

**Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental****RUNWAY 8-26 RECONSTRUCTION AT RAFAEL HERNANDEZ AGUADILLA AIRPORT****Fecha de Expedición:**

28/DEC/2022

Datos de Determinación**Presentado por**

Municipio Autónomo de Aguadilla

Dirección FísicaCALLE HAGAR, KM 1.0
ANTIGUA BASE RAMEY,
BARRIO MALEZA BAJA Y MALEZA ALTA
, P.R.
Aguadilla Puerto Rico, 00603**Número(s) de Catastro**

EXC-TMP-050-00

Número de Caso

2021-400969-DEA-009279

Casos de Referencia

2021-400969-REA-009624

Acción Propuesta

La Acción Propuesta consiste en un proyecto: Público en el Distrito de Clasificación identificado a continuación. El mismo tiene los siguientes componentes:

Calificación**Distrito(s) de Calificación:**

DT-G (96%), VIAL (4%)

Distrito en el Mapa de Inundabilidad:

X

Tipo de Suelo:SNS (98.9%), BeB (0.5%), BeB (0.5%), BcB (0.1%), Lo (0.0%),
CuB2 (0.0%)**Cabida del proyecto (Área Total Según**

4869162.64 metros cuadrados

Servidumbres ExistentesAcueductos (AAA), Alcantarillado (AAA), Electricidad (AEE),
Vía municipal de acceso (Municipio), Telecomunicaciones
(PRTC)**Desperdicios Sólidos**

Volumen en construcción: .000001 yardas cúbicas

Tipo: NP

Volumen en operación: .000001 yardas cúbicas

Tipo: NP

Movimiento de Tierra

Volumen: 0

Volumen de corte: 0

Volumen de relleno: 0

Demolición

Conlleva demolición: Sí

Conlleva explosivos: No

Instalación de Generadores de Electricidad

Conlleva generadores: No

Capacidad: N/A

Tanque: N/A

Descripción

La Autoridad de Puertos de Puerto Rico (PRPA o Patrocinador) propone la reconstrucción y reubicación de la Pista 8-26 en el Aeropuerto Rafael Hernández (BQN) en Aguadilla, Puerto Rico como parte del Programa de Mejoramiento Aeroportuario (AIP, por sus siglas en inglés). Esta pista será reparada y reconfigurada para servir como una calle de rodaje de longitud completa (taxiway) paralela a la pista relocalizada. Además, se





Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental

eliminarán 21 edificios y otras estructuras ubicadas al sur de la pista realocizada para cumplir con las regulaciones de obstrucciones verticales dentro de las áreas de despegue y aterrizaje. El propósito de la pista propuesta y las mejoras asociadas al aeródromo son: En primer lugar, proporcionar una pista de transporte aéreo de pavimento con suficiente resistencia y condición para acomodar las operaciones existentes y futuras en BQN; y en segundo mantener una longitud de pista adecuada para el uso combinado de flotas de aeronaves existentes y futuras durante la rehabilitación y reconstrucción del pavimento de BQN. El proyecto permitirá entrar en cumplimiento con la Federal Aviation Administration (FAA) para evitar el cierre del aeropuerto. La construcción será en la huella existente el cual está en operación desde 1942 hasta el presente.

La necesidad de fortalecer el pavimento está documentada en estudios de condición del pavimento preparados entre 2004 y en la actualidad. Las secciones de pavimento a través de aproximadamente de 8,200 pies de la parte central de la pista existente tienen clasificaciones de condición del pavimento que van de 0 a 13 (es decir, "Fallido"/ "Failed"). Aunque se han reparado aproximadamente 4,000 pies dentro de esta sección de la pista, se mantiene una sección de 2,000 pies con una calificación de condición del pavimento de "Muy pobre" (es decir, menos de 40) causando una reducción del 25% en las cargas brutas ajustadas para las aeronaves que usan la pista. Se han observado inundaciones y encharcamientos en los pavimentos de las pistas durante las inspecciones del aeropuerto debido al deterioro del pavimento. Se necesita un mínimo de 10,500 pies de longitud de despegue de pista utilizable en BQN según un análisis de la longitud de la pista reciente. Las restricciones de carga útil comenzarían a ocurrir para los aviones de vuelos domésticos de pasajeros a una longitud de 9,050 pies, y a esta longitud los aviones de carga internacionales de largo alcance operarían con factores de carga entre el 64% y el 74%, lo que se considera no rentable para los operadores de carga. Los operadores de carga que experimentarían este nivel de restricción de carga útil han indicado que se requiere un mínimo de 10,500 pies de longitud de despegue de pista utilizable.

Para el Proyecto Propuesto la FAA y la PRPA celebraron una reunión temprana de alcance de la agencia el 1 de agosto de 2018, después de que la FAA emitiera cartas de notificación de alcance temprano e información del proyecto a las agencias interesadas. Una variedad de representantes de agencias federales, estatales y locales asistieron a esta reunión, ya sea telefónicamente o en persona, incluida la Ciudad de Aguadilla, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, la Autoridad de Energía Eléctrica, la Junta de Planificación, la Compañía de Turismo y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos. Los primeros comentarios sobre el alcance fueron recibidos y considerados en la EA. El Patrocinador anunció la disponibilidad del Borrador de la EA en español e inglés, en los periódicos Primera Hora y Periódico Visión el 23 de julio de 2020. Además, el Patrocinador publicó un Aviso Público en el Edificio terminal del aeropuerto Rafael Hernández. Una copia impresa del Borrador de la EA estaba disponible para su revisión en el edificio de la Terminal del Aeropuerto Rafael Hernández. Debido a las protecciones de salud pública en curso y las limitaciones en las reuniones para limitar la propagación de COVID19, también se puso a disposición del público un sitio web virtual de información pública para que el público accediera y enviara comentarios sobre el Borrador de la EA. El borrador de la EA estuvo disponible para revisión pública y comentarios desde el 23 de julio de 2020 hasta el 24 de agosto de 2020. El Patrocinador proporcionó tres medios para que el público comentara sobre la EA, incluidos comentarios escritos por correo, comentarios electrónicos por correo electrónico y un sitio web de información pública que permitía el envío de comentarios. No se recibieron comentarios del público.

Como conclusiones de la agencia y de acuerdo con la ley aplicable, la FAA señala los siguientes hallazgos / determinaciones para el Proyecto Propuesto:

- El Proyecto Propuesto es razonablemente necesario para su uso en el comercio aéreo o para la defensa nacional [49 U.S.C. §44502(b)].
- El proyecto es razonablemente consistente con los planes existentes de las agencias públicas para el desarrollo del área que rodea el aeropuerto [49 U.S.C. §47106(a)(1)].
- Los intereses de la comunidad en o cerca de la cual el proyecto puede estar ubicado han sido considerados justamente [49 U.S.C. §47106(b)(2)].
- El patrocinador del aeropuerto certifica que ha brindado la oportunidad de una audiencia pública [49 U.S.C. §47106(c)(1)(A)(i)].

De igual manera la FAA determino que las preocupaciones ambientales y otras preocupaciones relevantes presentadas por las agencias interesadas y los ciudadanos privados se han abordado suficientemente en la EA Final. La FAA concluye que no hay problemas ambientales pendientes que deban ser resueltos por la agencia con respecto al Proyecto Propuesto.





Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental

Impactos al Ambiente y Medidas de Mitigación

La acción propuesta no afectará significativamente la calidad del medio ambiente humano ni incluirá ninguna condición que requiera consulta de conformidad con la Sección 102 (2) (C) de NEPA. La acción federal propuesta es consistente con las políticas y objetivos ambientales nacionales existentes según lo establecido en la Sección 101 (a) de NEPA y otros requisitos ambientales aplicables, y con la mitigación que es parte del proyecto. Se evaluaron para detectar potenciales impactos ambientales en todas las áreas temáticas descritas en la Orden 1050.1F de la FAA, Impactos ambientales: Políticas y procedimientos, Orden de la FAA que implementa NEPA. A continuación, se detallan los recursos identificados como presentes y con potencial para verse afectados significativamente por el Proyecto Propuesto:

Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales: El Aeropuerto Rafael Hernández (BQN) ocupa el sitio de la antigua Base de la Fuerza Aérea de Ramey (AFB, por sus siglas en inglés). La Oficina de Preservación Histórica del Estado de Puerto Rico (PRSHPO) considera que toda la antigua AFB, y por lo tanto toda la BQN, es un distrito histórico elegible para el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP), y todas las estructuras existentes asociadas con la antigua AFB son recursos que contribuyen individualmente. Las regulaciones de la FAA impiden la persistencia o colocación de objetos dentro de la superficie de un área de despegue y / o aterrizaje de un aeropuerto, o dentro de cualquier superficie imaginaria, y por lo tanto requieren la eliminación de 21 estructuras al sur de la pista relocalizada, 16 de las cuales se consideran recursos históricos. Además, la Pista 8-26 se considera un recurso histórico, que sería reparado, reconstruido y reconfigurado para servir como una calle de rodaje (taxiway) por el Proyecto Propuesto. En consecuencia, la PRSHPO ha recomendado que se llegue a la conclusión de que el proyecto propuesto tendría efectos adversos para estas propiedades históricas. La FAA, el Patrocinador y la PRSHPO han firmado un Memorando de Acuerdo por Entendimiento (MOA, por sus siglas en inglés) que describe las medidas de mitigación para compensar los efectos adversos a estos recursos históricos. El MOA entre la FAA, el Patrocinador y PRSHPO requiere las siguientes estipulaciones para compensar los impactos del Proyecto Propuesto a las propiedades históricas / recursos de la Sección 4 (f): Estipulación I: Investigación arqueológica; Estipulación II: Documentación del sitio histórico; Estipulación III: Registro de archivo permanente; Estipulación IV: Duración; Estipulación V: Descubrimientos posteriores a la revisión; Estipulación VI: Monitoreo e Informes; Estipulación VII: Resolución de disputas; Estipulación VIII: Enmiendas; Estipulación IX: Terminación. En este último, el MOA proporciona un proceso para la terminación, en caso de que algún signatario determine que sus términos no se completarán o no se pueden completar. Si se da por terminado el MOA, el trabajo se detendrá en la empresa.

Recursos de la Sección 4(f) del DOT: Numerosos recursos de la Sección 4(f) del DOT ocurren en y cerca de la propiedad BQN, tanto dentro del Área de Estudio Directo (DSA) de EA como del Área de Estudio Indirecto (ISA). Estos incluyen áreas públicas de recreación y conservación, así como propiedades históricas. El Proyecto Propuesto no tendría repercusiones significativas en los recursos de la Sección 4 (f) dentro de la ISA. Sin embargo, resultaría en el uso físico de 17 recursos de la Sección 4 (f) dentro de la DSA: las 16 propiedades históricas que se demolerán al sur de la pista relocalizada 8-26 y la pista existente 8-26. El MOA firmado por la FAA, el Patrocinador y la PRSHPO describe medidas de mitigación para compensar los impactos en estas propiedades.

Uso de la tierra compatible con el ruido y el ruido: la reubicación de la pista 8-26 al sur de su alineación actual cambiaría la ubicación de los contornos del nivel de ruido tanto dentro como fuera de la propiedad del aeropuerto. Esto resultaría en un aumento de 1.5 decibelios (dB) dentro del contorno de nivel sonoro promedio día-noche (DNL) de 65 dB para cinco estructuras residenciales en nueve parcelas residenciales y un área de recreación, y un aumento de 3 dB dentro del contorno DNL 60 dB para 68 estructuras residenciales en 101 parcelas residenciales, tres áreas de recreación y una iglesia. Los usos recreativos del suelo afectados son compatibles con estos niveles de ruido. Sin embargo, las estructuras residenciales afectadas no están incluidas en un programa de reducción de ruido de la Parte 150 y se requerirá mitigación. Para mitigar los impactos del ruido a niveles por debajo de los umbrales de significancia de la FAA, el Patrocinador se compromete a las medidas que se enumeran a continuación.

- El Patrocinador adquirirá servidumbres de aviación para parcelas residenciales que experimentarán un





Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental

aumento de 3 dB o más dentro del nuevo contorno de ruido DNL 60 dB resultante del Proyecto Propuesto.

- El Patrocinador ofrecerá a los propietarios de propiedades afectadas por un aumento de 3 dB o más dentro del nuevo contorno de ruido DNL de 60 dB que deseen reubicarse, la elección de un programa de asistencia de ventas o un programa de garantía de compra para facilitar una venta oportuna en el mercado de las propiedades afectadas.
- El Patrocinador adquirirá nueve parcelas residenciales que experimentarán un aumento de 1.5 dB o más dentro de los nuevos DNL 65 dB resultantes del Proyecto Propuesto. Todas las adquisiciones de propiedades requeridas para apoyar la compatibilidad del uso de la tierra con el Proyecto Propuesto se realizarían de conformidad con la Ley Uniforme de Asistencia de Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970 y con la Circular Consultiva 150/5100-17 de la FAA, Cambio 6, Asistencia para la Adquisición de Tierras y la Asistencia de Reubicación para Proyectos Asistidos por el Programa de Mejora de Aeropuertos, incluidas las disposiciones y requisitos para la tasación de bienes inmuebles, adquisición de bienes inmuebles, asistencia de reubicación, pagos por mudanzas y gastos relacionados, pagos de vivienda de reemplazo y administración de propiedades adquiridas.

Para evitar y minimizar los impactos ambientales en otros recursos, la Autoridad de Puertos de Puerto Rico (PRPA) se compromete a adoptar las medidas que se enumeran a continuación: Se obtendrá los permisos / planes de construcción requeridos por las regulaciones federales y locales. Se aplicará las mejores prácticas de manejo para el control de sedimentos y erosión, la evitación de zonas kársticas, la prevención / contención de derrames y el tratamiento de aguas pluviales. Se minimizará los impactos en el tráfico de las carreteras públicas locales durante la fase de construcción mediante la utilización de las rutas de acarreo recomendadas en el EA, particularmente durante las horas pico de tráfico, y proporcionando mantenimiento del tráfico en las carreteras afectadas durante la construcción.

Determinación

Luego de revisado y analizado el expediente administrativo y discutidos todos los méritos del documento ambiental, al amparo de los poderes y facultades que le confiere a esta Oficina de Gerencia de Permisos, (en adelante "OGPe") la Ley Núm. 161 - 2009, según enmendada y el Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental de la Junta de Calidad Ambiental (en adelante "RPEA"), RESOLVEMOS:

- La Evaluación Ambiental (en adelante, "EA") sometida por la Agencia Proponente para la acción propuesta, cumple con todos los requisitos de la Ley sobre Política Pública Ambiental, Ley Número 416 - 2004, según enmendada, y con el RPEA. En dicho documento ambiental fueron adecuadamente considerados y analizados los impactos ambientales que conlleva la acción, por lo que se aprueba el mismo, dando así por terminado el proceso de evaluación ambiental.
- De conformidad con el RPEA, las medidas de mitigación contenidas en el documento ambiental serán obligatorias y constituirán las medidas mínimas a tomarse en consideración para proteger el ambiente. La Agencia Proponente requerirá a las agencias con jurisdicción que incluyan las medidas de mitigación como condición indispensable de sus permisos.
- La Agencia Proponente deberá procurar que al momento de llevarse a cabo el desarrollo del Proyecto, las recomendaciones emitidas por los Gerentes de Permisos de la OGPe sean adecuadamente observadas y consideradas. Asimismo, la Agencia Proponente será responsable de velar que la acción, de llevarse a cabo, se desarrolle acorde con la información suministrada en el documento ambiental presentado apercibiéndosele que, los permisos que administran las entidades gubernamentales en relación al cumplimiento de las mismas están supeditados a la información y datos contenidos en documento ambiental.
- Si luego de haberse dado cumplimiento con el Artículo 4 de la Ley Núm. 416, supra, surgieran variaciones sustanciales en la acción propuesta, según definida en el RPEA, la Agencia Proponente será responsable de evaluar dichos impactos mediante el documento ambiental que entienda correspondiente.
- Se le apercibe que esta determinación de cumplimiento ambiental no será revisable hasta tanto se emita una determinación final, cuyo componente sea la presente determinación.

Recomendación y/o Comentarios del Director de la División de Cumplimiento Ambiental





Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental

Recomendación y/o Comentarios del Director de la División de Cumplimiento Ambiental

1. Tendrán que obtener de la OGPe el Permiso Único Incidental Operacional, a tenor con la Regla 3.4.1 del Reglamento Conjunto para la Evaluación y Expedición de Permisos Relacionados al Desarrollo, Uso de Terrenos y Operación de Negocios del 2 de diciembre de 2020.
2. Tendrán que tomar las medidas necesarias para evitar que residuos de sustancias orgánicas e inorgánicas tales como: aceites, combustibles u otras sustancias químicas, puedan ser arrastradas por la escorrentía y ganen acceso a cualquier cuerpo de agua o al sistema pluvial.
3. Previo a las actividades de demolición propuestas, deberán verificar la existencia de material con contenido de asbesto o pintura con base de plomo. De confirmarse la existencia de dichos materiales y en cumplimiento con el Reglamento Núm. 7308 del 1 de marzo de 2007, conocido como el "Reglamento para el Trámite de Permisos Generales" deberán someter Un Permiso General: (a) para actividades de Mitigación de Pintura con Base de Plomo y (b) para el Manejo de Materiales con contenido de asbesto.
4. El almacenamiento, manejo, transportación y disposición de los desperdicios a generarse durante la construcción y operación del proyecto, debe realizarse en conformidad con el Reglamento Núm. 5717 del 14 de noviembre de 1997, conocido como el "Reglamento para el Manejo de los Desperdicios Sólidos No Peligrosos".
5. Tendrán que mantener los camiones de carga que se utilicen para transportar materiales y desechos de construcción cubiertos con toldos mientras estén en movimiento, para evitar emisiones de partículas al aire.
6. Deberán tomar las medidas necesarias para controlar el área durante la construcción, para evitar exponer a los vehículos a recoger lodo, polvo, sustancias pegajosas o material viscoso en las ruedas u otras partes del vehículo, los cuales a su vez puedan ser depositados en las calles u otro sitio público.
7. Los camiones de acarreo de materiales y desperdicios durante la construcción deberán contar con el Permiso para Operar Servicios de Recolección o Transportación de Desperdicios Sólidos No Peligrosos (Permiso DS-1) emitido por el DRNA.
8. Debido a que el predio ubica en la zona cársica, previo a la otorgación de cualquier permiso para la construcción en cada solar, es importante que se realicen los estudios de suelo y geotécnicos correspondientes que evidencien que no hay problemas de alta porosidad en el terreno y descartar áreas con cualquier riesgo geológico.
9. Todos los materiales excedentes y escombros resultantes de la construcción de la pista y la eliminación de estructuras deberán haberse removido completamente del lugar una vez completados los procesos y disponer de los mismos en un sistema certificado de relleno sanitario para la disposición final de desperdicios sólidos.
10. Tendrán que implementar todo tipo de medidas disponibles (Plan CES, el "Storm Water Pollution Prevention Plan SWPPP", filtros, pacas de heno, etc.) para el control de sedimentación y escorrentías. Asimismo, se deberán tomar medidas para evitar que residuos o derrames como aceites, combustibles y otras sustancias químicas, puedan infiltrarse en el terreno.
11. Se deberá establecer un programa de reforestación utilizando especies nativas que además de ayudar a minimizar la erosión beneficien la vida silvestre. Esta medida es cónsona con la Ley para Fomentar la Siembra de Árboles Cuyas Frutas y/o Semillas Provean Alimento a Especies de Aves Silvestres de Puerto Rico (Ley Núm. 97 de 24 de junio de 1998).
12. De descubrirse en el predio objeto de desarrollo algún cuerpo de agua superficial o subterráneo sea perenne o intermitente, cueva o sumidero deberá informarlo inmediatamente al DRNA y demás agencias concernidas.





Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental

Recomendación y/o Comentarios del Director de la División de Cumplimiento Ambiental

13. Para la descarga de escorrentías durante la construcción, tendrán que obtener de la Agencia Federal para la Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés), el correspondiente permiso bajo el Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes ("NPDES" por sus siglas en inglés) a tenor con la Ley Federal de Agua Limpia.

14. Para operar equipos que puedan ser fuentes temporales de emisiones atmosféricas, (generadores de electricidad, de emergencia, bombas entre otros), deberán obtener en el Área de Calidad de Aire del DRNA los correspondientes permisos para construir y operar fuentes de emisión, conforme al Reglamento Núm. 5300 del 28 de agosto de 1995, conocido como el "Reglamento para el Control de la Contaminación Atmosférica".

15. Para operar tanque(s) sobre tierra de almacenamiento de combustible para abastecer generadores o para cualquier otro equipo, tendrán que presentar un Plan de Emergencia ante el Área de Calidad de Agua de la Junta de Calidad Ambiental, a tenor con la Sección 1306.5 del Reglamento Núm. 9079 de 26 de abril de 2019, conocido como el "Reglamento de Estándares de Calidad de Agua", informando la acción a tomar para evitar, controlar y remediar derrames.

16. Deberán cumplir con el Reglamento Núm. 8493 del 27 de junio de 2014, conocido como el "Reglamento para el Control y la Prevención de la Contaminación Lumínica", en cuanto a la instalación de fuentes emisoras de iluminación exterior y demás requisitos aplicables al proyecto que disponga dicho reglamento.

17. Se deberá paralizar todo tipo de actividad de excavación, movimiento y remoción de la corteza terrestre, y notificar en un plazo de veinticuatro (24) horas al Consejo de Arqueología Terrestre, en caso de que, durante el desarrollo del proyecto, se descubra o impacte algún depósito, elemento, estructura o vestigio de naturaleza arqueológica.

18. Durante la construcción y operación del proyecto deberán cumplir con el Reglamento Núm. 8019 del 9 de mayo de 2011, conocido como "Reglamento para el Control de la Contaminación por Ruido", en cuanto al nivel de sonido máximo permitido.

19. Tendrán que cumplir con los requerimientos y recomendaciones emitidas por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) en comunicación emitida 24 de agosto de 2022.

20. Tendrán que cumplir con los requerimientos de las agencias concernientes y con las recomendaciones (2021-400969-REA-009624) emitidas para el proyecto.

21. Tendrán que cumplir con todas las disposiciones de las leyes y reglamentos estatales y federales aplicables.

22. Se le apercibe que el Reglamento para el Proceso de Evaluación Ambiental (RPEA) establece que la determinación de cumplimiento ambiental perderá vigencia si se incorporan variaciones sustanciales al proyecto propuesto que requieran la evaluación de impacto ambiental, o si surgen cambios extraordinarios en el concepto y contexto sobre el cual se propone el proyecto.

23. Las recomendaciones y requisitos presentados en esta comunicación no eximen de cualquier otro requerimiento o permiso de esta Oficina u otras agencias concernidas, que sean aplicables a la acción propuesta.

Firma / Sellos

CERTIFICO: Que he notificado copia fiel y exacta de la presente determinación con sus anejos, bajo mi firma, a la Agencia Proponente.





Determinación de Cumplimiento Ambiental para Evaluación Ambiental

Firma / Sellos

CERTIFICO: Que he notificado copia fiel y exacta de la presente determinación con sus anejos, bajo mi firma, a la Agencia Proponente.

Fecha de Expedición:

28/DEC/2022

