiarán en la evaluación ambiental. La FAA abrió un período de comentarios públicos de 45 días para el proceso del estudio de alcance de este proyecto, del 26 de mayo al 9 de julio de 2021.

- **Consulta y coordinación:** la FAA coordinó y consultó con otras agencias a lo largo del proceso de evaluación ambiental, como funcionarios federales, estatales, tribales y locales.

- **Comentarios sobre la versión preliminar de la evaluación ambiental:** la FAA invitó al público y a otros organismos a comentar la versión preliminar de la evaluación ambiental. El período de comentarios de 45 días para la versión preliminar de la evaluación ambiental es del 2 de junio al 18 de julio de 2022. La FAA responderá a los comentarios en la evaluación ambiental definitiva.

¿Cuáles son las etapas del proceso de evaluación ambiental y el estudio de alcance?

			Estamos aquí				
PASO 1	**PASO 2**	**PASO 3**	**PASO 4**	**PASO 5**	**PASO 6**	**PASO 7**	**PASO 8**
Estudio de alcance	Preparar la EA	Publicar y difundir la versión preliminar de la EA para su revisión	**Período de comentarios sobre la versión preliminar de la EA**	Aceptar y evaluar los comentarios sobre la versión preliminar de la EA	Incorporar y responder los comentarios en la versión definitiva de la EA	Publicar la EA definitiva	Preparar y emitir un Dictamen de Ausencia de Impacto Significativo, un Dictamen de Ausencia de Impacto Significativo/Registro de la Decisión o una Declaración de Impacto Ambiental.

Próximos pasos

- Las respuestas de la FAA a los comentarios sobre la versión preliminar de la evaluación ambiental se incluirán en la evaluación ambiental definitiva.

¿Por qué se proponen estos proyectos?

Las mejoras en O'Hare son necesarias para disponer de zonas adecuadas de terminales, puertas de embarque y plataformas, y para dar cabida de forma eficiente a la actividad existente y prevista.

La gama de proyectos tiene cinco objetivos principales:

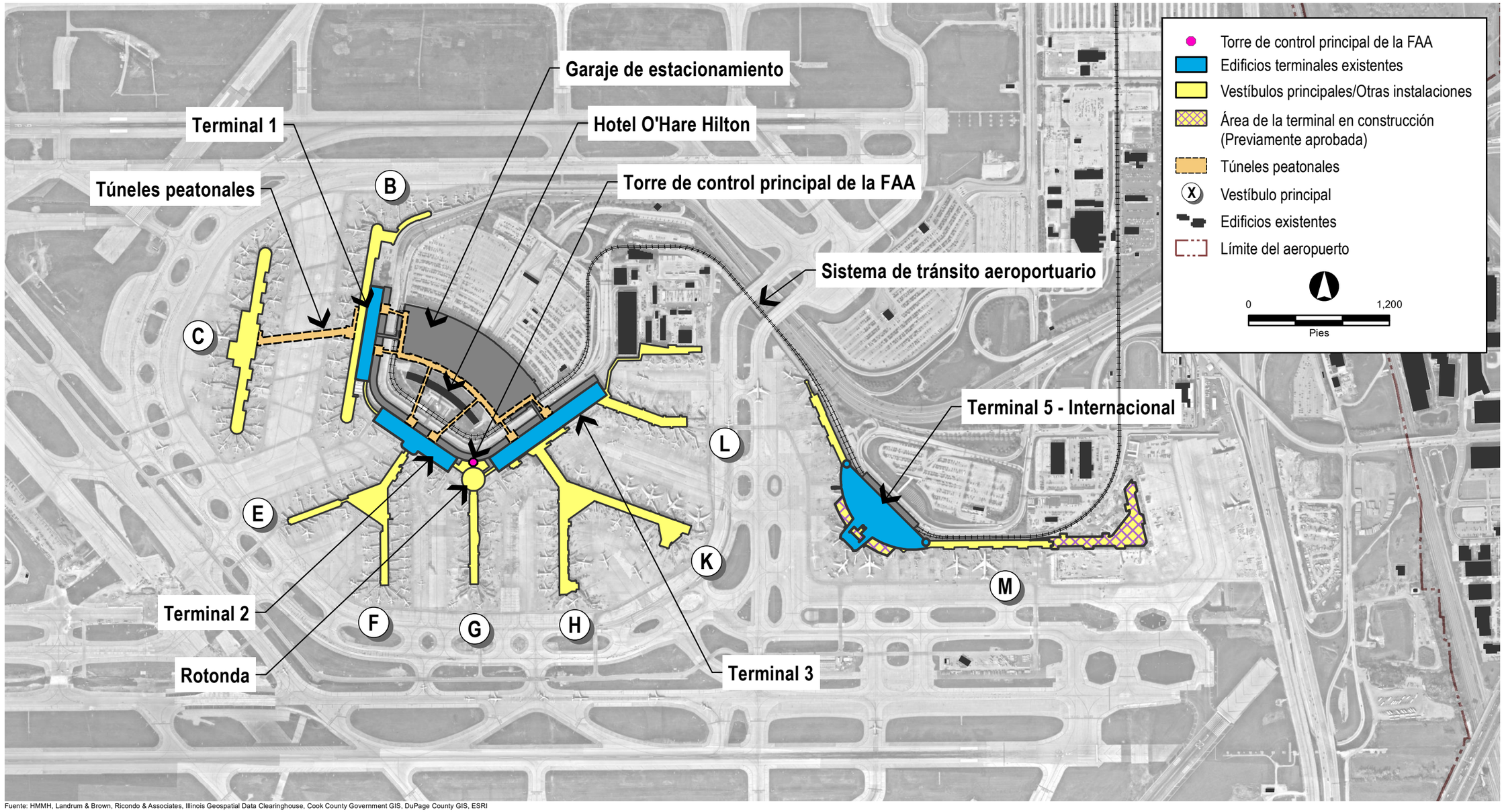
- **Grupos 1, 3 y 5:** Cumplir las normas de diseño de la FAA.
- **Grupo 1:** Ofrecer instalaciones de terminales que cumplan las normas recomendadas por el sector y las expectativas modernas de servicio al cliente.
- **Grupo 2:** Mantener la independencia financiera del CDA y cumplir las obligaciones financieras.
- **Grupo 4:** Maximizar la capacidad de estacionamiento y control de los empleados, optimizando al mismo tiempo la seguridad del procesamiento de mercancías y la retención de vehículos comerciales.
- **Grupo 5:** Mantener la eficiencia operativa y evitar retrasos adicionales.

¿Cuál es la acción propuesta?

La Acción Propuesta se divide en cinco áreas:

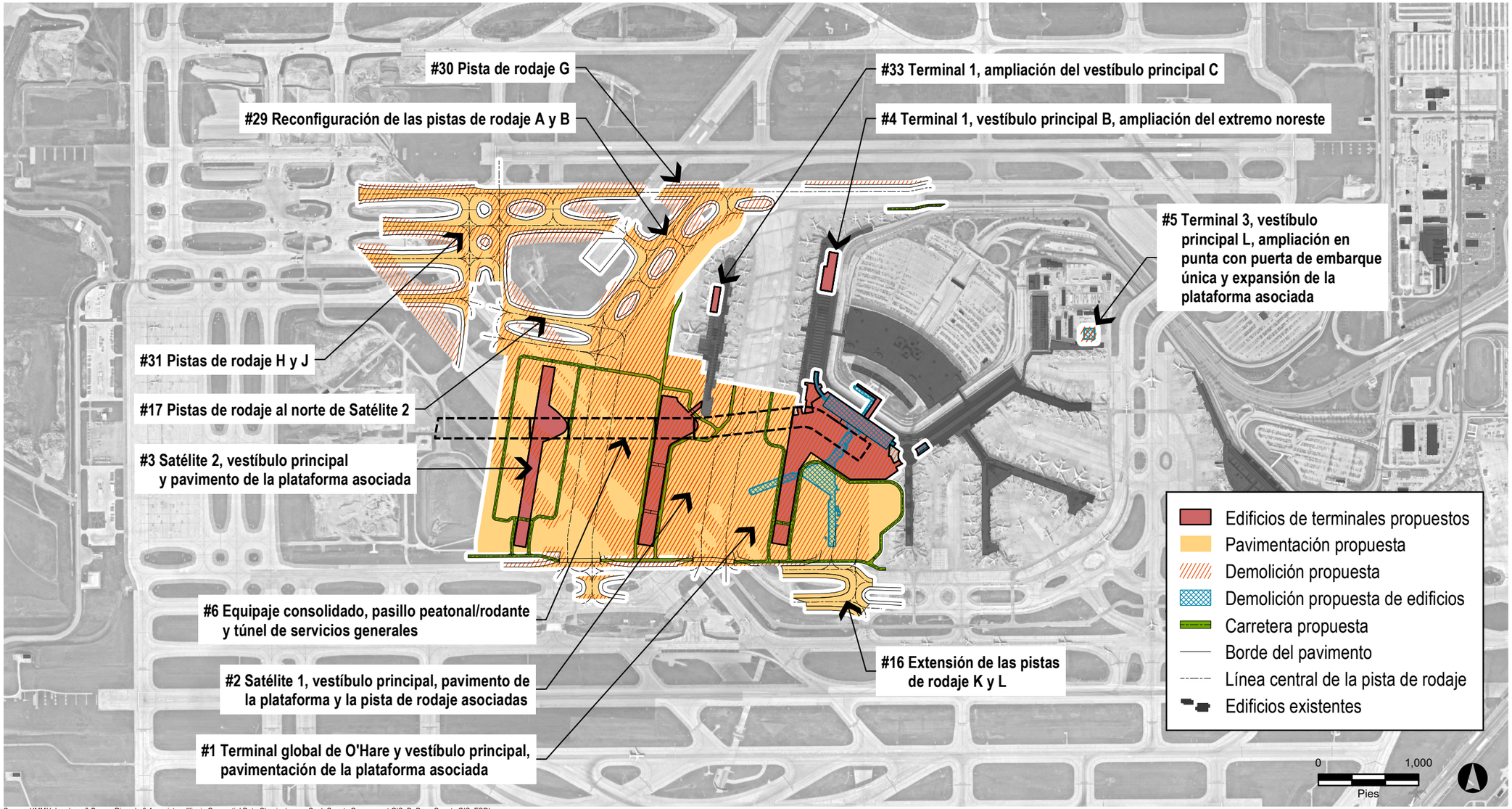
GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4	GRUPO 5
Proyectos de terminales	**Hoteles en el aeropuerto**	**Mejoras del campo de aviación y pistas de rodaje** (que no se necesitan en los proyectos del Grupo 1)	**Instalaciones de apoyo** (que no se necesitan en los proyectos del Grupo 1)	**Acciones de tráfico aéreo para procedimientos de aproximación desplazadas en la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L**

Configuración actual de las terminales de O’Hare



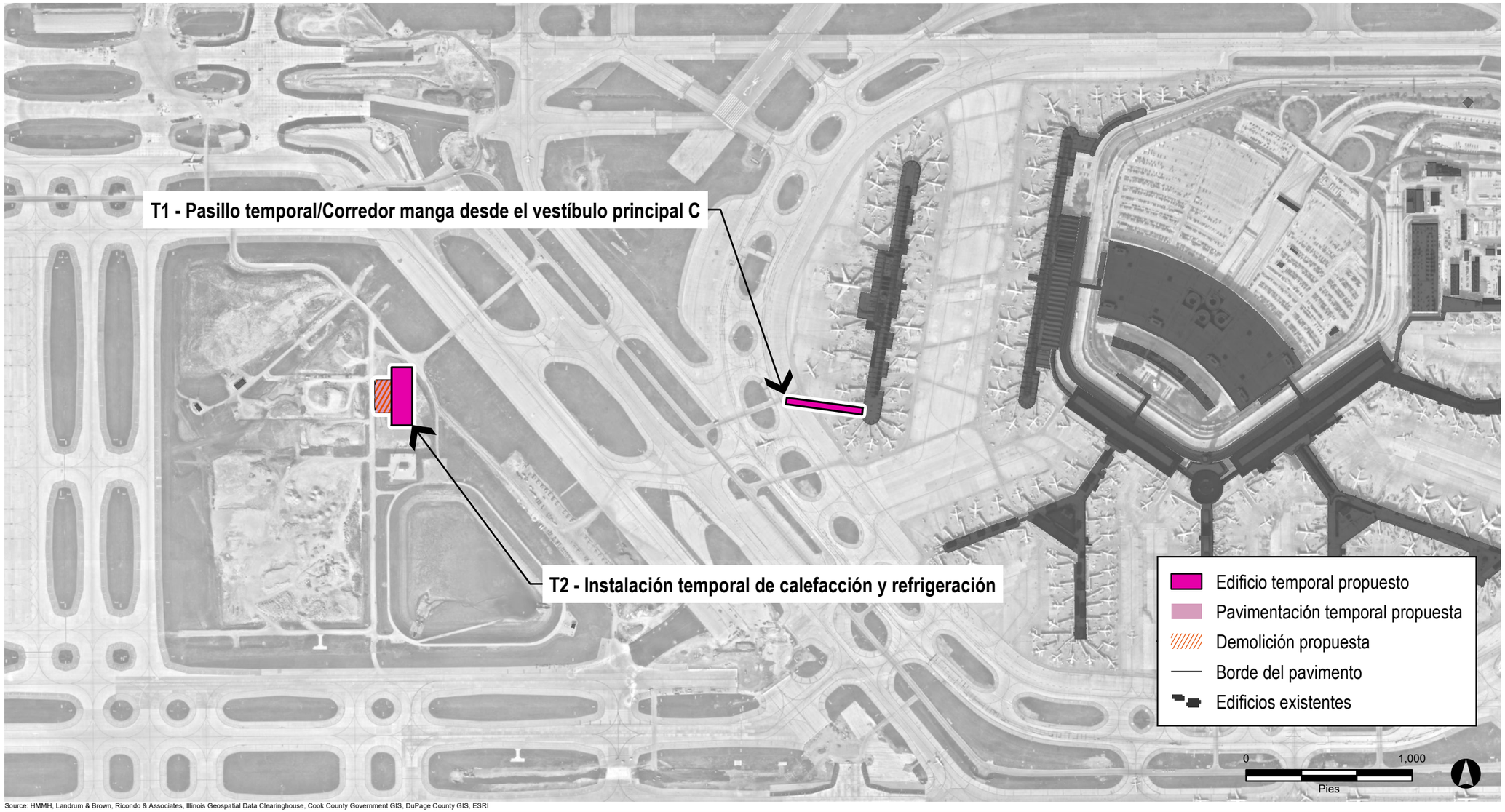
Fuente: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI

Proyectos de terminales - Proyectos de la terminal global y terminales satélites



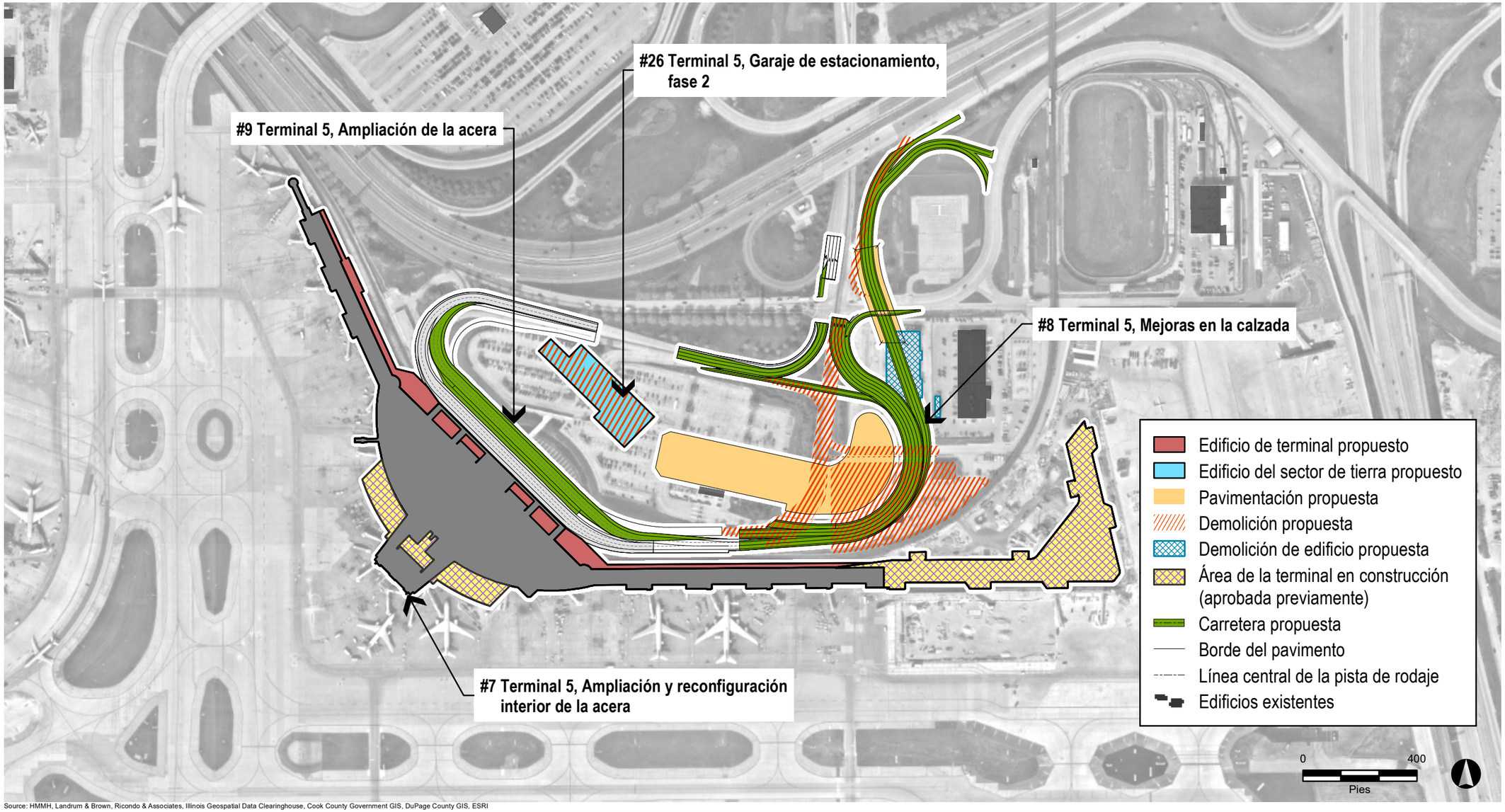
Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI

Proyectos de terminales - Proyectos temporales de la terminal global y de las terminales satélites



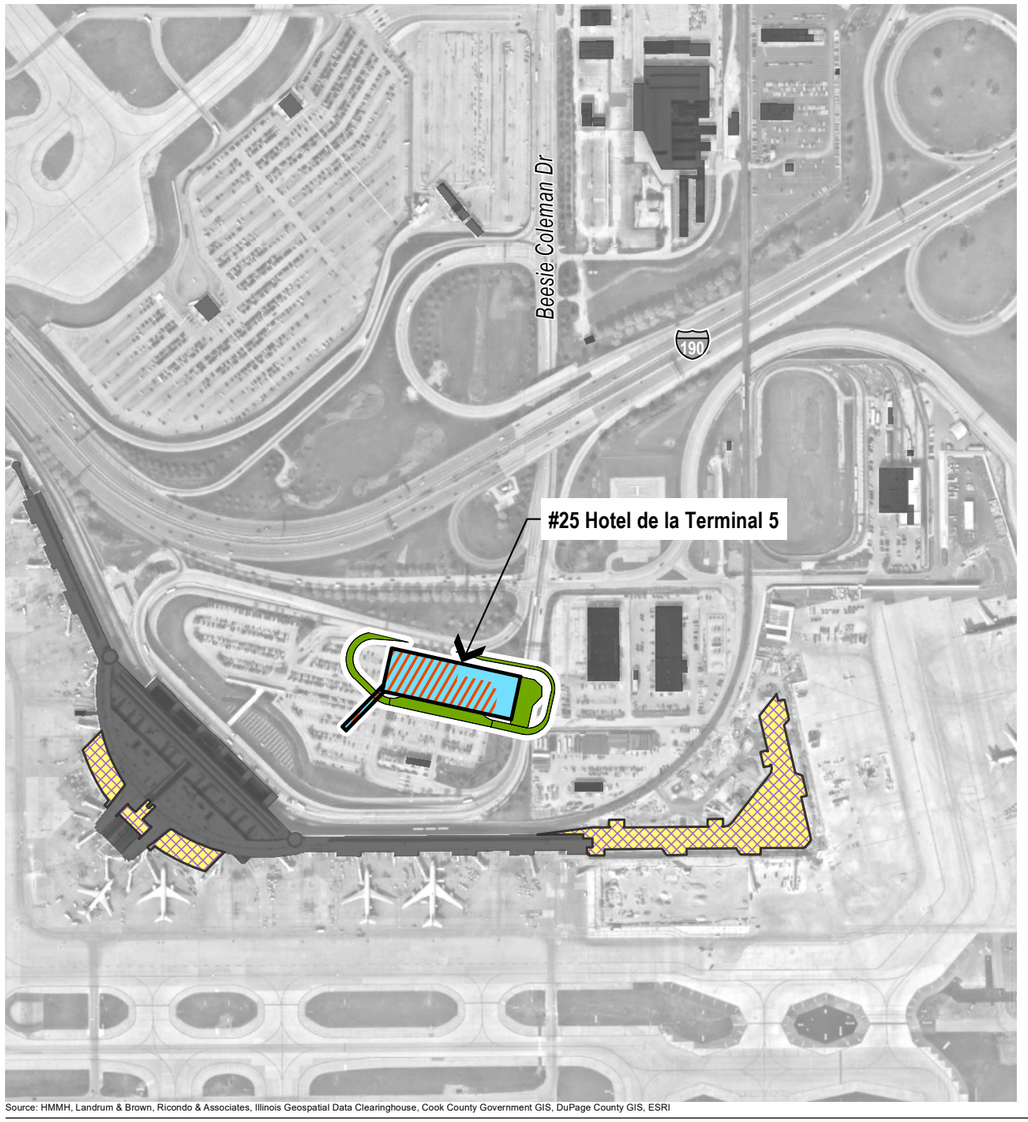
Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI

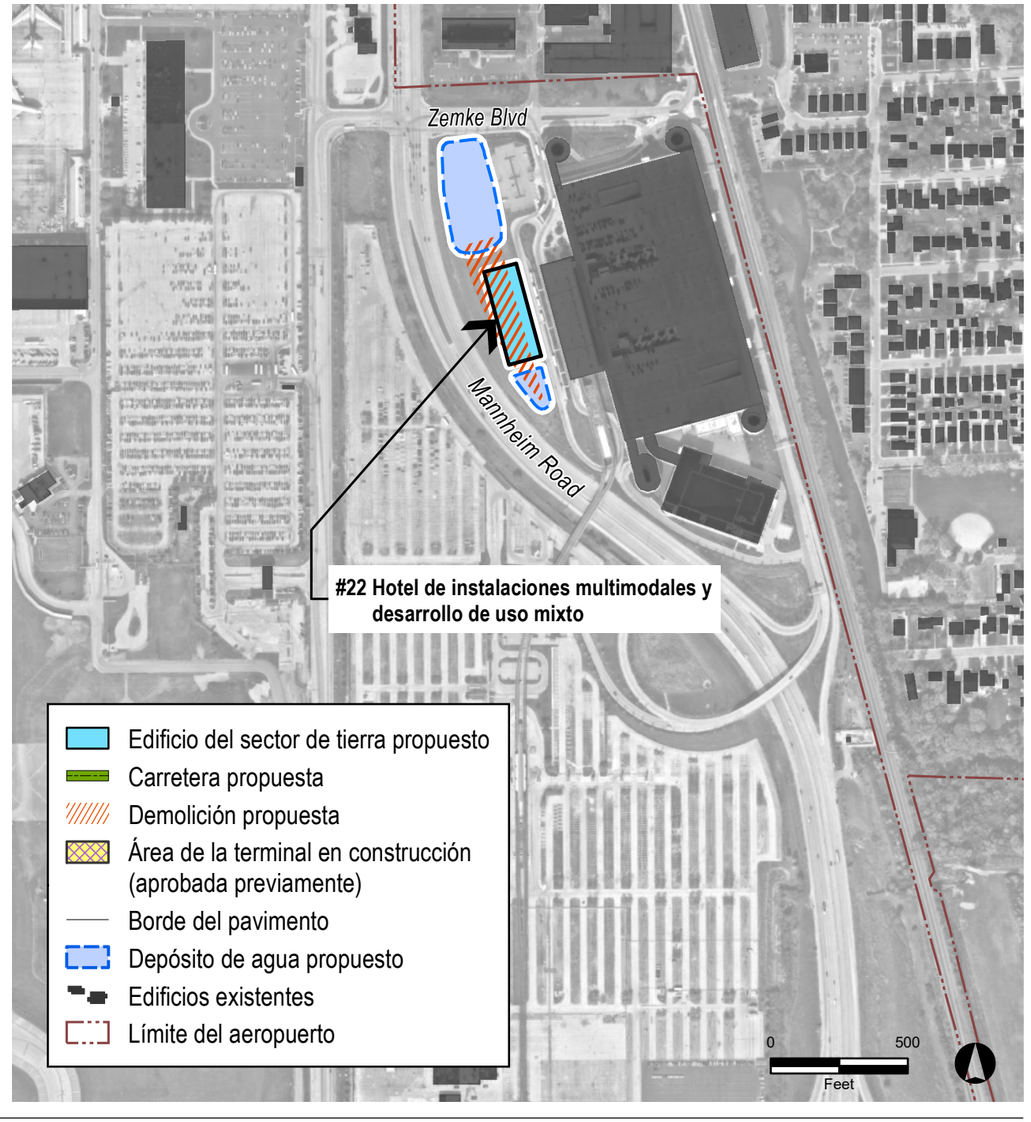
Proyectos de terminales - Proyectos de la Terminal 5



Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI

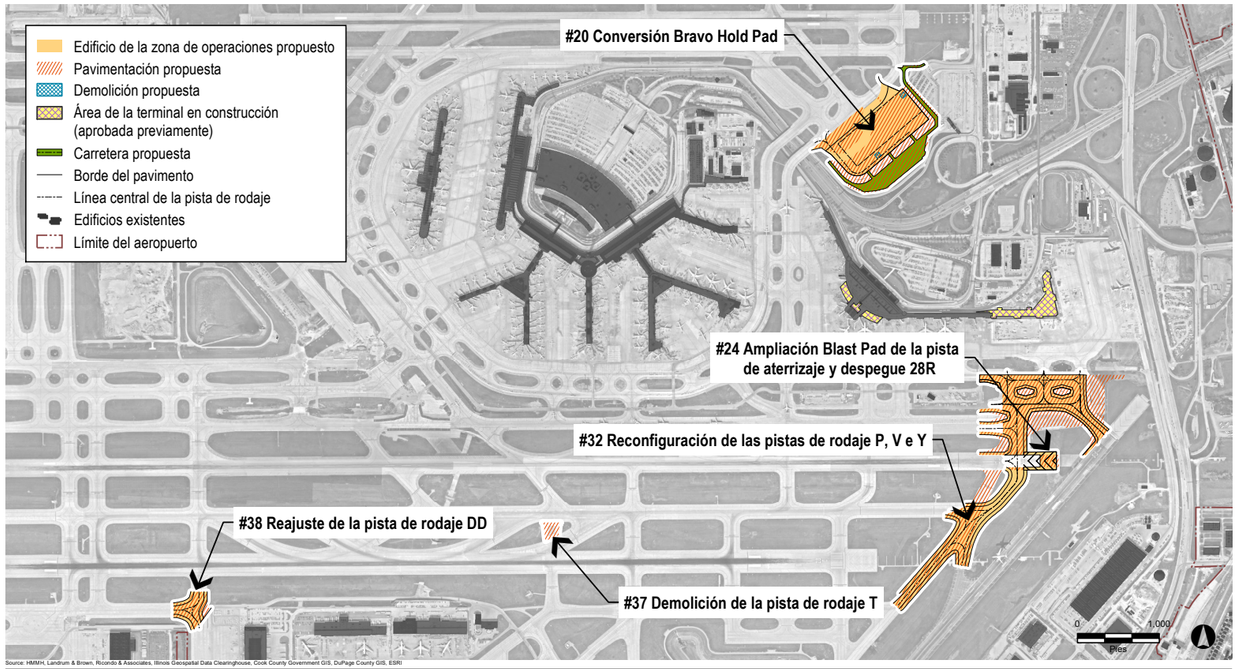
Hoteles en el aeropuerto





Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI

Mejoras en el campo de aviación y en las pistas de rodaje no requeridas en los proyectos de las terminales

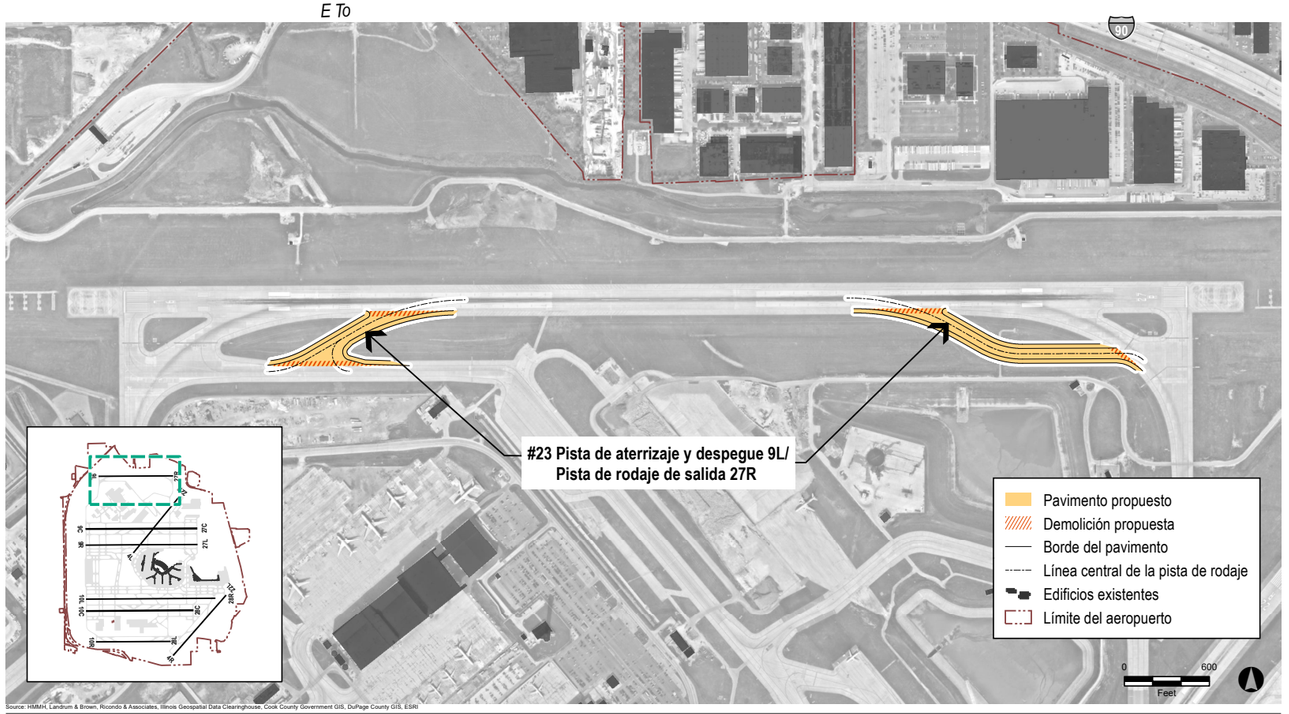


Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Mejoras en el campo de aviación y en las pistas de rodaje no necesarias en los proyectos de las terminales (Conjunto 2 de 2)

▶ Ilustración ES-5



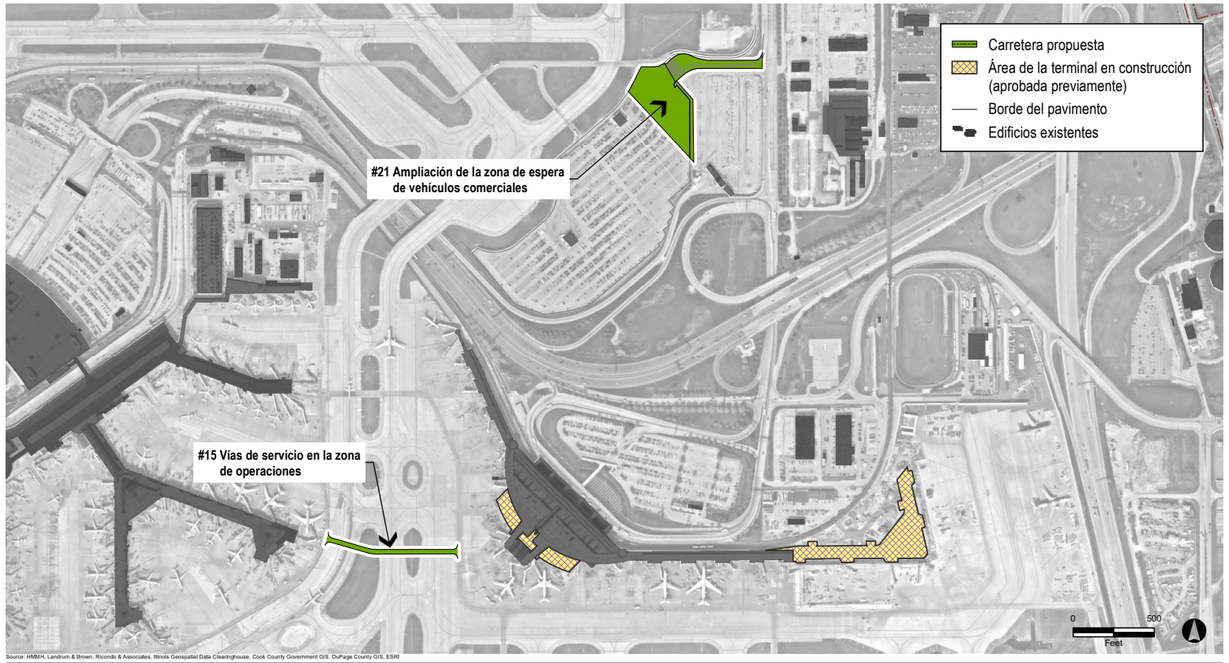
Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Mejoras en el campo de aviación y en las pistas de rodaje no necesarias en los proyectos de las terminales (Conjunto 2 de 2)

▶ Ilustración ES-6

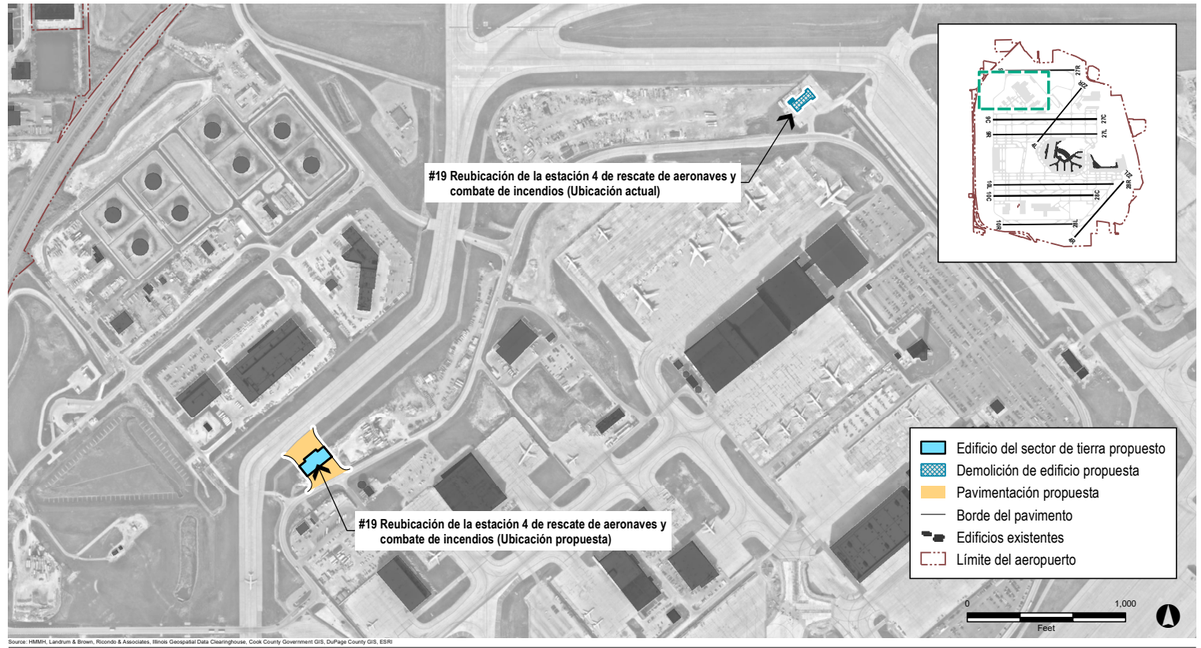
Instalaciones de apoyo no necesarias en los proyectos de las terminales



Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago
Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Instalaciones de apoyo no necesarias en los proyectos de terminales (Conjunto 1 de 3)

▶ Ilustración ES-7

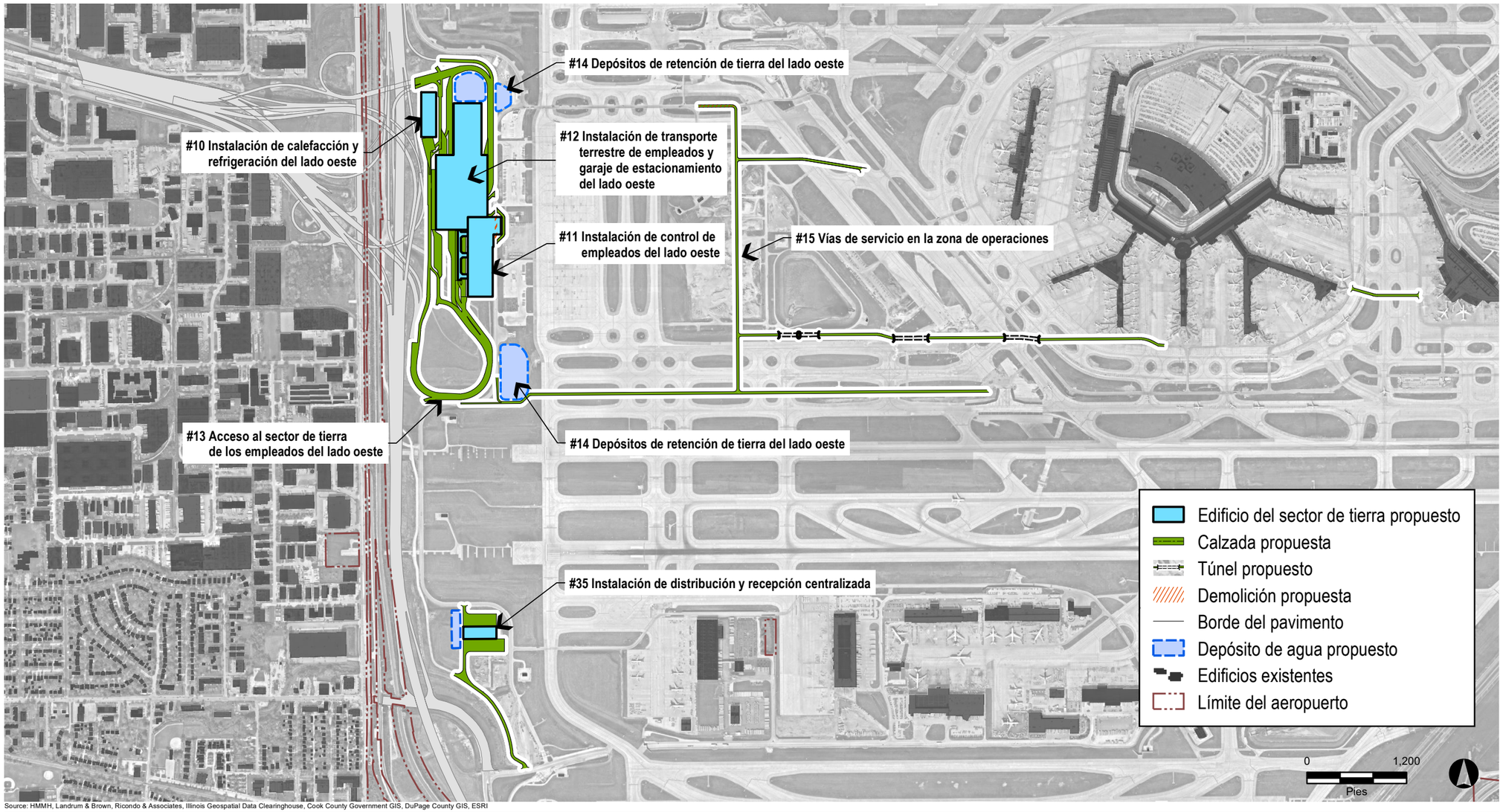


Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago
Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Instalaciones de apoyo no necesarias en los proyectos de terminales (Conjunto 2 de 3)

▶ Ilustración ES-8

Instalaciones de apoyo no necesarias en los proyectos de las terminales



Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI

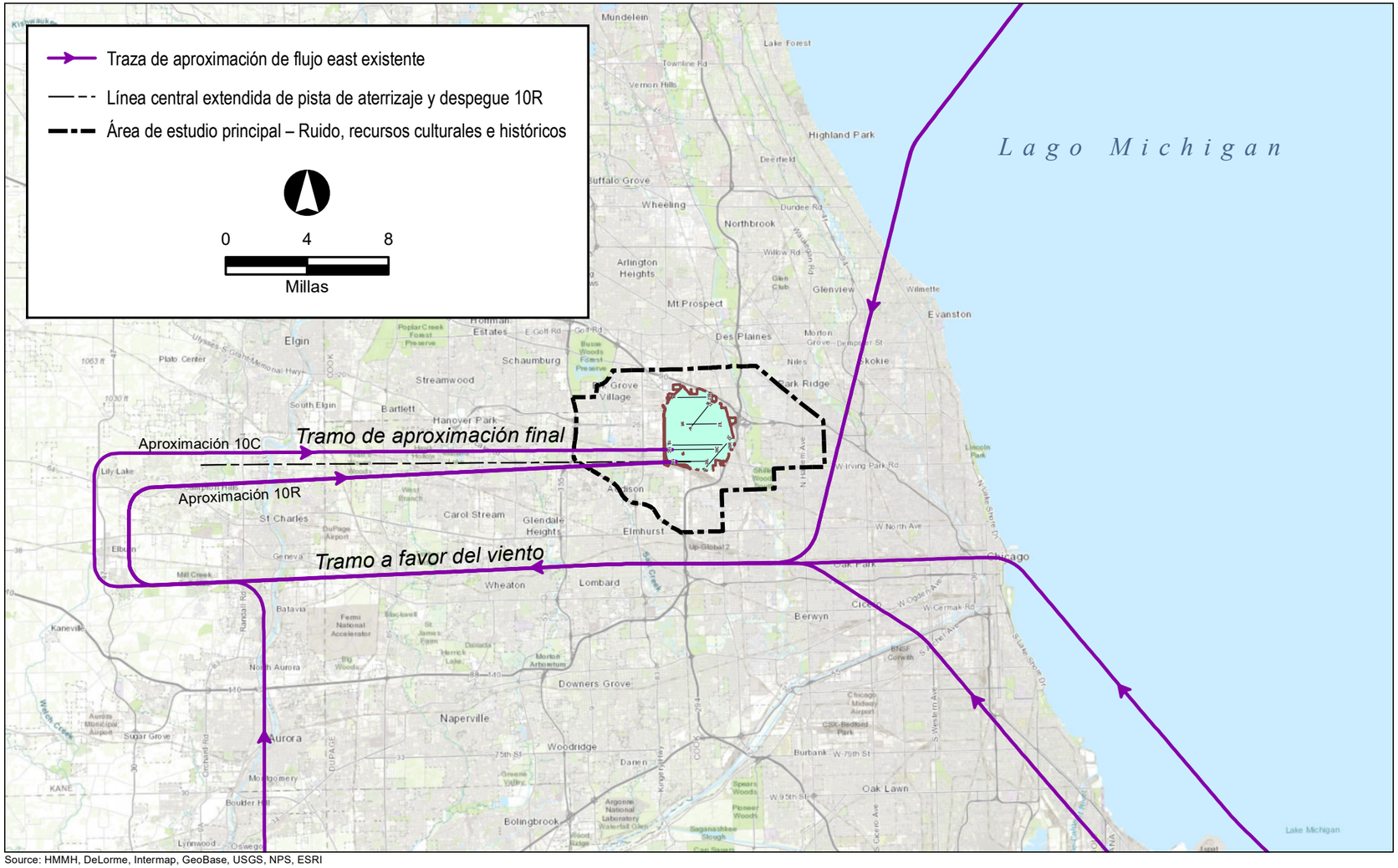
¿Cuáles son las medidas de tráfico aéreo propuestas?

- Las medidas de tráfico aéreo propuestas mantendrían las actuales aproximaciones con desplazamiento a la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L.

- En la actualidad, estos procedimientos permiten el uso de aproximaciones simultáneas a tres pistas de aterrizaje y despegue y permiten las aproximaciones simultáneas aprobadas anteriormente a cuatro pistas en el futuro.

- La Reevaluación Escrita de la Declaración de Impacto Ambiental de la Modernización de O'Hare de 2015 aprobó estas aproximaciones con desplazamiento para su uso temporal.

Medidas de tráfico aéreo: Aproximaciones con desplazamiento de 2.5 grados para el flujo este existente

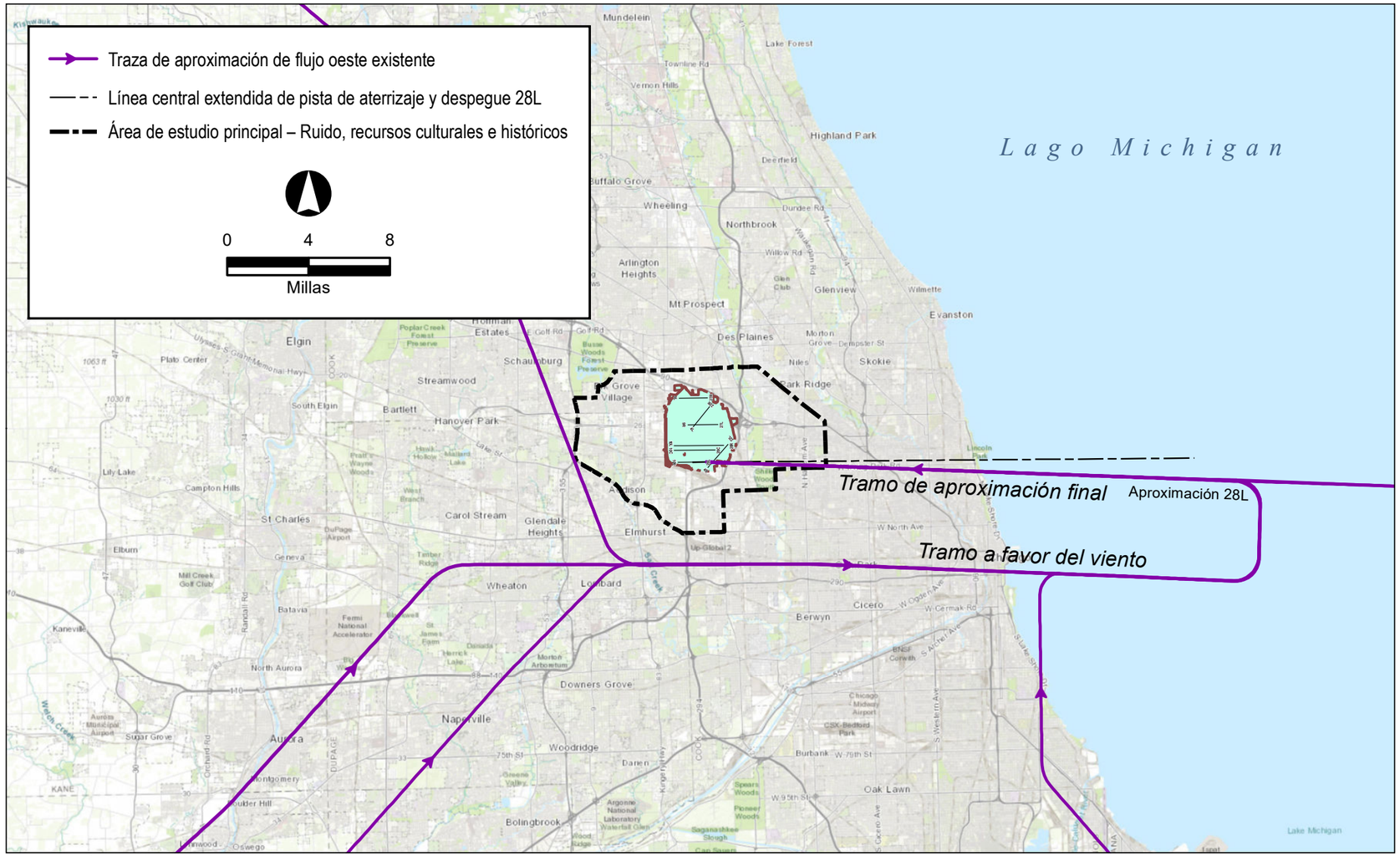


Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI

Aproximaciones con desplazamiento de 2.5 grados para el flujo este existente

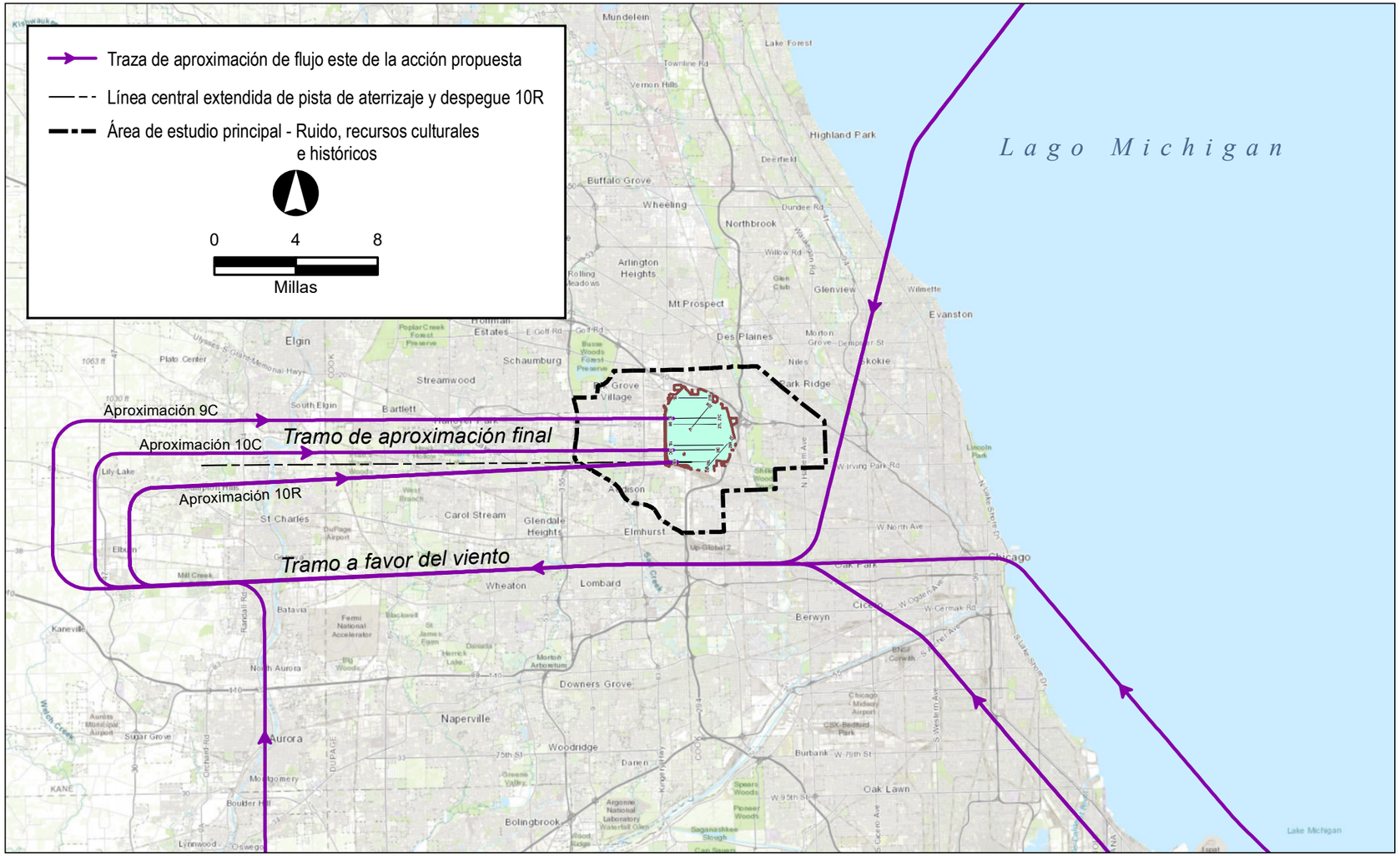
▶ Ilustración ES-10

Medidas de tráfico aéreo: Aproximaciones con desplazamiento de 2.5 grados para el flujo oeste existente



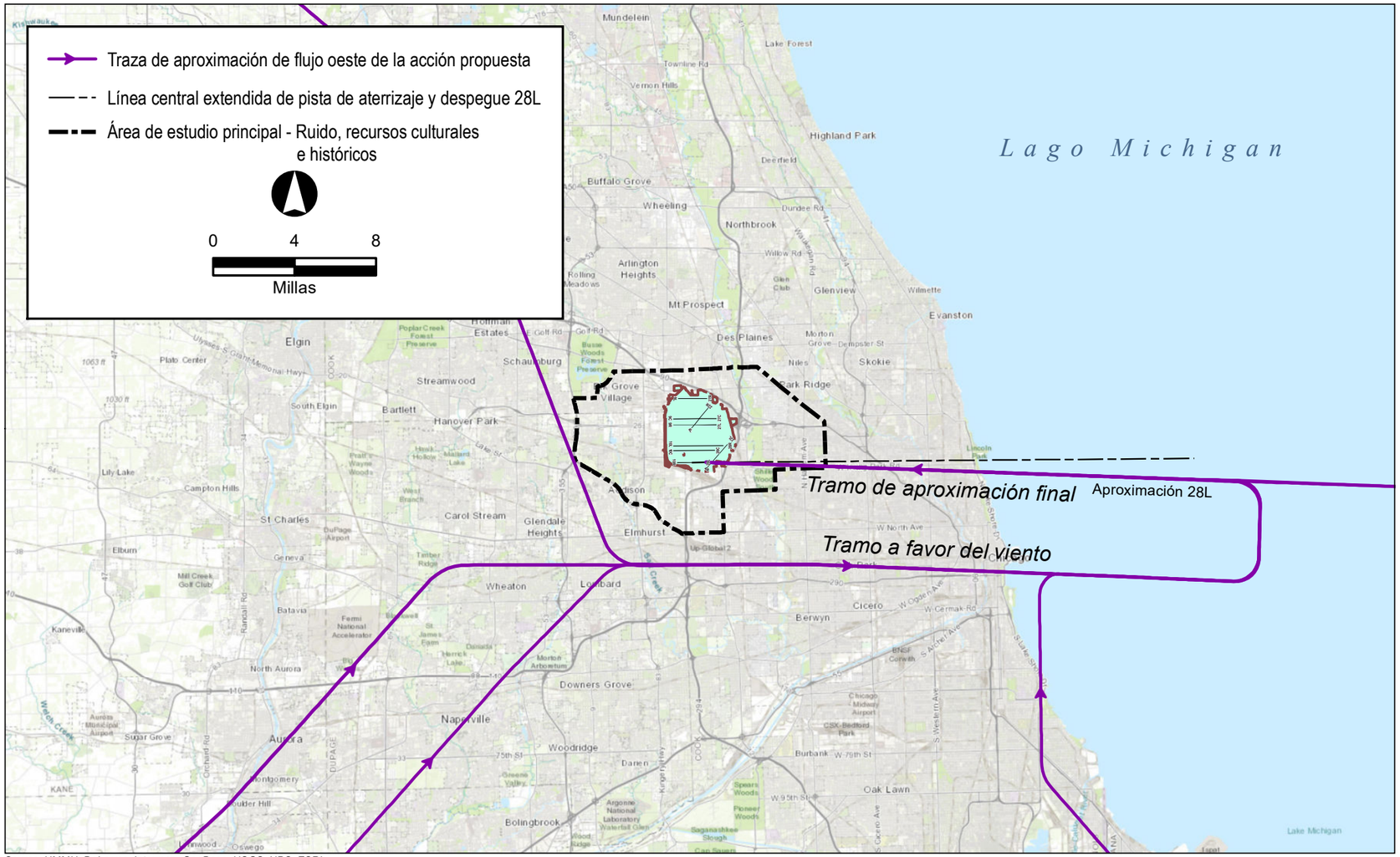
Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI

Medidas de tráfico aéreo: Aproximaciones con desplazamiento de 2.5 grados para el flujo este de la acción propuesta



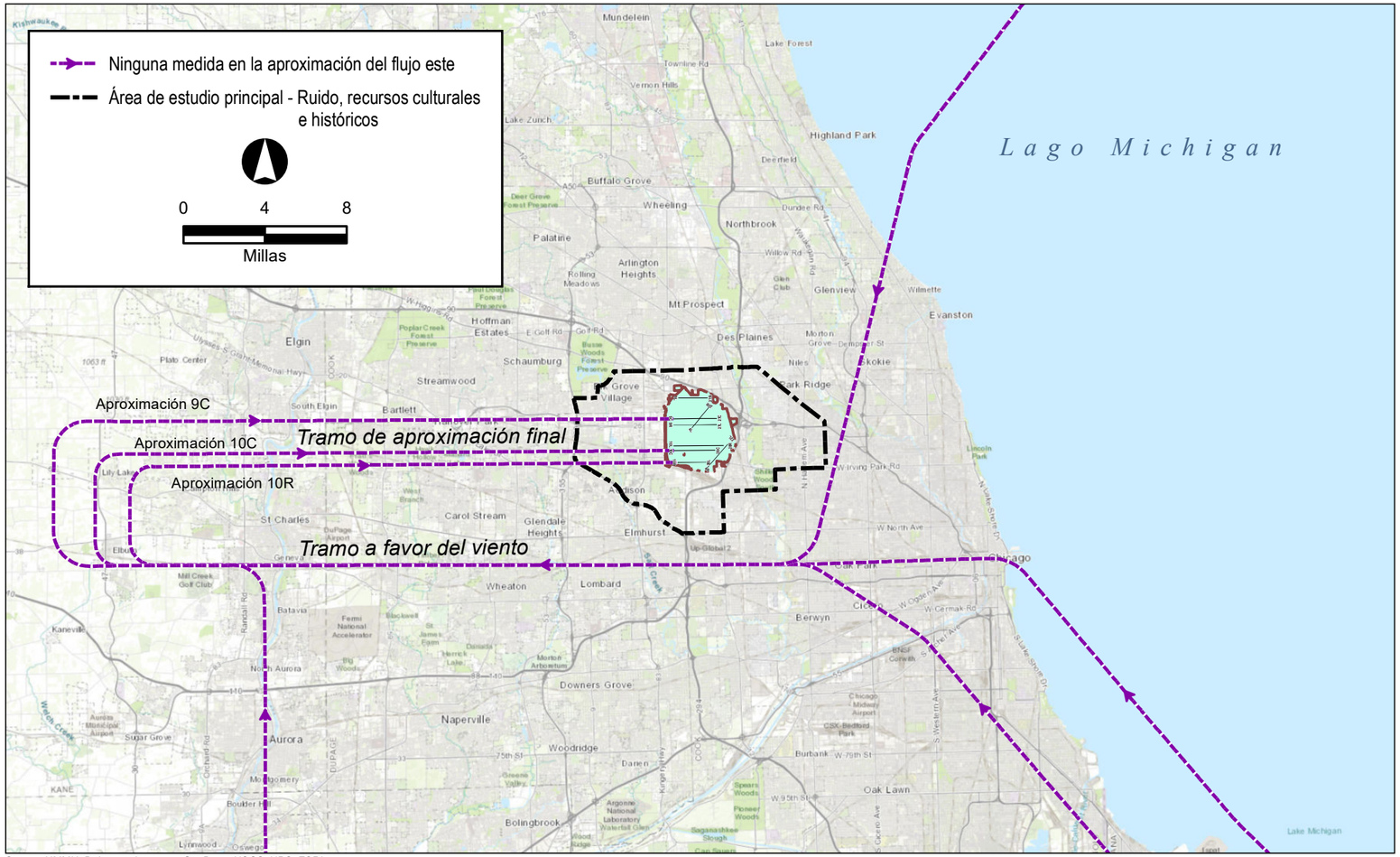
Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI

Medidas de tráfico aéreo: Aproximaciones con desplazamiento de 2.5 grados para el flujo oeste de la acción propuesta



Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI

Medidas de tráfico aéreo: flujo este sin acción



Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI

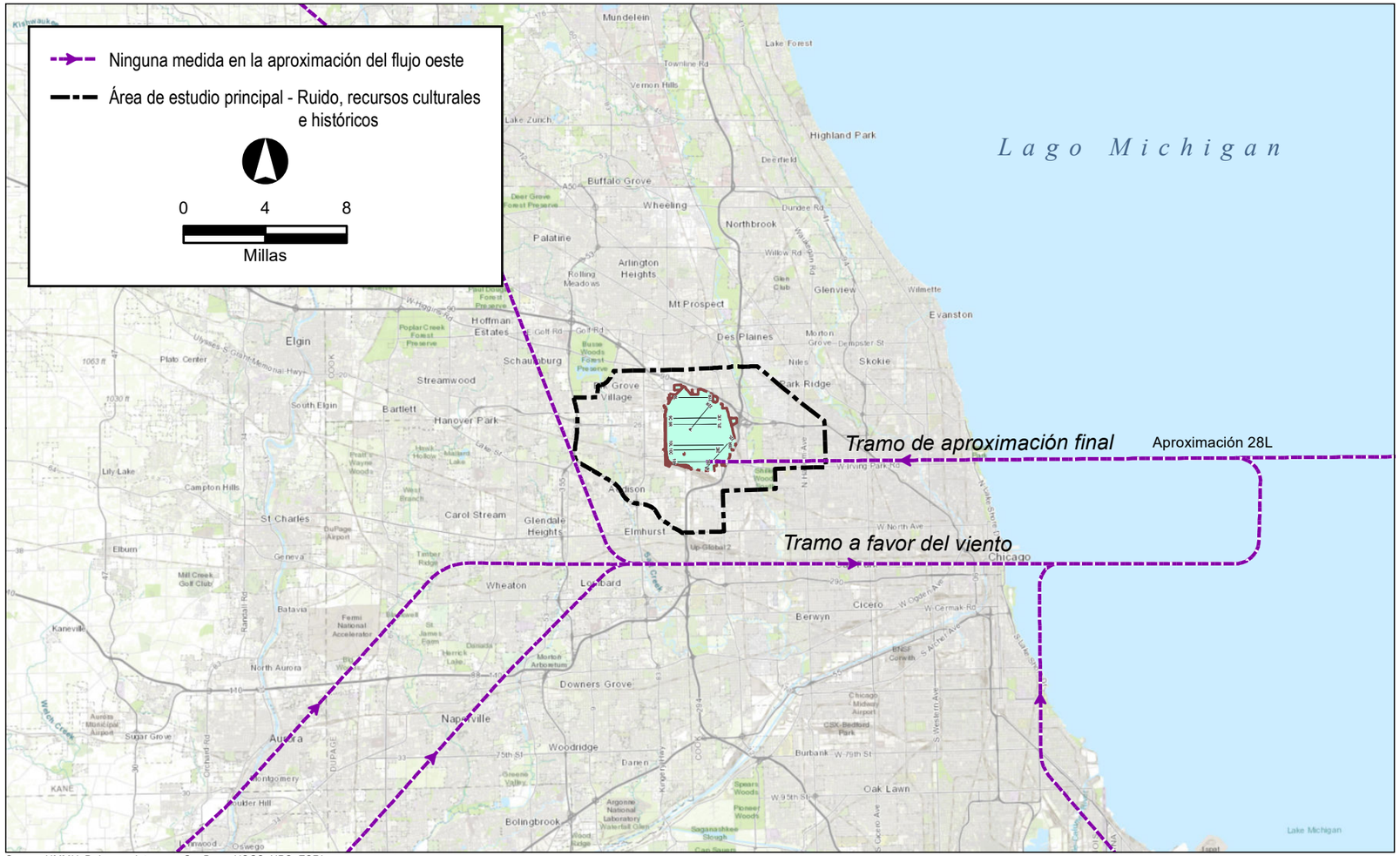
Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Aproximaciones sin desplazamiento para el flujo este sin acción

▶ Ilustración ES-12

Medidas de tráfico aéreo: flujo oeste sin acción



Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI

¿Evaluó la FAA alternativas para los proyectos propuestos?

- Sí, la FAA evaluó alternativas para el proyecto propuesto.
- La FAA evaluó alternativas que podrían:
  - Cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto propuesto.
  - Cumplir con los principios de ingeniería segura y ser factibles de construir.
  - Evitar o minimizar los impactos sobre los recursos protegidos con fines especiales.
- Durante el proceso de determinación de los alcances, la FAA solicitó a las partes interesadas ideas alternativas. Durante el proceso de evaluación no se presentaron alternativas.

¿Qué alternativas consideró la FAA para la acción propuesta?

- Se consideraron alternativas para cada grupo de proyectos en la Acción Propuesta.
- Se elaboró una serie de alternativas para los grupos de proyectos del Grupo 1 y del Grupo 5, como se detalla en las dos diapositivas siguientes.
- No se prevé que los Grupos 2, 3 y 4 provoquen consecuencias medioambientales significativas o conflictos no resueltos, por lo que solo se consideraron dos alternativas para cada grupo: la alternativa de Acción Propuesta y la alternativa de No Acción.

¿Qué alternativas consideró la FAA para los proyectos de terminales?

- No acción (sin la Acción Propuesta)
- Alternativas fuera del aeropuerto, incluido el uso de otros modos de transporte/otros aeropuertos.
- Alternativas dentro del aeropuerto en relación con el núcleo de terminales centrales existentes, incluido el desarrollo hacia el norte, el sur, el este y el oeste.
- Variaciones de diseño de la alternativa de desarrollo de la mejora y ampliación del oeste del aeropuerto (centro-oeste) para minimizar el impacto en los recursos protegidos por la ley con fines especiales (alternativa de Acción Propuesta).

¿Qué alternativas consideró la FAA para para las medidas de tráfico aéreo propuestas?

- No acción (sin la aproximación con desplazamiento)
- Alternativa de desplazamiento de 2.5 grados
- Alternativa de desplazamiento de 3.0 grados

¿Qué condiciones se evaluaron?

La evaluación ambiental estudió las condiciones en tres períodos:

- La condición existente (un año antes de que comience el proyecto propuesto)
- Un año intermedio
- El año siguiente a la finalización de la construcción del proyecto propuesto

¿Qué categorías de recursos ambientales se estudiaron?

- Calidad del aire
- Clima
- Ruido y uso del suelo compatible con el ruido
- Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales
- Ley del Departamento de Transporte Sección 4(f)
- Recursos biológicos
- Emisiones de luz e impactos visuales
- Materiales peligrosos, residuos sólidos y prevención de la contaminación
- Recursos naturales y suministro de energía
- Socioeconomía, justicia ambiental y riesgos para la salud y seguridad ambiental de los niños
- Transporte de superficie y estacionamiento
- Recursos hídricos
- Compromiso irreversible e irrecuperable de los recursos
- Impactos acumulativos
- No se estudiaron las categorías de recursos costeros, tierras agrícolas y uso del suelo, ya que no se verían afectadas por la Acción Propuesta.

Condiciones de los recursos ambientales que no se ven afectados por la acción propuesta

- Recursos costeros
- Tierras de cultivo
- Uso del terreno

Proyecciones de tráfico aéreo: pasajeros anuales

La FAA revisó las proyecciones de pasajeros anuales del CDA y las consideró apropiadas para la elaboración de modelos medioambientales.

Conclusiones principales

- El CDA utilizó las proyecciones del área de terminales (TAF) de la FAA para los pasajeros embarcados en O'Hare tras confirmar que eran coherentes con el crecimiento previsto de la actividad económica y la cuota histórica de O'Hare en el total de embarques de Estados Unidos.

- El CDA examinó el potencial de la demanda inducida en caso de que se dispusiera de instalaciones adicionales y comprobó que las instalaciones existentes podían dar cabida a la actividad prevista, lo que significa que no había potencial de demanda inducida.

- La FAA examinó el comportamiento histórico de la demanda tras la provisión de instalaciones adicionales y los cambios en las estrategias comerciales de las aerolíneas, pero no encontró ninguna demanda inducida en O'Hare.

Proyecciones de tráfico aéreo: operaciones anuales

La FAA revisó las proyecciones del CDA sobre las operaciones anuales de las aeronaves, incluidas las de pasajeros, carga, aviación general y militar, y las consideró adecuadas para la elaboración de modelos medioambientales.

Conclusiones principales

- El CDA y la FAA revisaron las TAF de la FAA y constataron que las operaciones de aeronaves de pasajeros estaban infrarrepresentadas para la elaboración de modelos medioambientales.

- El CDA elaboró una proyección adecuada de las operaciones de aeronaves basada en la futura combinación de flotas, la capacidad de las aeronaves y los factores de carga que muestran un crecimiento del 0.9 % anual. Esto es adecuado para la elaboración de modelos medioambientales y se compara favorablemente con el crecimiento del 0.2 % anual de las TAF de la FAA.

- Las proyecciones de carga del CDA se basaron en la cuota histórica de O'Hare en el volumen de carga de Estados Unidos, y las operaciones de carga se calcularon aplicando el tamaño medio de los aviones, las cargas y las rutas.

- El CDA utilizó adecuadamente las proyecciones TAF de la FAA de la muy limitada actividad de la aviación general y militar en O'Hare.

Proyecciones de tráfico aéreo: impacto del cronograma de construcción y la COVID-19

La FAA revisó el impacto de los cambios en el cronograma de construcción y el impacto de la COVID-19 y consideró que los horarios de vuelo previstos de la actividad eran apropiados para la elaboración de modelos medioambientales.

Conclusiones principales

- Los futuros horarios de vuelo de la actividad aeronáutica del CDA a la conclusión de la construcción en O'Hare seguirían siendo apropiados para la elaboración de modelos medioambientales porque las proyecciones de crecimiento de la actividad durante esos años son relativamente modestas, y los futuros horarios de vuelo suponían niveles relativamente altos de actividad durante el día de diseño.

- El impacto probable de la pandemia de la COVID-19 es retrasar dos años el crecimiento de la demanda de pasajeros nacionales en O'Hare. El futuro programa de vuelos de la actividad aeronáutica del CDA seguiría siendo apropiado para la elaboración de modelos medioambientales porque las proyecciones de crecimiento de la actividad durante esos años son relativamente modestas, y los futuros horarios de vuelo asumieron niveles de actividad relativamente altos durante el día de diseño.

Modelo de campo de aviación y espacio aéreo

Cada una de las alternativas futuras se simuló utilizando un programa de vuelo de día de diseño en el Modelador Total de Espacios Aéreos y Aeropuertos (TAAM, por sus siglas en inglés). Estas simulaciones fueron realizadas por el equipo de consultores de la ciudad de Chicago con la dirección, supervisión, revisión y aprobación de la FAA.

¿Por qué los modelos de simulación?

Los modelos de simulación se utilizan para:

- comprender las cuestiones operativas en los entornos del campo de aviación y del espacio aéreo;
- permitir un análisis rápido de cómo podrían variar las operaciones debido a los cambios en la infraestructura del campo de aviación (por ejemplo, pistas de aterrizaje y despegue, pistas de rodaje, puertas de embarque, etc.), así como los cambios en los procedimientos de tráfico aéreo y el espacio aéreo asociado;
- suministrar información a otros modelos utilizados para llevar a cabo análisis medioambientales sobre el ruido, la calidad del aire y el tráfico de superficie.

Conclusiones principales

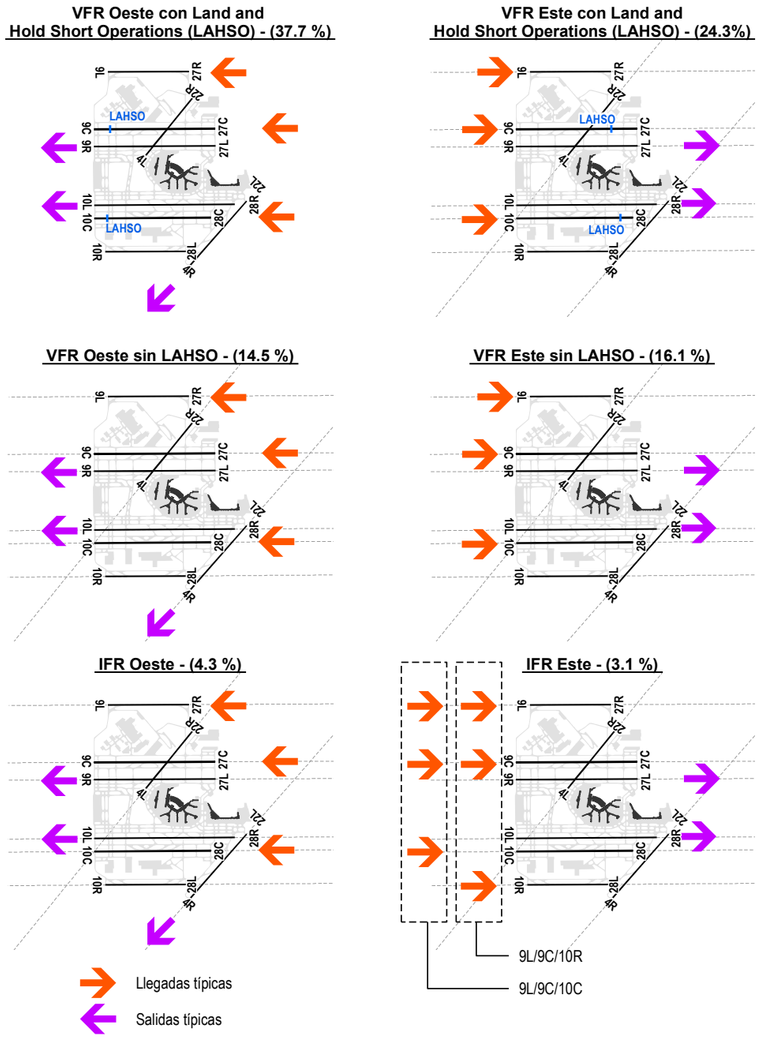
La Acción Propuesta de Expansión dio lugar a un menor retraso en comparación con la medida de no expansión en todas las configuraciones, especialmente en las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR, por sus siglas en inglés) del flujo este, que se reduce en casi 11 minutos.

	No acción de expansión (minutos)	Acción propuesta de expansión (minutos)
VFR Oeste con LAHSO	4.1	3.7
VFR Oeste sin LAHSO	4.9	4.3
IFR Oeste	10.5	9.0
VFR Este con LAHSO	4.8	4.5
VFR Este sin LAHSO	5.5	4.8
IFR Este	21.3	10.4
Total	5.4	4.6

Fuentes: Paquetes de datos de simulación del CDA, Tabla 2-8, noviembre de 2020

Configuraciones de operación simuladas

sin acción provisoria



Fuente: HMMH, Ricondo & Associates, Airnav

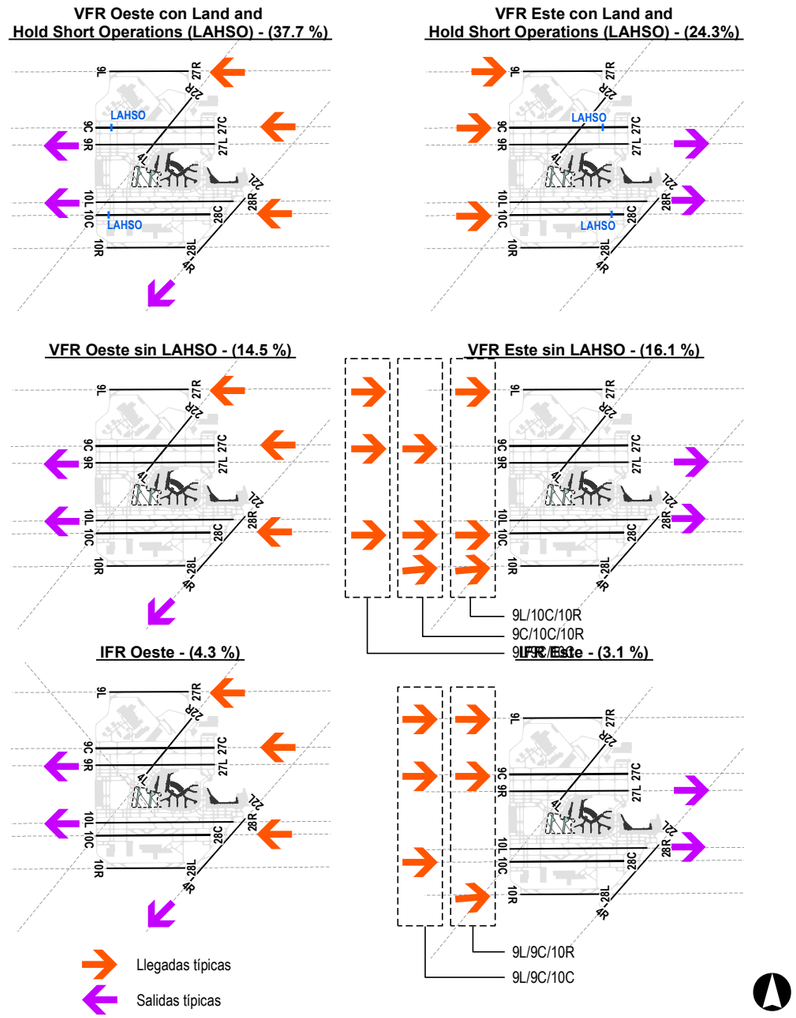
Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Configuraciones de operación simuladas: sin acción provisoria

▶ Ilustración 4-1

acción propuesta provisoria



Fuente: HMMH, Ricondo & Associates, Airnav

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

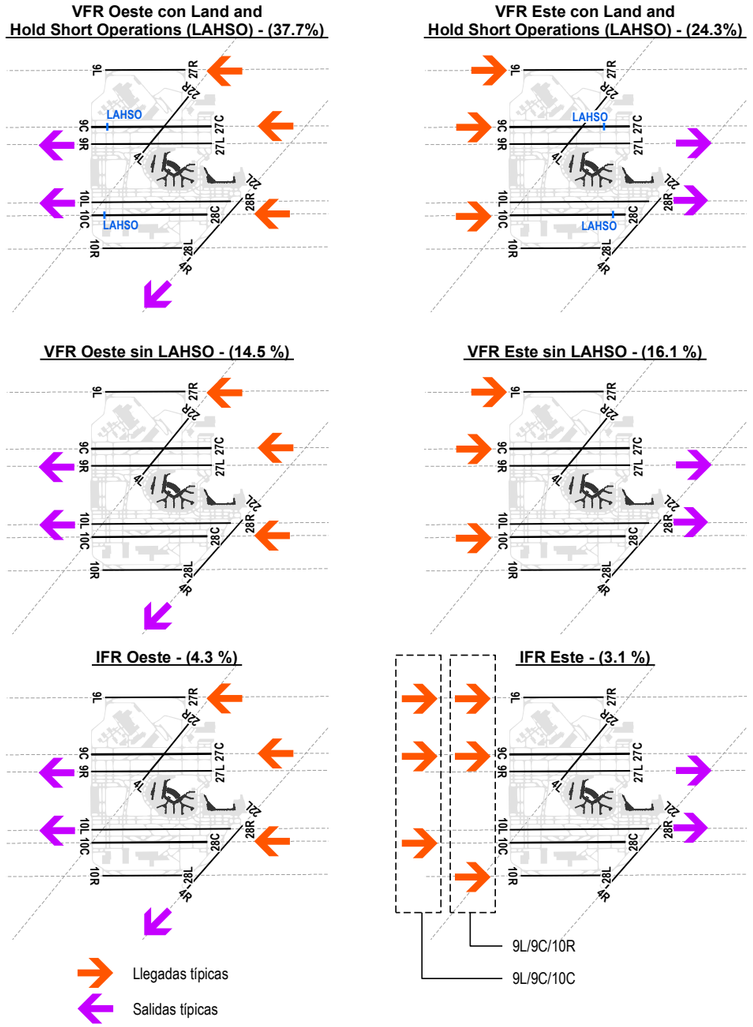
Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Configuraciones de operación simuladas: acción propuesta provisoria

▶ Ilustración 4-3

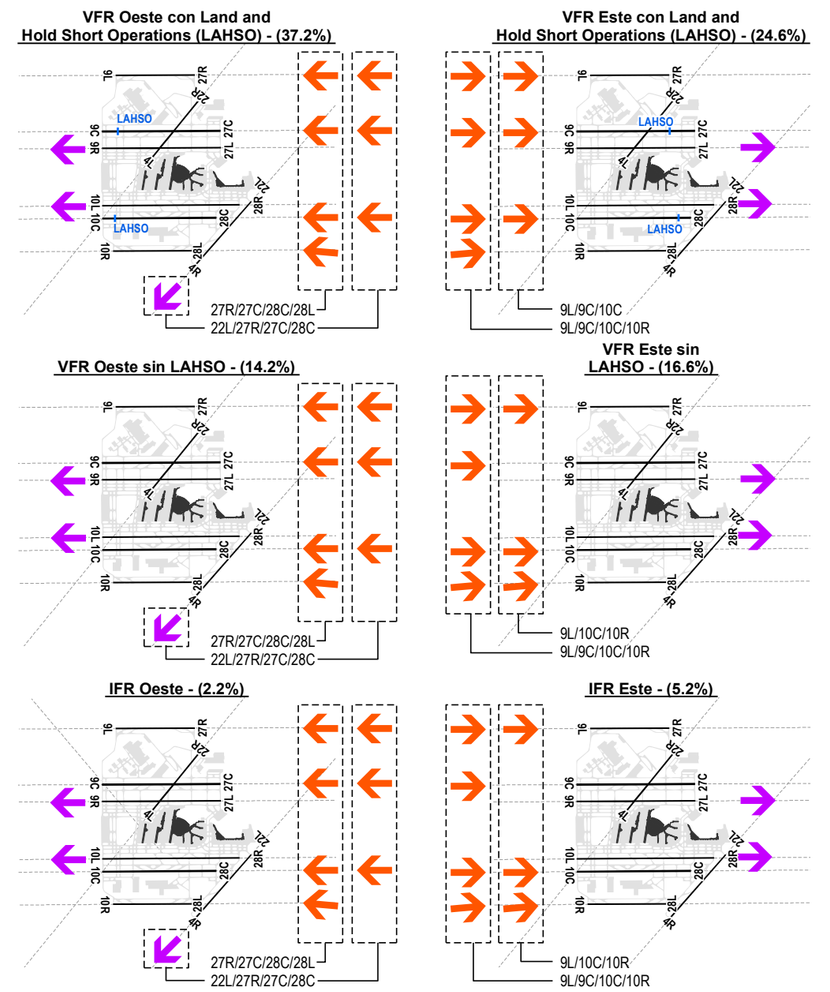
Configuraciones de operación simuladas

expansión sin acción



Fuente: HMMH, Ricondo & Associates, Airnav

acción propuesta de expansión



Fuente: HMMH, Ricondo & Associates, Airnav

Descripción general de la calidad del aire

Se realizaron dos tipos de análisis de la calidad del aire:

- Los inventarios de emisiones proporcionaron estimaciones de la cantidad de emisiones de contaminantes atmosféricos.

- Los modelos de dispersión proporcionaron estimaciones de las concentraciones de contaminantes atmosféricos.

Conclusiones principales

- Las emisiones de contaminantes atmosféricos asociadas a la Acción Propuesta Provisoria serían mayores que las de la alternativa de No Acción Provisoria. El aumento no sería significativo.

- Habría menos emisiones de CO, VOC y SOx y mayores emisiones de NOx, PM10 y PM2.5 asociadas a la Acción Propuesta de Expansión en comparación con la de no expansión. El aumento no sería significativo.

- La Acción Propuesta provisoria y la Acción Propuesta de Expansión no darían lugar a una violación prevista de las normas nacionales de calidad del aire ambiente en ninguno de los contaminantes atmosféricos evaluados.

Inventario operacional de emisiones atmosféricas

Alternativa	Emisiones anuales (toneladas)					
	CO	VOC	NOx	SOx	PM10	$PM_{2.5}$
Condición existente	8,032	779	4,405	445	91	67
No acción provisoria	6,895	632	5,048	457	84	58
Acción propuesta provisoria	7,236	658	5,117	474	85	59
Diferencia (provisoria)	**341**	**26**	**69**	**16**	**1**	**1**
No acción de expansión	6,835	610	5,914	518	83	57
Acción propuesta de expansión	6,739	605	5,923	515	85	59
Diferencia (Expansión)	**-96**	**-4**	**10**	**-3**	**2**	**2**

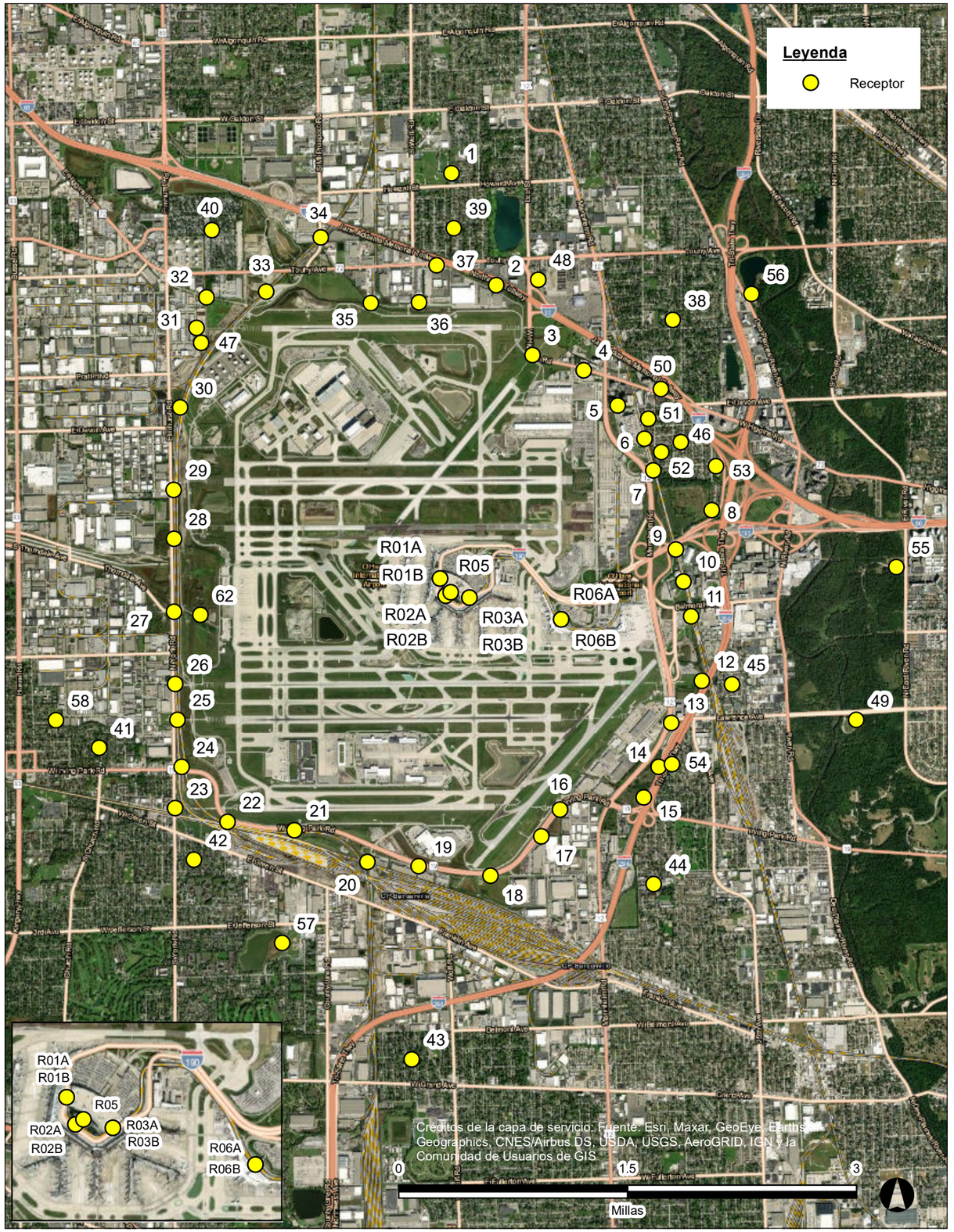
Notas: Los valores reflejan redondeo.
CO: monóxido de carbono, VOC: compuestos orgánicos volátiles, NOx: óxidos de nitrógeno, SOx: óxidos de azufre, PM10: partículas de menos de 10 micrómetros y PM2.5: partículas de menos de 2.5 micrómetros.

Modelo de dispersión atmosférica

Alternativa	Concentraciones máximas de contaminantes previstas (µg/m^3)								
	CO		NO_2		SO_2		PM_{10}	$PM_{2.5}$	
	1 hora	8 horas	1 hora	Anual	1 hora	3 horas	24 horas	24 horas	Anual
Condición existente	4,085	2,468	178	37	94	93	68	26	11
No acción provisoria	3,701	2,160	185	30	84	91	66	24	10
Acción propuesta provisoria	3,757	2,193	185	32	94	87	66	26	10
No acción de expansión	3,361	2,118	209	30	86	87	69	25	10
Acción propuesta de expansión	3,542	2,237	182	34	124	115	66	24	10
NAAQS	40,000	10,000	188	100	196	1,300	150	35	12

Los valores incluyen las fuentes de emisión relacionadas con el aeropuerto más la concentración de fondo.
CO: monóxido de carbono, NOx: óxidos de nitrógeno, SOx: óxidos de azufre, PM10: partículas de menos de 10 micrómetros y PM2.5: partículas de menos de 2.5 micrómetros.
NAAQS: Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiental.

Receptores del modelado de dispersión de aire



Calidad del aire: conformidad general

Requisitos

La Ley de Aire Limpio exige que las agencias federales se aseguren de que ciertas acciones propuestas en un área de mantenimiento o de no cumplimiento se ajusten a un plan estatal de implementación (SIP, por sus siglas en inglés) a través de un análisis de Conformidad General.

Dado que el aeropuerto se encuentra en una zona de no cumplimiento de la normativa sobre el ozono, fue necesario realizar un análisis de conformidad para abordar las superaciones previstas del nivel de contaminación por ozono (de los precursores de NOx y COV) derivadas del proyecto.

La conformidad puede demostrarse documentando que las emisiones se tienen en cuenta en el SIP correspondiente (Título 40, Código de Reglamentos Federales, 93.158(a)(1)).

Conclusiones principales

La FAA proporcionó los datos de las emisiones a la EPA de Illinois (IEPA), y la IEPA determinó el 30 de noviembre de 2021 que las emisiones de ozono se tienen en cuenta en el SIP.

Consideraciones generales sobre el clima

El gas de efecto invernadero (GEI) más frecuente en los aeropuertos es el dióxido de carbono (CO_2) en comparación con otros GEI por la equivalencia de CO_2 basada en su potencial de calentamiento global.

Aunque está bien establecido que las emisiones de GEI afectan el clima, no hubo umbrales significativos ni normas ambientales reguladoras.

Conclusiones principales

- La Acción Propuesta Provisoria daría lugar a un aumento de 57,527 toneladas métricas de CO_2 en comparación con la alternativa de No Acción Provisoria.
- La Acción Propuesta de Expansión daría lugar a un aumento de 62,728 toneladas métricas de CO_2 en comparación con la alternativa de No Acción de Expansión.

Ruido y usos del suelo compatibles con el ruido

La EA evaluó las operaciones de vuelo de las aeronaves en el aeropuerto y hasta los 7,000 pies de altitud para incluir la revisión de las acciones de tráfico aéreo propuestas. También evaluó el ruido de las aeronaves en tierra y los niveles de ruido en todos los lugares sensibles al ruido dentro del área de estudio principal.

Conclusiones principales

- La Acción Propuesta de Expansión da como resultado 11,379 unidades de vivienda dentro del nivel sonoro promedio diurno-nocturno (DNL) de 65, y 6,277 unidades de vivienda no han sido mitigadas previamente por el CDA debido a una condición previa de posible elegibilidad.

- En comparación con la medida de no expansión, la Acción Propuesta de Expansión da como resultado 571 unidades de vivienda agregadas a los 65 DNL y 247 unidades de vivienda eliminadas de los 65 DNL, con un incremento neto de 324 unidades de vivienda.

- 227 de las unidades de vivienda adicionales se verían significativamente afectadas.

- De las 227 unidades de vivienda, 224 fueron previamente mitigadas, dos unidades de vivienda están programadas para ser mitigadas, y una declinó y se considera compatible con el ruido de las aeronaves.

- Por lo tanto, la Acción Propuesta no afecta de forma significativa a ninguna vivienda residencial, ya que todas son compatibles con el ruido de las aeronaves según los criterios de la FAA.

Evaluación del ruido y de los usos del suelo compatibles con el ruido

- **Contornos de DNL:** contornos de ruido desarrollados a partir de las operaciones diarias promedio, el uso de pistas de aterrizaje y despegue y las trazas de vuelos modelo.
- **Umbrales de ruido en DNL:** la FAA evaluó los cambios en los DNL sobre el uso de la tierra sensible al ruido comparando la Acción Propuesta de Expansión con la alternativa de No Acción de Expansión.

	65 DNL y mayor	Mayor o igual a 60 DNL pero menor a 65 DNL	Mayor o igual a 45 DNL pero menor a 60 DNL
Cambio mínimo de DNL en la acción propuesta	1.5 dB	3.0 dB	5.0 dB
Nivel de cambio	Significativo	Se debe informar	Se debe informar
Fuentes: Orden 1050.1F de la FAA y Referencia de escritorio 1050.1F 2020.			

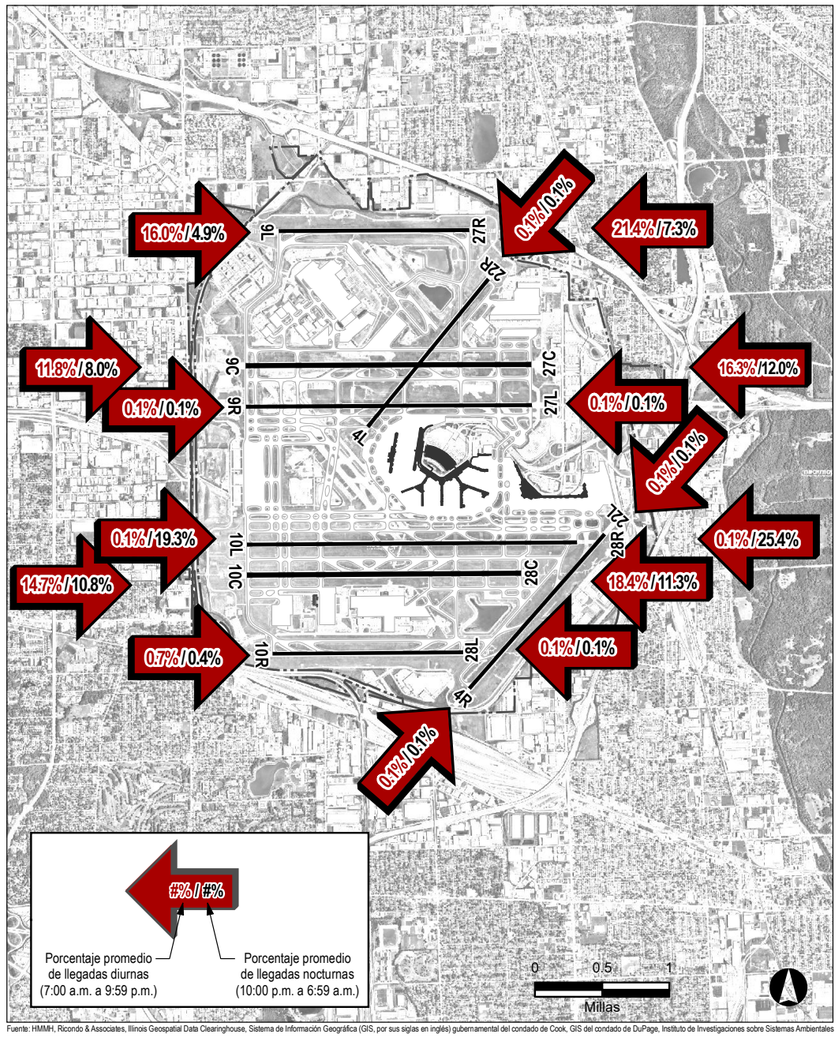
- **DNL en lugares sensibles al ruido:** los resultados de DNL y el nivel de cambio también se informaron en lugares sensibles al ruido (escuelas, parques, lugares de culto, etc.).

Resumen sobre el ruido y los usos del suelo compatibles con el ruido

	Condición de expansión		
	No acción de expansión	Acción propuesta de expansión	Diferencia entre acción propuesta y no acción
Operaciones			
Día	892,988	893,065	77
Noche	120,868	120,791	-77
Total	1,013,856	1,013,856	0
Uso de la tierra (en acres) 65+			
Subtotal de superficie no compatible (en acres)	1,577.1	1,589.3	12.2
Subtotal de superficie compatible (en acres)	1,268.6	11,033.5	-235.1
Superficie total (en acres)	12,845.7	12,622.8	-222.9
Superficie total fuera del aeropuerto (en acres)	6,917.3	6,696.8	-220.5
Instalaciones sensibles al ruido (recuento) 65 +	57	67	10
Población y vivienda (recuento)			
Población	27,783	28,503	720
Unidades habitacionales	11,055	11,379	324
Viviendas unifamiliares no mitigadas (incluidas arriba)	3,682	3,766	84
Viviendas plurifamiliares no mitigadas (incluidas arriba)	2,489	2,511	22
Total de viviendas no mitigadas	6,171	6,277	106
Inscritas en la Fase 18 o Fase 19 del RSIP existente (incluidas arriba)	259	266	7
Unidades elegibles restantes en el marco del RSIP existente (incluidas arriba)	370	360	-10
Viviendas unifamiliares con aislamiento acústico (incluidas arriba)	4,868	5,086	218
Viviendas plurifamiliares con aislamiento acústico (incluidas arriba)	16	16	0
Total de viviendas con aislamiento acústico	4,884	5,102	218

Uso de la pista de aterrizaje

sin acción de expansión



Fuente: HMMH, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Sistema de Información Geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) gubernamental del condado de Cook, GIS del condado de DuPage, Instituto de Investigaciones sobre Sistemas Ambientales

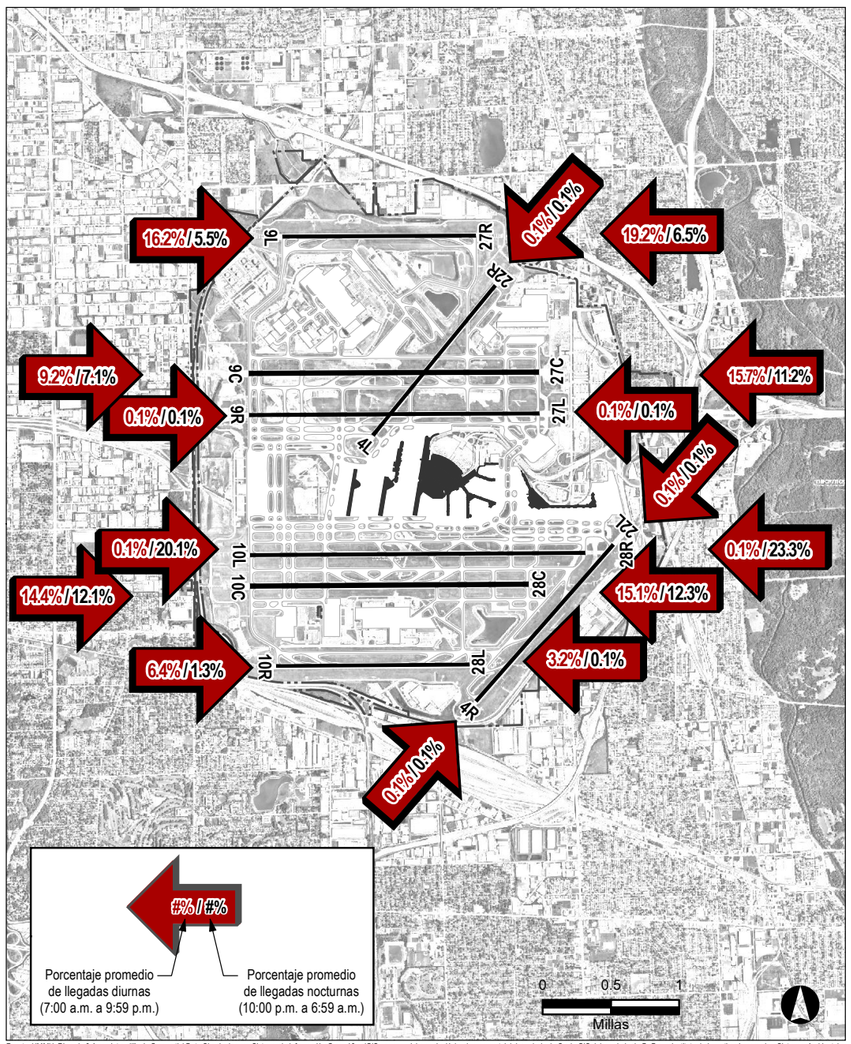
Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Uso de la pista de aterrizaje: sin acción de expansión

▶ Ilustración 5-9

acción propuesta de expansión



Fuente: HMMH, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Sistema de Información Geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) gubernamental del condado de Cook, GIS del condado de DuPage, Instituto de Investigaciones sobre Sistemas Ambientales

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

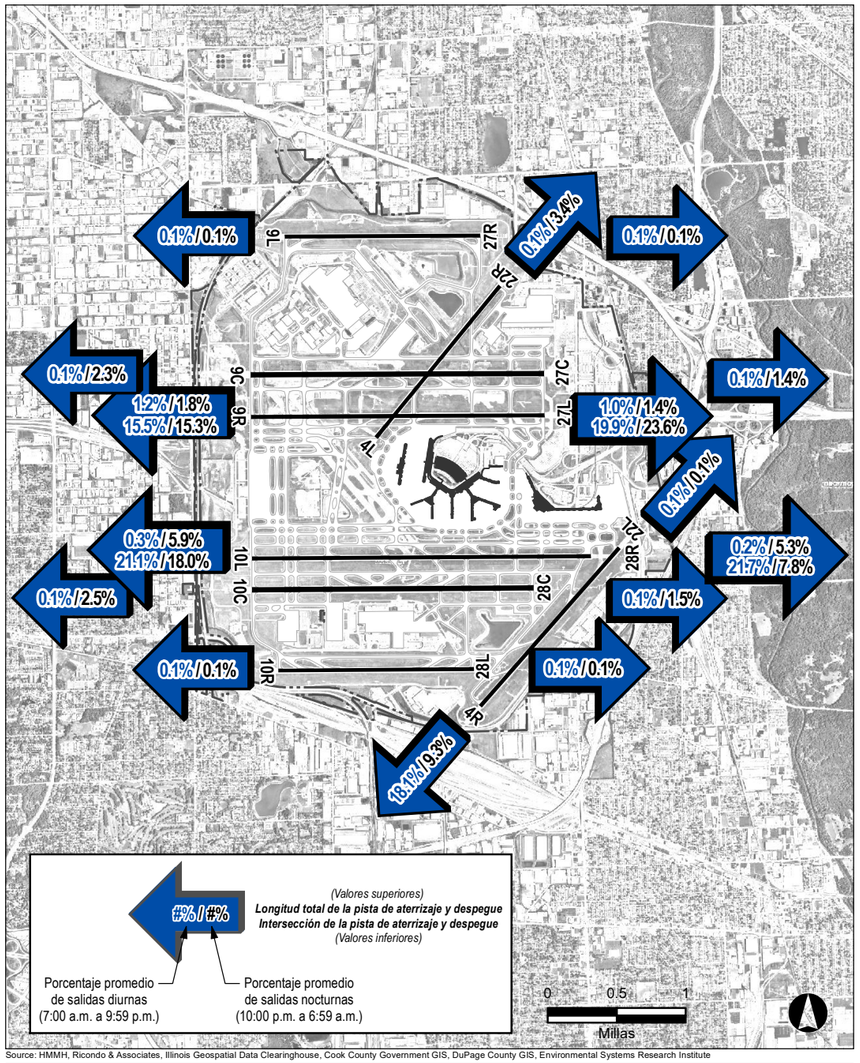
Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

Uso de la pista de aterrizaje: acción propuesta de expansión

▶ Ilustración 5-17

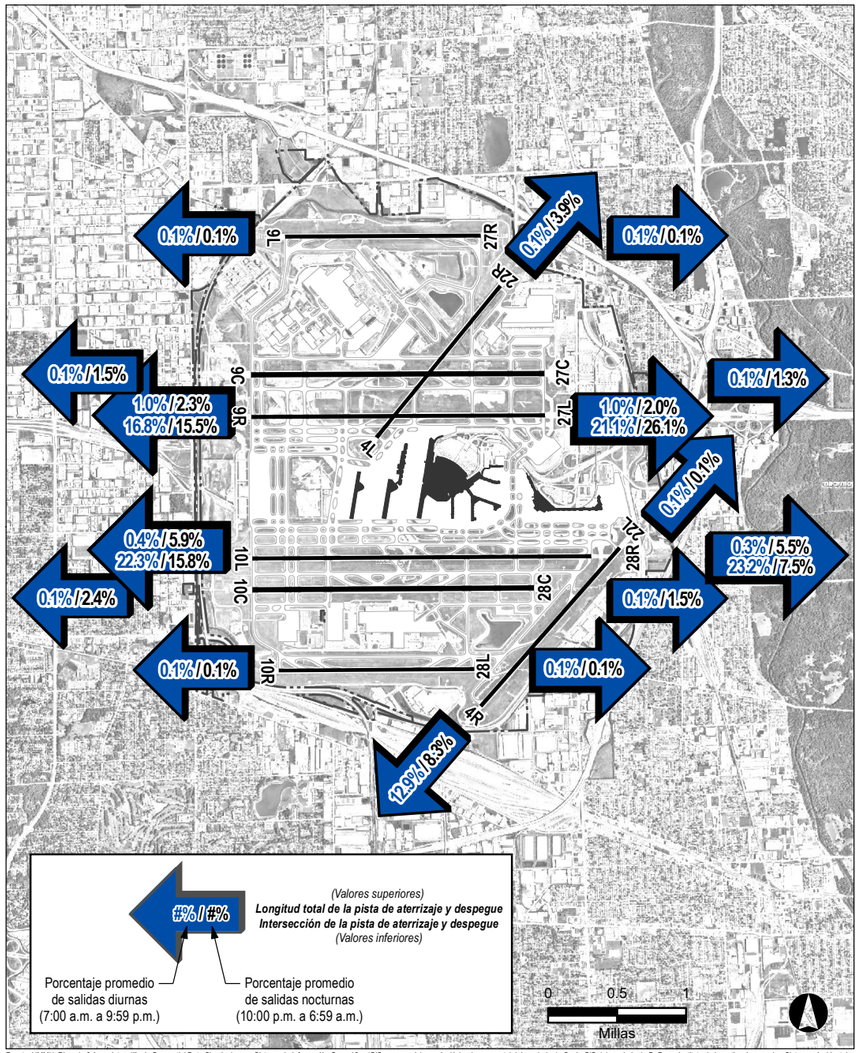
Uso de la pista de despegue

sin acción de expansión



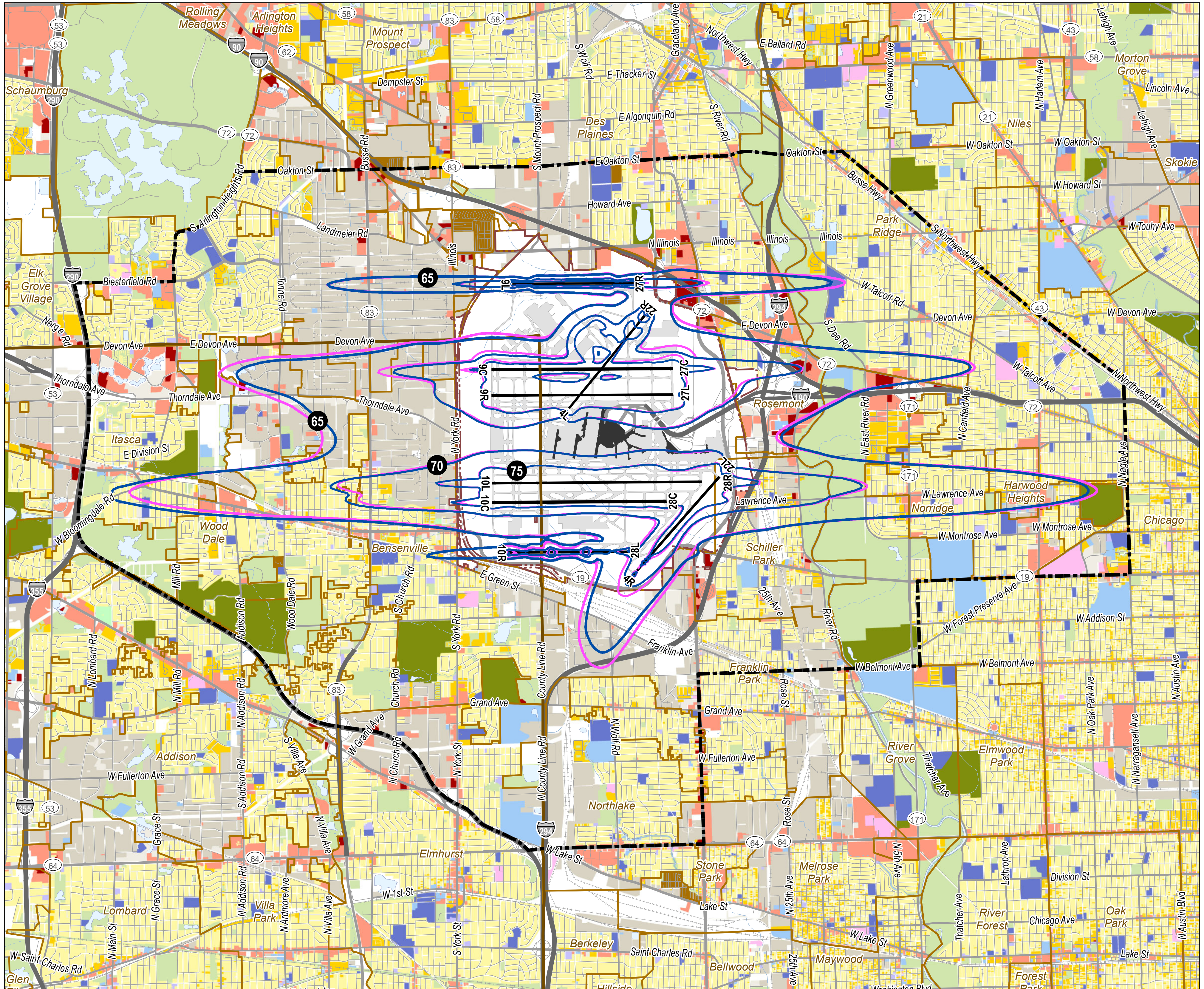
Source: HMMH, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, Environmental Systems Research Institute

acción propuesta de expansión



Fuente: HMMH, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Sistema de Información Geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) gubernamental del condado de Cook, GIS del condado de DuPage, Instituto de Investigaciones sobre Sistemas Ambientales

Resultados de ruido: comparación de crvas de DNL



Fuente: HMMH 2018, USCB 2016, USCB 2010, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Centro de Datos de CMAP, ESRI

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

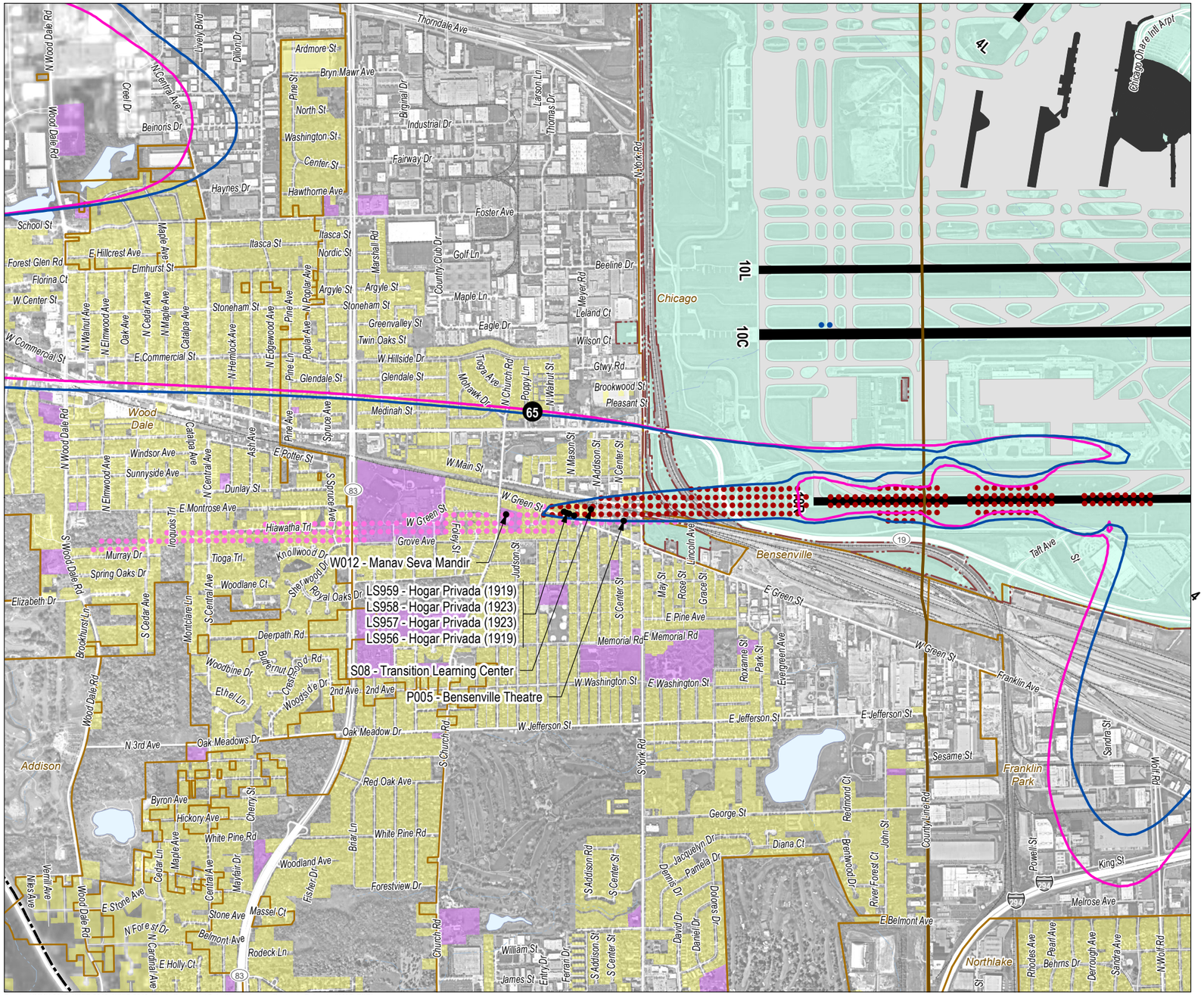
- Curvas de DNL de la acción propuesta de expansión (65, 70, 75 dB)
- Curvas de DNL sin acción de expansión (65, 70, 75 dB)
- Área de estudio principal
- Límite del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Pista de rodaje/Plataforma
- Límite del condado
- Límite comunitario
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Líneas de ferrocarril
- Viviendas unifamiliares
- Viviendas multifamiliares
- Viviendas móviles
- Alojamiento transitorio
- Escuela/Educación
- Lugar de culto
- Hospital/Centro médico
- Curso de agua
- Uso público
- Comercial
- Industrial
- Agricultura
- Espacio de recreación al aire libre
- Golf
- Vacante/Indefinido

0 1 2
Millas

Resultados de ruido: comparación de curvas de DNL

▶ Ilustración 5.5-23

Resultados de ruido: cambio de DNL



Fuente: HMMH 2018, USCB 2016, USCB 2010, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Centro de Datos de CMAP, ESRI

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Curva de DNL de la acción propuesta de expansión (65 dB)
- Curva de DNL sin acción de expansión (65 db)

Puntos de cuadrícula DNL 65 o más
- Aumentar > 1.5 dB con ref. a acción propuesta
- Disminuir > 1.5 dB con ref. a sin acción

Puntos de cuadrícula entre DNL 60 y DNL 65
- Aumentar > 3 dB con ref. a acción propuesta
- Disminuir > 3 dB con ref. a sin acción

- Límite del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Pista de rodaje/Plataforma
- Límite del condado
- Límite comunitario
- Residencial
- Público, Hospital, Institucional
- Compatible
- Curso de agua

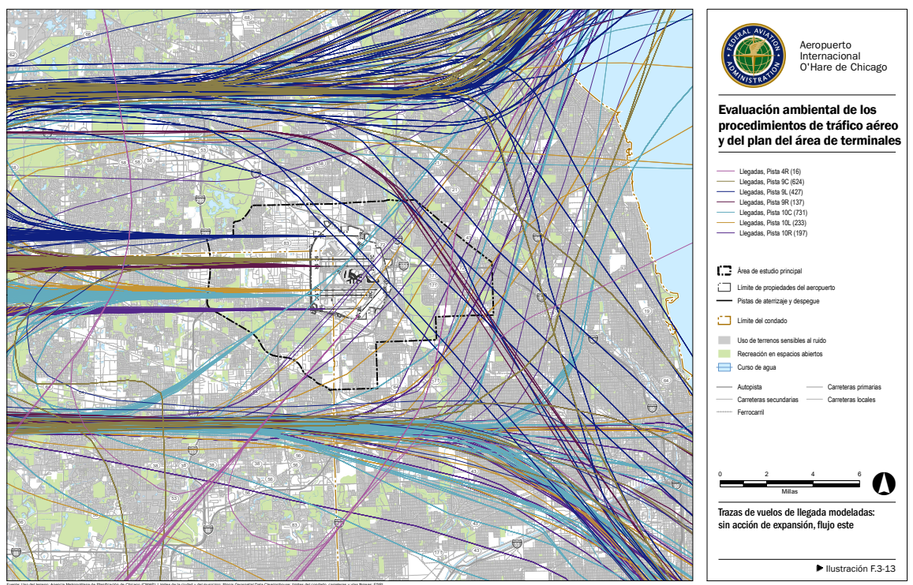
0 1,000 2,000
Pies

Resultados de ruido: cambio de DNL

▶ Ilustración 5.5-24

Trazas de vuelos de llegada modeladas

sin acción de expansión, flujo este



Fuente: Uso del terreno: Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP); Límites de la ciudad y del municipio: Illinois Geospatial Data Clearinghouse; límites del condado, carreteras y vías férreas: ESRI.

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Llegadas, Pista 4R (16)
- Llegadas, Pista 9C (624)
- Llegadas, Pista 9L (427)
- Llegadas, Pista 9R (137)
- Llegadas, Pista 10C (731)
- Llegadas, Pista 10L (233)
- Llegadas, Pista 10R (197)

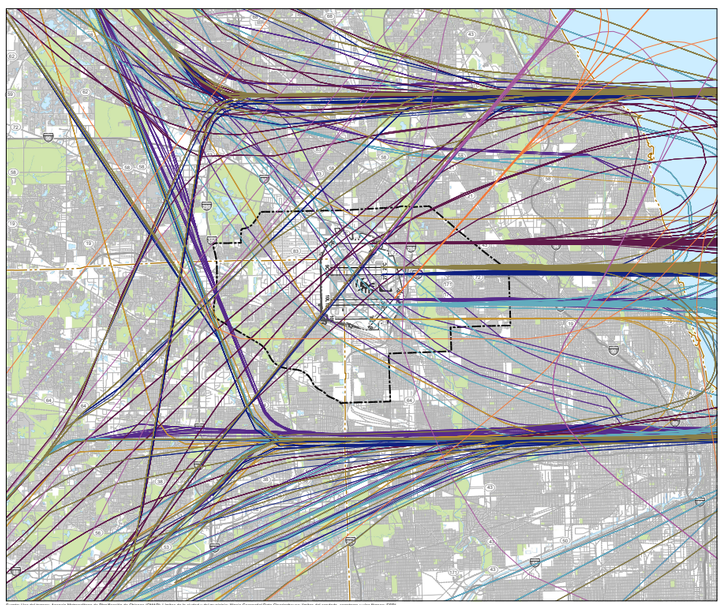
- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de llegada modeladas: sin acción de expansión, flujo este

▶ Ilustración F.3-13

acción propuesta de expansión, flujo oeste



Fuente: Uso del terreno: Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP); Límites de la ciudad y del municipio: Illinois Geospatial Data Clearinghouse; límites del condado, carreteras y vías férreas: ESRI.

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Llegadas, Pista 22L (10)
- Llegadas, Pista 22R (17)
- Llegadas, Pista 27C (645)
- Llegadas, Pista 27L (197)
- Llegadas, Pista 27R (410)
- Llegadas, Pista 28C (709)
- Llegadas, Pista 28L (60)
- Llegadas, Pista 28R (416)

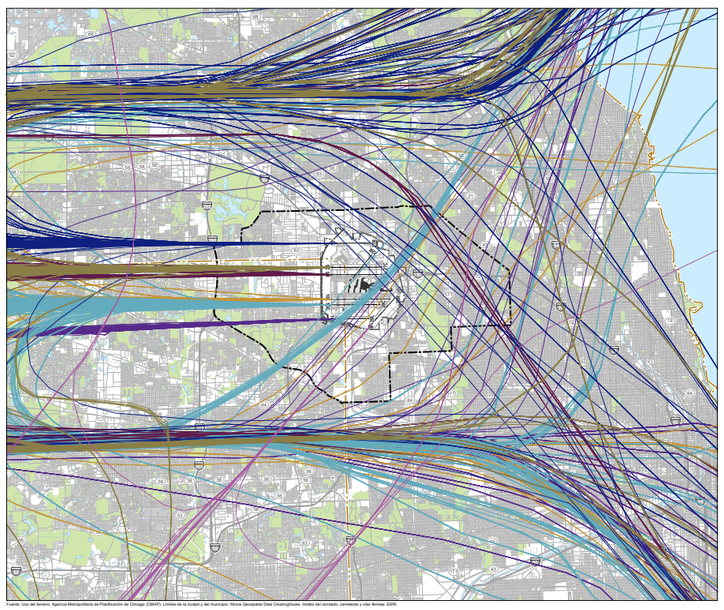
- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de llegada modeladas: acción propuesta de expansión, flujo oeste

▶ Ilustración F.3-14

acción propuesta de expansión, flujo este



Fuente: Uso del terreno: Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP); Límites de la ciudad y del municipio: Illinois Geospatial Data Clearinghouse; límites del condado, carreteras y vías férreas: ESRI.

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Llegadas, Pista 4R (16)
- Llegadas, Pista 9C (509)
- Llegadas, Pista 9L (403)
- Llegadas, Pista 9R (153)
- Llegadas, Pista 10C (841)
- Llegadas, Pista 10L (222)
- Llegadas, Pista 10R (222)

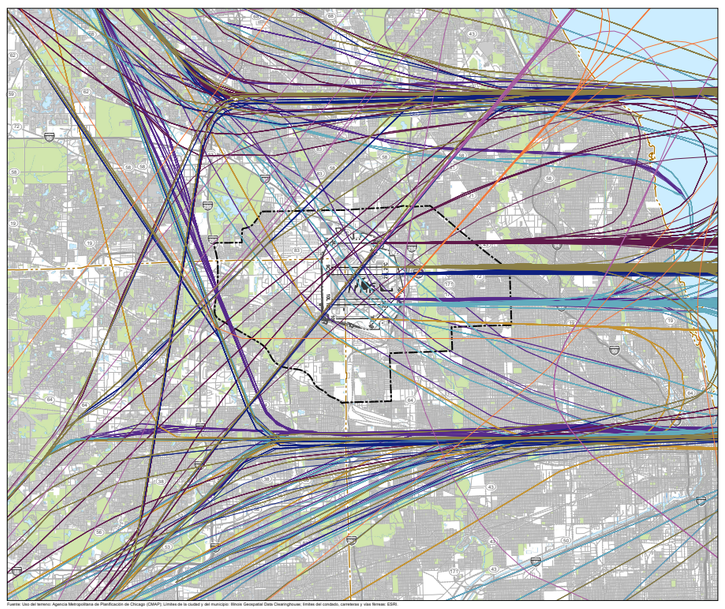
- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de llegada modeladas: acción propuesta de expansión, flujo este

▶ Ilustración F.3-17

acción propuesta de expansión, flujo oeste



Fuente: Uso del terreno: Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP); Límites de la ciudad y del municipio: Illinois Geospatial Data Clearinghouse; límites del condado, carreteras y vías férreas: ESRI.

Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Llegadas, Pista 22L (10)
- Llegadas, Pista 22R (17)
- Llegadas, Pista 27C (608)
- Llegadas, Pista 27L (198)
- Llegadas, Pista 27R (389)
- Llegadas, Pista 28C (793)
- Llegadas, Pista 28L (192)
- Llegadas, Pista 28R (386)

- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

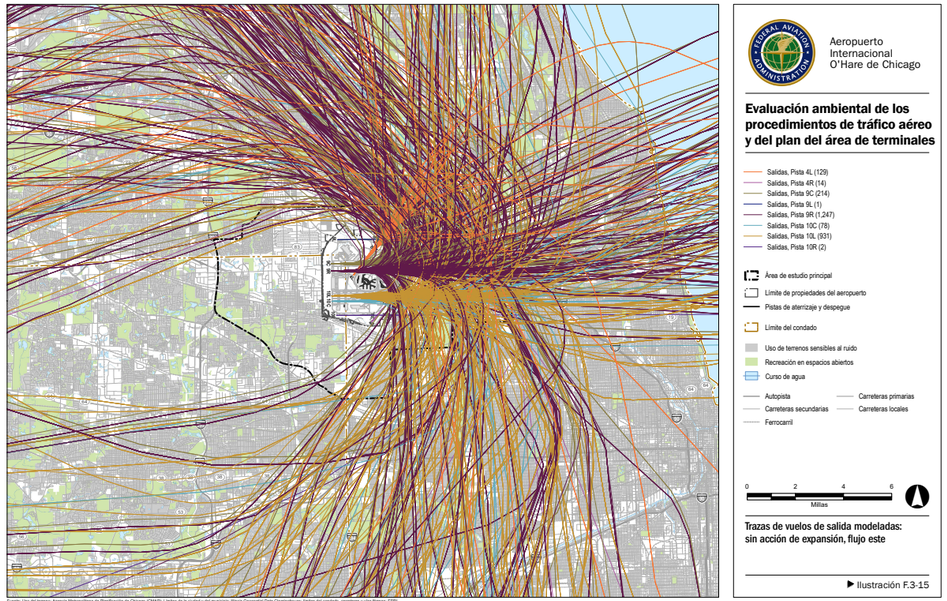
0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de llegada modeladas: acción propuesta de expansión, flujo oeste

▶ Ilustración F.3-18

Trazas de vuelos de salida modeladas

sin acción de expansión, flujo este



Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Salidas, Pista 4L (129)
- Salidas, Pista 4R (14)
- Salidas, Pista 9C (214)
- Salidas, Pista 9L (1)
- Salidas, Pista 9R (1,247)
- Salidas, Pista 10C (78)
- Salidas, Pista 10L (931)
- Salidas, Pista 10R (2)

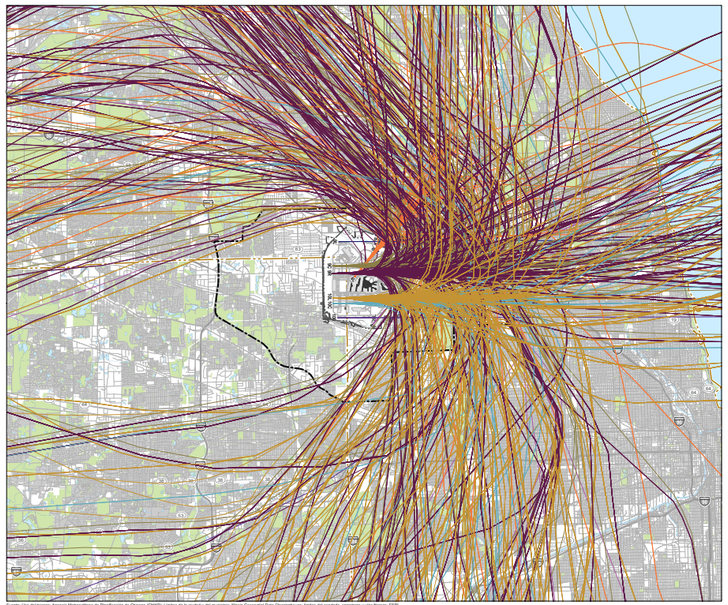
- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de salida modeladas: sin acción de expansión, flujo este

▶ Ilustración F.3-15

sin acción de expansión, flujo este



Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Salidas, Pista 4L (92)
- Salidas, Pista 4R (14)
- Salidas, Pista 9C (133)
- Salidas, Pista 9L (1)
- Salidas, Pista 9R (1,177)
- Salidas, Pista 10C (79)
- Salidas, Pista 10L (832)
- Salidas, Pista 10R (2)

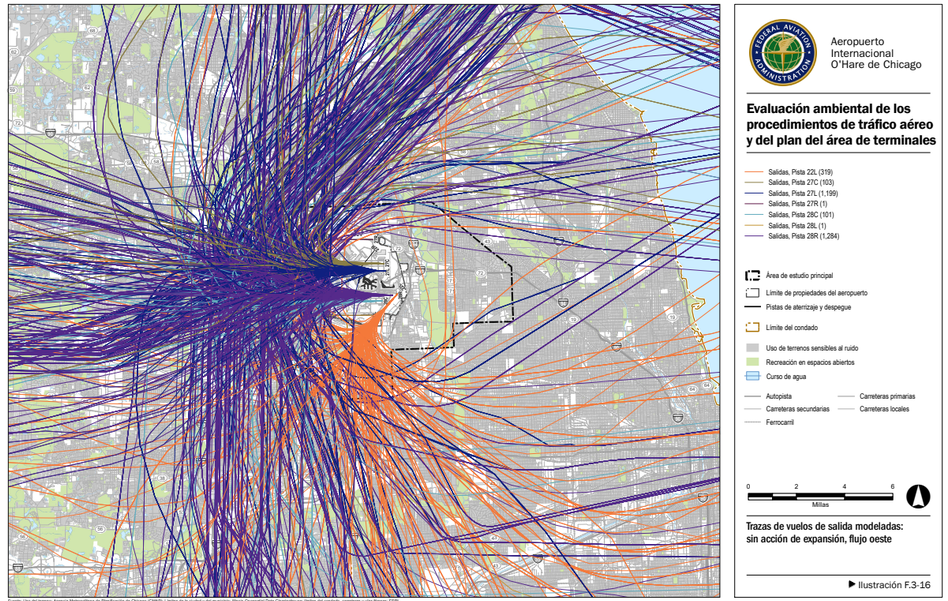
- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de salida modeladas: acción propuesta de expansión, flujo este

▶ Ilustración F.3-19

sin acción de expansión, flujo oeste



Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Salidas, Pista 22L (319)
- Salidas, Pista 27C (103)
- Salidas, Pista 27L (1,199)
- Salidas, Pista 27R (1)
- Salidas, Pista 28C (101)
- Salidas, Pista 28L (1)
- Salidas, Pista 28R (1,284)

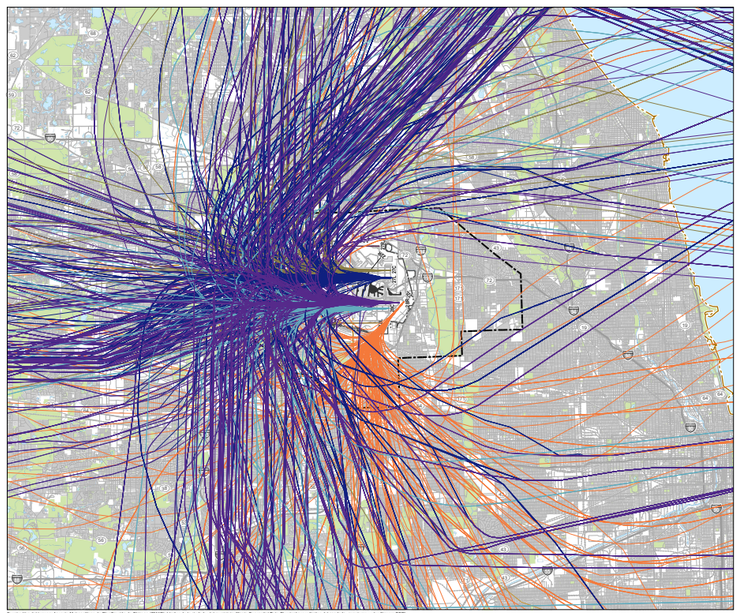
- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de salida modeladas: sin acción de expansión, flujo oeste

▶ Ilustración F.3-16

acción propuesta de expansión, flujo oeste



Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Salidas, Pista 22L (214)
- Salidas, Pista 27C (43)
- Salidas, Pista 27L (1,117)
- Salidas, Pista 27R (1)
- Salidas, Pista 28C (125)
- Salidas, Pista 28L (1)
- Salidas, Pista 28R (1,155)

- Área de estudio principal
- Límite de propiedades del aeropuerto
- Pistas de aterrizaje y despegue
- Límite del condado
- Uso de terrenos sensibles al ruido
- Recreación en espacios abiertos
- Curso de agua
- Autopista
- Carreteras primarias
- Carreteras secundarias
- Carreteras locales
- Ferrocarril

0 2 4 6
Millas

Trazas de vuelos de salida modeladas: acción propuesta de expansión, flujo oeste

▶ Ilustración F.3-20

Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales

Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica, con sus modificaciones:

Requiere que las agencias federales con jurisdicción sobre un proyecto propuesto, en este caso la FAA, tengan en cuenta cualquier efecto del proyecto propuesto sobre las propiedades históricas.

Torre de control del CDA

Conclusiones principales

- Se determinó que tres propiedades históricas del aeropuerto eran elegibles para el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés): Terminal 1, Torre de Control del CDA, Rotonda

- Los lugares de importancia local situados fuera del aeropuerto se consideraron aptos para el NRHP.

Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales

Conclusiones principales

- Determinación de no afectación de la Torre de Control del CDA
- Determinación de la ausencia de efectos sobre las propiedades históricas fuera del aeropuerto
- Determinación de la ausencia de efectos adversos en la Terminal 1 y la Rotonda
- Alteraciones en la Terminal 1 y la Rotonda consistentes con los *Estándares para el Tratamiento de Edificios Históricos de la Secretaría de Interior*

Terminal 1

Rotonda

Visión general de la Sección 4(f) del Departamento de Transporte (DOT)

Se ha estudiado el impacto de la Acción Propuesta en los lugares históricos y en los parques públicos, áreas recreativas, refugios de fauna y aves acuáticas de importancia nacional, estatal o local.

Conclusiones principales

- Impacto directo en dos propiedades históricas del aeropuerto (Terminal 1 y Rotonda); no se determinó ningún efecto adverso.
- Impactos indirectos considerados: calidad del aire/clima, ruido, transporte de superficie, recursos hídricos y condiciones visuales. No hay efectos de uso constructivo en los terrenos fuera del aeropuerto, según la Sección 4(f).
- La FAA determinó que habría un impacto *de minimis* en virtud de la Sección 4(f) para las propiedades del aeropuerto de la Terminal 1 y la Rotonda y ningún impacto para la Torre de Control del CDA.
- No hay impactos significativos en el marco de la Sección 4(f) del DOT.

Recursos biológicos

La Ley de Especies en Peligro de Extinción (ESA, por sus siglas en inglés) obliga a todas las agencias federales a conservar las especies amenazadas y en peligro de extinción y, en consulta con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS, por sus siglas en inglés), a garantizar que las acciones federales no pongan en peligro la existencia o destruyan el hábitat crítico de las especies amenazadas y en peligro de extinción.

Conclusiones principales

- Las comunidades vegetales del aeropuerto se vieron alteradas anteriormente por la conversión histórica del terreno y las actividades de construcción del campo de aviación en curso.
- Nueve plantas y animales incluidos en la lista federal y estatal identificados en consulta con el USFWS y el Departamento de Recursos Naturales de Illinois.
- No hay hábitat crítico en el aeropuerto.
- No se esperan impactos sobre las especies amenazadas o en peligro de extinción.

Emisiones luminosas e impactos visuales

Se analizaron las emisiones de luz para determinar los efectos de la construcción y los cambios en los procedimientos de vuelo de las aeronaves.

Conclusiones principales

- La construcción del Hotel MMF es la única actividad de construcción lo suficientemente cerca de un límite del aeropuerto como para emitir luz fuera del aeropuerto. Es posible que se produzcan emisiones de luz desde la obra (en el aeropuerto). Una vez terminado, el hotel MMF podría emitir luz procedente de la iluminación de aviación en el techo y de la iluminación del estacionamiento.
- Las emisiones de las aeronaves se verían afectadas principalmente por la supresión de la aproximación con desplazamiento para las llegadas a las pistas de aterrizaje y despegue 10R y 28L.
- La supresión del procedimiento de vuelo de aproximación con desplazamiento cambiaría la posición de las aeronaves al acercarse a la pista de aterrizaje y despegue unos 2500 pies hacia el sur cuando estén a 60,000 pies del aterrizaje.
- Los cambios en las emisiones de luz de los aviones serían muy pequeños:
  - Cuando las aeronaves estén bajas y brillantes (200 pies por encima), las dos posiciones estarían cerca la una de la otra (10 pies de distancia).
  - Cuando las dos posiciones están lejos, más lejos del aterrizaje (60,000 pies), la aeronave está muy arriba y la luz que se ve a nivel del suelo sería menos del 0.5 % de su brillo a nivel del suelo.

Materiales peligrosos, residuos sólidos y prevención de la contaminación

No se prevén impactos significativos debido a la construcción o a los cambios operativos para materiales peligrosos o residuos sólidos.

Conclusiones principales

- Residuos sólidos de la construcción: históricamente, la ciudad de Chicago ha reciclado hasta el 99 % de los residuos de construcción y demolición. Con unos requisitos equivalentes o mejorados, se espera que los residuos sólidos procedentes de las actividades de construcción sean mínimos, con pocos o ningún material que entre en los vertederos.

- Materiales peligrosos: toda la manipulación de materiales peligrosos seguirá los requisitos federales, estatales y locales para minimizar los impactos.

- Se ha supuesto que los residuos sólidos procedentes de las operaciones aumentarán proporcionalmente con el aumento de pasajeros. Sin embargo, en las actuales instalaciones de eliminación habría espacio para cualquier aumento de residuos sólidos, sin comprometer su capacidad.

Recursos naturales y suministro de energía

El funcionamiento de O'Hare requiere el consumo de energía, incluida la electricidad, el gas natural, el fueloil, el combustible de aviación, el gasoil y la gasolina, tanto por parte de las instalaciones aeroportuarias fijas como de los vehículos móviles. Los recursos naturales se consumen como materiales de construcción durante la construcción de la Acción Propuesta. El uso del agua sirve para la construcción y el funcionamiento continuo de muchas instalaciones y sistemas aeroportuarios.

Conclusiones principales

- Si bien habría un aumento de la demanda de recursos naturales y del suministro de energía en el marco de la Acción Propuesta, existen suministros adecuados; por lo tanto, no se requiere una mitigación.

- El CDA ha identificado varias prácticas de sostenibilidad en el Manual de Aeropuertos Sostenibles que pretenden minimizar el uso de recursos naturales y energía en la construcción y manejo del proyecto.

Socioeconomía y salud y seguridad ambiental de los niños

Un análisis socioeconómico evalúa cómo pueden verse afectados elementos del entorno humano como la población, el empleo, la vivienda y los servicios públicos. Un análisis de la salud y seguridad ambiental de los niños identifica y evalúa los riesgos de salud y seguridad ambiental que pueden afectar de manera desproporcionada a los niños.

Conclusiones principales

- No hay adquisición de tierras, desplazamiento de personas o empresas, pérdida de la tasa de recaudación de impuestos comunitarios o cambios en el entramado de la comunidad.
- Socioeconomía descartada, salvo el análisis limitado al transporte de superficie y al estacionamiento.
- No hay aumento del riesgo para la salud y la seguridad del medioambiente que pueda afectar de manera desproporcionada a los niños.

Transporte de superficie y estacionamiento

El sistema de transporte de superficie de O'Hare consta de recursos de transporte de superficie y estacionamiento, incluidos todas las carreteras, estacionamientos cubiertos y en superficie para todos tipo de vehículos dentro del área de estudio definida.

La evaluación del transporte de superficie y del estacionamiento analizó los impactos potenciales en las intersecciones y los enlaces de las carreteras para determinar los cambios en los niveles de servicio operativos.

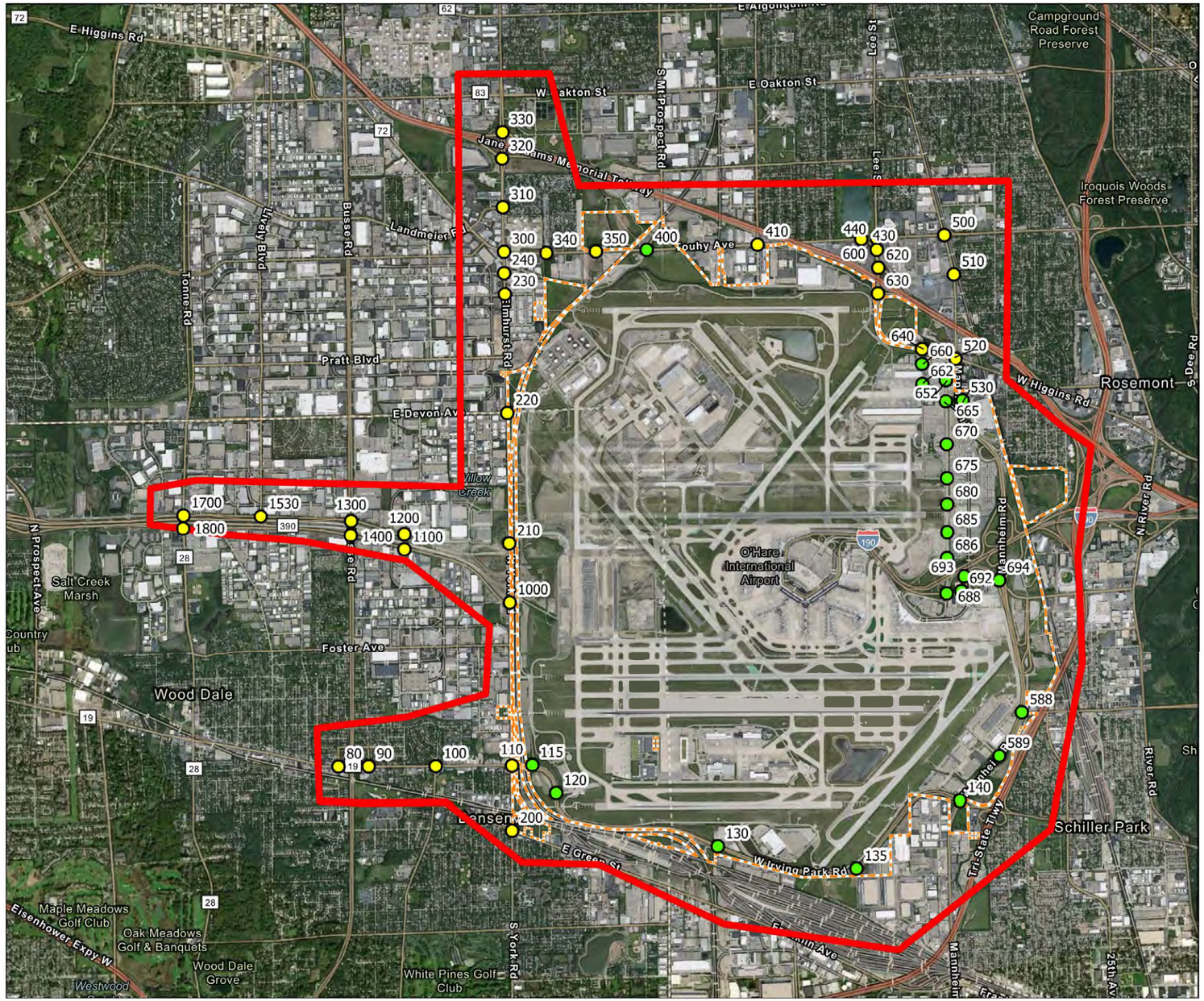
Conclusiones principales

- Todos los enlaces viales dentro del área de estudio tuvieron como resultado una mejora en los niveles de servicio operativo desde la alternativa de No Acción de Expansión hasta la Acción Propuesta con Expansión.

- Tres intersecciones dentro del área de estudio mostraron una disminución en el nivel de servicio operativo desde la alternativa de No Acción de Expansión hasta la Acción Propuesta con Expansión. El análisis de estas intersecciones determinó que el tráfico continuaría siendo procesado a través de cada una de las intersecciones sin impacto residual en ninguna intersección adyacente y sin impactos significativos en la red de transporte.

- El resto de las intersecciones dentro del área de estudio mejoraron los niveles de servicio operativo desde la alternativa de No Acción de Expansión hasta la Acción Propuesta con Expansión.

Visión general del transporte de superficie y estacionamiento



Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

Evaluación ambiental de los procedimientos de tráfico aéreo y del plan del área de terminales

- Intersecciones/Nodos bajo propiedad y administración del CDA
- Intersecciones/Nodos bajo propiedad y administración de otros municipios
- Propiedad aeroportuaria existente
- Área de estudio

0 2,000 4,000
Pies

Visión general del transporte de superficie y estacionamiento

▶ Ilustración 5.12-1

Justicia ambiental

Un análisis de justicia ambiental considera el potencial de las acciones federales para causar efectos desproporcionadamente altos y adversos en las poblaciones de bajos ingresos o minoritarias.

Conclusiones principales

- El análisis se centró en los posibles impactos del ruido en las zonas de justicia ambiental.
- Tres bloques censales dentro de dos grupos de bloques pueden verse afectados significativamente.
- 227 residencias experimentarían impactos sonoros potencialmente significativos.
- 224 de los 227 han recibido previamente aislamiento acústico.
- Dos de las tres residencias restantes recibirán aislamiento acústico en 2022.
- La residencia restante rechazó el ofrecimiento de aislamiento acústico y, por lo tanto, se considera compatible a efectos del ruido.
- No se ha producido un impacto desproporcionado debido a las medidas de aislamiento acústico de las viviendas afectadas, lo que reduce el impacto del ruido por debajo de lo significativo.

Recursos hídricos: humedales, llanuras de inundación, aguas superficiales y aguas subterráneas

Conclusiones principales

- Delimitación de humedales y aguas finalizada en 2019 y determinación jurisdiccional aprobada emitida el 20 de diciembre de 2019.
- Total de 1.48 acres de impactos en humedales y aguas no jurisdiccionales.
- Los humedales impactados no son naturales; se harán esfuerzos para minimizar los impactos durante la construcción y no se propone ninguna mitigación.
- No hay impactos en las llanuras aluviales reglamentarias de 100 años, en los recursos de aguas subterráneas ni en los ríos pintorescos y naturales.
- Se producirá un aumento de la superficie impermeable y cambios en los patrones de drenaje y la infraestructura de aguas pluviales.
- Existe un almacenamiento adecuado para cumplir con la tasa de liberación reglamentaria y los requisitos de almacenamiento del proyecto.
- Los impactos del proyecto en los recursos hídricos no son significativos.

Resumen del impacto acumulativo

Los impactos acumulativos son los que “provienen del impacto incremental de la acción cuando se suma a otras acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsibles, ya sean federales o no federales” (Orden de la FAA 1050.1F, párrafo 4.2(d)).

Conclusiones principales

- Se analizaron los impactos de la Acción Propuesta combinados con los impactos de 181 proyectos pasados, presentes y futuros razonablemente previsibles conocidos hasta 2032.

- No se encontraron impactos acumulativos significativos.

¿Cómo envío mis comentarios?

Puede enviar sus comentarios a través de:

Web: www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA

Correo electrónico: ORD_TAPandATEA@hmmh.com

Correo: FAA care of HMMH
Attn: ORD TAP and AT EA Comments
700 District Avenue, Suite 800
Burlington, MA 01803

Los comentarios deben enviarse por correo postal, por Internet o por correo electrónico antes de la medianoche del **18 de julio de 2022.**

¿Qué pasa si tengo otras preguntas sobre O’Hare?

- Información general sobre O’Hare: www.flychicago.com
- Gestión del ruido en O’Hare: www.flychicago.com/community/ORDnoise
- Programas de aislamiento acústico de viviendas y escuelas de O’Hare: www.flychicago.com/community/ORDnoise/SoundInsulation
- Comisión de Compatibilidad de Ruido de O'Hare: www.oharenoise.org
- Actividades de negocio en O’Hare: www.flychicago.com/business/opportunities

¡Gracias!