

**DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE EE. UU.
ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN
REGIÓN DE LOS GRANDES LAGOS**

***DICTAMEN DE AUSENCIA DE IMPACTOS SIGNIFICATIVOS Y
REGISTRO DE DECISIÓN***

Propuesta para el plan del área de terminales y procedimientos de tráfico aéreo

**Aeropuerto Internacional Chicago O'Hare
Chicago, condado de DuPage y condado de Cook, Illinois**



Para obtener mayor información:

Deb Bartell
U.S. Department of Transportation
Federal Aviation Administration
Chicago Airports District Office
2300 East Devon Avenue
Des Plaines, Illinois 60018
847-294-7335

Noviembre 2022

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE EE. UU.
ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN
DICTAMEN DE AUSENCIA DE IMPACTOS SIGNIFICATIVOS Y REGISTRO DE DECISIÓN
PROPUESTA PARA EL PLAN DEL ÁREA DE TERMINALES Y PROCEDIMIENTOS DE TRÁFICO
AÉREO
AEROPUERTO INTERNACIONAL CHICAGO O'HARE
CHICAGO, CONDADO DE DUPAGE Y CONDADO DE COOK, ILLINOIS

1. Introducción

Este documento constituye un Dictamen de Ausencia de Impacto Significativo (FONSI, por sus siglas en inglés)/Registro de Decisión (ROD, por sus siglas en inglés) correspondiente a los proyectos de desarrollo y acciones asociadas propuestos por la Ciudad de Chicago (Ciudad), en carácter de propietaria y operadora del Aeropuerto Internacional Chicago O'Hare (O'Hare o el aeropuerto), que se llevarán a cabo en O'Hare. Estos proyectos de desarrollo y las acciones asociadas incluyen el Plan del área de terminales (TAP, por sus siglas en inglés) los proyectos de mejoramiento económico, los desarrollos hoteleros y los procedimientos de aproximación de tráfico aéreo con desplazamiento para la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L y se denominan en lo sucesivo "Acción Propuesta". La Acción Propuesta se describe en detalle en el Capítulo 1, Sección 1.5, de la Evaluación Ambiental Definitiva (EA), con una lista resumida de los proyectos propuestos que conforman la Acción Propuesta proporcionada en la Tabla 1-3. Todos los proyectos propuestos están organizados en cinco grupos, como se indica a continuación:

- Grupo 1: Proyectos de terminales
- Grupo 2: Hoteles en el aeropuerto
- Grupo 3: Mejoras en el campo de aviación y en las pistas de rodaje no requeridas en los proyectos de las terminales
- Grupo 4: Instalaciones de apoyo que no se necesitan en los proyectos de las terminales
- Grupo 5: Medidas de tráfico aéreo para procedimientos de aproximaciones con desplazamiento en la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L¹

La Administración Federal de Aviación (FAA) debe cumplir con la Ley Nacional de Política Ambiental de 1969 (NEPA) antes de poder tomar las medidas federales propuestas. De conformidad con la Sección 163 de la Ley de Reautorización de la Administración Federal de Aviación de 2018 (Ley Pública 115-254), el Congreso limitó la autoridad de aprobación de la FAA a las porciones del Plano de Diseño de Aeropuertos (ALP) que cumplen con ciertos criterios definidos por la ley, incluidas las porciones necesarias para fines aeronáuticos. La FAA examinó cada uno de los proyectos con la acción propuesta para comprobar su conformidad con los criterios de la Sección 163(d) y determinó que conserva la autoridad legal para aprobar o rechazar los cambios en el ALP de todos los proyectos de mejora de aeródromos propuestos.² La aprobación del ALP por parte de la FAA está autorizada por la

¹ Los proyectos de los Grupos 2 a 5 no están conectados con los proyectos de los otros Grupos. De hecho, son acciones independientes que no desencadenan la necesidad de las otras; la implementación de una acción no requiere la implementación de la otra.

² Carta de la FAA del 28 de marzo de 2022 al Comisionado del Departamento de Aviación de Chicago, Jamie Rhee, Asunto: Revisión de la autoridad de aprobación de la FAA – Aeropuerto Internacional Chicago O'Hare (ORD), Chicago, Illinois – Múltiples proyectos, incluidos los proyectos del plan del área de terminales (18 proyectos), los proyectos de hoteles en el aeropuerto (2), las mejoras del campo de aviación y de las pistas de rodaje que no se necesitan en los proyectos de las terminales (6) y las instalaciones de apoyo que no se necesitan en los proyectos de las terminales (9); y archivo MS Excel asociado Parcel Exhibit ORD 002-2022 Section 163_FINAL.xlsx.

Ley de Mejora de Aeropuertos y Rutas Aéreas de 1982, en su versión modificada (Leyes públicas 97-248, 100-223 y 115-254).

2. Objetivo y necesidad de la acción propuesta

En general, el objetivo de la Acción Propuesta es proporcionar áreas adecuadas de terminales, puertas de embarque y plataformas, y dar cabida de forma eficiente a la demanda existente y proyectada de un centro de operaciones de conexión y de origen y de pasajeros. Los objetivos específicos de los Grupos 1-5 son:

- 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 Departamento de Aviación de Chicago (CDA) y cumplir las obligaciones financieras,
- Grupo 4: Maximizar el estacionamiento y control de los empleados, optimizando al mismo tiempo la seguridad del procesamiento de mercancías y la retención de vehículos comerciales, y
- Grupo 5: Mantener la eficiencia operativa y evitar retrasos adicionales.

Los proyectos propuestos se identificaron en función de su capacidad para contribuir a la consecución de estos objetivos. Las necesidades específicas de los proyectos propuestos se resumen por grupo a continuación, con detalles en la sección 2.3 de la EA Definitiva.

- Grupo 1: los proyectos del Grupo 1 se seleccionaron en función de la necesidad de (1) ofrecer instalaciones de terminales actualizadas para solucionar las que han llegado al final de su vida útil; (2) ofrecer instalaciones que satisfagan las necesidades modernas de los pasajeros; (3) facilitar las operaciones de las aerolíneas asociadas nacionales e internacionales para garantizar que los pasajeros, el equipaje y las aeronaves puedan pasar de un tipo de viaje a otro; (4) proporcionar suficientes puertas de embarque y disponibilidad, flexibilidad de puertas de embarque y conexiones de pistas de rodaje para acomodar eficazmente la combinación de flotas de aeronaves y (5) dimensionar adecuadamente las instalaciones adyacentes a la acera y el acceso terrestre a la terminal 5.
- Grupo 2: los proyectos del Grupo 2 se seleccionaron en función de la necesidad de aumentar los ingresos no aeronáuticos.
- Grupo 3: los proyectos del Grupo 3 se seleccionaron en función de la necesidad de (1) proporcionar plazas adicionales de estacionamiento temporal de aeronaves; (2) garantizar que la zona *blast pad* de la pista de aterrizaje y despegue 28R cumpla las normas de la FAA; (3) mejorar la eficiencia y reducir el tiempo de ocupación de las aeronaves en la pista de aterrizaje y despegue 9L/27R.
- Grupo 4: los proyectos del Grupo 4 se seleccionaron en función de la necesidad de (1) proporcionar estacionamiento adicional para los empleados de las aerolíneas; y (2) procesar de forma segura y eficiente las mercancías que actualmente ingresan al núcleo de terminales.
- Grupo 5: los proyectos del Grupo 5 se seleccionaron en función de la necesidad de disponer de capacidades de aproximación eficientes para aproximaciones independientes y simultáneas, especialmente en caso de mal tiempo durante las operaciones de flujo este y oeste, que permitan utilizar las pistas de aterrizaje y despegue 10R o 28L cuando las pistas de aterrizaje y despegue 10C o 28C estén en uso, respectivamente.

3. Acción federal

A continuación se describen las acciones federales necesarias para llevar a cabo la Acción Propuesta:

- Aprobación incondicional del ALP para describir las mejoras propuestas sujetas a la aprobación de la FAA de conformidad con el Título 49 del Código de los Estados Unidos (U.S.C., por sus siglas en inglés), Secciones 40103(b) y 47107(a)(16); Título 14 del Código de Reglamentos Federales (CFR, por sus siglas en inglés) Parte 77, Uso seguro y eficiente y preservación del espacio aéreo navegable y Título 14 del CFR Parte 157, Notificación de construcción, alteración, activación y desactivación de aeropuertos;
- Determinaciones en virtud del Título 49 del U.S.C., Secciones 47106 y 47107 relacionadas con la elegibilidad de las mejoras propuestas sujetas a la aprobación de la FAA para la financiación federal en virtud del Programa de Mejora de Aeropuertos; el Título del 49 del U.S.C., sección 40117, tal como se aplica en la sección 158.25 del Título 14 del CFR, para utilizar tarifa de uso aeroportuario recaudada en O'Hare para partes de la Acción Propuesta para asistir con la construcción de ampliaciones potencialmente elegibles del ALP; y
- Medidas con respecto al espacio aéreo de conformidad con la Orden JO 7400.2N de la FAA Procedimientos para el tratamiento de asuntos relacionados con el espacio aéreo.

4. Alternativas razonables consideradas

La evaluación de alternativas para esta EA siguió un proceso de tres pasos que consideraron las facultades legales de la FAA, los reglamentos del Consejo de Calidad Ambiental (CEQ, por sus siglas en inglés) y las consideraciones de la ley de fines especiales. La FAA aplicó el mismo proceso de selección sistemática a los cinco grupos de proyectos de la Acción Propuesta, aunque el proceso se modificó para adaptarse a las necesidades específicas de cada grupo. El primer paso de selección abordó la cuestión de si las alternativas satisfacerían el propósito y la necesidad de cada grupo de proyectos. Las necesidades identificadas en el Capítulo 2 de la EA Definitiva reflejan una amplia gama de problemas; por lo tanto, se consideró una amplia gama de alternativas potenciales para satisfacer estas necesidades. Los criterios de selección variaron según el grupo de proyectos y se basaron en las necesidades específicas identificadas.

En la segunda etapa de selección se determinó si era viable una alternativa. La viabilidad se define en sentido negativo en las directrices de la FAA (Orden 1050.1F de la FAA, Apéndice B-2.3): "una alternativa no es viable si no puede construirse según un criterio de ingeniería sólido". En este paso, se examinaron las alternativas para garantizar que cumplieran los principios de ingeniería y construcción. En el análisis realizado en el tercer paso se evaluó hasta qué punto la alternativa evitaría o minimizaría los impactos sobre los recursos protegidos con fines especiales, como se indica en la EA Definitiva, Sección 3.4.1.5.

Las alternativas que no cumplieran los criterios establecidos en alguno de los pasos anteriores no seguían adelante para su evaluación posterior; por ejemplo, las alternativas que no cumplieran los criterios del primer paso (objetivo y necesidad) no se evaluaban en el segundo paso (viabilidad) del proceso de selección, y las alternativas que no cumplieran los criterios del segundo paso no se evaluaban en el tercer paso (evitar/minimizar). Además, las alternativas que no se seleccionaron mediante este proceso de selección no se sometieron a un análisis detallado de las consecuencias ambientales.

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

Solo una de las alternativas del Grupo 1 cumplió las Etapas 1 y 2. En la Etapa 3 se demostró que esta alternativa afectaría a los recursos protegidos por las leyes y reglamentos ambientales con fines especiales, principalmente a los recursos históricos incluidos en la Sección 4(f) (Terminal Global O'Hare (OGT, por sus siglas en inglés)/Vestíbulo B, Rotonda y Vestíbulo C/Satélite 1). En la Etapa 3, se demostró que no existen alternativas prudentes y factibles que eviten los recursos de la Sección 4(f) en el aeropuerto. A continuación, la FAA consideró variaciones de la alternativa

que minimizarían los impactos en los recursos de la Sección 4(f)³ y evitarían los efectos adversos. Se identificaron numerosas variaciones que disminuían los efectos, pero solo se encontró una variante que evitaba un efecto adverso. Tras el proceso de selección de alternativas, la Ciudad incorporó la variante a la Terminal Global de O'Hare (OGT)/el Vestíbulo B, la Rotonda y el Vestíbulo C/Satélite 1 como componentes de la Acción Propuesta. En la presente evaluación ambiental se han tenido en cuenta dos alternativas para el examen detallado de las consecuencias ambientales. Las dos alternativas eran la Acción Propuesta definitiva de la Ciudad y la No Acción, que se resumen en la EA Definitiva, Sección 3.9, Tabla 3-7, y se describen en detalle en la EA Definitiva, Apéndice C, Secciones C.2, C.3 y C.4. La Acción Propuesta, incluidos los Grupos 1 a 5, es la alternativa preferida por la FAA.

5. Consecuencias ambientales

Los posibles impactos ambientales se identificaron y evaluaron en la EA Definitiva. La FAA ha revisado la EA Definitiva y ha determinado que se describen adecuadamente los posibles impactos de la Acción Propuesta.

La EA Definitiva examinó las siguientes categorías de impacto ambiental: 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) y Conservación de tierras y aguas 6(f); Recursos biológicos; Efectos visuales; Materiales peligrosos, Residuos sólidos y Prevención de la contaminación; Recursos naturales y suministro de energía; Transporte de superficie y estacionamiento; Recursos hídricos; Justicia ambiental y Compromiso irreversible e irrecuperable de recursos.

La Sección 5.2 de la EA Definitiva revela que las categorías de recursos descartadas o retenidas para un análisis más profundo incluyen los recursos costeros, las tierras de cultivo y el uso del suelo.⁴ Estos recursos o bien no están presentes en el lugar donde se realizarían las actividades asociadas a la Acción Propuesta, no existe la posibilidad de que las actividades asociadas a la Acción Propuesta produzcan efectos sobre estos recursos que alcancen un nivel de importancia, tal como se identifica en la Orden 1050.1F de la FAA, o el recurso se aborda en otra categoría de impacto ambiental.

A. Calidad del aire

La Acción Propuesta no causará ni contribuirá a que se superen las normas nacionales de calidad del aire ambiente ni retrasará el cumplimiento de la norma sobre el ozono (para la que la zona de Chicago está designada como "fuera de la norma"). Además, las emisiones de contaminantes atmosféricos y de precursores de contaminantes que se derivarían de la Acción Propuesta están incluidas en el plan de implementación del estado de Illinois, por lo que no se requieren medidas de mitigación. No obstante, la Ciudad se compromete a aplicar las mejores prácticas para reducir los efectos sobre la salud pública y el medioambiente durante la construcción y el funcionamiento de la Acción Propuesta en la medida de lo posible. Estas mejores prácticas se describen en el Manual de Aeropuertos Sostenibles (SAM, por sus siglas en inglés) de la ciudad de Chicago.

La ciudad de Chicago desarrolló el SAM que se ha convertido en una parte integral de las normas generales de diseño y construcción de los proyectos aeroportuarios. El SAM apoya los esfuerzos continuos de la ciudad por poner en ejecución edificios e infraestructuras más sostenibles desde el punto de vista medioambiental. Muchas de estas iniciativas se basan en las mejores prácticas de gestión ambiental de la ciudad y pretenden

³ Los posibles impactos según la normativa de la Sección 4(f) pueden encontrarse en la Sección 5.7 de la EA Definitiva.

⁴ El uso del terreno con respecto al ruido de las operaciones de las aeronaves, la compatibilidad de los patrones de uso del suelo existentes y futuros fuera del aeropuerto se evalúa como parte de los análisis realizados para la categoría de impacto ambiental del ruido. Los análisis contemplados para esta categoría consideran los posibles conflictos entre la Acción Propuesta y los objetivos de los planes, políticas y controles de uso del terreno federales, tribales, estatales, regionales y locales para la zona en cuestión. Dado que el uso del terreno en el Aeropuerto Internacional O'Hare (O'Hare o el aeropuerto) ya está reconocido en los planes de uso del terreno federales, estatales, regionales y locales, y dado que la Acción Propuesta consiste principalmente en proyectos de construcción muy alejados de los límites de O'Hare y, por tanto, alejados de los usos del terreno adyacente que podrían entrar en conflicto, se justifica la desestimación de este aspecto de la categoría.

complementar los requisitos normativos federales, estatales y/o locales existentes con estrategias y consideraciones medioambientales adicionales. El aeropuerto tiene en cuenta las recomendaciones del SAM en cada paso del diseño, la planificación y la ejecución de las mejoras en O'Hare.

Los proyectos de inversión incluidos en la Acción Propuesta se elaborarían de acuerdo con las disposiciones de la versión actual de la norma AC 150/5370-10 de la FAA, Especificaciones estándar para la construcción de aeropuertos. Se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos en la calidad del aire en la sección 5.3 de la EA definitiva.

B. Clima

Se produciría un aumento de las emisiones relacionadas con el aeropuerto como parte de la Acción Propuesta. En la actualidad no existen normas reguladoras de las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés). Por lo tanto, el aumento estimado de las emisiones relacionadas con el aeropuerto por las medidas propuestas no requiere mitigación. En cualquier caso, la Ciudad tiene previsto utilizar las mejores prácticas para reducir los impactos sobre la salud pública y el medioambiente durante la construcción y el funcionamiento de la Acción Propuesta. Las mejores prácticas se describen en el SAM de la ciudad, que proporciona orientación sobre la incorporación de elementos sostenibles en un proyecto. Muchos de estos elementos reducen las emisiones de GHG. Por ejemplo, la ciudad anima a los contratistas que trabajan en proyectos en O'Hare a utilizar vehículos limpios (vehículos alimentados con gas natural comprimido o híbridos de combustible/electricidad) para los autobuses de transporte de los empleados y los vehículos livianos. La ciudad también exige que los empleados se reúnan en zonas de concentración y suban a vehículos de varios ocupantes para acceder a los lugares de los proyectos. Otro requisito es que los nuevos sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC, por sus siglas en inglés) utilicen refrigerantes de bajo potencial de calentamiento global para minimizar las emisiones (es decir, fomentar el uso de dióxido de carbono, amoníaco y propano)

En la Sección 5.4. de la EA definitiva se ofrece información adicional sobre los posibles efectos en el clima.

C. Ruido y uso del suelo compatible con el ruido

Se produciría un cambio en la exposición al ruido bajo la Acción Propuesta. Habría zonas de mayor ruido y zonas de menor ruido dentro del contorno del nivel sonoro medio día-noche (DNL) de 65 decibelios (dB) de la Acción Propuesta en comparación con la alternativa de No Acción. Algunas zonas de aumento del ruido superan el umbral de importancia de la FAA para los impactos del ruido. En comparación con la medida de no expansión, la Acción Propuesta de Expansión añadiría 571 unidades de viviendas residenciales dentro del contorno de ruido DNL de 65 dB, y se eliminarían 247 unidades de vivienda dentro de ese contorno. Esto supondría una diferencia neta de 324 viviendas dentro del contorno de ruido DNL de 65 dB en comparación con la medida de no expansión.

Hay 11 379 unidades de vivienda dentro del contorno de ruido DNL de 65 dB de la Acción Propuesta, y 6277 de esas residencias no han sido previamente mitigadas por el CDA ya que están fuera del área del actual programa RSIP⁵.

La Acción Propuesta también se evaluó para determinar los impactos significativos del ruido. Se produciría un impacto acústico significativo si hubiera un aumento de 1.5 dB con el contorno de ruido DNL de 65 dB de la Acción Propuesta, en comparación con la alternativa de No Acción, sobre el uso del terreno sensible al ruido. De las 571 viviendas adicionales dentro del contorno de ruido DNL de 65 dB de la Acción Propuesta, 227 viviendas estarían expuestas a un impacto acústico significativo con la Acción Propuesta en comparación con la alternativa de No Acción; 224 de las 227 residencias han sido previamente mitigadas con aislamiento acústico

⁵ El RSIP existente se basa en el Registro de Decisión para la Declaración de Impacto Ambiental del OMP, que estableció el contorno de ruido DNL de 65 dB en la expansión para esa documentación de la NEPA.

por el CDA, lo que las convierte en estructuras compatibles para el ruido. Dos de las tres residencias restantes están programadas para ser completadas en 2022 como parte del Programa de Aislamiento Acústico Residencial (RSIP, por sus siglas en inglés) en curso del CDA. La tercera residencia declinó la invitación para el aislamiento acústico; por lo tanto, la FAA ha determinado que la residencia es compatible a efectos de ruido. Por lo tanto, aunque hay 227 viviendas que experimentarán un impacto significativo en el ruido, las 227 unidades son consideradas compatibles a efectos de ruido por la FAA. El CDA y la FAA evaluarán una escuela (Centro de Aprendizaje de Transición) que estaría expuesta a un impacto sonoro significativo para determinar si puede optar a un aislamiento acústico escolar.

Otras medidas de minimización del ruido que el CDA pretende mantener son:

- El programa actual de vuelos silenciosos,
- El sistema de control del ruido en aeropuertos,
- Trabajar con la Comisión de Compatibilidad de Ruido de O'Hare y
- Uso del recinto para pruebas de motores en tierra durante las pruebas de calentamiento de los motores.

En la Sección 5.5 de la EA definitiva, se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos del ruido y del uso de terrenos compatibles con el ruido.

D. Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales

La FAA determinó que tres propiedades existentes en el aeropuerto que podrían verse afectadas por la Acción Propuesta cumplían con los requisitos de elegibilidad establecidos por Registro Nacional de Lugares Históricos: la Terminal 1, la Rotonda y la Torre de Control de la Ciudad. La Oficina de Preservación Histórica del Estado de Illinois (SHPO, por sus siglas en inglés) estuvo de acuerdo con las determinaciones de elegibilidad de la FAA en cartas de fecha 12 de septiembre de 2019 y 18 de diciembre de 2019 (véase la EA Definitiva, el Apéndice G, y los Anexos G-2.1, G-2.2, G-2.3 y G-2.4). La FAA determinó inicialmente que la Acción Propuesta no tendría ningún efecto sobre la torre de control de la Ciudad y ningún efecto adverso sobre la Terminal 1 y la Rotonda. La FAA también determinó que la Acción Propuesta no afectaría a los recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos o culturales fuera del aeropuerto.

En correspondencia fechada el 24 de enero de 2022, la SHPO se mostró de acuerdo con la decisión de no afectar a la torre de control del CDA y a las propiedades históricas fuera del aeropuerto. En esta correspondencia, la SHPO señaló que la fase de diseño presentada para la OGT evita un efecto adverso para la Terminal 1 y la Rotonda con condiciones. La FAA respondió a la SHPO el 3 de marzo de 2022, identificando las condiciones para una futura revisión. Luego de esto, la SHPO se mostró de acuerdo con el dictamen de la FAA de que no hay efectos adversos para la Terminal 1 y la Rotonda en su correspondencia del 13 de abril de 2022 (véase la EA Definitiva, el Apéndice G y el Anexo G-3.3).

El CDA proveerá los planos de diseño a la SHPO para su revisión y evaluación de que la Acción Propuesta siga sin tener efectos adversos sobre la Terminal 1, que incluye los Vestíbulos principales B y C, y la Rotonda. Esta revisión se llevará a cabo una vez que el CDA haya cumplimentado su compromiso con los organismos reguladores federales —Aduanas y Protección Fronteriza, Administración de Seguridad en el Transporte, etc.— y las partes interesadas de las aerolíneas para garantizar la estabilidad del proyecto en cuanto a su alcance y presupuesto en relación con las suposiciones de diseño de la superficie de contacto. Por lo tanto, el CDA estima que la revisión de los planos con la SHPO se producirá después del 30 por ciento del desarrollo del diseño pero antes de la etapa del 90 por ciento; por lo tanto, probablemente se producirá alrededor de la etapa del 60 por ciento del desarrollo del diseño.

En la Sección 5.6 de la EA Definitiva se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos en los recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales.

E. Ley del Departamento de Transporte Sección 4(f)

La FAA identificó propiedades de la Sección 4(f) dentro y fuera del aeropuerto. En el aeropuerto, la Acción Propuesta no afectaría a la torre de control de la Ciudad ni a los otros dos lugares históricos del aeropuerto (la Rotonda y la Terminal 1), según la Sección 106. En consecuencia, la FAA ha determinado que no habría ningún impacto para la Torre de Control del CDA y un impacto *de minimis* para la Terminal 1 y la Rotonda en virtud de la Sección 4(f). Dado que toda la actividad de construcción se llevaría a cabo en el aeropuerto, el análisis de los impactos fuera del aeropuerto se limitó a determinar si la Acción Propuesta daría lugar a un uso constructivo. Sobre la base de este análisis, la Acción Propuesta no provocaría un deterioro sustancial de ninguna propiedad fuera del aeropuerto según la normativa de la Sección 4(f) y, por lo tanto, no habría un uso constructivo de ninguna de esas propiedades. En consecuencia, la Acción Propuesta no tendría un impacto significativo en ninguna propiedad de la Sección 4(f). Por lo tanto, no se requieren medidas de mitigación.

En la Sección 5.7 de la EA Definitiva, se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos según la Sección 4(f).

F. Recursos biológicos

Durante los últimos 70 años, el aeropuerto y sus alrededores se han desarrollado en gran medida con fines comerciales, industriales y de transporte. Las especies mejor adaptadas a los entornos urbanos están presentes en el aeropuerto y sus alrededores. Debido al grado de desarrollo del aeropuerto, la mayor parte del uso del suelo consiste en áreas impermeables y paisajes segados/mantenidos.

La FAA determinó que la Acción Propuesta no tendría ningún efecto sobre las especies amenazadas o en peligro de extinción ni sobre el hábitat protegido en virtud de la Sección 7 de la Ley de Especies en Peligro de Extinción. Aunque no habría impactos significativos en los recursos biológicos, el CDA incorporará las mejores prácticas de gestión (BMP, por sus siglas en inglés) y medidas de conservación que minimicen los impactos potenciales sobre los hábitats y la biota en sus solicitudes de propuestas y condiciones generales en los documentos de licitación de los proyectos de construcción. Esto puede incluir:

- BMP para el control de la erosión y los sedimentos, como la protección de la superficie de los taludes, la captura de sedimentos y la gestión de la escorrentía.
- Instalación de barreras de limo y zanjas, en la medida de lo posible, para aislar la zona de trabajo durante la colocación del relleno y evitar impactos temporales en la calidad del agua del aeropuerto.

En la Sección 5.8 de la EA Definitiva, se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos biológicos.

G. Emisiones de luz e impactos visuales

Los impactos potenciales de las emisiones de luz estarían asociados a los proyectos no aeronáuticos en el aeropuerto (es decir, los hoteles), o proyectos del Grupo 2, y a las medidas de tráfico aéreo, o proyectos del Grupo 5. Los efectos de los hoteles surgirían de su construcción y funcionamiento. Específicamente, la iluminación de las zonas de estacionamiento, los edificios y la señalización se produciría una vez finalizadas las obras. Con respecto a los proyectos del Grupo 5, las aeronaves a su llegada a la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L generarían emisiones luminosas con intensidades similares a las experimentadas en las condiciones existentes. Si no se seleccionara la Acción Propuesta y las aeronaves volaran por la línea central ampliada de la pista de aterrizaje y despegue, la posición de la aeronave por encima de la pista se desplazaría lateralmente en menor medida: la línea central de la pista frente a un desplazamiento de 2,5 grados.

Dada la ubicación del hotel propuesto en el lado oeste de las instalaciones multimodales (MMF, por sus siglas en inglés), en la esquina noreste del aeropuerto, y dependiendo de su altura final, es previsible que el propio edificio —incluida cualquier iluminación roja de aviación necesaria para la seguridad de los aviones que

aterricen en la pista de aterrizaje y despegue 27R— sea visible desde las residencias de Rosemont situadas al este de la estructura del MMF y el derecho de paso del ferrocarril. El estacionamiento iluminado fuera de la calle asociado con el hotel también tendría emisiones de luz. El hotel del Grupo 2 asociado a la Terminal 5 también generaría emisiones luminosas adicionales; sin embargo, la distancia de este emplazamiento al límite oriental del aeropuerto es considerablemente mayor que la del hotel MMF.

En la Sección 5.9 de la EA Definitiva se ofrece información adicional sobre las posibles emisiones de luz y los impactos visuales.

H. Materiales peligrosos, residuos sólidos y prevención de la contaminación

En cuanto a la construcción, no se esperan ni se prevén impactos significativos relacionados con materiales peligrosos, dado el cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables. Los residuos sólidos procedentes de las operaciones aumentarían de forma proporcional al aumento previsto de pasajeros (por ejemplo, independientemente de que se ejecute o no la Acción Propuesta). Sin embargo, el aumento del volumen de residuos sólidos puede acomodarse en la instalación de eliminación existente sin comprometer su capacidad. La Ciudad seguiría operando el aeropuerto con las medidas de prevención de la contaminación existentes que se indican en el SAM.

Todas las medidas de prevención de la contaminación descritas en el SAM de la Ciudad (incluidas las relacionadas con los materiales peligrosos, los residuos sólidos y la prevención de la contaminación) y en la Sección 5.10 de la EA Definitiva son adaptables y flexibles para hacer frente a los impactos de la Acción Propuesta. Por lo tanto, no se requiere ni se prevé ninguna acción adicional en este momento. El SAM ha sido actualizado y se seguirá haciendo periódicamente, según sea necesario, para abordar los cambios en el marco regulatorio.

En la Sección 5.10 de la EA Definitiva se ofrece información adicional sobre los posibles impactos de los materiales peligrosos, los residuos sólidos y la prevención de la contaminación.

I. Recursos naturales y suministro de energía

Si bien habrá 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 SAM incluye varias prácticas de sostenibilidad que minimizarían el uso de recursos naturales y energía en la construcción y operación del proyecto.

En la Sección 5.11 de la EA Definitiva se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos en los recursos naturales y el suministro de energía.

J. Socioeconomía, justicia ambiental y riesgos para la salud y seguridad ambiental de los niños

El análisis socioeconómico de la EA Definitiva se limitó al transporte de superficie y al estacionamiento. También en ella se analizó la justicia ambiental (EJ, por sus siglas en inglés). Sin embargo, dado que la Acción Propuesta no tenía el potencial de afectar negativamente a la salud y seguridad ambiental de los niños, no se analizó en profundidad esta subcategoría.

1. Transporte de superficie y estacionamiento

Se analizaron los posibles impactos en el transporte de superficie para las carreteras del aeropuerto. Se determinó el nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) y la relación entre volumen y capacidad (V/C) para los segmentos de carreteras de las terminales del aeropuerto. Se analizó un total de 31 enlaces de carreteras en el aeropuerto con las alternativas de No Acción y Acción Propuesta. En la Acción Propuesta, un tramo de la carretera daría como resultado un LOS menor que la "D" aceptable o una relación V/C mayor que 1.0. Este tramo es el enlace n.º 6: acceso de nivel superior de la Terminal 1 desde la Interstatal 190 en

dirección oeste hasta el desvío de carriles, con un LOS E en horario de tráfico pico matutino y una relación V/C de 0.90. En comparación con la alternativa de No Acción, el LOS para el enlace n.º 6 mejora de F a E, y la relación V/C mejora de 1.03 a 0.90 con la Acción Propuesta. Además, los otros seis tramos de carretera según la alternativa de no acción con un LOS E o F mejoran a un LOS D o mayor con la Acción Propuesta.

Se analizaron los impactos potenciales en el transporte de superficie de las carreteras fuera del aeropuerto utilizando el mismo método de LOS y relación V/C. Según la Acción Propuesta, se han identificado cinco carreteras que tienen un LOS inferior a "D" o una relación V/C superior a 1.0, y una tendría una reducción de LOS de un nivel o más.

Solo tres intersecciones del estudio se degradarían a LOS E o F desde LOS D o mejor, ninguna de las cuales tiene una relación V/C superior a 1.3. Dos intersecciones mantienen el mismo LOS F. La simulación de tráfico mostró un funcionamiento adecuado de los tramos de la intersección y de la carretera sin colas residuales. La Acción Propuesta no provocaría impactos significativos en la red de transporte.

En la Sección 5.12 de la EA Definitiva, se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos del transporte de superficie y del estacionamiento.

2. Justicia ambiental

Se prevén efectos significativos en el entorno acústico (y, por tanto, impactos de justicia ambiental) para la alternativa de Acción Propuesta de Expansión. Ya se han tomado medidas para mitigar el impacto ambiental subyacente de los impactos sonoros significativos. Se prevé que las medidas continúen incluyendo el aislamiento acústico de las viviendas para disminuir el impacto del ruido por debajo del umbral de importancia.

Se prevé que 227 viviendas experimenten un impacto acústico potencialmente significativo debido a la Acción Propuesta. Se prevén impactos sonoros que superen el umbral de significación en nueve bloques censales que se encuentran dentro de dos grupos de bloques. Estas residencias también se encuentran en zonas identificadas como áreas de preocupación de EJ. A partir de los datos sobre viviendas facilitados por el CDA, 224 de estas 227 viviendas ya han sido insonorizadas, por lo que quedan tres viviendas (aproximadamente el 1.3 %) que no han sido insonorizadas previamente en el marco del RSIP en curso del CDA. Está previsto que dos de las tres viviendas restantes estén concluidas en 2022 como parte del RSIP del CDA. Cuando estén terminadas, este aislamiento acústico disminuirá el impacto del ruido en las viviendas a un nivel que se considera menos que significativo. La tercera vivienda declinó la invitación de aislamiento acústico; por lo tanto, la FAA ha determinado que la residencia es compatible a efectos de ruido.

La población estimada afectada en los 227 hogares oscilaría entre 530 y 433 personas, dependiendo de los datos del censo que se utilicen. De esta población afectada, se estima que seis personas residirían en viviendas que no han sido mitigadas hasta la fecha.⁶ Debido a la mitigación aplicada en las 224 residencias y a las ofertas realizadas a las tres viviendas restantes, estos impactos acústicos serían menos que significativos. Esto también mitigaría los efectos correspondientes en las zonas de interés de EJ. En consecuencia, no se producirían efectos que alcancen un nivel de importancia potencial para ninguna de las categorías de impacto ambiental en las zonas pobladas como resultado de la Acción Propuesta. Además, no se produciría ningún impacto en el entorno físico o natural que también afectara de forma única y significativa a las poblaciones de EJ. Por lo tanto, no se tomarían más medidas de mitigación con respecto a las poblaciones EJ; sin embargo, se mantendrían los esfuerzos de mitigación del ruido en curso y futuros previamente discutidos y ya en efecto.

⁶ Las tres residencias que no están mitigadas se encuentran dentro del Bloque Censal 170438408023013. Con base en el tamaño promedio del hogar (1.9 personas por unidad de vivienda) para este Bloque Censal, se estima que seis personas residirían en esas tres viviendas.

Para evaluar más a fondo si los impactos serían predominantemente o desproporcionadamente soportados por las poblaciones de EJ, la FAA realizó un análisis estadístico detallado de la demografía de las poblaciones que residen en las áreas donde se producirían los efectos significativos. El análisis indica que la Acción Propuesta no supondría una carga desproporcionada para las minorías raciales o étnicas, ni para las poblaciones de bajos ingresos.

Además, la sección 12.2.4 de la Orden 1050.1F Servicio de Escritorio de la FAA establece que “los impactos de la justicia ambiental pueden evitarse o minimizarse a través de la comunicación temprana y coherente con el público y dejando tiempo suficiente para la coordinación pública”. Junto con esta EA, la FAA ha llevado a cabo actividades de divulgación dirigidas a las comunidades de interés para la justicia ambiental en las que podría producirse un impacto significativo. En concreto, se han enviado correos específicos que describen la Acción Propuesta y los análisis realizados a las áreas específicas de interés para la EJ. Los correos específicos aumentaron el alcance de los esfuerzos de la EA realizados anteriormente.

En la Sección 5.14 de la EA Definitiva se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos en la justicia ambiental.

K. Recursos hídricos

El análisis de los recursos hídricos para esta EA se limitó a los humedales, las áreas de inundación, las aguas superficiales y la calidad del agua. La Acción Propuesta no tenía el potencial de afectar negativamente a las aguas subterráneas o a los ríos pintorescos y naturales; por lo tanto, no se analizaron estas subcategorías.

Los humedales que se verían afectados por la Acción Propuesta en O'Hare no son naturales y se caracterizan por ser áreas pequeñas y aisladas con una calidad de agua relativamente baja y una función limitada de almacenamiento de la escorrentía debido a su pequeño tamaño. Estos humedales no son jurisdiccionales según la Ley de Agua Limpia y no brindan funciones que se eleven a un nivel que requiera mitigación; por lo tanto, no se propone ninguna mitigación. Sin embargo, se hará un esfuerzo para minimizar los impactos durante el diseño y la construcción.

Ninguna parte de la Acción Propuesta se situaría en el área de inundación de 100 años o en la vía de inundación. Por lo tanto, la Acción Propuesta no provocaría impactos en las llanuras de inundación reguladas.

Los impactos en la calidad del agua durante la construcción serían minimizados por el CDA mediante la incorporación de Planes de Prevención de la Contaminación de las Aguas Pluviales, que incluyen planes de control de la erosión y las mejores prácticas de gestión en sus solicitudes de propuestas de proyectos de construcción. En los planes de control de la erosión también se incluiría el uso de vallas de sedimentación y/o franjas filtrantes de vegetación para amortiguar los desagües. Además, las áreas de alteración se revegetarían para minimizar la erosión y los impactos en las aguas superficiales.

Los impactos en los recursos hídricos bajo la Acción Propuesta no serían significativos.

En la Sección 5.13 de la EA Definitiva, se ofrece información adicional sobre los posibles impactos en los recursos hídricos.

L. Compromiso irreversible e irrecuperable de los recursos

La implementación de la Acción Propuesta implicaría comprometer una variedad de recursos naturales, físicos, humanos y fiscales. La construcción de instalaciones de terminales, mejoras del campo de aviación e instalaciones de apoyo (Grupos 1, 3 y 4) conlleva el consumo de materias primas y recursos (por ejemplo, acero, cemento, agregados, asfalto, minerales, productos de madera, etc.) de una manera que generalmente se considera irrecuperable. Se requeriría combustible fósil, mano de obra y otros recursos similares durante la construcción, pero también se consumirían irremediabilmente durante las operaciones en curso de las

instalaciones propuestas. Del mismo modo, en el caso del Grupo 5, las operaciones en curso consumirían irremediablemente combustible y mano de obra, aunque no de forma muy diferente a la alternativa de no acción.

No se prevé que los usos generales de la alternativa de Acción Propuesta afecten negativamente a la continuidad de su disponibilidad. La conversión del uso de los terrenos vacíos utilizados para un depósito de retención en un hotel (el hotel junto al MMF en el Grupo 2) es igualmente un compromiso irreversible de recursos durante el periodo en que dichos terrenos se utilicen para tales fines. Por último, la selección e implementación de la Acción Propuesta exigiría un compromiso irrecuperable de recursos fiscales (es decir, financiación). Sin embargo, no es necesario considerar los impactos en esta categoría para una EA según el Capítulo 16 del Servicio de Escritorio 1050 de la FAA. Y no hay ningún umbral de importancia en virtud de la Orden 1050.1F de la FAA para esta categoría de recursos.

En la Sección 5.15 de la EA Definitiva, se puede encontrar información adicional sobre los posibles impactos en el compromiso irreversible e irrecuperable de recursos.

M. Impactos acumulativos

Los impactos acumulativos representan el total de los impactos combinados sobre el medioambiente como resultado de la Acción Propuesta y de otras acciones pasadas, presentes o futuras razonablemente previsibles. Las acciones pasadas incluyen las ocurridas en los cinco años anteriores a 2018. Las acciones presentes y futuras razonablemente previsibles incluyen las que se ejecutaron después de 2018 o que se ejecutarán antes de 2032. No se producirían impactos acumulativos significativos con la Acción Propuesta; por lo tanto, no se justifica ninguna mitigación.

En la Sección 5.16 de la EA Definitiva, se puede encontrar información adicional sobre los impactos acumulativos previstos por recurso y si serían necesarias adoptar medidas de mitigación y minimización.

6. Participación pública y coordinación de la agencia

Las opiniones de las comunidades —los residentes locales, el público en general y las partes interesadas— son importantes para la FAA. Por ello, la FAA está comprometida con la participación pública y las aportaciones de la agencia a lo largo del proceso de EA. Como se resume a continuación, se han llevado a cabo diversos métodos para recabar las opiniones de los residentes locales, el público en general y las partes interesadas.

La FAA llevó a cabo un estudio de alcance con un período de comentarios públicos de 45 días desde el 25 de mayo hasta el 9 de julio de 2021. La FAA informó al público sobre este estudio a través de materiales en el sitio web de la FAA, avisos públicos en el Registro Federal y en los periódicos locales, y correos electrónicos a las partes interesadas, incluidos los funcionarios electos, los miembros de consejos escolares, los activistas y los líderes tribales.

La FAA realizó actividades de divulgación dirigidas a las comunidades de interés que están a favor de la justicia ambiental en las que podría producirse un impacto ambiental significativo. En concreto, el 20 de abril de 2022 se enviaron correos específicos a 227 hogares. Estos correos describen la Acción Propuesta y los análisis realizados hasta la fecha.

También se invitó al público a comentar la versión preliminar de la EA durante un período de comentarios públicos de 45 días que duró desde el 2 de junio de 2022 hasta el 19 de julio de 2022. Se publicaron en varios periódicos, incluidos dos en español, anuncios sobre la publicación de la versión preliminar de la EA, el período de comentarios públicos y los talleres públicos previstos. Además, se enviaron correos electrónicos a las partes interesadas, incluidos los funcionarios electos, los miembros de consejos escolares, los activistas y los líderes tribales, anunciándose la disponibilidad de la versión preliminar de la EA en las bibliotecas de varias comunidades de los alrededores de O'Hare. La FAA organizó dos talleres públicos virtuales a través de reuniones de Zoom para presentar la versión preliminar de la EA y recibir comentarios del público el 12 y el 14 de julio de 2022. Durante este proceso, la FAA recibió 49 comentarios del público, incluyendo uno o más temas. La FAA consideró cuidadosamente cada uno de

estos comentarios en la elaboración de la EA Definitiva. Los comentarios del público, la cuestión o el tema identificado y la respuesta de la FAA se encuentran en la EA Definitiva, Apéndice P. Los detalles adicionales sobre la participación del público y los esfuerzos de coordinación de la agencia se pueden encontrar en la EA Definitiva, Capítulo 6.

7. Razones para determinar que la Acción Propuesta no tendrá impactos significativos

En la EA Definitiva adjunta, se examina cada uno de los diversos recursos ambientales que se encontraron en el lugar del proyecto o que tenían el potencial de verse afectados por la Acción Propuesta. El plan del área de terminales y los procedimientos de tránsito aéreo no implicarían ningún impacto ambiental, después de la mitigación, que superara el umbral de importancia definido por las órdenes de la FAA (1050.1F y 5050.4B). Sobre la base de la información contenida en la EA Definitiva, la FAA ha determinado que la Acción Propuesta cumple el objetivo y la necesidad, no causaría ningún impacto significativo que no pueda ser mitigado y es la alternativa más razonable, factible y prudente. La FAA ha decidido aprobar las acciones federales de la FAA relativas a la Acción Propuesta, tal como se describe en este FONSI/ROD.

8. Conclusiones y determinaciones de la agencia

La FAA formula las siguientes conclusiones y determinaciones respecto a la Acción Propuesta, basándose en la información y el análisis expuestos en la EA Definitiva y en otras partes del expediente administrativo.

A. La FAA considera que la Acción Propuesta es razonablemente coherente con los planes existentes de los organismos públicos para el desarrollo de la zona [Título 49 del U.S.C., Sección 47106(a)].

La Acción Propuesta es coherente con los planes, objetivos y políticas de la zona. También es coherente con los reglamentos y políticas aplicables de los organismos federales, estatales y locales.

B. La FAA considera que la Acción Propuesta es razonablemente necesaria para su uso en el comercio aéreo o en interés de la defensa nacional [Título 49 del U.S.C., Sección 44502(b)].

C. Evaluación independiente y objetiva

Tal como exige el Consejo de Calidad Ambiental (Título 40 del CFR, Sección 1506.5) (2020), la FAA ha evaluado de forma independiente y objetiva la Acción Propuesta. Como se describe en la EA Definitiva, la Acción Propuesta y las alternativas de No Acción se estudiaron exhaustivamente para determinar los impactos potenciales y las medidas de mitigación adecuadas para dichos impactos. La FAA aportó información, asesoramiento y experiencia a lo largo del análisis, junto con la revisión administrativa y legal del proyecto.

D. Ley Nacional de Preservación Histórica

La FAA determinó que tres propiedades existentes en el aeropuerto que podrían verse afectadas por la Acción Propuesta cumplían con los requisitos de elegibilidad del Registro Nacional de Lugares Históricos: La terminal 1, la rotonda y la torre de control del CDA. La Oficina de Preservación Histórica del Estado de Illinois (SHPO, por sus siglas en inglés) estuvo de acuerdo con las determinaciones de elegibilidad de la FAA en cartas de fecha 12 de septiembre de 2019 y 18 de diciembre de 2019 (véase la EA Definitiva, el Apéndice G, y los Anexos G-2.1, G-2.2, G-2.3 y G-2.4). La FAA determinó que la Acción Propuesta no tendría ningún efecto sobre la Torre de Control de CDA y ningún efecto adverso sobre la Terminal 1 y la Rotonda. Como condición de este FONSI/ROD y condición dentro de la coincidencia de la SHPO con la conclusión de que no existen efectos adversos para la Terminal 1 y la Rotonda, el CDA entregará los planos de diseño a la SHPO para su revisión a fin de garantizar que la Acción Propuesta siga sin tener efectos adversos en la Terminal 1, que incluye los Vestíbulos B y C, y la Rotonda. Se seguirán los procedimientos de revisión estipulados en la Sección 5.6 de la EA. La FAA también

determinó que la Acción Propuesta no afectaría a los recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos o culturales fuera del aeropuerto.

E. Calidad del aire y conformidad general

Partes del O'Hare se encuentran en los condados de Cook y de DuPage. Estos condados han sido designados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA) como un área de "incumplimiento grave" de la norma de ozono (O₃) promulgada por la USEPA en 2008 y un área de "incumplimiento marginal" de la norma de O₃ promulgada en 2015. En consulta con la Agencia de Protección Ambiental de Illinois (IEPA), la FAA ha determinado que las emisiones de contaminantes y precursores de contaminantes que se derivarían de la Acción Propuesta son tenidas en cuenta en la demostración de cumplimiento del plan de implementación del estado de Illinois [Título 40 del CFR, Sección 93.158(a)(1)]. Por lo tanto, no se requieren medidas de mitigación (véase la EA Definitiva, Apéndice E, Anexo E-2, para conocer más detalles y la carta de conformidad de la IEPA).

La FAA ha determinado que la acción federal propuesta cumplirá con el Plan de Implementación Estatal (SIP, por sus siglas en inglés) de acuerdo con la Sección 176(c) de las modificaciones de la Ley de Aire Limpio (CAA, por sus siglas en inglés) [Título 42 del U.S.C., Sección 7506(c)]. La FAA preparó una versión preliminar y una Determinación de Conformidad General definitiva para la Acción Propuesta, que se incluye en la EA Definitiva, Apéndice E, Anexo E-2. La FAA ha determinado que los impactos sobre la calidad del aire asociados a la Acción Propuesta cumplen con el SIP en virtud de la Sección 176(c)(1) de la Ley de Aire Limpio, en su versión modificada, Título 42 del U.S.C., 7506(c)(1) y Título 40 del CFR, Parte 93.

F. Según sea necesario, antes de que comience la construcción

La FAA revisará un plan de fases y seguridad de la construcción para mantener la seguridad de la aviación y los aeródromos durante la construcción, de conformidad con la Circular Consultiva 150/5370-2F de la FAA, Seguridad operativa en aeropuertos durante la construcción, Título 14 del CFR, Parte 139, Título 49 del U.S.C., Sección 44706.

G. Según sea necesario, una vez finalizada la construcción

La FAA revisará los cambios en el manual de certificación del Aeropuerto tras la finalización de la construcción de la Acción Propuesta de conformidad con el Título 14 del CFR, Parte 139.

9. Decisión y órdenes

Sobre la base de la información contenida en este FONSI/ROD y fundamentada en el análisis detallado expuesto en la EA Definitiva, la FAA ha seleccionado la Acción Propuesta como la Alternativa Seleccionada. La FAA debe seleccionar una de las siguientes opciones:

- Aprobar las acciones de la agencia necesarias para implementar la Acción Propuesta o
- Desaprobar las acciones de la agencia para implementar la Acción Propuesta.

La aprobación significa que se han cumplido los requisitos federales aplicables en relación con el desarrollo y la planificación del aeropuerto propuesto. La aprobación permite a la Ciudad de Chicago proceder a la implementación de la Acción Propuesta. La desaprobación impediría a la Ciudad de Chicago implementar la Acción Propuesta en O'Hare.

En virtud de la autoridad que me ha delegado el administrador de la FAA, considero que el proyecto cuenta con un apoyo razonable. Por lo tanto, ordeno que se tomen medidas para llevar a cabo las acciones de la agencia analizadas en la Sección 3 de este FONSI/ROD.

- Aprobación incondicional del ALP para describir las mejoras propuestas sujetas a la aprobación de la FAA de conformidad con el Título 49 del U.S.C., Secciones 40103(b) y 47107(a)(16); Título 14 del CFR, Parte 77, Uso seguro y eficiente y preservación del espacio aéreo navegable y Título 14 del CFR Parte 157, Notificación de construcción, alteración, activación y desactivación de aeropuertos;
- Determinaciones en virtud de las Secciones 47106 y 47107 del Título 49 del U.S.C. asociadas a la elegibilidad de las mejoras propuestas sujetas a la aprobación de la FAA para la financiación federal conforme al Programa de Mejora de Aeropuertos, según la Sección 40117 del Título 49 del U.S.C., tal como se establece en la Sección 158.25 del Título 14 del CFR, para utilizar la tarifa de uso aeroportuario recaudada en O'Hare para partes de la Acción Propuesta con el fin de asistir con la construcción de ampliaciones potencialmente elegibles del ALP.
- Construcción, instalación, reubicación y/o mejora de las ayudas visuales, incluidas, entre otras, la iluminación y la señalización de los bordes de las pistas de rodaje y las líneas de servicios asociados. Este equipamiento es necesario para garantizar la seguridad de la navegación aérea para las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto.
- Medidas con respecto al espacio aéreo de conformidad con la Orden JO 7400.2N de la FAA Procedimientos para el tratamiento de asuntos relacionados con el espacio aéreo.

Aunque no implica una condición para la aprobación de este FONSI/ROD, la Ciudad de Chicago implementará, cuando corresponda, las medidas identificadas en las distintas subsecciones tituladas Mitigación y Minimización de la EA Definitiva. Como se ha indicado anteriormente en la Sección 5.C, Ruido y uso del suelo compatible con el ruido, dos viviendas se aislarán acústicamente como parte del RSIP existente.

Esta orden se emite en virtud de las autoridades legales aplicables, incluidas las Secciones 40101(d), 40103(b), 40113(a), 44701, 44706, 44718(b) y 47101 y siguientes del Código de los Estados Unidos.

He examinado detenida y exhaustivamente los hechos cubiertos en la EA Definitiva adjunta. Sobre la base de esa información, considero que la acción federal propuesta es coherente con las políticas ambientales nacionales existentes y los objetivos de la Sección 101(a) de la Ley Nacional de Política Ambiental de 1969 (NEPA) y otros requisitos aplicables. También considero que la acción federal propuesta no afectará significativamente a la calidad del medioambiente humano ni incluirá ninguna condición que requiera una consulta de conformidad con la Sección 102(2)(C) de la NEPA. En consecuencia, la FAA no elaborará una Declaración de Impacto Ambiental para esta acción.

Por favor vea la versión en inglés de FONSI/ROD para la firma y aprobación del Actuante Administrador Regional de FAA's de Great Lakes Region (región de los grandes lagos), Elliott Black.

DERECHO DE APELACIÓN

Este FONSI/ROD constituye una orden definitiva del administrador de la FAA y está sujeta a revisión judicial exclusiva en virtud de la Sección 46110 del Título 49 del U.S.C. por parte del Tribunal de Circuito de Apelaciones de los Estados Unidos para el Distrito de Columbia o el Tribunal de Circuito de Apelaciones de los Estados Unidos para el circuito en el que la persona que impugna la decisión reside o tiene su sede principal. Cualquier persona o entidad que tenga un interés sustancial en esta orden puede solicitar la revisión de la decisión mediante la presentación de una petición de revisión ante el Tribunal de Apelación de los Estados Unidos correspondiente, a más tardar 60 días después de la emisión de la orden, de conformidad con las disposiciones de la Sección 46110 del Título 49 del U.S.C.