

52192
OEA

FECHA DE SERVICIO – 8 DE JULIO DE 2024

JUNTA DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE
DECISIÓN

Expediente Nro. FD 36652

GREEN EAGLE RAILROAD – AUTORIZACIÓN DE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN –
LÍNEAS FERROVIARIAS EN EL CONDADO DE MAVERICK, TEX.

AGENCIA: Principal: Junta de Transporte de Superficie (la Junta); **Colaboradora:** Guardia Costera de los Estados Unidos (USCG, por su sigla en inglés).

ACCIÓN: Aviso sobre la disponibilidad de la versión final del Estudio del Alcance de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por su sigla en inglés).

RESUMEN: El 14 de diciembre de 2023, Green Eagle Railroad, LLC (GER), subsidiario de Puerto Verde Holdings (PVH), presentó un petitorio ante la Junta para obtener autorización para construir y llevar el funcionamiento de aproximadamente 1.3 millas de nuevas líneas ferroviarias de transporte (la Línea) en el Condado de Maverick, Texas (la Acción Propuesta). El propósito de este Aviso es informarle a las partes interesadas o afectadas por impactos ambientales o históricos relacionados con la Línea y el Proyecto PVGTB -incluyendo miembros del público; oficiales electos; tribus; agencias federales estatales y locales; y organizaciones- sobre la disponibilidad del Alcance Final del Estudio para la Declaración de Impacto Ambiental.

PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, CONTACTE a Andrea Poole, Office of Environmental Analysis, Surface Transportation Board, c/o VHB, 1001 G Street NW, Suite 1125, Washington, DC 20001; envíe un mensaje de correo electrónico a contact@greeneaglerreis.com, o llame al número gratuito de la Oficina de Análisis Ambiental (888) 319-2337. Mencione el Expediente Nro. FD 36652 en toda comunicación. Si requiere modificaciones de acuerdo con la Ley de Ciudadanos Norteamericanos Discapacitados (ADA, por su sigla en inglés), favor de llamar al (202) 245-0245. Para obtener más información sobre el proceso de análisis ambiental, puede visitar el sitio web patrocinado por la Junta en www.greeneaglerreis.com o el sitio web de la junta en www.stb.gov.

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:

Antecedentes

GER propuesta a construir y operar una línea ferroviaria de aproximadamente 1.3 millas que se extenderá desde la frontera de Estados Unidos con México hasta la conexión ya existente de Union Pacific Railroad (UP) que se encuentra aproximadamente en el marcador 31 de Union Pacific. La Línea cruzará el Río Grande con un nuevo puente ferroviario (el Puente Ferroviario) y será parte de un proyecto más grande propuesto por Puerto Verde Holdings, el proyecto del Puente de Comercio Global de Puerto Verde (el Proyecto PVGTB), que consiste en un nuevo corredor comercial para trenes de carga y vehículos automotores comerciales entre Piedras Negras, Coahuila, México y Eagle Pass, Texas, Estados Unidos. La Oficina de Análisis Ambiental de la Junta (OEA, por su sigla en inglés), determinó que la construcción y funcionamiento de la Línea tiene el potencial de tener como resultado significativos impactos ambientales. Por lo tanto, la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental (IES, por su sigla en inglés) es pertinente de acuerdo con la Ley Nacional de Prácticas Ambientales (NEPA, por su sigla en inglés) (42 U.S.C. 4321-4370m-11) y leyes ambientales relacionadas, incluyendo el Artículo 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA, por su sigla en inglés) (54 U.S.C. 306108). Además de la Línea, el Proyecto PVGTB en los Estados Unidos incluye una nueva carretera comercial para vehículos automotores que cruzará el Río Grande con un nuevo puente carretero (el Puente Carretero) separado del Puente Ferroviario; una torre de control; e instalaciones para inspección. Sólo la Línea requiere la autorización de la Junta. Aparte de la decisión final de la Junta con respecto a la solicitud de GER para obtener autorización para construir y administrar la Línea de acuerdo con 49 U.S.C. 10502, los puentes propuestos requerirán permisos de la Guardia Costera de los Estados Unidos (USCG) y del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE). Además, la Línea y el Proyecto PVGTB requerirán autorización de la Comisión Internacional de Aguas y Fronteras (IBWC, por su sigla en inglés) para cerciorarse que no obstruyen el flujo normal ni las crecidas del Río Grande. La Guardia Costera participará en calidad de Agencia Colaboradora en el proceso de la Declaración de Impacto Ambiental. Debido a que la Guardia Costera, el Cuerpo de Ingenieros y la Comisión Internacional de Aguas y Fronteras tendrán acciones relacionadas con la Acción Propuesta que requerirán un análisis de acuerdo con la Ley Nacional de Prácticas Ambientales (NEPA, por su sigla en inglés), la Declaración de Impacto Ambiental de este proceso analizara los impactos de todas las acciones relacionadas, según sea pertinente.

El papel de la Junta en este proceso

Se requiere autorización de la Junta para la construcción y funcionamiento de una nueva línea ferroviaria común de transporte tal como la Línea (49 U.S.C. 10901; U.S.C. 10502). La Junta analizará la solicitud de GER de un permiso para construir y administrar la Línea por medio de dos procesos paralelos diferentes: (1) El proceso relacionado con el transporte que examinará si la Línea

cumple con el criterio de exención del Art. 10502, y (2) el proceso de análisis ambiental que está llevando a cabo la Oficina de Análisis Ambiental (OEA, por su sigla en inglés).

Las personas y entidades interesadas podrán participar en uno o ambos procesos, pero si las personas o entidades interesadas están concentradas en el posible impacto ambiental e histórico en las comunidades, tal como ruido, vibración, emisiones, seguridad y retrasos en los cruces, acceso por parte de los vehículos de emergencia, y otros temas ambientales similares, el foro adecuado es el proceso de análisis ambiental de la Oficina de Análisis Ambiental.

Proceso de Análisis Ambiental

El 29 de Marzo de 2024, la Oficina de Análisis Ambiental emitió una Notificación sobre su Intención (NOI, por su sigla en inglés) de informar a agencias interesadas, tribus y el público sobre su decisión de preparar una Declaración de Impacto Ambiental e iniciar el proceso formal de análisis dispuesto por la ley NEPA. El proceso establecido por NEPA tiene la intención de asistir a la Junta y al público a identificar y evaluar las posibles consecuencias ambientales de una acción propuesta antes de que se tome una decisión con respecto al otorgamiento del permiso. La Oficina de Análisis Ambiental es responsable de asegurarse que la Junta cumpla con la ley NEPA y leyes ambientales relacionadas, incluyendo el Art. 106 de la ley NHPA y el Art. 7 de la Ley de Especies en Peligro de Extinción (ESA, por su sigla en inglés) (16 U.S.C. 1531 y siguientes). La Guardia Costera está participando en el proceso de análisis ambiental e histórico en calidad de Agencia Colaboradora de acuerdo con las regulaciones del Consejo de Calidad Ambiental (CEQ, por su sigla en inglés) establecidas por el Art. 1501.8 del Código de Regulaciones Federales Vol. 40. La Oficina de Análisis Ambiental y la Guardia Costera de los Estados Unidos prepararán la mencionada Declaración de Impacto Ambiental de acuerdo con la ley NEPA y otras leyes ambientales relacionadas, las regulaciones ambientales de la Junta (49 CFR parte 1105) y las regulaciones implementadas de NEPA y la Guardia Costera (COMDTINST 5090.1). La Declaración de Impacto Ambiental tiene la intención de proveerle información clara y concisa a la Junta, la Guardia Costera, el Cuerpo de Ingenieros, la Comisión Internacional de Aguas y Fronteras, otras agencias federales, estatales y locales, tribus reconocidas a nivel federal y el público sobre el posible impacto ambiental e histórico de la Acción Propuesta, una ruta alternativa que la Agencia de Análisis Ambiental crea que es razonable, la Alternativa de No Tomar Acción y todas las acciones relacionadas. La información adicional sobre el alcance del análisis ambiental para la Declaración de Impacto Ambiental se describe a continuación.

Propósito y necesidad

La acción federal propuesta en la presente es la decisión de la Junta de autorizar con condiciones adecuadas o denegar la solicitud de GER de autorización para construir y operar la Línea. La Línea no es un proyecto propuesto ni patrocinado por el gobierno federal. Así, el propósito y necesidad del proyecto debe ser fundamentado tanto por las metas del ente privado que

solicita el permiso como por las leyes habilitantes de la Junta – la Ley de Comercio Interestatal (ICC) según enmienda de la Ley de Rescisión de la Ley de Comercio Interestatal, Ley Pública 104-188, 109 Stat. 803 (1996).

El propósito de GER al construir y administrar la Línea es desarrollar una solución económicamente viable para satisfacer la necesidad de mejoras de infraestructura fronteriza en Eagle Pass que incrementen la seguridad y faciliten el comercio binacional entre los Estados Unidos y México. De acuerdo con GER, la Línea resolvería la congestión de trenes y camiones, reduciría los tiempos de espera para cruzar la frontera, y dirigiría el tránsito alrededor del centro urbano de Eagle Pass.

Acción Propuesta y Alternativas

Acción Propuesta

De acuerdo con GER, la Línea será un corredor de vías dobles seguro, sin cruces, que se extenderá desde el punto de intercambio con las vías de UP aproximadamente en el marcador 31 de la Subdivisión de Eagle Pass cerca de la yarda Clark's Park de UP a lo largo de aproximadamente 1,3 millas al sureste de la frontera entre los Estados Unidos y México. La Línea cruzará el Río Grande por medio de un Puente Ferroviario y estará elevada en un terraplén de tierra de 100 pies de ancho. El ancho total de la Línea, incluyendo los caminos aleatorios, sería de aproximadamente 160 pies. Un centro de inspección no intrusivo y barreras contra el ruido se ubicarán en la servidumbre de paso. La Línea estará completamente cercada, monitoreada y patrullada por personal de seguridad que transitará por los caminos aleatorios. Además de la Línea, la cual requiere autorización de la Junta, el Proyecto PVGTB incluye una nueva carretera comercial para vehículos automotores que cruzaría el Río Grande por medio de un Puente Carretero, una torre de control e instalaciones para la inspección de camiones. La agencia de Protección de Aduanas y Fronteras (CBP, por su sigla en inglés) estará a cargo del funcionamiento de las instalaciones de inspección. PVH alquilaría dichas instalaciones a la agencia mencionada, le transferiría la propiedad de las instalaciones a la Administración de Servicios Generales (GSA) o se encargaría del funcionamiento de las instalaciones de inspección en una Estación Central de Examen de acuerdo con lo dispuesto por 19 CFR parte 118. Se transportará una variedad de productos desde y hacia México por medio de la Línea y la carretera. Los trenes que transiten por la Línea consistirán de 150 vagones aproximadamente, dos locomotoras al frente y una atrás, con un largo aproximado de 9.300 pies.

La Guardia Costera de los Estados Unidos emitirá una decisión con respecto a una acción federal propuesta sobre si otorgar o denegar la solicitud de permiso de GER para construir y administrar los puentes propuestos sobre el Río Grande y participará en calidad de Agencia Colaboradora en el proceso de la Declaración de Impacto Ambiental. También se requerirán permisos del Cuerpo de Ingenieros y de la Comisión Internacional de Aguas y Fronteras. La

Declaración de Impacto Ambiental analizará el impacto de la construcción y funcionamiento de la Línea, así como de las otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente.

Alternativas a desarrollarse en la Declaración de Impacto ambiental (EIS)

La Declaración de Impacto Ambiental analizará y comparará el posible impacto de la construcción y el funcionamiento de la Acción Propuesta, rutas alternativas, y la Alternativa de No Tomar Acción (denegar la autorización para la construcción y funcionamiento). Luego de haber consultado con la Guardia Costera de los Estados Unidos, el Cuerpo de Ingenieros, la Comisión Internacional de Aguas y Fronteras, otras agencias federales, estatales y locales, tribus, otras partes afectadas, el público y GER, la Oficina de Análisis Ambiental ha determinado que las alternativas razonables que se analizarán en detalle en la Declaración de Impacto Ambiental son las siguientes:

- **Acción Propuesta (Vía Alternativa al Sur)**, la ruta preferida por GER. Al principio GER propuso una ruta que se bifurcaba de la línea principal de UP aproximadamente en el marcador 31, cruzaba Seco Creek, se curvaba hacia el sur de Seco Creek en un terraplén, cruzaba Rodriguez Street, Barrera Street y la ruta US 277 (Del Rio Boulevard) usando puentes con un terraplén en el medio, atravesaba un área no desarrollada, cruzaba Seco Creek en dos lugares y continuaba hacia el Río Grande y lo cruzaba. El 27 de junio de 2024, GER le envió a la Oficina de Análisis Ambiental una carta por la cual modificaba la ruta original. La ruta modificada parte de la línea principal de UP en el mismo lugar que la ruta que se había propuesto originalmente y sigue el mismo recorrido hasta cruzar la ruta US 277. Al oeste de la ruta US 277, la ruta modificada se curva levemente hacia el sur de la ruta propuesta originalmente para evitar los posibles impactos asociados con el cruce de Seco Creek, y continúa hacia el Río Grande y lo cruza. Esta ruta es ahora la alternativa preferida de GER y a continuación se hace referencia a la misma como la Vía Alternativa al Sur.
- **Vía Alternativa al Norte.** Basándose en la información obtenida por medio del proceso de alcance (incluyendo recolección de datos, evaluaciones técnicas y visitas adicionales al sitio), la Oficina de Análisis Ambiental desarrolló la Vía Alternativa al Norte como otra posibilidad razonable a considerar en la Declaración de Impacto Ambiental. La Vía Alternativa al Norte seguiría una ruta similar a la Vía Alternativa al Sur desde la línea principal de UP hasta la ruta US 277 pero se bifurcaría al norte aproximadamente a 0,1 milla al oeste de US 277 para reducir el impacto visual a las residencias que se encuentran al sur de Seco Creek. La Vía Alternativa al Norte cruza Seco Creek levemente al norte de la ruta original propuesta por GER, continúa derecho y se curva para cruzar Seco Creek y el Río Grande por el Puente Ferroviario. De acuerdo con esta alternativa, el Puente Ferroviario estaría ubicado un poco más al norte que el Puente Ferroviario descrito en la Vía Alternativa al Sur.

La información adicional, incluyendo un mapa que indica las rutas de ambas alternativas ferroviarias, se encuentra en el sitio web del proyecto patrocinado por la Junta en www.greeneaglerreis.com.

Alternativas que se consideraron pero no se incluyeron en la Declaración de Impacto Ambiental

La Oficina de Análisis Ambiental consideró y descartó analizar detalladamente varias otras rutas ferroviarias que GER había propuesto. Dichas rutas se hubieran extendido más al norte que las Vías Alternativas al Sur y al Norte, desde la yarda Clark's Park de UP y a lo largo o cerca de FM 1588 (Thompson Road), a través de áreas residenciales, áreas industriales y espacio abierto antes de cruzar el Río Grande. La Oficina de Análisis Ambiental determinó que dichas rutas no serían posibles debido a que para conectarse con la línea principal de UP, las mismas hubieran tenido que cruzar los rieles ya existentes en la yarda que se utilizan para intercambio, lo que interferiría con las operaciones ferroviarias actuales. Además, algunas de las rutas desplazarían a numerosas residencias o propiedades industriales. Las rutas también requerirían puentes más largos que las Vías Alternativas al Sur y al Norte para cruzar el Río Grande. Por lo tanto, la Declaración de Impacto Ambiental considerará la Vía Alternativa al Sur, la Vía Alternativa al Norte y la Alternativa de No Tomar Acción para su análisis detallado en la misma.

Resumen del Proceso de Alcance

En diciembre de 2023, la Oficina de Análisis Ambiental consultó de forma preliminar con agencias federales, estatales y locales así como con tribus nativas norteamericanas reconocidas a nivel federal y oficiales públicos para determinar si debía prepararse una Evaluación Ambiental o una Declaración de Impacto Ambiental. La Oficina recibió respuestas del Alcalde de Eagle Pass, el Juez del Condado de Maverick, la Guardia Costera de los Estados Unidos, la Comisión Internacional de Aguas y Fronteras (IBWC), Aduanas y Protección Fronteriza, el Cuerpo de Ingenieros (USACE), la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la Oficina de Asuntos Indígenas, la Comisión de Calidad Ambiental de Texas, Parques y Fauna de Texas, la Oficina de Tierras Generales de Texas, la Comisión Histórica de Texas, la Ciudad de Eagle Pass (Administrador General de Puentes, Jefe de Policía, Ingeniero de la Ciudad, Presidente de la Comisión de Planeamiento Zonal y el Director de Obras Públicas) y la Tribu Tradicional Kickapoo de Texas.

Como parte de este esfuerzo, la Oficina de Análisis Ambiental identificó a ocho agencias (FHWA, GSA, IBWC, Departamento de Transporte de Texas, USACE, USCG y el Departamento de Estado de los EEUU) que potencialmente necesitarían otorgar permisos o autorizar de alguna manera partes del Proyecto PVGTB. La Oficina invitó a dichas agencias a participar en el proceso establecido por la Ley NEPA en calidad de Agencias Colaboradoras. Sólo la Guardia Costera de los EEUU aceptó la invitación de participar como Agencia Colaboradora.

Basándose en la información inicial provista por GER, las consultas preliminares con agencias y oficiales públicos y un análisis preliminar, la Oficina de Análisis Ambiental determinó que la preparación de una Declaración de Impacto ambiental es pertinente en este caso. El proceso de análisis comenzó el 29 de marzo de 2024 cuando la Oficina emitió la Notificación sobre su Intención y publicó la misma en el *Registro Federal*. Dicha notificación anunció la intención de la Oficina de Análisis Ambiental de preparar un Declaración de Impacto Ambiental, solicitó comentarios con respecto al alcance de la misma y proveyó información sobre las asambleas públicas. Simultáneamente con la emisión de la Notificación de su Intención, la Oficina de Análisis Ambiental envió cartas a agencias federales, estatales y locales que estuvieran posiblemente interesadas, así como a seis tribus nativas norteamericanas federalmente reconocidas.

Con el fin de informar al público sobre la emisión de la Notificación y las asambleas públicas, la Oficina de Análisis Ambiental hizo publicidad en línea por medio de anuncios en banner por Google centrándose en el área de Eagle Pass, envió tarjetas a 723 propietarios de las cercanías de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB y envió cartas a 78 líderes comunitarios del área de Eagle Pass junto con un volante que se podía compartir con sus respectivas comunidades. La Oficina también envió cartas a oficiales públicos federales, estatales y locales de Eagle Pass y el Condado de Maverick y publicó un comunicado de prensa.

Durante el estudio del alcance, que duró desde el 29 de marzo hasta el 29 de abril de 2024, la Oficina de Análisis Ambiental condujo tres asambleas públicas para recibir comentarios orales: dos reuniones presenciales en Eagle Pass (16 de abril de 2024 de 11:30 am a 1:30 pm y de 6:00 pm a 8:00 pm, Horario Central (CDT) y una sesión en línea (23 de abril, 2024 de 6:00 pm a 8:00 pm CDT). La Oficina también estableció un sitio web patrocinado por la Junta en www.greeneaglerreis.com para proveer información actualizada sobre la Línea y el Proyecto PVGTB. También se implementó una línea telefónica gratuita y una dirección de correo electrónico exclusiva para que el público presentara sus preguntas y preocupaciones.

Como parte del esfuerzo de planeamiento para el proceso de estudio del alcance, la Oficina de Análisis Ambiental determinó que se reporta que la mayoría de los residentes de Eagle Pass y el Condado de Maverick son hispanos o latinos y hablan un idioma diferente al inglés en la casa, predominantemente el español. Por lo tanto, la Oficina ha tomado y continuará tomando las medidas adecuadas para facilitar la comunicación con los hispanohablantes. Por ejemplo, todo el material de las asambleas públicas estuvo disponible tanto en inglés como en español. La Oficina también proveyó servicios de interpretación simultánea y traducción de inglés a español y de español a inglés durante las asambleas públicas presenciales que se llevaron a cabo en Eagle Pass y también en la asamblea virtual que se celebró en línea. Además, el presente informe final sobre el alcance estará disponible tanto en inglés como en español.

En total, durante el período de estudio del alcance, la Oficina de Análisis Ambiental recibió 174 comentarios, 41 de los cuales fueron comentarios orales provistos durante las asambleas públicas y

133 de los mismos fueron brindados por escrito. La Oficina resumió y respondió a continuación a los comentarios sustanciales:

Resumen de los comentarios

- **Propósito y necesidad:** Los comentaristas cuestionaron la necesidad del Proyecto PVGTB, mencionando que el cruce para vehículos automotores comerciales ya existente en Eagle Pass tiene capacidad suficiente para los vehículos comerciales presentes y futuros. Otros mencionaron el desarrollo y beneficios económicos que derivarían del Proyecto PVGTB. Se mencionó anteriormente en el presente documento el propósito y necesidad de la Línea y el Proyecto PVGTB.
- **Acción propuesta y alternativas:** Los comentaristas sugirieron rutas alternativas para la Línea a través de áreas sin desarrollar que se encuentran más al norte de Eagle Pass que la ruta ferroviaria originalmente propuesta por GER. Los comentaristas cuestionaron la eficacia de la Línea debido a la distancia y supuestas deficiencias en el planeamiento operacional. Algunos comentaristas pidieron que la Oficina considere enviar el tráfico que entra y sale de las instalaciones de inspección propuestas (parte del Proyecto PVGTB) por medio de un nuevo camino de norte a sur perpendicular a FM 1589 que se conecte con US 277 frente a FM 1588. Como se menciona anteriormente, la Declaración de Impacto Ambiental evaluará la Vía Alternativa al Sur, la Vía Alternativa al Norte, y la Alternativa de No Tomar Acción. La Declaración también hablará de otras alternativas que se han considerado pero que no se han incluido para ser analizadas en detalle.
- **Seguridad de los trenes de carga:** Los comentaristas expresaron su preocupación sobre el posible transporte de materiales peligrosos a través de áreas inhabitadas, los riesgos asociados con los derrames accidentales y la contaminación haciendo referencia al accidente de 2023 en Palestine, Ohio y enfatizando el riesgo de lesiones o fatalidades relacionadas con los derrames, tal como el riesgo de cáncer y otras enfermedades. La Agencia de Protección Ambiental de los EEUU (EPA, por su sigla en inglés), la única agencia federal que presentó comentarios, recomendó que la Declaración de Impacto Ambiental incluya un plan de respuestas en caso de liberación accidental de materiales peligrosos y una presentación sobre cómo se aplicarían las regulaciones correspondientes a la construcción y funcionamiento de la Línea e instalaciones relacionadas. Los comentaristas también mencionaron los beneficios de mover el tráfico ferroviario fuera del área céntrica de Eagle Pass y de construir una línea ferroviaria segura. Según se describe a continuación en el Alcance Final, la Declaración de Impacto Ambiental evaluará los impactos de seguridad de la vía, incluyendo el peligro de descarrilamiento y derrames accidentales, según sea pertinente.
- **Capacidad de las carreteras:** Los comentaristas mencionaron su preocupación sobre la congestión que la parte carretera del Proyecto PVGTB podría crear en los caminos locales, especialmente a lo largo de US 277 (Del Rio Boulevard) y FM 1589 (Hopedale Road), el cual provee acceso al vecindario de Hopedale. Los comentaristas dijeron que la carretera

propuesta estaría en conflicto con los planes viales actuales y pidieron que se considere el impacto en la infraestructura ya existente. Los comentaristas también demostraron preocupación porque el incremento en la congestión puede causar un retraso en el tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia. Como se describe a continuación en el Alcance Final, la Declaración de Impacto Ambiental mencionará el impacto en el sistema de carreteras y el tráfico y considerará posibles medidas de mitigación, según sea pertinente.

- **Seguridad de las carreteras:** Los comentaristas mencionaron su preocupación sobre los riesgos relacionados con el transporte de materiales peligrosos por camión. Uno de ellos sugirió que el Proyecto PVGTB mejoraría la seguridad considerando la congestión actual de automóviles y camiones en Eagle Pass y mencionó un accidente reciente con materiales peligrosos que ocurrió cerca de Veterans Boulevard debido al tráfico. Como se describe más adelante en el Alcance Final, la Declaración de Impacto Ambiental analizará el impacto en la seguridad de las carreteras según sea pertinente.
- **Ruido y vibración:** Los comentaristas expresaron su preocupación sobre el ruido de los trenes en las casas y escuelas que se encuentran cerca de la Línea, incluyendo los posibles efectos del ruido sobre la salud. Uno de ellos observó que la Ciudad de Eagle Pass ha pasado aproximadamente 15 años tratando de establecer zonas silenciosas para los cruces existentes que los trenes ya no atravesarían si la Junta aprobara la Línea. Los comentaristas también mencionaron la vibración tanto de la construcción como del funcionamiento de la Línea, especialmente ya que algunas de las casa que posiblemente se verían afectadas son antiguas y podrían, de acuerdo con el punto de vista de los comentaristas, sufrir daños estructurales. Como se describe más adelante en el Alcance Final, la Declaración de Impacto Ambiental analizará el impacto del ruido y la vibración y considerará posibles medidas de mitigación con respecto al impacto relacionado con el ruido y la vibración según sea pertinente.
- **Calidad de aire y cambio climático:** Los comentaristas mencionaron su preocupación con respecto al impacto de la calidad del aire en la salud humana y las comunidades debido a las emisiones del tráfico ferroviario. La Oficina de Protección Ambiental (EPA) presentó comentarios que recomiendan que la Declaración de Impacto Ambiental provea una detallada exposición de las condiciones del aire ambiente (línea base o condiciones existentes), los Estándares Nacionales de la Calidad de Aire Ambiente (NAAQS) y contaminantes no incluidos en dichos estándares, criterios sobre contaminantes en áreas de no realización, contaminantes peligrosos del aire y posible impacto en la calidad del aire. EPA declaró que la exposición debe incluir la posible construcción, mantenimiento y actividades de funcionamiento, y que un plan para la mitigación de emisiones durante la construcción deberá incluirse en la Declaración de Impacto Ambiental. EPA especificó que dicha Declaración deberá identificar todas las fuentes de emisiones por contaminante de fuentes móviles (tanto en las carreteras como fuera de las mismas), fuentes fijas (incluyendo emisiones portátiles y temporarias) fuentes de emisiones fugitivas, fuentes del área y disturbios de los suelos. EPA también sugirió que esta información se use para identificar

medidas de mitigación adecuadas. El Alcance Final refleja que la Declaración de Impacto Ambiental considerará el impacto en la calidad del aire de acuerdo con las regulaciones correspondientes y guía adecuada, según sea pertinente.

- **Recursos culturales:** Los comentaristas expresaron su preocupación sobre el posible impacto en cementerios nativos norteamericanos y cementerios históricos que se sabe que existen en el área del proyecto. El Alcance Final refleja que la Declaración de Impacto Ambiental considerará el impacto en recursos culturales y tribales, así como las posibles medidas de mitigación para encargarse del impacto en los recursos culturales, según sea pertinente.
 - **Recursos hídricos:** Los comentaristas expresaron su preocupación con respecto al impacto de la construcción en los terrenos inundables del Río Grande, Seco Creek y Elm Creek y cómo la construcción podría afectar los niveles de inundación. Los comentaristas también expresaron preocupación sobre los posibles efectos de un derrame accidental desde los puentes propuestos para cruzar el Río Grande en la calidad del agua y en el suministro de agua del área porque la toma de agua potable se encuentra río abajo de los puentes propuestos (en vez de río arriba de los puentes existentes). Los comentarios de alcance de EPA recomendaron que la Declaración de Impacto Ambiental exponga el cumplimiento con los Artículos 402 y 303(d) de la Ley de Agua Limpia (CWA), incluyendo segmentos específicos del Río Grande cerca del área del proyecto que se verían afectadas (de haberlas). El Alcance Final refleja que la Declaración de Impacto Ambiental considerará el posible impacto en los recursos hídricos, así como las posibles medidas de mitigación para encargarse del impacto en los recursos hídricos, según sea pertinente.
- **Recursos biológicos:** Los comentaristas expresaron su preocupación sobre el impacto en el ecosistema local, especialmente con respecto a las especies que dependen del acceso a los cuerpos de agua locales que podrían verse impedidas de llegar a los mismos. Los comentarios de alcance de la Oficina de Protección Ambiental (EPA) recomendaron que la Declaración de Impacto Ambiental exponga la necesidad de un plan para volver a plantar vegetación en las áreas que se limpien para la construcción. EPA declaró que las actividades de construcción, funcionamiento y mantenimiento causarían un aumento en la sedimentación y turbiedad, lo cual puede afectar a las especies amenazadas o en peligro de extinción del área, y que deben implementarse mejores prácticas para reducir dichos riesgos. Además, EPA recomendó planes de revegetación para las áreas afectadas y aclaración con respecto al protocolo de manejo de derrames y fugas de aceite, combustible y desperdicios sólidos. El Alcance Final refleja que la Declaración de Impacto Ambiental considerará el impacto en la fauna y flora, según sea pertinente.
- **Uso de las tierras:** Los comentaristas mencionaron su preocupación sobre el impacto en tierras que anteriormente se usaban para minería o como vertedero. Pidieron que se considere el posible impacto en las vías, red de vías y funcionamiento de UP, así como también el impacto en la yarda Clark's Park. Los comentaristas también expresaron

preocupación de que la Línea impida el movimiento vehicular en propiedad privada. EPA recomendó que la Declaración de Impacto Ambiental analice el impacto de la generación y eliminación de desperdicios peligrosos sólidos. El Alcance Final refleja que la Declaración de Impacto Ambiental considerará el impacto en el uso de las tierras y el impacto del generar y eliminar desperdicios sólidos y peligrosos, según sea pertinente.

- **Socioeconomía:** Los comentaristas mencionaron su preocupación sobre el posible impacto en el valor de las propiedades y la pérdida de ingresos de los puentes para la Ciudad de Eagle Pass. Los comentaristas también sugirieron que la Línea y el Proyecto PVGTB generaría beneficios económicos a ambos lados de la frontera, incluyendo nuevos trabajos, más vivienda, y mejores relaciones comerciales. Los comentaristas también solicitaron que se evalúe la necesidad de más personal de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP). La Ley NEPA requiere que las agencias evalúen el “impacto ambiental” y todo efecto ambiental adverso e inevitable de la acción propuesta. El posible cambio en valor de la propiedad no constituye un efecto ambiental. Por lo tanto, el Alcance Final refleja que la Declaración de Impacto Ambiental no considerará el impacto sobre el valor de la propiedad. El Alcance Final considerará el impacto de la posible creación de trabajos, según sea pertinente.
- **Justicia ambiental:** Los comentaristas mencionaron que la Línea transitará por vecindarios de bajos ingresos que previamente fueron objeto de impactos adversos debido a otros proyectos anteriores. La Autoridad de la Vivienda de Eagle Pass notó que la Línea estaría ubicada cerca de dos de los proyectos de vivienda que le pertenecen y son subvencionados por el Departamento de Agricultura y por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano respectivamente. El Alcance Final refleja que la Declaración de Impacto Ambiental considerará el posible impacto desproporcionado en comunidades de bajos ingresos y de minorías y se encargará de temas relacionados con la justicia ambiental, según sea pertinente.

Basándose en los comentarios recibidos durante el período de estudio del alcance y en el análisis independiente de la Oficina de Análisis Ambiental, la misma ha preparado la versión final del Estudio de Alcance de la Declaración de Impacto Ambiental, el cual se detalla a continuación.

ALCANCE FINAL:

Análisis sobre el impacto ambiental e histórico

La Declaración de Impacto Ambiental analizará el posible impacto ambiental e histórico de la Línea y el Proyecto PVGTB, según sea pertinente. La Oficina de Análisis Ambiental (OEA) evaluará únicamente el posible impacto ambiental e histórico de los cambios operativos y físicos relacionados con la Línea, las alternativas que se describen anteriormente y otras partes de Proyecto PVGTB, según sea pertinente.

La Declaración de Impacto Ambiental analizará los posibles impactos ambientales directos, indirectos y acumulativos de la Acción Propuesta, cada alternativa razonable y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente.¹ La Declaración de Impacto Ambiental también analizará los impactos de la Alternativa de No Tomar Acción. Las áreas de impacto evaluadas incluirán seguridad ferroviaria, seguridad y retrasos en los cruces, seguridad y capacidad de las carreteras, ruido y vibración, calidad del aire y cambios climáticos, energía, geología y suelos, recursos culturales, sitios de liberación de materiales peligrosos, recursos biológicos, recursos hídricos (incluyendo pantanos y otros cuerpos hídricos de los Estados Unidos), uso de las tierras, socioeconomía, recursos visuales, justicia ambiental, impactos acumulativos e impactos a través de las fronteras, según se describe a continuación.

Categorías de impactos ambientales

1. Seguridad de los trenes de carga

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá el funcionamiento ferroviario proyectado y analizará el potencial de cambio en la probabilidad de accidentes de tren, incluyendo descarrilamientos, según sea pertinente.
- B. Identificará materiales peligrosos que podrían transportarse y la posibilidad de un derrame accidental de los mismos y sus consecuencias.

2. Seguridad en los cruces

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Evaluará los posibles impactos en la seguridad de los cruces de carreteras y vías férreas y analizará el potencial de cambio en la tasa de accidentes relacionada con el funcionamiento ferroviario propuesto, según sea pertinente.

3. Retrasos en los cruces de vías

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá los retrasos ya existentes en los cruces y analizará el potencial de cambio en los retrasos relacionados con el funcionamiento ferroviario propuesto, según sea pertinente.
- B. Evaluará el potencial de interrupción y retrasos en el movimiento de vehículos de emergencia.

4. Seguridad en las carreteras

La Declaración de Impacto Ambiental

¹ NEPA requiere que la Junta considere impactos directos, indirectos y acumulativos. Los impactos directos e indirectos son causados por la acción. 40 CFR1508.1 (i) (1) and (2). Un impacto acumulativo es el “efecto incremental de la acción cuando se suma a los efectos de otras acciones pasadas, presentes y razonablemente previstas en el futuro, sin importar qué agencia (federal o no federal) o persona emprenda dichas acciones”. 40 CFR1508.1 (i) (3).

- A. Describirá y analizará el cambio en la frecuencia de choques en segmentos e intersecciones relevantes, según sea pertinente.

5. Capacidad de las carreteras

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Evaluará el efecto de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB en segmentos afectados, según sea pertinente. La Declaración de Impacto Ambiental analizará la proporción entre volumen y capacidad de cada uno de los segmentos de carretera y niveles de servicio en las intersecciones relevantes.

6. Ruido y vibración

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá los posibles efectos relacionados con el ruido y la vibración de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB durante la construcción, según sea pertinente.
- B. Describirá los posibles efectos relacionados con el ruido y la vibración de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB durante su funcionamiento, según sea pertinente.
- C. Determinará, según sea pertinente, si la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB causarían:
 - i. Un incremento incremental en los niveles de ruido de tres decibeles (dB) o más del nivel de sonido promedio día-noche (Ldn), y
 - ii. Un incremento a un nivel de sonido de 65 dB Ldn o más.De ser así, la Declaración de Impacto Ambiental identificará receptores sensibles (por ejemplo: escuelas, bibliotecas, hospitales, residencias, comunidades de retiro, y hogares de ancianos) en el área del proyecto y cuantificará el incremento de ruido para cada uno de estos receptores usando los umbrales correspondientes según los define la Administración Federal de Tránsito (FTA).

7. Calidad de aire y cambio climático

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Cuantificará las emisiones de contaminantes y gases invernaderos resultantes de la construcción y el funcionamiento de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente.
- B. Analizará el posible impacto de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB en el cambio climático, según sea pertinente.

8. Energía

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá los efectos de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB en el transporte de recursos energéticos, según sea pertinente.
- B. Describirá los efectos de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB en productos reciclables, según sea pertinente.
- C. Declarará si la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB resultarían en un incremento o decrecimiento en la eficiencia general de la energía y explicará por qué, según sea pertinente.

9. Geología y suelos

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá la geología, topografía y los suelos del área del proyecto.
- B. Evaluará los posibles efectos en las condiciones geológicas, topográficas y del suelo derivados de la construcción de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente.

10. Recursos culturales

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Identificará edificios, estructuras, sitios, objetos o distritos históricos que reúnan las condiciones para figurar en el Registro Nacional de Lugares Históricos dentro del Área de Posibles Efectos (APE).
- B. En consulta con tribus reconocidas a nivel federal que participen en el proceso previsto por el Art. 106, identificará propiedades de tradicional importancia religiosa y cultural para las tribus y sitios arqueológicos prehistóricos o históricos que hayan sido evaluados como posiblemente elegibles, elegibles o que figuren en el Registro Nacional (propiedades históricas arqueológicas) dentro del Área de Posibles Efectos y analizará el posible impacto relacionado con el proyecto, incluyendo los efectos visuales indirectos.

11. Sitios de liberación de materiales peligrosos

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Identificará sitios conocidos de materiales peligrosos o sitios donde haya habido derrames de materiales peligrosos en 500 pies de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente. Identificará la ubicación de dichos sitios y el tipo de material peligroso involucrado.
- B. Evaluará el riesgo de construcción relacionado con cada uno de los lugares identificados.

12. Recursos biológicos

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Basándose en las consultas con el Servicio de Pesca y Fauna de los Estados Unidos, identificará si la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB podrían afectar de forma adversa a especies amenazadas o en peligro de extinción o áreas designadas como hábitats críticos, según sea pertinente y, de haberlos, describirá los efectos.
- B. Evaluará los recursos biológicos ubicados dentro del área del proyecto, incluyendo comunidades vegetativas, fauna, recursos acuáticos, pantanos y especies amenazadas y en peligro de extinción que figuren en listas federales y estatales (incluyendo especies que son candidatos).
- C. Evaluará de forma cualitativa los efectos de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB con respecto a la fauna, según sea pertinente. Dichos efectos podrán incluir el desplazamiento, la fragmentación de los hábitats y colisiones vehiculares así como también impactos sobre el comportamiento y otros relacionados con el ruido.

13. Recursos hídricos

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Identificará si la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente, requerirán los permisos previstos por el Art. 404 de la Ley de Agua Limpia (CWA, por su sigla en inglés) y si los pantanos designados o terrenos inundables de 100 años se verían afectados.
- B. Identificará si la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente, requerirán los permisos previstos por el Art. 402 de la Ley de Agua Limpia (CWA, por su sigla en inglés).
- C. Identificará si la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente, requerirán los permisos previstos por los Arts. 9 y 10 de la Ley de Ríos y Puertos.
- D. Evaluará los efectos de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB, según sea pertinente, en aguas superficiales, la calidad del agua, los pantanos, los campos inundables y los recursos de agua subterránea, incluyendo las superficies de aguas afectadas que figuren en la lista 303(d), de haberlas.

14. Uso de las tierras

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Evaluará los efectos de la Línea y otras partes del proyecto PVGTB con respecto al uso de las tierras, según sea pertinente. Dicho impacto podrá incluir la incompatibilidad con los usos ya existentes de las tierras, la conversión de la tierra a uso ferroviario, y compatibilidad con la conservación de servidumbres y otros gravámenes de las tierras privadas, según sea pertinente.

15. Socioeconomía

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Analizará los efectos económicos de la construcción y el funcionamiento de la Línea y otras partes del Proyecto PVTGB, incluyendo la creación directa e indirecta de trabajos, según sea pertinente.

16. Recursos visuales

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá los posibles efectos de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB en el carácter visual ya existente y la calidad de la vista desde la vecindad del área del proyecto, según sea pertinente.
- B. Incluirá muestras que ilustren la forma en que la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB afectarían la vista desde lugares seleccionados, según sea pertinente.

Justicia ambiental

La Declaración de Impacto Ambiental

- C. Evaluará si la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB afectarían de forma adversa o beneficiosa a las poblaciones minoritarias o de bajos recursos, según sea pertinente.
- D. Determinará si las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos sufrirían desproporcionadamente los impactos adversos.

17. Impactos acumulativos

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Evaluará los efectos acumulativos de la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB cuando se agreguen a otras acciones pasadas, presentes y razonablemente posibles en un futuro, según sea pertinente.

18. Impactos a través de las fronteras

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá el impacto de construir la Línea y otras partes del Proyecto PVGTB en recursos ubicados cruzando la frontera entre México y los Estados Unidos, según sea pertinente.

19. Medidas de mitigación

La Declaración de Impacto Ambiental

- A. Describirá todas las medidas propuestas para mitigar el impacto histórico o ambiental adverso, e indicará por qué la mitigación propuesta es pertinente.

Por la Junta, Danielle Gosselin, Directora, Oficina de Análisis Ambiental.