

Bienvenidos a la Audiencia Pública para la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DEIS por sus siglas en inglés) para la Optimización del Espacio Aéreo de Uso Especial en Apoyo a las Misiones de la Fuerza Aérea en Arizona.

La Ley Nacional de Política Ambiental requiere que las agencias federales evalúen los efectos ambientales de sus actividades propuestas antes de tomar decisiones. Una Declaración de Impacto Ambiental – comúnmente conocida como EIS (por sus siglas en inglés) – es un documento público que describe los detalles de una acción propuesta, así como los posibles impactos sociales y ambientales que podrían resultar de esa acción propuesta. La Fuerza Aérea, junto con sus agencias cooperantes – la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés), el Servicio de Parques Nacionales, el Servicio Forestal de los EE. UU. y el Departamento de Caza y Pesca de Arizona – ha preparado un EIS preliminar para esta acción propuesta. Les animamos a revisar el EIS completo disponible en línea en el sitio web del proyecto en www.arizonaregionalairspaceeis.com

Las tripulaciones aéreas en la Base de la Fuerza Aérea Davis-Monthan, la Base de la Fuerza Aérea Luke y la Base de la Guardia Nacional Aérea Morris comparten una misión principal: entrenar y desplegar tripulaciones aéreas listas para el combate. El entrenamiento de vuelo militar se lleva a cabo en espacios aéreos de uso especial designados, que tienen límites, pisos y techos definidos. El tipo de espacio aéreo de uso especial considerado en esta EIS se conoce como Áreas de Operaciones Militares o MOAs (por sus siglas en inglés). A lo largo del sur de Arizona y una pequeña porción del oeste de Nuevo México, varias MOAs están disponibles para las tripulaciones aéreas basadas en Arizona para entrenamiento no peligroso. Desde que se establecieron estos MOAs, ha habido cambios en el inventario de aeronaves, misiones, amenazas nacionales y avances en la tecnología de posibles adversarios. Estos cambios requieren que la Fuerza Aérea realice más entrenamiento de vuelo a baja altitud, incluyendo entrenamiento de vuelo supersónico. Actualmente, no hay suficiente espacio aéreo que proporcione los bajos niveles, la variedad de terrenos o la capacidad de volar a velocidades supersónicas a bajas altitudes que son necesarias para un entrenamiento efectivo de las tripulaciones aéreas. El Rango Barry M. Goldwater tiene la capacidad para apoyar el entrenamiento a baja altitud y los vuelos supersónicos; sin embargo, está muy utilizado para entrenamientos peligrosos, lo que significa que el entrenamiento no peligroso debe realizarse en otro espacio aéreo. La Fuerza Aérea propone aliviar estas deficiencias de entrenamiento y atender las necesidades de entrenamiento en evolución mediante la modificación de varias MOAs. Un entrenamiento efectivo asegura la preparación y aumenta la supervivencia de las tripulaciones aéreas.

El EIS describe y evalúa varias alternativas. La Alternativa 1 es la Alternativa de No Acción. La Ley Nacional de Política Ambiental requiere que se evalúe la Alternativa de No Acción para proporcionar una línea base para comparar los impactos de la Acción Propuesta. Esto significa que ninguna de las MOAs sería modificadas. El entrenamiento continuaría en las MOAs existentes. La preparación de las tripulaciones aéreas seguiría degradándose.

La Acción Propuesta es la Alternativa 2. La Acción Propuesta aliviaría las deficiencias de entrenamiento y atendería a las necesidades de entrenamiento en evolución mediante la modificación de las MOAs para que apoyen completamente el entrenamiento requerido. Específicamente, la Acción Propuesta incluye:

- Ampliar la MOA Tombstone aproximadamente 10 millas náuticas hacia el norte y combinar los componentes existentes A, B y C en un solo espacio.

- El piso de la MOA Tombstone se bajaría a 100 pies sobre el nivel del suelo. Sin embargo, se establecería una zona de exclusión por debajo de 13,000 pies sobre el nivel del mar en la esquina suroeste para evitar el aeropuerto internacional de Bisbee-Douglas.
- No se expandirían lateralmente otras MOAs.
- Para proporcionar espacio adicional para el entrenamiento a baja altitud necesario, los pisos de Jackal, Outlaw, Bagdad y Gladden se bajarían a 500 pies sobre el nivel del suelo.
- No habría cambios en las dimensiones de las MOAs Sells, Ruby, Fuzzy, Morenci o Reserve.
- El uso de contramedidas de radar tipo chaff estaría autorizado en la MOA Tombstone. El chaff ya está autorizado en todas las otras MOAs.
- El uso de bengalas también está autorizado en todos los MOAs. Para alinearse con los pisos más bajos propuestos, la altitud mínima de liberación de bengalas se reduciría al estándar aceptado de 2,000 pies sobre el nivel del suelo en Tombstone, Outlaw, Jackal, Bagdad y Gladden. El uso de bengalas seguiría restringido según las condiciones locales de incendios.
- El vuelo supersónico está autorizado en todas las MOAs excepto en Ruby y Fuzzy. La Acción Propuesta reduciría la autorización a 5,000 pies sobre el nivel del suelo en las MOAs Tombstone, Outlaw, Jackal, Morenci y Reserve. La velocidad supersónica solo ocurre por breves períodos de aproximadamente 30 a 60 segundos.
- Finalmente, la acción propuesta ajustaría los tiempos publicados de uso para alinearlos con cómo se utilizan actualmente las MOAs. Esto sería un cambio administrativo, ya que las MOAs se utilizan rutinariamente fuera de los tiempos publicados actuales mediante un aviso especial llamado Aviso a las Misiones Aéreas. Cambiar los horarios publicados permitiría que las MOAs permitiera utilizar las MOAs según se hace actualmente, sin la carga administrativa de publicar avisos.

Las Alternativas 3 y 4 son variaciones de la Acción Propuesta. Con la Alternativa 3, las mismas modificaciones descritas para la Alternativa 2 se llevarían a cabo sin la expansión hacia el norte de la MOA Tombstone. Para aumentar el volumen de espacio aéreo disponible para el entrenamiento a baja altitud, la MOA Jackal se bajaría a 100 pies sobre el nivel del suelo en lugar de 500 pies como en la Alternativa 2. Bajo la Alternativa 4, se llevarían a cabo las mismas modificaciones descritas para la Alternativa 2, excepto que el vuelo supersónico estaría autorizado hasta 10,000 pies sobre el nivel del suelo en las MOAs Tombstone, Outlaw, Jackal, Morenci y Reserve.

Realizar las modificaciones propuestas a las MOAs en la región permitiría vuelos a baja altitud y vuelos supersónicos a altitudes más bajas en las MOAs. Esto mejoraría la disponibilidad del Rango Barry M. Goldwater para apoyar el entrenamiento peligroso, que es su propósito. Las modificaciones propuestas no cambiarían el total de operaciones desde ninguna de las bases, pero desplazarían estas operaciones a otros espacios aéreos de entrenamiento en la región. El uso de cada MOA individual fluctuaría de un año a otro. Dado que estas MOAs se utilizan como un recurso regional colectivo, un mayor uso de una MOA resultaría en una reducción del uso de otra en un momento dado. Debido a esto, para fines de análisis, el uso proyectado de cada MOA incluye un aumento modesto para tener en cuenta estas fluctuaciones y

variaciones como una forma de analizar con precisión el uso máximo de cualquier MOA. Este “uso máximo” no ocurriría en todos los MOAs al mismo tiempo.

Se han implementado una serie de mejores prácticas para prevenir o minimizar los impactos de las actividades propuestas:

- Las MOAs pueden ser convocadas por la FAA en cualquier momento cuando se necesiten para otros propósitos.
- Los vuelos de emergencia y los vuelos de evacuación médica siempre tienen prioridad en el espacio aéreo.
- Las aeronaves civiles pueden transitar una MOA activa utilizando las reglas de "ver y evitar".
- Se requiere que las aeronaves eviten áreas congestionadas, incluidas ciudades, pueblos y asentamientos, o cualquier reunión al aire libre de personas, a una altitud de 1,000 pies.
- Las contramedidas de radar tipo chaff y las bengalas no se liberarían por debajo de 2,000 pies bajo ninguna condición, y el uso de bengalas está restringido según las condiciones locales de incendios y las Clasificaciones Nacionales de Peligro de Incendios.
- La actividad de aves en todo el Espacio Aéreo de Uso Especial se monitorea antes de todos los vuelos y se evita.

Se lleva a cabo una amplia gama de entrenamientos dentro de las MOAs, que van desde el desarrollo de habilidades individuales de pilotos hasta escenarios complejos que involucran múltiples aeronaves. Las operaciones de entrenamiento están dispersas aleatoriamente por toda la MOA. Bajar el piso de las MOAs significaría que algunas de estas operaciones serían más notables de lo que son actualmente y producirían un nivel de ruido más alto ya que operarían más cerca del suelo. Aunque el piso de algunas MOAs podría llegar a ser tan bajo como 100 o 500 pies, las operaciones rara vez ocurren a esta altura y la probabilidad de experimentar un sobrevuelo de este tipo sería muy remota.

Para evaluar el impacto comunitario del ruido, se utiliza software de modelado para predecir la exposición al ruido y compararla con los umbrales definidos. Si el ruido proyectado está por debajo del valor umbral que indica que el nivel de ruido es compatible con todos los usos del suelo, como áreas residenciales, recreativas y de entretenimiento. Tanto el ruido subsónico como el supersónico tienen niveles de impacto. Las métricas estándar para evaluar los impactos comunitarios miden el ruido basado en las operaciones diarias promedio anuales de aeronaves. Las métricas también ponderan las operaciones que ocurren durante la noche para tener en cuenta adecuadamente el mayor nivel de molestia causado por el ruido durante estas horas.

El ruido subsónico ocurre actualmente en todos las MOAs y aumentaría en todos las MOAs bajo todas las alternativas de acción. Sin embargo, los niveles anticipados de ruido subsónico en todos las MOAs no excederían el nivel establecido para las restricciones de uso del suelo, lo que significa que el ruido sería compatible con todos los usos de los terrenos, incluyendo áreas recreativas, residenciales y de entretenimiento. El ruido tampoco excedería los niveles que causarían interferencia en el habla en el aula o afectarían el valor de las propiedades. Con las Alternativas 2 y 4, el límite de Tombstone se expandiría, lo que introduciría el entrenamiento militar en un área donde actualmente no existe. Los vuelos a baja altitud en esta área en particular serían más notables que en el resto del MOA donde los

vuelos a baja altitud ya ocurren. Los recreacionistas al aire libre debajo del piso recientemente bajado de las MOAs Tombstone, Outlaw, Jackal, Bagdad o Gladden podrían oír o ver las aeronaves más de lo que hacen actualmente. Dependiendo de la situación o la actividad recreativa, la intrusión visual o del ruido puede ser molesta o disruptiva, particularmente en entornos tranquilos como parques, bosques o áreas silvestres.

El ruido supersónico ocurre actualmente en casi todas las MOAs. Bajar la altitud autorizada para el vuelo supersónico resultaría en un aumento del ruido supersónico en las MOAs Jackal, Outlaw, Morenci, Reserve, Gladden y Bagdad. Al igual que con el ruido subsónico, el ruido supersónico anticipado no excede el nivel para las restricciones de uso de los terrenos. Cuando una aeronave vuela a velocidad supersónica, se generan ondas de choque que resultan en un estruendo sónico. La altitud a la que se genera la onda de choque afecta la intensidad del estruendo. Bajo la acción propuesta, la velocidad supersónica podría ocurrir a altitudes más bajas de lo que ocurre actualmente en algunas MOAs, por lo que la intensidad de algunos estruendos sónicos aumentaría. En casos raros, un estruendo sónico muy intenso podría dañar estructuras frágiles y asustar a personas y animales.

Los sobrevuelos militares podrían perturbar la vida silvestre, los animales domésticos y las especies amenazadas y en peligro de extinción. Se han observado cambios conductuales temporales en estudios de campo sobre aves y mamíferos. Las respuestas menos pronunciadas se han observado en los animales domésticos. El ruido de los sobrevuelos militares, incluidos los estruendos sónicos, no ha demostrado afectar el éxito reproductivo. El ruido proyectado no estaría a un nivel que dañaría la audición. El chaff no causa efectos toxicológicos y no causa daño a los animales. No se ha observado que los animales ingieran materiales residuales de chaff. Las bengalas presentan solo una remota posibilidad de incendio dado las altitudes de liberación y las restricciones basadas en las condiciones locales de incendios.

La Ley de Especies en Peligro de Extinción requiere que las agencias federales determinen el efecto de sus actividades propuestas sobre las especies amenazadas y en peligro de extinción, aquellas propuestas para ser incluidas en las listas de especies amenazadas y en peligro, y sus hábitats críticos designados. La Fuerza Aérea está consultando con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. sobre estos impactos. Las actividades propuestas no son probablemente adversas ni ponen en peligro la existencia continua de ninguna de estas especies protegidas.

La Ley Nacional de Preservación Histórica requiere que las agencias federales consideren los efectos sobre las propiedades históricas y busquen evitar, minimizar o mitigar los efectos adversos. Esto requiere la consulta con los estados, así como con las Naciones Tribales que atribuyen significados religiosos y culturales a las propiedades históricas que podrían verse afectadas. La consulta con los Oficiales de Preservación Histórica de los estados de Arizona y Nuevo México y con 30 Tribus y Pueblos se inició en enero de 2022 y continúa en curso. Estas consultas identificarán cualquier impacto adicional, así como las medidas necesarias para mitigar los efectos significativos sobre estos recursos. Los efectos potenciales sobre las propiedades históricas incluyen:

- El ruido y la vibración de los estruendos sónicos podrían dañar estructuras frágiles.
- Estos serían raros, dispersos y de corta duración.
- Los cambios en el entorno visual también podrían afectar a las propiedades históricas.

- Las propiedades culturales tradicionales podrían verse afectadas por la intrusión de ruido y visual.

Las MOAs propuestas para modificación se superponen a varios aeropuertos civiles pequeños. Como es el caso actualmente, el tráfico aéreo civil podría continuar transitando por las MOAs activas utilizando reglas de vuelo visual. Cuando las MOAs estén activas, el tráfico aéreo que use reglas de vuelo por instrumentos deberá redirigirse. El tiempo adicional para redirigirse alrededor de una MOA activa varía de menos de 1 minuto hasta 7 minutos, dependiendo de la ubicación. Las aeronaves de emergencia y otras aeronaves prioritarias siempre tienen prioridad en cualquier espacio aéreo.

Gracias por su participación en este EIS. Le animamos a revisar el EIS completo y a proporcionar sus comentarios en el sitio web del proyecto en www.arizonaregionalairspaceeis.com.