

Resumen

S.1 Introducción

S.1.1 Antecedentes del procedimiento

El 29 de octubre de 2021, las compañías Canadian Pacific Railway Limited, Canadian Pacific Railway Company y sus filiales de transportistas ferroviarios estadounidenses Soo Line Railroad Company, Central Maine & Quebec Railway U.S. Inc. Dakota, Minnesota & Eastern Railroad Corporation y Delaware & Hudson Railway Company, Inc. (colectivamente llamado CP) y Kansas City Southern, The Kansas City Southern Railway Company, Gateway Eastern Railway Company, y The Texas Mexican Railway Company (colectivamente llamado KCS) presentaron una solicitud ante la Comisión de Transporte Terrestre (la Comisión) según lo dispone el Código Federal 49, Arts. 11323-25 para pedir la aprobación de la adquisición de KCS por parte de CP (la Adquisición Propuesta). Si la Comisión aprueba la Adquisición Propuesta, CP y KCS (colectivamente llamados los Solicitantes) se unirán para formar un sistema integrado bajo el nombre Canadian Pacific Kansas City (CPKC). La **Figura 1.3-1** del *Capítulo 1, Propósito y necesidad* contiene un mapa del sistema combinado propuesto mostrando la propiedad actual.

La Comisión está revisando la Adquisición Propuesta por medio de dos procesos paralelos distintos:

- El proceso relacionado al transporte que examina las implicaciones competitivas, económicas y de transporte que tendrá la Adquisición Propuesta sobre el sistema ferroviario nacional, y
- El proceso de revisión ambiental que se está llevando a cabo por medio de la Oficina de Análisis Ambiental (OEA, por su sigla en inglés) que opera bajo la Comisión.

El estatuto que establece los procedimientos para la revisión de adquisiciones de la Comisión provistos por el Código Federal 49 Art. 11325 y las regulaciones de implementación de la Comisión provistas por el Código Federal 49 Art. 1180.4 (2000) requieren que la Comisión complete ambos procesos en un plazo de aproximadamente 15 meses a partir de la aceptación de la solicitud para una transacción "importante" como ésta, y la OEA debe completar el proceso de revisión ambiental antes de que la Comisión decida si autoriza la Adquisición Propuesta. La Comisión aceptó la solicitud de los Solicitantes el 23 de noviembre de 2021. Sin embargo, el 16 de marzo de 2022, la Comisión emitió una decisión por medio de la cual se suspendía el calendario de los procedimientos y se ordenaba que los Solicitantes explicaran una aparente inconsistencia entre los datos incluidos en la solicitud y la información que los Peticionarios proveyeron a la OEA como parte del proceso de revisión ambiental. En una decisión emitida el 27 de abril de 2022, la Comisión ordenó a los Solicitantes que enmendaran su solicitud y corrigieran los documentos adicionales para resolver la inconsistencia existente en la información. Los Solicitantes presentaron su solicitud enmendada y los documentos corregidos el 13 de mayo

de 2022, y el 27 de mayo de 2022 la Comisión emitió un calendario enmendado para el procedimiento.

Debido a que la Adquisición Propuesta puede tener como resultado impactos ambientales significativos, la OEA determinó que era adecuado preparar una Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por su sigla en inglés) para cumplir con las obligaciones de la Comisión establecidas en la Ley Nacional de Prácticas Ambientales (NEPA, por su sigla en inglés) (Código Federal 42, Arts. 4321-4370m-~~1211~~) y otras leyes relacionadas, incluyendo el Artículo 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA, por su sigla en inglés) (Código Federal 54, Art. 306108). Con ~~el~~ presente ~~borrador de la~~ Declaración de Impacto Ambiental, la OEA desea informar a las agencias federales, estatales y locales, los funcionarios elegidos, las tribus, las comunidades locales afectadas, y el público general sobre los efectos ambientales que se esperan como resultado de la Adquisición Propuesta. Con ese propósito, ~~el borrador de~~ la Declaración de Impacto Ambiental describe el ambiente afectado, evalúa y compara los efectos ambientales directos, indirectos y acumulativos de la Adquisición Propuesta e identifica las medidas de mitigación que podrían eliminar o reducir los impactos ambientales que se esperan. [La OEA emitió un Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental el 5 de agosto de 2022 y aceptó comentarios sobre el mismo hasta el 14 de octubre de 2022.](#) Al cerrar el periodo de comentarios del público en el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la OEA ~~preparará~~ [preparó la presente](#) ~~una~~ Declaración de Impacto Ambiental final que responderá a todos los comentarios [sustanciales](#) recibidos sobre el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, incluyendo los comentarios relacionados con el proceso provisto por el Art. 106, e indicará las recomendaciones finales de la OEA, incluyendo también las medidas de mitigación ambientales recomendadas. ~~En ese entonces la~~ [La](#) Comisión emitirá una decisión final basada en la documentación completa sobre los méritos de transporte y el registro ambiental, que incluye el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental final y todos los comentarios recibidos del público y de agencias. En la decisión final, la Comisión indicará si se deberá autorizar la Adquisición Propuesta y, en caso afirmativo, qué ~~mitigación, condiciones,~~ [incluyendo condiciones ambientales de mitigación](#) ~~la mitigación ambiental,~~ [deberán](#) imponerse.

S.1.2 Propósito y necesidad

La Adquisición Propuesta incluye una solicitud de autorización de la Comisión para que CP pueda adquirir a KCS. La Adquisición Propuesta no es un proyecto patrocinado o propuesto por el gobierno federal. Por lo tanto, el propósito y la necesidad del proyecto se basan tanto en los objetivos de los Solicitantes como en el estatuto habilitante de la Comisión - la Ley de Comercio Interestatal (según enmienda por la Ley de Terminación de ICC (por su sigla en inglés), Pub. L. No 104-188, 109 Stat. 803 (1996). Ver *Alaska Survival v. STB*, 705 F.3d 1073, 1084-85 (9th Cir. 2013). De acuerdo con la Ley de Comercio Interestatal, según enmienda, la Comisión “deberá aprobar y autorizar una transacción” como ésta después de considerar varios factores, y “determinar que la transacción es consistente con el interés público”. 49 U.S.C. §§ 11324 (b) y (c).

Según los Solicitantes, el propósito de la Adquisición Propuesta es unir los dos ferrocarriles de Clase I más pequeños de los Estados Unidos pero de más rápido crecimiento (CP y KCS)

para construir una red ferroviaria más eficaz y competitiva. Los Solicitantes indican que la Adquisición Propuesta aumentaría la necesidad de una infraestructura de transporte más amplia, capaz y eficiente y que al mismo tiempo que promovería los intereses de los clientes actuales y futuros con opciones de transporte ferroviario más confiables y económicas que sirven a importantes flujos comerciales de Norte a Sur. Los Solicitantes también indican que la Adquisición Propuesta generaría beneficios ambientales al reducir el número de camiones de transporte en las autopistas de América del Norte por más de 64,000 camiones al año, lo que resultaría en menos congestión, menos mantenimiento y más seguridad en esas carreteras, así como menos contaminación acústica en los lugares donde habrían conducido esos camiones y la reducción de las emisiones atmosféricas, que incluye las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por su sigla en inglés).

S.1.3 La acción propuesta y las alternativas

La acción federal propuesta en este procedimiento es la Adquisición Propuesta de KCS por CP que presentan los Solicitantes. La unión de estos dos ferrocarriles sería una fusión de “extremo a extremo” porque las redes ferroviarias no se superponen. Los Solicitantes esperan que la Adquisición Propuesta cree un nuevo rendimiento de la red ferroviaria que resultaría en el desvío del tráfico ferroviario de otras líneas ferroviarias a la red combinada de CPKC y el desvío de cargas de camiones al transporte ferroviario. Debido a los mencionados desvíos que se espera realizar, los Solicitantes predicen que la Adquisición Propuesta resultaría en cambios en el tráfico ferroviario en secciones de la red combinada de CPKC. El cambio más grande que se espera sucedería en la línea principal de CP entre Sabula, Iowa y Kansas City, Missouri, donde los Solicitantes predicen que el tráfico ferroviario aumentaría a un promedio de aproximadamente 14.4 trenes por día. Otras líneas ferroviarias experimentarían pocos aumentos en el tráfico ferroviario, ningún cambio en el tráfico ferroviario o una reducción del tráfico ferroviario.

La OEA aplicó los umbrales descritos en las regulaciones ambientales de la Comisión provistos por 49 C.F.R. § 1105.7(e) con el fin de identificar las líneas ferroviarias donde el aumento pronosticado del tráfico ferroviario requería una revisión ambiental. Los umbrales generales para evaluar los impactos ambientales del tráfico ferroviario incrementado en las líneas ferroviarias son un aumento en el tráfico ferroviario de por lo menos 100% (medido en toneladas-millas brutas anuales) o un aumento de por lo menos 8 trenes por día. Para las líneas ferroviarias ubicadas en áreas que no están en cumplimiento con la Ley de Aire Limpio (42 U.S.C. §§ 7401- 7671q), el umbral para el análisis de calidad de aire es un aumento en el tráfico ferroviario de por lo menos 50% (medido en toneladas-millas brutas anuales) o un aumento de por lo menos 3 trenes por día 49 C.F.R. § 1105.7(e)(5)(ii)). La OEA identifica líneas ferroviarias en Illinois, Iowa, Missouri, Kansas, Oklahoma, Arkansas, Louisiana, y Texas que experimentarían aumentos en tráfico ferroviario que excederían a los umbrales de análisis como resultado de la Adquisición Propuesta. En la **Figura 2-1** en el *Capítulo 2, La acción propuesta y las alternativas*, se provee un mapa que detalla los lugares donde el tráfico ferroviario aumentaría como resultado de la Adquisición Propuesta y ~~el borrador de~~ la Declaración de Impacto Ambiental habla sobre los posibles impactos ambientales como resultado de ese aumento.

Además del incremento de tráfico en las líneas ferroviarias, la Adquisición Propuesta resultaría en cambios en las actividades operacionales en los patios de maniobra y las instalaciones intermodales que cumplirían o excederían los umbrales de revisión ambiental. El umbral de la revisión ambiental de los patios de maniobra y las instalaciones intermodales es un aumento en la actividad del patio de por lo menos 100% (medido por la actividad de carga) o un aumento promedio en el tráfico de camiones de más de 10% del tráfico diario promedio o 50 vehículos por día en cualquier segmento de carretera afectado. 49 C.F.R. § 1105.7(e)(5)(ii). La **Figura 2-2** del *Capítulo 2, La acción propuesta y las alternativas* provee un mapa que muestra los patios de maniobra y las instalaciones intermodales donde los umbrales de revisión ambiental se cumplirían o excederían y ~~este borrador de la~~ [la presente](#) Declaración de Impacto Ambiental se refiere a los posibles impactos ambientales como resultado del incremento de las actividades en dichas instalaciones.

Si la Comisión autoriza la Adquisición Propuesta, los Solicitantes planean hacer mejoras capitales entre la propiedad ferroviaria ya existente para respaldar los aumentos de tráfico ferroviario pronosticados. Las mejoras capitales incluirían: extender trece vías de adelantamiento existentes, añadir diez vías de adelantamiento nuevas, añadir una doble vía en Blue Valley cerca de Kansas City, Missouri y una instalación de trabajo de la vía ferroviaria al costado de la terminal intermodal International Freight Gateway cerca de Kansas City. La **Figura 2-3** del *Capítulo 2, La acción propuesta y las alternativas* provee un mapa en el que se detallan los lugares de las veinticinco mejoras capitales planificadas y ~~el presente borrador de la~~ [la presente](#) Declaración de Impacto Ambiental habla de los posibles impactos ambientales que podrían resultar de esas mejoras. Los Solicitantes han indicado que ellos agregarían las mejoras capitales según sea necesario basándose en el aumento del tráfico y que la ingeniería a nivel de diseño para cada mejora capital ocurriría sólo cuando se necesite. Los Solicitantes no proponen construir nuevas líneas ferroviarias que requieran licencias emitidas por la Comisión ni tampoco el abandono de líneas ferroviarias como parte de la Adquisición Propuesta.

Otra opción a la Adquisición Propuesta es la Alternativa Sin Acción. La Alternativa Sin Acción ocurriría si la Comisión negara la autorización para la Adquisición Propuesta. De acuerdo con la Alternativa Sin Acción, CP no adquiriría KCS y los cambios pronosticados en tráfico ferroviario, la actividad de los patios de maniobra y la actividad de las instalaciones intermodales no ocurriría como resultado de la Adquisición Propuesta. Sin embargo, el tráfico ferroviario y las actividades en los patios de maniobra y en las instalaciones intermodales pueden cambiar para respaldar las operaciones ferroviarias regulares o como resultado de las condiciones variantes del mercado, como el crecimiento económico general. De acuerdo con la Alternativa Sin Acción, los Solicitantes no construirían las mejoras capitales como resultado de la Adquisición Propuesta. Sin embargo, en el futuro CP y KCS podrían construir vías apartaderas, extender vías apartaderas existentes o añadir vías adicionales en la propiedad ferroviaria sin pedir autorización a la Comisión, según sea necesario para respaldar o mejorar las operaciones ferroviarias en sus redes respectivas. En general, de acuerdo con la Alternativa Sin Acción, no ocurriría ninguno de los impactos ambientales adversos o beneficiosos anticipados de la Adquisición Propuesta.

S.2 Proceso de revisión ambiental

S.2.1 Alcance

El primer paso en el proceso de la creación de una Declaración de Impacto Ambiental es el alcance. Para poder determinar el alcance de la Declaración de Impacto Ambiental, la OEA involucró al público, agencias locales, estatales y federales, tribus y otras organizaciones interesadas. El 12 de noviembre de 2021, la OEA publicó una Notificación de Intención (NOI, por su sigla en inglés) para preparar una Declaración de Impacto Ambiental y una Notificación de Asambleas Públicas en el Registro Federal. La OEA envió cartas a agencias, a funcionarios locales, estatales, federales y tribales y también a otras organizaciones posiblemente interesadas. Las cartas anunciaban que la OEA tenía la intención de preparar una Declaración de Impacto Ambiental, describían la Adquisición Propuesta, e indicaban las fechas, horas, y detalles para ingresar a las seis Asambleas Públicas en línea. La OEA también publicó anuncios en línea por medio de anuncios de Google enfocándose en áreas con poblaciones identificadas de Justicia Ambiental en el área del proyecto. Los anuncios notificaban sobre el proyecto y alentaban a los espectadores a hacer clic en el anuncio para visitar el sitio web del proyecto patrocinado por la Comisión con el fin de obtener más información. El sitio web del proyecto patrocinado por la Comisión proveyó información sobre la Adquisición Propuesta que incluía mapas, la Notificación de Intención y las fechas y horas de las reuniones públicas. La OEA emitió un comunicado de prensa a los medios de comunicación locales, incluyendo las estaciones de televisión, las estaciones de radio y los periódicos ubicados a lo largo del sistema CPKC propuesto. El comunicado de prensa anunció la intención de la OEA en preparar una Declaración de Impacto Ambiental e indicó el propósito, las fechas y horas de las reuniones públicas.

S.2.2 Consulta con las Tribus

Durante el período de alcance y la preparación de ~~este borrador de la esta~~ Declaración de Impacto Ambiental, la OEA consultó con las tribus reconocidas a nivel federal. La Durante el período de reconocimiento la OEA identificó 68 tribus reconocidas a nivel federal que podrían tener un interés actual o histórico en áreas donde podría haber impactos ambientales como resultado de la Adquisición Propuesta. La OEA invitó a esas tribus a participar en el proceso de consulta como dispone el Art. 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica, el proceso de consulta de gobierno a gobierno, o ambas opciones. La OEA envió cartas personalizadas a los líderes de las tribus, los funcionarios de Preservación Histórica Tribal (THPO, por su sigla en inglés) y los funcionarios de recursos culturales, junto con un formulario de respuesta para poder identificar los puntos de contacto e indicar si preferían participar en el proceso de consulta de gobierno a gobierno o en el proceso dispuesto por el Art. 106. Luego de la emisión del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la OEA se puso en contacto con seis tribus adicionales según lo solicitó la Oficina de Asuntos Indígenas. Las actividades de consulta, que incluyen reuniones en línea, llamadas telefónicas, correos electrónicos y cartas, ocurrieron durante el desarrollo de ~~este borrador de la esta~~ Declaración de Impacto Ambiental.

S.2.3 Consulta con agencias

La OEA consultó con agencias federales, estatales y locales durante la preparación de ~~este borrador de la~~ [la presente](#) Declaración de Impacto Ambiental. A nivel federal, la OEA llevó a cabo reuniones en línea con las oficinas regionales y de campo del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS, por su sigla en inglés), las oficinas de distrito del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (Corps) y las oficinas regionales de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por su sigla en inglés). La OEA invitó a las agencias estatales interesados en la Adquisición Propuesta y los impactos relacionados – tal como el transporte, la vida silvestre, los recursos naturales y la justicia ambiental – a participar en las reuniones en línea en diciembre del 2021, y aparte, llevó a cabo reuniones en línea con las Oficinas Estatales de Preservación Histórica (SHPO, por su sigla en inglés) en cada uno de los Estados afectados. Para consultar con las agencias gubernamentales locales, la OEA envió cartas a las agencias de la ciudad y del condado de las jurisdicciones que podrían experimentar impactos ambientales como resultado de la Adquisición Propuesta. La OEA también consultó con los gobiernos locales que así lo solicitaron. Actividades de consulta adicionales que incluyeron reuniones en línea, llamadas telefónicas, correos electrónicos y envío de cartas, también ocurrieron durante la preparación ~~del presente borrador~~ de la [presente](#) Declaración de Impacto Ambiental.

S.2.4 Consulta dispuesta por el Art. 106

Además de llevar a cabo una revisión ambiental de la Adquisición Propuesta de acuerdo con la Ley Nacional de Prácticas Ambientales, la OEA evaluó los efectos posibles de la Adquisición Propuesta en propiedades históricas que figuran o son elegibles para su inclusión en el Registro nacional de lugares históricos (Registro nacional), como lo requiere el Art. 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica. Según 36 C.F.R. § 800.4(a)(1) y luego de haber consultado con las Oficinas Estatales de Preservación Histórica (SHPO), tribus y otras partes, la OEA definió un Área de Efectos Posibles que incluye los lugares de las veinticinco mejoras capitales planeadas y las áreas desde las cuales las mejoras capitales serían visibles, con el fin de poder evaluar los posibles efectos visuales. La OEA identificó las propiedades entre el Área de Efectos Posibles que ya figuran o son elegibles para su inclusión en el Registro Nacional y evaluó los efectos posibles de la Adquisición Propuesta en esas propiedades. ~~La OEA ha provisto los resultados de los esfuerzos de identificación y evaluación de efectos de la OEA a las partes consultoras relacionadas con el Art. 106 y ha adjuntado esos resultados a este borrador de la Declaración de Impacto Ambiental en el Apéndice J para su revisión pública.~~ [La OEA ha finalizado con la identificación y evaluación de los efectos y las consultas previstas en el Artículo 106 y ha adjuntado la documentación de dichos procesos y conclusiones a la presente Declaración de Impacto Ambiental en el Apéndice J. Luego de haber consultado con las Oficinas Estatales de Preservación Histórica, los Funcionarios Tribales de Preservación Histórica correspondientes, otras partes con las que se debe consultar según lo dispone el Artículo 106, y el público, la OEA ha determinado que la Adquisición propuesta *no tendrá efectos*](#)

[adversos en propiedades históricas que ya figuran o son elegibles para su inclusión en el Registro Nacional.](#)

[S.2.5 Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental](#)

[La OEA emitió el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental el 5 de agosto de 2022 y se lo notificó a agencias federales, estatales y locales, así como también a otras partes interesadas y miembros del público. Inmediatamente después de la emisión del Borrador comenzó un período de revisión y comentarios de 45 días, el cual la Comisión más adelante extendió hasta el 14 de octubre de 2022. Durante el periodo de comentarios, la OEA organizó siete asambleas públicas para presentar el contenido del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental y escuchar los comentarios del público, incluyendo tres asambleas públicas en plataforma virtual y otras en persona en Itasca, Illinois; Davenport, Iowa; Excelsior Springs Missouri; y Beaumont, Texas. También durante el periodo de comentarios la OEA llevó a cabo visitas a los sitios para observar las condiciones actuales de las áreas que podrían experimentar un impacto como resultado de la Adquisición Propuesta, incluyendo Houston, Texas; Port Arthur, Texas; Camanche, Iowa; Davenport, Iowa; Muscatine, Iowa; Fredonia/Columbus Junction, Iowa; Clinton, Iowa; Bensenville, Illinois; Itasca, Illinois; Elgin, Illinois y Wood Dale, Illinois \(las visitas a los sitios ubicados entre Elgin y Bensenville incluyeron montar en la línea Metra MD-W\). Además de los comentarios orales, la OEA también aceptó comentarios sobre el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental por escrito a recibirse por correo, correo electrónico y por medio del sitio web del proyecto. La OEA ha respondido en la presente Declaración de Impacto Ambiental Final a todos los comentarios sustanciales recibidos a la fecha.](#)

[Según fue adecuado, la OEA también revisó y consideró los problemas ambientales que las partes mencionaron y que no se encuentran comprendidos dentro del proceso establecido por la Ley Nacional de Prácticas Medioambientales, incluyendo los procesos incluidos en presentaciones formales y en declaraciones que se presentaron ante la Comisión en las asambleas públicas sobre los méritos de transporte de la Adquisición Propuesta.](#)

[S.2.5S.2.6 Declaración de Impacto Ambiental Final](#)

Luego de la emisión ~~del Borrador~~ de la [presente](#) Declaración de Impacto Ambiental y [de las oportunidades](#) para que las agencias y el público presentaran sus comentarios, la OEA preparó esta Declaración de Impacto Ambiental Final. La misma responde a los comentarios [sustanciales recibidos](#) en el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, presenta las conclusiones [finales](#) de la OEA con respecto a los posibles impactos ambientales de la Adquisición Propuesta y establece las recomendaciones finales de la OEA para la Comisión, incluyendo la recomendación [final](#) de medidas de mitigación ambiental. ~~Después que la OEA publique la Declaración de Impacto Ambiental final~~ [A continuación](#), la Comisión emitirá la decisión final sobre la autorización de la Adquisición Propuesta. Al tomar la decisión final, la Comisión considerará el expediente completo, incluyendo los registros sobre los méritos de transporte, el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental Final, y todos los comentarios presentados por agencias y por el público. Si la Comisión decidiera autorizar la Adquisición Propuesta,

podrá imponerle condiciones a los Solicitantes como parte de dicha decisión, incluyendo condiciones para la mitigación ambiental.

La Declaración de Impacto Ambiental Final contiene información nueva o adicional que fue agregada en respuesta a los comentarios hechos por agencias o por el público en el Borrador de la misma. En algunos casos, estas agencias se limitan a secciones técnicas individuales, y en otras los cambios se ven reflejados en varios análisis y secciones técnicas. La lista que figura a continuación indica los cambios o adiciones realizadas a las medidas de mitigación que se encuentran incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental Final:

- La Comisión alienta a los solicitantes a negociar y celebrar acuerdos voluntarios con las comunidades que posiblemente se vean afectadas para abordar los problemas locales. Luego de la emisión del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, los Solicitantes le notificaron a la OEA que habían llegado a un acuerdo con cada de las siguientes diez comunidades en la cuales el tráfico ferroviario incrementaría como resultado de la Adquisición Propuesta:
 - Ciudad de Davenport, Iowa
 - Ciudad de Bettendorf, Iowa
 - Ciudad de Muscatine, Iowa
 - Ciudad de LeClaire, Iowa
 - Ciudad de Clinton, Iowa
 - Ciudad de Washington, Iowa
 - Ciudad de Fruitland, Iowa
 - Villa de Hampshire, Illinois
 - Villa de Pingree Grove, Illinois
 - Ciudad de Liberty, Missouri
- La OEA recomienda que la Comisión imponga medidas de mitigación que requieran que los Solicitantes cumplan con las condiciones de dichos acuerdos a modo de mitigación ambiental en toda decisión final que autorice la Adquisición Propuesta.
- Los Solicitantes también presentaron medidas de mitigación adicionales y voluntarias para abordar los posibles impactos que sufrirá el área de Houston. Estas medidas incluyen el compromiso de reunirse regularmente con representantes de la comunidad del área de Houston y trabajar con las comunidades para resolver las preocupaciones que tengan en relación con el impacto derivado de la Adquisición Propuesta. Los Solicitantes también se comprometen a proporcionar opciones a los líderes comunitarios para denunciar problemas, tal como pasos a nivel bloqueados. Estas opciones incluirán la página web “Community Connect” de CP y el Centro de Comunicación de Seguridad Pública de CP, al cual se puede llamar sin costo al 1-800-716-9132. Los Solicitantes declararon que el Centro de Comunicación de Seguridad Pública tiene personal las 24 horas del día, los 365 días del año con oficiales capacitados que rastrear los incidentes denunciados con la asistencia de software CAD. OEA ha corregido el *Capítulo 4, Mitigación* de la Declaración de Impacto Ambiental Final para incluir estas medidas voluntarias de mitigación adicionales (ver VM-Community-01 y VM-Community-02) y recomienda que la Comisión imponga estas condiciones.
- Los Solicitantes también presentaron voluntariamente otras medidas de mitigación

adicionales para abordar el posible impacto en las comunidades del área de Chicago con las cuales no han podido llegar a un acuerdo, incluyendo el Condado de DuPage, la Villa de Bartlett, la Villa de Bensenville, la Ciudad de Elgin, la Villa de Itasca, la Villa de Hanover Park, la Villa de Roselle, la Ciudad de Wood Dale y la Villa de Schaumburg. El compromiso incluye trabajar con estas comunidades para instalar y solventar una zona de silencio aprobada por la Administración Federal de Ferrocarriles, dependiendo de los permisos y posibilidades; instalar y solventar un sistema de movilidad predictivo para advertir a los ciudadanos, la policía, los bomberos, operaciones de rescate y otros por adelantado sobre el bloqueo de los pasos a nivel; instalar y solventar señales de advertencia por adelantado ITS Interconnect en lugares estratégicos para proporcionar información a los conductores sobre pasos a nivel ocupados, e instalar y solventar conexiones con tecnología Wireless Positive Train Control en los pasos a nivel adyacentes a la plataformas de Metra, lo cual disminuirá la activación de las barreras y luces en los pasos a nivel. Los Solicitantes han aclarado que serán responsables de proveer los fondos para solventar estas medidas, lo cual dependerá de la aprobación de Metra, ya que son los dueños de las vías. OEA ha corregido el *Capítulo 4, Mitigación de la Declaración de Impacto Ambiental Final* para incluir estas medidas voluntarias de mitigación adicionales (ver VM-Community-03) y recomienda que la Comisión imponga estas condiciones.

- Con el fin de facilitar el cumplimiento con las medidas voluntarias de mitigación adicionales que presentaron los Solicitantes y la consulta continua entre los Solicitantes y los líderes comunitarios del área de Houston y Chicago, la OEA también recomienda que la Comisión imponga medidas que requieran que los Solicitantes establezcan intermediarios comunitarios para consultar con los líderes de las áreas de Houston y Chicago en la comunidades de Itasca, Bensenville, Wood Dale, Roselle, Schaumburg, Hanover Park, Bartlett, Elgin, and DuPage County (MM-Community-03 and MM-Community-04).
- A modo de respuesta a los comentarios públicos sobre el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la OEA expandió el área de estudio sobre ruido y vibración, seguridad en los pasos a nivel y seguridad de las vías férreas de trenes de carga para incluir un segmento de una vía de Union Pacific Railroad (UP) que se extiende desde Beaumont a Rosenberg, Texas y pasa por el área de Houston (segmento de vía U-BEAU-01). A pesar de que el segmento de vía U-BEAU-01 es propiedad de UP, CPKC tendrá el derecho de transitar sobre el mismo y la Adquisición Propuesta causará que el tráfico ferroviario aumente en dicha porción. Con el propósito de realizar el análisis ambiental de la Adquisición Propuesta, la OEA asumió que todos los nuevos trenes de carga transitarían por el segmento U-BEAU-01. La OEA entiende que, debido a que UP y BNSF Railway (BNSF) son propietarios de la mayoría de las vía ferroviarias de Houston, CPKC no podría controlar el envío de trenes por esas vías. La OEA también entiende que los trenes que pasan por Houston típicamente son enviados de forma direccional, de modo tal que el tráfico que va hacia el Oeste usa la Subdivisión Houston de UP y el tráfico que se dirige al Este, la Subdivisión Beaumont de UP. Mientras que algunos trenes puedan enviarse por segmentos de vía que no sean U-BEAU-01, es posible que el incremento en tráfico ferroviario en ese segmento que resultaría de la Adquisición Propuesta sea menor al que los Solicitantes han calculado. Por lo tanto, los resultados que se reportan en la presente Declaración de Impacto Ambiental Final pueden exagerar los posibles impactos que tendrá la Adquisición Propuesta en el área de Houston.

- [A modo de respuesta a los comentarios del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental sobre la suficiencia del análisis llevado a cabo por la OEA con respecto a los retrasos vehiculares en los pasos a nivel en general y el impacto relacionado con los retrasos de los vehículos que responden a emergencias en particular, la OEA incluyó información adicional en su Declaración de Impacto Ambiental relacionada con esos posibles impactos. Las adiciones incluyen información en el tiempo estimado en que las barreras permanecerán bajas en cada uno de los 1365 pasos a nivel comprendidos en el área de estudio; mapas que muestran la ubicación de los pasos a nivel separados en relación a estaciones de policía, estaciones de bomberos y hospitales en toda el área de estudio, y una presentación de la pertinencia de la mitigación de separación gradual. Además, para un subgrupo de 751 pasos a nivel del área de estudio que podrían usar los vehículos de emergencia, OEA identificó rutas alternativas que los vehículos podrían usar y calculó la distancia de dichas rutas alternativas.](#)
- [OEA actualizó el análisis de la calidad del aire en la presente Declaración de Impacto Ambiental Final para reflejar la reclasificación más reciente de la Agencia de Protección Medioambiental del Área de Incumplimiento para el Ozono de Houston-Galveston-Brazoria y el Área de Incumplimiento para el Ozono de Dallas-Fort Worth de incumplimiento “Serio” a incumplimiento “Severo”. Los cambios adicionales que se hicieron en las secciones técnicas como respuesta a los comentarios recibidos en el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental se describen a lo largo de la Sección S.3 que figura a continuación.](#)

S.2.6 **S.2.7** **Solicitudes en respuesta**

El 28 de febrero de 2022, las compañías Canadian National Railway y Illinois Central Railroad Company (colectivamente, CN) presentaron una solicitud en respuesta para consideración de la Comisión. Las Solicitudes en Respuesta son propuestas que las partes que no sean los Solicitantes pueden presentar para solicitar modificaciones o condiciones a la solicitud principal que busca obtener la autorización de adquisición de la Comisión. Después del 27 de abril de 2022 cuando la Comisión ordenó que los Solicitantes enmendaran su solicitud y corrigieran los documentos adicionales, la Comisión también otorgó un plazo para que las otras partes enmendaran sus solicitudes, incluyendo toda Solicitud en Respuesta, basándose en la solicitud enmendada y los documentos corregidos de los Solicitantes. El 9 de junio de 2022, CN presentó una Solicitud en Respuesta enmendada. Mediante la decisión entregada el 1º de julio de 2022, la Comisión aceptó la Solicitud en Respuesta de CN para ser considerada.

En su Solicitud en Respuesta enmendada, CN pide que la Comisión requiera, como condición de toda decisión que otorgue autoridad para que CP adquiera KCS, que los Solicitantes liquiden o vendan ciertas líneas ferroviarias de KCS a CN. Más específicamente, CN pide que la Comisión ordene que los Solicitantes vendan las líneas ferroviarias que se extienden entre Kansas City, Missouri, y Roodhouse, Illinois; entre Roodhouse y Springfield, Illinois; y entre Roodhouse y East St. Louis. En total, CN pide adquirir posesión de aproximadamente 355 millas de líneas ferroviarias de KCS en Missouri e Illinois a través de la liquidación propuesta. La Solicitud en Respuesta de CN también busca intereses de propiedad en la terminal International Freight Gateway de KCS, ubicada

al sur de Kansas City, así como derechos de vía sobre ciertas líneas ferroviarias propiedad de KCS y Union Pacific Railroad Company.

Según CN, la desinversión propuesta de las líneas ferroviarias de KCS a favor de CN, aumentaría el tráfico en esas líneas ferroviarias por medio de la preservación y el aumento de la competencia en la industria de transporte ferroviario regional. Para algunas de las líneas ferroviarias propuestas para la desinversión, CN predice que el aumento en tráfico ferroviario podrá llegar o exceder los umbrales que desencadenarían una revisión ambiental provistas por las regulaciones ambientales de la Comisión en 49 C.F.R. §§ 1105.6(b)(4) y 1105.7(e)(5). Por lo tanto, la OEA ~~Hevará acabo~~ está llevando a cabo una revisión ambiental de la Solicitud en Respuesta de CN que será aparte ~~pero se hará al mismo tiempo~~ de la revisión ambiental de la Adquisición Propuesta. Se puede encontrar más información sobre la revisión ambiental de la Solicitud en Respuesta de CN en el sitio web de la Comisión www.stb.gov al buscar el número de expediente FD 36500 (Sub-No. 1).

Norfolk Southern Railway Company (NSR) presentó una Solicitud en Respuesta el 28 de febrero de 2022 y una Solicitud en Respuesta enmendada el 9 de junio de 2022 pidiendo derechos de vías (es decir, el derecho de operar) sobre ciertas líneas ferroviarias de KCS en Texas y Louisiana. Mediante la decisión entregada el 1º de julio de 2022, la Comisión aceptó la Solicitud en Respuesta de NSR para ser considerada. La propuesta de derechos de vías de NSR está categóricamente excluida de la revisión ambiental e histórica de acuerdo con 49 C.F.R. §§ 1105.6(c)(3) y 1105.8(b)(3). Se puede encontrar más información sobre la revisión ambiental de la Solicitud en Respuesta de CN en el sitio web de la Comisión www.stb.gov al buscar el número de expediente FD 36500 (Sub-No. 5).

S.3 Resumen de las conclusiones principales ~~del borrador~~ de la Declaración de Impacto Ambiental

Al preparar ~~el borrador de~~ la Declaración de Impacto Ambiental, la OEA llevó a cabo un extenso análisis de los impactos ambientales que podría tener la adquisición de KCS por CP, propuesta por los Solicitantes. Según se analiza a continuación, basado en consultas con agencias federales estatales y locales, consultas con las tribus, opiniones provistas por organizaciones y el público y su propio análisis ambiental independiente, la OEA concluye que ~~que, además del ruido de los trenes, el cual podría resultar en consecuencias adversas en ciertos lugares,~~ la mayoría de los posibles impactos adversos de la Adquisición Propuesta, incluyendo impactos a retrasos en los pasos a nivel y vehículos de emergencia, serían insignificantes, menores y/o temporarios. Sin embargo, el ruido de los trenes relacionado con el incremento en el tráfico ferroviario resultante de la Adquisición Propuesta tendría como resultado impactos adversos en muchas residencias y otros lugares que son sensibles al ruido.

S.3.1 Seguridad ferroviaria de mercancías y pasajeros

La OEA espera que la Adquisición Propuesta solamente tenga como resultado impactos adversos menores con respecto a la seguridad ferroviaria de mercancías. Como se indica en

la *Sección 3.1, Seguridad ferroviaria de mercancías y pasajeros*, la probabilidad de un accidente, tal como un descarrilamiento o choque, que ocurra en una línea ferroviaria particular dependerá, en parte, del número de trenes que se muevan en esa línea ferroviaria. Por lo tanto, el aumento pronosticado en tráfico ferroviario que ocurriría como resultado de la Adquisición Propuesta aumentaría el riesgo previsto de un incidente (tal como un descarrilamiento u otro tipo de accidente) que podría ocurrir en ciertas líneas ferroviarias en el sistema combinado de CPKC. A lo largo de todas las líneas ferroviarias del sistema combinado de CPKC, la OEA pronostica que el mayor aumento en el número de incidentes ocurriría en la línea ferroviaria entre Muscatine, Iowa y Ottumwa, Iowa. En esa sección, la OEA predice que el número de incidentes aumentaría aproximadamente 0,32 incidentes por año, de aproximadamente 0,11 incidentes por año de acuerdo con la Alternativa Sin Acción, a aproximadamente 0,43 incidentes por año, de acuerdo con la Adquisición Propuesta. Otras líneas ferroviarias del sistema combinado de CPKC experimentarían aumentos aún menores en el número de incidentes.

La OEA espera que la mayoría de los incidentes sean menores y no resulten en lesiones físicas ni en muertes. Además, debido a que la Adquisición Propuesta resultaría en aumentos de tráfico ferroviario al desviar la carga de las otras líneas ferroviarias y del transporte en camión al ferrocarril, la OEA espera que todo posible aumento en accidentes ferroviarios en las líneas del sistema combinado de CPKC se vea parcial o totalmente compensado por una disminución en el número de accidentes en otras líneas ferroviarias y en las autopistas. Además, como se describe en el *Capítulo 4, Mitigación*, los Solicitantes han propuesto una mitigación voluntaria que reduciría al mínimo la posibilidad de que ocurran incidentes durante las operaciones ferroviarias y minimizaría los posibles impactos de todo incidente que sí lleguen a ocurrir.

La Adquisición Propuesta tendría como resultado un impacto insignificante en lo que respecta a la seguridad ferroviaria de los pasajeros. La OEA identificó nueve segmentos de líneas ferroviarias que actualmente se utilizan para el ferrocarril de pasajeros en los que aumentaría el tráfico ferroviario de carga debido a la Adquisición Propuesta. La probabilidad de que ocurra un choque en cualquiera de esos nueve segmentos de líneas ferroviarias es muy baja y permanecería baja si la Comisión autoriza la Adquisición Propuesta. De acuerdo con la Adquisición Propuesta, la OEA predice que ocurriría un total de 0,019 choques por año a lo largo de los nueve segmentos, que es equivalente a un choque cada 53 años, aproximadamente.

De forma semejante, la OEA espera que la cantidad de desechos de materiales peligrosos a lo largo de las líneas ferroviarias y en los patios de maniobras permanezca baja si la Comisión autoriza la Adquisición Propuesta. [En caso de un derrame de materiales peligrosos, los impactos del mismo dependerían de muchos factores, incluyendo el tipo de material o materiales derramados, el número de vagones involucrados, el volumen del material derramado, el lugar del incidente en relación a áreas habitadas o áreas ambientalmente sensibles, y el tiempo y eficacia de los planes de respuesta en caso de emergencia de los gobiernos locales y compañías ferroviarias, según lo requiere la Administración de Seguridad de Cañerías y Materiales Peligrosos \(PHMSA, por su sigla en inglés\) y las regulaciones de la Administración Federal de Ferrocarriles en 49 C.F.R., Partes 172 y 174. En general, la OEA espera que un derrame de materiales peligrosos dure un tiempo relativamente corto y se contenga rápidamente.](#) A lo largo de todos los segmentos

de líneas ferroviarias en el cual el transporte de materiales peligrosos aumentaría, la OEA pronostica que un total de 12,88 descargas de desechos ocurrirían cada año en virtud de la Adquisición Propuesta, en comparación con las 10,36 descargas de desechos que implica la Alternativa Sin Acción. A lo largo de todos los patios de maniobra ubicados en el área de la investigación, la OEA pronostica que un total de 24,99 descargas de desechos ocurrirían cada año de acuerdo con la Adquisición Propuesta, en comparación a las 23,50 descargas de desechos por año de la Alternativa Sin Acción. La OEA espera que la mayoría de las descargas de desechos que ocurran sean menores y no tengan la posibilidad de resultar en impactos ambientales, lesiones físicas o muertes. Además, la OEA espera que todo posible aumento en la cantidad de descargas de desechos a lo largo de los segmentos de las líneas ferroviarias de la red combinada de CPKC se compensaría parcialmente por una reducción en la cantidad de descargas de desechos a efectuarse a lo largo de las líneas ferroviarias poseídas y operadas por otras compañías de ferrocarriles. Adicionalmente, en la medida que el transporte de materiales peligrosos podría desviarse de camión a ferrocarril como resultado de la Adquisición Propuesta, la cantidad total de desechos se podría reducir porque el transporte ferroviario es generalmente más seguro que el transporte por camión.

Como se establece en el *Capítulo 4, Mitigación*, los Solicitantes han propuesto una mitigación voluntaria que reduciría al mínimo la posibilidad de incidentes que podrían ocurrir durante las operaciones ferroviarias y que minimizaría los posibles impactos de todo incidente que sí llegara a ocurrir. Según 49 C.F.R. Part 1106 y las regulaciones de la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por su sigla en inglés), 49 C.F.R. Part 244, los Solicitantes también crearon una propuesta de Plan de Integración de Seguridad (SIP, por su sigla en inglés). El Plan de Integración de Seguridad propuesto describe el proceso y línea de tiempo propuesta de los Solicitantes para unir las operaciones de CP y KCS, así como también las implicaciones de seguridad que serían resultado de unir las operaciones.

Durante la preparación del Plan de Integración de Seguridad, los Solicitantes se reunieron con la Administración Federal de Ferrocarriles para revisar los borradores del plan propuesto y los materiales relacionados, responder preguntas y aceptar recomendaciones. Según 49 C.F.R. §§ 1106.4(b)(1) y 244.17, el 28 de diciembre de 2021, los Solicitantes presentaron su Plan de Integración de Seguridad ante la Comisión y, por medio de una carta con fecha del 28 de febrero de 2022, la Administración Federal de Ferrocarriles presentó comentarios a la Comisión indicando que la Administración Federal de Ferrocarriles está satisfecha con que el Plan de Integración de Seguridad ~~propuesto~~ proporciona una garantía razonable de seguridad para la transacción propuesta, conforme a las regulaciones vigentes. La OEA también ha revisado el Plan de Integración de Seguridad ~~propuesto~~, que se adjuntó a este borrador de la Declaración de Impacto Ambiental como Apéndice G para permitir que el público lo analice y presente comentarios sobre el mismo y sobre los comentarios de la Administración Federal de Ferrocarriles. ~~En la Declaración de Impacto Ambiental final,~~ ~~la~~ ~~La~~ ~~OEA~~ ~~no~~ ~~ha~~ ~~recibido~~ ~~ningún~~ ~~responderá~~ ~~a~~ ~~todo~~ ~~comentario~~ ~~por~~ ~~escrito~~ ~~del~~ ~~Plan~~ ~~de~~ ~~Integración~~ ~~de~~ ~~Seguridad~~ ~~que~~ ~~se~~ ~~haya~~ ~~presentado~~ ~~durante~~ ~~el~~ ~~periodo~~ ~~de~~ ~~comentarios~~ ~~del~~ ~~borrador~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~Declaración~~ ~~de~~ ~~Impacto~~ ~~Ambiental~~ ~~y~~ ~~recomienda~~ ~~que~~ ~~la~~ ~~Comisión~~ ~~lo~~ ~~adopte~~. Si la Comisión autoriza la Adquisición Propuesta y adopta el Plan de Integración de Seguridad, la Comisión requerirá el cumplimiento con el Plan de Integración de Seguridad como condición para otorgar la autorización. 49 C.F.R. § 1106.4(b)(4). Entonces, los Solicitantes coordinarán la implementación del Plan de Integración de Seguridad aprobado

con la Administración Federal de Ferrocarriles aprobado e incluirán toda enmienda realizada. Id. La Administración Federal de Ferrocarriles le proveerá a la Comisión información actualizada durante el periodo de implementación de la adquisición y le notificará a la Comisión cuando, según la perspectiva de la Administración Federal de Ferrocarriles, la integración de las operaciones de los Solicitantes se haya completado de forma completa y segura. Id.

S.3.2 Seguridad en los pasos a nivel

La OEA espera que la Adquisición Propuesta sólo tenga como resultado impactos adversos menores en lo que respecta a la seguridad en los cruces de carreteras y ferrocarriles (los pasos a nivel). Como se menciona en la *Sección 3.2, Seguridad de los pasos a nivel*, en los ~~1.134~~1.270 pasos a nivel ~~evaluados en el~~ del área de investigación comprendida dentro del criterio para análisis de la seguridad (incluyendo el segmento ferroviario de UP que se extiende desde Beaumont a Rosenberg, Texas, el cual fue añadido a la Declaración de Impacto Ambiental Final), el número total previsto de choques de trenes y vehículos sería de ~~24,9~~31,7 choques por año en virtud de la Adquisición Propuesta, en comparación con ~~19,1~~25,6 choques por año de acuerdo con la Alternativa Sin Acción, que es una diferencia de ~~5,8~~6,1 accidentes al año. En los ~~1.134~~1.270 pasos a nivel localizados en el área de investigación comprendida dentro del criterio para análisis de la seguridad, el número total previsto de choques de trenes y peatones sería de ~~2,2~~2,9 choques por año de acuerdo con la Adquisición Propuesta, en comparación con ~~1,7~~2,3 choques por año de la Alternativa Sin Acción, que es una diferencia de ~~0,5~~0,6 choques por año. El mayor impacto en la seguridad se produciría en el paso a nivel ubicado en Miller Road en Hungerford, Texas. En este paso a nivel, la OEA pronostica que la Adquisición Propuesta resultaría sólo en aproximadamente 0,0277 choques adicionales por año en comparación con la Alternativa Sin Acción. Eso significa que la Adquisición Propuesta resultaría en solo un choque adicional cada 36 años aproximadamente en comparación con la Alternativa Sin Acción en ese paso a nivel. Otros pasos a nivel ubicados en el área de investigación experimentarían pocos aumentos en la frecuencia de accidentes o ningún aumento en la frecuencia de accidentes.

Como establece el *Capítulo 4, Mitigación*, los Solicitantes han propuesto una mitigación voluntaria que minimizaría los impactos en la seguridad ~~y el retraso~~ en los pasos a nivel. La misma incluye el compromiso de trabajar, una vez presentada la solicitud, con comunidades posiblemente afectadas para conseguir los fondos para proyectos de mitigación en los cruces a nivel donde dichos proyectos sean adecuados de acuerdo con el criterio establecido por agencias relevantes para incrementar la seguridad de los cruces ya existentes (VM-Grade Crossing-01) y el compromiso de consultar con las comunidades posiblemente afectadas para mejorar la visibilidad en los cruces a nivel por medio de la limpieza de vegetación donde sea posible (VM-Grade Crossings-03). La OEA recomienda que la Comisión imponga estas medidas voluntarias de mitigación en toda decisión en la que se autorice la Adquisición Propuesta y que la Comisión también imponga medidas de mitigación que requieran que los Solicitantes consulten con los Departamentos de Transporte correspondientes así como con otras agencias adecuadas antes de construir, reubicar, mejorar o modificar cruces a nivel como parte de la Adquisición Propuesta, incluyendo instrumentos de advertencia de cruces a nivel, y que cumplan con los requisitos

[razonables de dichas agencias para el diseño de cruces a nivel y de los instrumentos de advertencia relacionados \(MM-Grade Crossings-01\).](#)

S.3.3 Retrasos en los pasos a nivel

Como se menciona en la *Sección 3.3, Retrasos en los pasos a nivel*, la Adquisición Propuesta también resultaría en efectos adversos menores en lo que se refiere a retrasos en los pasos a nivel. En los ~~277-276~~ pasos a nivel con un tráfico diario anual promedio (AADT, por su sigla en inglés) de 2.500 o más vehículos por día, la Adquisición Propuesta resultaría en un aumento promedio del retraso de sólo aproximadamente 0,7 segundos adicionales por cada vehículo en comparación con la Alternativa Sin Acción. El mayor aumento promedio del retraso para cualquier paso a nivel dado sería de 7,3 segundos por vehículo, el cual ocurriría en el paso a nivel que cruza Ridley Street en Davenport, Iowa. Otros pasos a nivel ubicados en el área de investigación experimentarían pocos aumentos en los retrasos promedio, ningún aumento en los retrasos o una reducción de los retrasos en comparación a la Alternativa Sin Acción. La OEA pronostica que un retraso aumentado en los pasos a nivel reduciría el nivel de servicio (LOS, por su sigla en inglés) en sólo cinco pasos a nivel¹. Para estos cinco pasos a nivel, el nivel de servicio se reduciría de Nivel de Servicio A a Nivel de Servicio B. Dado que el Nivel de Servicio B corresponde al flujo de tráfico estable, la OEA concluye que la Adquisición Propuesta resultaría en efectos adversos menores en los retrasos en estos pasos a nivel, pero no ameritaría la mitigación.

Para los 28 pasos a nivel que se encuentran en las carreteras localizadas en el área de investigación ~~que se designan como de~~ rutas de emergencia ~~designadas en la base de datos de pasos a nivel de~~ por la Administración Federal de Ferrocarriles, la OEA concluyó que el retraso en los pasos a nivel causado por la Adquisición Propuesta tendría un impacto menor en ~~la prestación de~~ los servicios de emergencia. En promedio, el retraso en los pasos a nivel a lo largo de las rutas de emergencia sería de 3,9 segundos por vehículo (correspondiente al Nivel de Servicio A) de acuerdo con la Adquisición Propuesta, en comparación con 2,9 segundos por vehículo (también correspondiente a un Nivel de Servicio A) de la Alternativa Sin Acción. ~~La Adquisición Propuesta tampoco tendría efectos adversos en los pasos a nivel cerca de los patios de maniobras donde aumentaría la actividad de tales patios.~~

[A modo de respuesta a los comentarios públicos sobre el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la OEA corrigió el Apéndice H e incluyó información adicional sobre el tiempo que las barreras se encontrarán bajas en los 1.365 pasos a nivel del área de estudio de retrasos en los pasos a nivel. Ello incluyó el tiempo calculado en que las barreras estén bajas para ciertos tipos específicos de trenes, tal como trenes de pasajeros \(para pasos a nivel a nivel ubicados en rutas de pasajeros\), trenes de carga más cortos y trenes más largos, intermodales, automotrices y trenes de carga mixtos.](#)

[Además, la OEA también analizó el posible impacto con respecto a los vehículos de emergencia en 751 pasos a nivel. Esto incluye todos los pasos a nivel ubicados en el área de estudio con un tráfico diario promedio anual de 2.500 vehículos por día o más, así como también pasos a nivel con un tráfico diario promedio anual de menos de 2.500 vehículos por](#)

¹ El Nivel de Servicio (LOS) es una medida cualitativa del flujo de vehículos motorizados, indicada por letras de la A a la F, donde A representa condiciones de flujo libre y F indica congestión extrema.

día que se encuentran a más de dos millas de un cruce y a más de dos millas de un cruce a nivel con un tráfico promedio de 2.500 o más. De los 751 pasos a nivel, la mayoría tiene una ruta alternativa que mide menos de diez millas de largo. Sin embargo, para 115 pasos a nivel de áreas rurales y pueblos pequeños de Arkansas, Iowa, Luisiana, Missouri, Oklahoma y Texas, la ruta alternativa tendría una distancia de más de diez millas. La OEA también identificó 111 pasos a nivel que no tienen una posible ruta alternativa o que tienen una ruta alternativa con otro paso a nivel que puede estar bloqueado simultáneamente por el mismo tren de 10.000 pies de largo. Mientras que es posible, es poco probable que un tren se pare en una posición en la que bloquee dichos pasos a nivel durante un tiempo significativo en una situación de emergencia. Sin embargo, si eso fuera a ocurrir, los servicios de emergencia podrán verse seriamente afectados.

Con la excepción de los pasos a nivel ubicados a lo largo de las 25 mejoras capitales, la Adquisición Propuesta no afectaría la disponibilidad de rutas alternativas ni la distancia de las rutas alternativas para pasos a nivel bloqueados. Además, debido a que los Solicitantes esperan que el largo promedio de los trenes disminuya en muchos pasos a nivel como resultado de la Adquisición Propuesta, el tiempo promedio que un vehículo de emergencia tendría que esperar para pasar disminuiría en la mayoría de los pasos a nivel comprendidos dentro del área de estudio. Sin embargo, debido a que el tráfico ferroviario promedio aumentaría, es probable que aumente la frecuencia con que los vehículos de emergencia se verían bloqueados como resultado de la Adquisición Propuesta.

La OEA también comparó los retrasos en los pasos a nivel con criterios desarrollados por la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por su sigla en inglés) para la identificación de pasos a nivel donde debe tomarse en cuenta la separación de los mismos. OEA identificó 24 pasos a nivel donde la Adquisición Propuesta causaría que se exceda el criterio de la FHWA para el volumen de carga (30 trenes por día) o el criterio de la FHWA para el total de horas vehiculares de retraso (30 horas por día). Sin embargo, para cada uno de esos 24 pasos a nivel, la Adquisición Propuesta tendría como resultado una disminución en el retraso promedio por vehículo retrasado, una disminución en el largo promedio de la fila de vehículos, y ningún cambio en el Nivel de Servicio. Además, los 24 pasos a nivel tienen rutas alternativas, con una distancia promedio de 4,8 millas. Por estos motivos, la OEA no recomienda medidas de mitigación en lo que respecta a la separación de los pasos a nivel.

La Adquisición Propuesta no tendría como resultado impactos adversos en los pasos a nivel que se encuentran cerca de yardas donde la actividad ferroviaria incrementaría. Sin embargo, la Adquisición Propuesta tendría como resultado retrasos en 18 pasos a nivel donde los Solicitantes planean añadir una nueva vía de adelantamiento o extender una vía de adelantamiento ya existente. Entre ellos, siete tienen el potencial de aislar completamente a residencias, negocios u otros edificios si los Solicitantes no desarrollan rutas de acceso alternativas durante las etapas finales de la ingeniería y el diseño.

Como se establece en el *Capítulo 4, Mitigación*, los Solicitantes han propuesto una mitigación voluntaria que reduciría los impactos del retraso en los pasos a nivel. Las mismas incluyen el compromiso de operar en cumplimiento con el Código General de Regulaciones Operativas que dispone que, cuando sea práctico, un tren parado o un movimiento de cambio debe evitar bloquear el cruce público durante más de 10 minutos (VM-Grade Crossing-04), el compromiso de notificar a los Centros de Envío de Servicios

de Emergencia correspondientes sobre pasos a nivel que se encuentren bloqueados por trenes que estén detenidos y no puedan moverse durante períodos de tiempo significativos (VM-Grade Crossing-06), y el compromiso de investigar la posibilidad de crear vías de acceso alternativas para aquellas propiedades en las que el acceso se verá bloqueado durante más de 10 minutos más de una vez por semana (VM-Grade Crossing-04). La OEA recomienda que la Comisión imponga estas medidas de mitigación en toda decisión que autorice la Adquisición Propuesta y que la Comisión también imponga medidas de mitigación que requieran que los Solicitantes consulten con los Departamentos de Transporte correspondientes y con otras agencias indicadas antes de construir, reubicar, mejorar o modificar pasos a nivel como parte de la Adquisición Propuesta y que cumplan con los requisitos razonables de dichas agencias para el diseño de pasos a nivel y de los instrumentos de advertencia relacionados (MM-Grade Crossing-01).

S.3.4 Cambio de camión a ferrocarril

La Adquisición Propuesta podría afectar el tráfico en las carreteras al desviar la carga de camiones a ferrocarriles, lo que reduciría el número de camiones que circulan por las autopistas, y al aumentar las actividades operacionales en ciertas instalaciones intermodales, lo cual aumentaría el número de camiones que circula por las carreteras locales que proveen acceso a esas instalaciones intermodales. La OEA concluye que la Adquisición Propuesta no tendría efectos adversos en los sistemas de tráfico o de carreteras como resultado del cambio de camión a ferrocarril.

S.3.5 Tráfico en las instalaciones intermodales

Basado en la capacidad existente de las carreteras locales que sirven a las instalaciones intermodales donde la actividad podría aumentar como resultado de la Adquisición Propuesta, la OEA concluye que el aumento del tráfico de camiones en esas carreteras no tendría ningún efecto adverso.

S.3.6 Ruido y vibración

El ruido de los trenes que pasan incluye tanto el ruido de las bocinas de las locomotoras como el ruido del borde del camino, tal como el ruido del motor de la locomotora, el ruido del escape y el ruido de las ruedas de acero que se mueven sobre los rieles de acero. La OEA reconoce que los ruidos mencionados que se relacionan con el ferrocarril pueden molestar a las personas que viven, trabajan o se recrean cerca de una línea ferroviaria activa, y muchos comentaristas indicaron su preocupación durante el periodo de asambleas pública diciendo que la Adquisición Propuesta podría tener como resultado impactos adversos relacionados con el ruido. Las personas son particularmente sensibles al ruido en ciertos lugares, incluyendo residencias, escuelas, hospitales, hogares de ancianos y lugares de culto, los cuales se conocen conjuntamente como “receptores sensibles al ruido” (receptores). La OEA indica que los receptores ubicados cerca de las líneas ferroviarias de CP y KCS existentes ya experimentan ruido intermitente del tren y lo han hecho durante muchos años. La OEA no espera que la Adquisición Propuesta cause que los trenes individuales en esas líneas ferroviarias se vuelvan sustancialmente más ruidosos o se puedan oír en lugares

donde actualmente no se puede. Sin embargo, el aumento pronosticado en el tráfico ferroviario de la Adquisición Propuesta hará que el ruido relacionado con el ferrocarril sea más frecuente, lo que podría resultar en un nivel de ruido promedio día-noche (Ldn) más alto en muchos receptores.

Basado en la práctica pasada y las regulaciones ambientales de la Comisión de acuerdo con 49 C.F.R. § 1105.7(e)(6), un impacto acústico adverso ocurriría cuando un receptor experimenta un aumento en el nivel de ruido de 3 decibeles ponderados A (dBA) o más como resultado del aumento del tráfico ferroviario y alcanza un Ldn de 65 dBA o superior². [Los límites para el análisis de ruido y vibración en segmentos de líneas ferroviarias es un incremento en el tráfico ferroviario de por lo menos el 100% \(medido en toneladas brutas por millas al año\) o un incremento de por lo menos ocho trenes por día en cualquier segmento de las vías afectadas por la Adquisición Propuesta.](#) Según se describe en detalle en la *Sección 3.6, Ruido y vibración*, la OEA utilizó un modelo informático para identificar un total de 6.307 receptores que experimentarían un impacto acústico adverso si la Comisión autorizara la Adquisición Propuesta. Esos receptores se distribuyen en 27 condados y parroquias en 5 estados diferentes a lo largo de las líneas principales ya existentes de CP y KCS. [A modo de respuesta a los comentarios formulados en el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la OEA expandió el área de estudio de ruido y vibración en la Declaración de Impacto Ambiental Final incluyendo así el segmento ferroviario U-BEAU-01, el cual se extiende desde Beaumont, Texas a Rosenberg y pasa por el área de Houston. La OEA determinó que la Adquisición Propuesta no tendrá como resultado ningún impacto adverso relacionado con el ruido en el área de Houston. Los condados con el mayor número de receptores afectados incluyen el Condado de Clinton en Iowa, el Condado de Scott en Iowa, el Condado de Muscatine en Iowa y el Condado de Orange en Texas.](#)

Como indica el *Capítulo 4, Mitigación*, los Solicitantes han propuesto medidas de mitigación voluntaria para poder lidiar con los posibles impactos del ruido, que incluyen el compromiso de financiar las mejoras necesarias para mantener las designaciones de Zona Silenciosa existentes en comunidades donde la Adquisición Propuesta tal vez causaría la pérdida de dicha designación (VM-Noise-01). [Además, como se indica anteriormente, los Solicitantes se han comprometido a colaborar con ciertas comunidades del área de Chicago \(Condado de DuPage, Villa de Bartlett, Villa de Bensenville, Ciudad de Elgin, Villa de Itasca, Villa de Hanover Park, Villa de Roselle, Ciudad de Wood Dale, y Villa de Schaumburg\) para crear una nueva Zona Silenciosa, dependiendo de la aprobación necesaria y la practicidad de la misma \(VM-Community-03\).](#) La OEA también recomienda medidas de mitigación adicionales para lidiar con el impacto del ruido que requeriría que los Solicitantes mantengan los rieles y lechos de rieles (MM-Noise-01), cumplan con las regulaciones de la Administración Federal de Ferrocarriles que establece los límites de decibeles para las operaciones del ferrocarril (MM-Noise-02), consideren lubricar las curvas donde hacerlo podría reducir el ruido (MM-Noise-03), utilicen otros procedimientos operativos seguros y eficientes que podrían reducir efectivamente el ruido de las operaciones de los trenes (MM-Noise-04) y respondan de inmediato a las comunidades interesadas en establecer Zonas Silenciosas (MM-Noise-05). Aún si la Comisión impone

² Aunque lo dispuesto por 49 C.F.R. § 1105.7 (e)(6) establece que un aumento de 3 dBA o un aumento a un Ldn de 65 dBA sería un impacto adverso, la investigación indica que ambas condiciones deben cumplirse o superarse para causar un impacto de ruido adverso por las operaciones ferroviarias (Comisión de Transporte Terrestre 1998a, Coate 1999).

estas medidas de mitigación, la OEA espera que la Adquisición Propuesta resulte en impactos adversos de ruido inevitables.

Durante el periodo [de reconocimiento y el período de comentarios sobre el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental](#)~~de asambleas públicas~~, los comentaristas indicaron su preocupación de que la vibración terrestre por los trenes que pasan podría causar daños a las estructuras que se encuentran cerca de las líneas ferroviarias del sistema combinado de CPKC, que incluye casas y otros edificios. Como se indica en la *Sección 3.6, Ruido y vibración*, la vibración de los trenes que pasan rara vez es lo suficientemente fuerte como para causar algún daño a edificios u otras estructuras. La OEA no espera que la Adquisición Propuesta cause que la vibración de los trenes individuales se vuelva más fuerte de lo que es actualmente en las líneas ferroviarias de CP y KCS. Sin embargo, el aumento del tráfico ferroviario que resulte de la Adquisición Propuesta haría que esta vibración sea más frecuente. [En total, la OEA identificó 439 receptores donde la Adquisición Propuesta causaría que la vibración de los trenes exceda los límites de vibración molesta establecidos por la Administración Federal de Tránsito.](#) Fuera de la propiedad ferroviaria, las personas pueden sentir la vibración de los trenes que pasan y esa vibración podría causar molestias, pero no se producirían daños a los edificios u otras estructuras.

S.3.7 Calidad del aire y cambios climáticos

Como se menciona en la *Sección 3.7, Calidad del aire y cambios climáticos*, la OEA espera que la Adquisición Propuesta no resulte en un aumento general de las emisiones de contaminantes atmosféricos, incluyendo las emisiones de gases invernadero, y podría resultar en una disminución general de las emisiones debido al desvío esperado de carga del transporte de camión a ferrocarril y la eliminación que resulte de aproximadamente 64.000 camiones por año de las autopistas.

Aunque la OEA espera que la Adquisición Propuesta no resulte en un aumento de las emisiones atmosféricas generales y que sí podría resultar en una disminución general de las emisiones, la Adquisición Propuesta cambiaría la distribución local de las emisiones al desviar los trenes de otras líneas ferroviarias. La OEA espera que las emisiones localizadas de contaminantes atmosféricos de las locomotoras aumenten a lo largo de algunos segmentos de líneas ferroviarias dentro el sistema CPKC. ~~En particular, el análisis de la OEA muestra que el aumento pronosticado en el tráfico ferroviario resultaría en emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) superiores a los umbrales de minimis de la Agencia de Protección Ambiental en tres áreas no relacionadas con el ozono.~~ [En el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental la OEA determinó que el incremento de tráfico ferroviario que se proyecta tendría como resultado un incremento en las emisiones de Óxido de Nitrógeno \(NO_x\) que exceden los umbrales de minimis en la Zona de Incumplimiento para Ozono del Área de Chicago, la Zona de Incumplimiento para Ozono del área de Houston-Galveston-Brazoria, y el área de Mantenimiento para Ozono de Beaumont-Port Arthur. Luego de la emisión del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la Agencia de Protección Ambiental cambió la clasificación de dos áreas de incumplimiento de Texas, la Zona de Incumplimiento para Ozono del área de Houston-Galveston-Brazoria y el área de Incumplimiento para Ozono de Dallas-Fort Worth, de incumplimiento “Serio” a](#)

[incumplimiento “Severo”. Esta nueva clasificación implicó cambiar el umbral *de minimis* para el NO_x correspondiente a esas áreas de 50 toneladas por año a 25 toneladas por año. Como resultado de dicho cambio, la OEA ahora ha concluido que las emisiones de NO_x relacionadas con el incremento del tráfico ferroviario que resulte de la Adquisición Propuesta también excederá los umbrales *de minimis* corregidos en el Área de Incumplimiento para Ozono de Dallas-Fort Worth, el Área de Incumplimiento para Ozono de Chicago, el Área de Incumplimiento para Ozono de Houston-Galveston-Brazoria y el Área de Mantenimiento para Ozono de Beaumont-Port Arthur.](#) La OEA espera que la Agencia de Protección Ambiental y otras agencias estatales relevantes tengan en cuenta el aumento de las emisiones de NO_x de las operaciones ferroviarias relacionadas con la Adquisición Propuesta en futuros inventarios de emisiones para las tres áreas de incumplimiento afectadas. El aumento estimado de las emisiones de NO_x sería inferior al uno por ciento del presupuesto de emisiones correspondientes a las fuentes móviles en cada área de incumplimiento y, por lo tanto, no debe afectar negativamente el cumplimiento de los Planes de Implementación Estatales correspondientes a las áreas en incumplimiento.

Además de las emisiones de NO_x, las emisiones de todos los demás contaminantes atmosféricos de criterio y contaminantes atmosféricos peligrosos estarían muy por debajo de los umbrales *de minimis*, y las emisiones atmosféricas que resultan de la Adquisición Propuesta se minimizarían por las medidas de mitigación voluntaria de los Solicitantes con respecto a la calidad de aire y el cambio climático descritas en el *Capítulo 4, Mitigación*.

S.3.8 Energía

La OEA evaluó los impactos de la Adquisición Propuesta sobre el consumo de energía y el transporte de recursos energéticos. En general, la OEA espera que la Adquisición Propuesta no aumente el movimiento de recursos energéticos en Norteamérica, sino que desvíe algunos recursos energéticos del transporte por camión al transporte ferroviario y desde otras líneas ferroviarias al sistema combinado de CPKC. Los productos básicos de energía primaria que se moverían en el sistema combinado de CPKC incluyen gas de petróleo licuado³ de Alberta, Canadá y otras áreas de producción, productos químicos de las plantas químicas a lo largo de la costa del Golfo y betún y petróleo crudo de Alberta. De acuerdo con la información provista por los Solicitantes, la Adquisición Propuesta apoyaría potencialmente un cambio del transporte de petróleo crudo inflamable, que está clasificado como material peligroso, a DRUbit no peligroso, del cual se ha eliminado el diluyente inflamable. [DRUbit es una sustancia similar al alquitrán que no se esparce rápidamente y más seguramente no dañaría el medio ambiente ni las comunidades cercanas si se volcara sin querer en caso de un descarrilamiento, incrementando así la seguridad del envío en comparación con el producto original. La OEA espera que, aunque el transporte de DRUbit incremente como resultado de la Adquisición Propuesta, el transporte de petróleo crudo en las vías ferroviarias rivales disminuirá y que la Adquisición Propuesta no cambia el volumen total de los recursos energéticos que se transportan en los Estados Unidos.](#) Con respecto a la eficiencia energética, la Adquisición Propuesta daría como resultado una reducción neta en el uso de combustible de aproximadamente 7,97 millones de galones por

³ El gas de petróleo licuado (LPG) no debe confundirse con gas natural licuado (LNG). El LPG se ha transportado en tren durante muchos años. Según las regulaciones promulgadas por la Administración de Seguridad de Cañerías y Materiales Peligrosos y la Administración Federal Ferroviaria, el transporte de LNG por tren está actualmente prohibido en los Estados Unidos.

año, principalmente debido al cambio de camiones a trenes. En consecuencia, la OEA concluye que la Adquisición Propuesta no afectaría negativamente el transporte de materias primas energéticas ni la eficiencia energética.

S.3.9 Recursos culturales

Según la Ley Nacional de Prácticas Ambientales y el Art. 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica, la OEA evaluó los posibles impactos de la Adquisición Propuesta en lo que se refiere a recursos culturales, incluyendo edificios históricos, otras estructuras históricas y sitios arqueológicos. Como se detalla en la *Sección 3.9 Recursos culturales*, la OEA definió el Área de Efectos Posibles de modo tal que incluya los lugares de las 25 mejoras capitales planificadas y las áreas desde las cual serían visibles dichas mejoras capitales, para tener en cuenta los posibles efectos visuales.

La OEA llevó a cabo estudios de reconocimiento dentro del Área de Efectos Posibles para identificar los recursos que se encuentran sobre el nivel del suelo, tales como edificios y estructuras, y pruebas arqueológicas de la Fase I para identificar sitios arqueológicos dentro de la propiedad ferroviaria en los lugares de las mejoras capitales. La OEA identificó ~~18~~ 15 propiedades históricas que son elegibles para incluir en el Registro Nacional, las cuales incluyen ~~16~~ 13 recursos que se encuentran sobre el nivel del suelo y 2 recursos (arqueológicos) subterráneos.

Dado que la incorporación de nuevas vías de adelantamiento, la extensión de las vías de adelantamiento existentes y la incorporación de una segunda vía sería consistente con el carácter existente y el uso de las líneas ferroviarias donde se agregaría las mejoras capitales, la OEA ha concluido que la Adquisición Propuesta no afectaría negativamente a ninguno de los recursos que se encuentran sobre el nivel del suelo que sean elegibles para el Registro Nacional. Aunque la OEA identificó dos sitios arqueológicos elegibles para el Registro Nacional dentro del Área de Efectos Posibles para una nueva vía de adelantamiento ubicado en MP 247 cerca de Baron, Oklahoma, los Solicitantes han aclarado que ellos planean diseñar las mejoras capitales para poder limitar la huella permanente y todas las actividades de construcción al área perturbada (berma y balasto del ferrocarril) en lugares adyacentes a todo sitio arqueológico elegible para el Registro Nacional que haya identificado la OEA. Por lo tanto, las mejoras capitales en MP 247 no afectarán de forma adversa los dos sitios arqueológicos. ~~Por eso, la~~ OEA ha determinado que la Adquisición Propuesta no tendría *Ningún Efecto Adverso* para las propiedades históricas ya inscritas o elegibles para la inscripción en el Registro Nacional. Todos las Oficinas Estatales de Preservación Histórica, Oficinas Tribales de Preservación Histórica y otras partes consultoras dispuestas por el Artículo 106, han acordado con la OEA que la Adquisición Propuesta no afectará de forma adversa a sitios históricos. Por lo tanto, el proceso regulado por el Artículo 106 está finalizado.

Además, la OEA recomienda la mitigación que requiera que los Solicitantes desarrollen e implementen un plan para el monitoreo arqueológico durante la construcción, capaciten y familiaricen al personal de construcción con respecto a la identificación y tratamiento adecuado de propiedades históricas y aborden ~~y cómo abordar~~ el descubrimiento imprevisto de sitios arqueológicos o artefactos relacionados durante la construcción (MM-Cultural-01).

Además, los Solicitantes se han comprometido a diseñar las 25 mejoras capitales que permanecerán dentro de la servidumbre ferroviaria ya existente y evitarán la construcción dentro de los límites de sitios arqueológicos que son elegibles para su inclusión en el Registro Nacional identificados por la OEA (MM-Cultural-02).

~~Según el Art. 106, la OEA solicita comentarios públicos sobre los resultados de los esfuerzos de identificación de la OEA y las conclusiones con respecto a la elegibilidad de propiedades históricas para el Registro Nacional y los posibles efectos sobre las propiedades elegibles para el Registro Nacional de la Adquisición Propuesta como se presenta en este borrador de la Declaración de Impacto Ambiental. La OEA está especialmente interesada en recibir comentarios de tribus, gobiernos locales, sociedades históricas y otras partes interesadas con interés o experiencia relacionada en las áreas y propiedades históricas dentro del Área de Efectos Posibles.~~

S.3.10 Sitios de desecho de materiales peligrosos

La OEA evaluó los posibles impactos relacionados con las mejoras capitales planificadas, tal como la extensión de las vías de adelantamiento existentes o la incorporación de nuevas vías de adelantamiento, en el suelo o en las aguas subterráneas que han sido contaminados por desechos anteriores (como derrames o fugas) de materiales peligrosos. La OEA identificó sitios de materiales peligrosos en las áreas de investigación de cinco de las 25 mejoras capitales planificadas y concluyó que cuatro mejoras capitales tienen el potencial de impactar los sitios de desecho de materiales peligrosos. Las medidas de mitigación voluntaria de los Solicitantes y las medidas de mitigación adicionales recomendadas por la OEA establecidas en la *Sección 4, Mitigación* evitaría o reduciría los posibles impactos relacionados con los sitios de desecho de materiales peligrosos en los lugares de las mejoras capitales planificadas.

S.3.11 Recursos biológicos

Según la Ley Nacional de Prácticas Ambientales y el Art. 7 de la Ley de Especies en Peligro de Extinción (16 U.S.C. § 1536), la OEA evaluó los posibles impactos que la Adquisición Propuesta tendría sobre los recursos biológicos, los cuales incluyen las especies amenazadas y en peligro de extinción que se encuentra en la lista federal. Aunque la Adquisición Propuesta resultaría en un aumento del tráfico ferroviario en ciertas líneas ferroviarias en el sistema combinado de CPKC, la OEA concluye que este aumento pronosticado en el tráfico ferroviario no afectaría negativamente a las plantas, los peces o el hábitat. Las líneas ferroviarias en las que aumentaría el tráfico ferroviario han estado en funcionamiento durante muchos años, y cualquier tipo de vida silvestre que se encuentre cerca de las vías ferroviarias ya se habrá habituado a la presencia de la línea ferroviaria, la presencia ocasional de trenes que pasan y el ruido intermitente relacionado con el ferrocarril. El número de incidentes entre animales y trenes podría aumentar potencialmente como resultado de la Adquisición Propuesta, pero seguiría siendo insignificante en relación a otras causas de daños físicos y muerte.

La OEA realizó trabajo de campo en cada uno de los lugares de las mejoras capitales planificadas donde las actividades de construcción podrían perturbar el hábitat. En varios

de los lugares de mejoras capitales planificadas, la OEA identificó un hábitat adecuado para el murciélago de Indiana (*Myotis sodalis*), que es una especie en peligro de extinción que se encuentra en la lista federal, y el murciélago orejudo del norte (*Myotis septentrionalis*), que es una especie amenazada que se propone incluir en la lista de especies en peligro de extinción. En el lugar de mejoras capitales planificada de Cave Springs, Oklahoma, la OEA identificó un hábitat de alimentación adecuado para el murciélago orejudo de Ozark (*Corynorhinus townsendii ingens*), que es una especie en peligro de extinción incluido en la lista federal. Como se establece en la *Sección 4, Mitigación*, los Solicitantes se han comprometido voluntariamente a evitar actividades que puedan afectar el hábitat de los murciélagos, tal como la eliminación de árboles y la eliminación de puentes y alcantarillas, durante la temporada activa de los murciélagos, la cual ocurre desde el 1 de abril hasta el 31 de octubre (VM-Biological-03, VM-Biological-04, VM-Biological-05, VM-Biological-06). Teniendo en cuenta estos compromisos, la OEA, en consulta con el Servicio de Pesca y Vida Salvaje de los Estados Unidos, ha concluido que la Adquisición Propuesta *puede afectar, pero no es probable que afecte negativamente*, al murciélago de Indiana, el murciélago orejudo del norte y el murciélago orejudo de Ozark y tendría impactos insignificantes en otros recursos biológicos. [Todas las oficinas de servicios ecológicos locales del Servicio de Pesca y Fauna Salvaje de los Estados Unidos están de acuerdo con las conclusiones de la OEA y el proceso de consulta del Artículo 7 en este procedimiento se ha completado.](#)

[El Servicio de Pesca y Fauna Salvaje recientemente solicitó que se proponga el estado de “en peligro de extinción” para el murciélago tricolor, anteriormente conocido como “murciélago oriental común” \(*Pipistrells subflavus*\). Durante el trabajo de campo, la OEA identificó de forma segura hábitats adecuados para el murciélago tricolor en varias estructuras de drenajes y puentes. Además, durante las consultas con el Departamento de Conservación Ambiental de Missouri, la OEA identificó registros de la presencia de esta especie cerca del área de estudio de la vía doble planeada cerca de Blue Valley, Missouri. Aunque no se requiere consultar como se dispone en el Artículo 7 con respecto a especies propuestas, pero todavía no incluidas como amenazadas o en peligro de extinción, la OEA consideró el impacto que tendría la Adquisición Propuesta con respecto al murciélago tricolor en la presente Declaración de Impacto Ambiental Final. La OEA concluye que si las medidas de mitigación establecidas en el *Capítulo 4, Mitigación* para la protección del murciélago de Indiana, el murciélago orejudo del Norte y el murciélago orejudo de Ozark \(VM-Biological-03, VM-Biological-04, VM-Biological-05, y VM-Biological-06\) se implementaran, es poco probable que la Adquisición Propuesta afecte al murciélago tricolor de forma adversa.](#)

[Durante el período de reconocimiento, los comentaristas expresaron su preocupación de que la Adquisición Propuesta podría incrementar el riesgo de descarrilamiento de trenes, lo que tendría como resultado el derrame o liberación de materiales peligrosos, tal como petróleo crudo, en el entorno biológico de los alrededores. Basado en las tasas de incidentes a nivel nacional y del sistema, la OEA concluye que el riesgo de que ocurra un accidente que tenga como resultado la liberación de cualquier cantidad de materiales peligrosos en el suelo, donde pueda afectar recursos biológicos, es y permanecería siendo muy bajo.](#)

S.3.12 Recursos hídricos

Como se dispone en la *Sección 3.12, Recursos hídricos*, la OEA evaluó el posible impacto que la Adquisición Propuesta tendría sobre los recursos hídricos, los cuales incluyen las aguas superficiales, los humedales, las aguas subterráneas y las llanuras aluviales. Aunque los comentaristas expresaron su preocupación de que el aumento pronosticado en el tráfico ferroviario como resultado de la Adquisición Propuesta aumente el riesgo de derrames de materiales peligrosos en las vías fluviales, la probabilidad de que ocurra un incidente que podría resultar en el derrame de materiales peligrosos en las vías fluviales o en el suelo donde afecte a las aguas subterráneas es y seguiría siendo muy bajo.

Durante el período de comentarios sobre el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, los comentaristas expresaron su preocupación sobre el que la Adquisición Propuesta incremente las probabilidades de un derrame o liberación de materiales peligrosos que pudieran afectar los recursos hídricos de forma adversa. Como se explica en la Declaración de Impacto Ambiental Final, las vías férreas en las cuales incrementaría el tráfico ferroviario como resultado de la Adquisición Propuesta ya se usan para el transporte de materiales peligrosos y lo han sido durante muchos años, y la probabilidad de un derrame es generalmente baja. En caso de ocurrir un derrame, el impacto en la vegetación dependería de la naturaleza del material liberado, el volumen de los materiales liberados, el lugar del derrame en relación a comunidades vegetales y la eficacia de la respuesta. Un derrame de materiales peligrosos podría afectar a plantas individuales si se vieran expuestas a un contaminante, lo cual causaría lesiones, enfermedad o la muerte. Un derrame también podría tener como resultado la contaminación de agua o suelos, lo cual podría afectar a las plantas. Sin embargo, el tamaño típicamente pequeño de un derrame, cuando se considera en conjunto con las medidas de respuesta requeridas por las regulaciones de la Administración de Cañerías y Materiales Peligrosos y la Administración Federal de Ferrocarriles, reduciría la posibilidad de contaminación de aguas subterráneas y permitiría el manejo adecuado de la contaminación de las aguas terrestres, afectando posiblemente los recursos hídricos.

La OEA realizó trabajo de campo en cada una de las mejoras capitales planificadas donde las actividades de construcción podrían afectar cuerpos de agua o humedales. Basado en este trabajo de campo y suposiciones conservadoras sobre cómo podría proceder la construcción, la OEA ha concluido que las mejoras capitales individuales podrían tener un impacto temporal o permanente en entre 0,00 y 0,53 acres de aguas superficiales y entre 0,00 y 6,43 acres de humedales, dependiendo del lugar. Estos impactos se evitarían o minimizarían mediante la implementación de las medidas de mitigación voluntaria de los Solicitantes y las medidas de mitigación adicionales recomendadas por la OEA, según se establece en la *Sección 4, Mitigación*. La OEA también concluye que la Adquisición Propuesta tendría impactos insignificantes en las aguas subterráneas y la calidad del agua.

S.3.13 Justicia ambiental

Para cada uno de los diferentes tipos de impactos descritos anteriormente, la OEA consideró si la Adquisición Propuesta podría resultar en impactos significativos que serían soportados de manera desproporcionada por las poblaciones de [Justicia Ambiental](#), las cuales incluyen

poblaciones minoritarias, poblaciones de bajos ingresos o tribus indígenas americanas. Como se indicó en la *Sección 3.13, Justicia ambiental*, la OEA ha concluido que la Adquisición Propuesta no generaría ningún impacto ambiental que sería grande y adverso, con la excepción de los impactos acústicos asociados con el aumento proyectado en el tráfico ferroviario en ciertos segmentos de la línea ferroviaria. Aunque la OEA determinó que el ruido afectaría a ciertas poblaciones de la Justicia Ambiental, los impactos del mismo no serían soportados de manera desproporcionada por esas poblaciones de Justicia Ambiental. De hecho, según el análisis de la OEA de los datos demográficos de los bloques censarios de los grupos y las comunidades que se encuentran a lo largo de la red combinada de CPKC, la mayoría de los receptores que experimentarían impactos de ruido adversos se encuentran en poblaciones que no son de Justicia Ambiental. Para minimizar los impactos del ruido en las poblaciones de Justicia Ambiental, la OEA recomienda la mitigación que requiera que los Solicitantes lleven a cabo un enfoque proactivo y específico para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos que experimentarían impactos acústicos adversos como resultado de la Adquisición Propuesta con el fin de proveer información sobre el proceso para establecer Zonas Silenciosas (MM-EJ-01). Los Solicitantes también han propuesto medidas de mitigación voluntaria relacionadas con la Justicia Ambiental ([ver VM-EJ-01, VM-EJ-02 y VM-EJ-03](#)).

S.3.14 Los impactos acumulativos

La OEA evaluó si la Adquisición Propuesta podría posiblemente resultar en algún impacto que, cuando se considera junto con los impactos de otras acciones y proyectos razonablemente previsibles en el área del proyecto, podría contribuir a efectos acumulativos adversos y significativos en el medio ambiente. Como se indicó en la *Sección 3.14, Los impactos acumulativos*, la OEA identificó varios proyectos y acciones razonablemente previsibles que podrían aumentar el tráfico ferroviario de pasajeros en ciertas líneas ferroviarias en la red combinada de CPKC aproximadamente al mismo tiempo que la Adquisición Propuesta. Debido a la baja cantidad de trenes de pasajeros adicionales que estos proyectos podrían agregar, los impactos acumulativos en la seguridad de los trenes de pasajeros, la calidad del aire, la seguridad de los pasos a nivel y los retrasos en los pasos a nivel serían insignificantes.

Dos proyectos de líneas de transmisión eléctrica propuestos podrían superponerse geográficamente con una o más de las mejoras capitales planeadas dentro de la propiedad ferroviaria. Si esto sucediera, podrían resultar en impactos acumulativos sobre los recursos biológicos y los recursos hídricos, pero la OEA espera que estos impactos acumulativos sean menores y se minimicen mediante las medidas de mitigación voluntaria de los Solicitantes y las medidas de mitigación adicionales recomendadas por la OEA establecidas en la *Sección 4, Mitigación*.

~~S.4 Período de comentarios públicos sobre el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS)~~

~~La OEA ofrecerá un período de 45 días para hacer comentarios sobre este borrador de la Declaración de Impacto Ambiental durante el cual las partes interesadas y el público pueden revisar el mismo y hacer sus comentarios. La OEA notificará a las partes interesadas y al público sobre la disponibilidad del borrador de la Declaración de Impacto Ambiental a través de una combinación de correos electrónicos, anuncios publicitarios y tarjetas postales con un enlace al borrador de la Declaración de Impacto Ambiental que se enviará por correo a las partes interesadas y los medios de comunicación. El borrador completo de la Declaración de Impacto Ambiental está disponible en el sitio web de la Comisión (www.stb.gov) al hacer clic en el botón "View all Decisions" ("Ver todas las decisiones") y buscar por fecha de servicio (5 de agosto de 2022) o número de expediente (FD 36500). El borrador de la Declaración de Impacto Ambiental se incluirá como un Documento Ambiental en la categoría "Decision Type" ("Tipo de Decisión"). El borrador de la Declaración de Impacto Ambiental también está disponible en el sitio web específico del proyecto (www.CP-KCSMergerEIS.com).~~

~~La OEA llevará a cabo cuatro reuniones públicas en persona sobre el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental durante las cuales las partes interesadas pueden revisar el mismo, hacer comentarios orales en un entorno formal o enviar comentarios por escrito. La OEA comenzará cada reunión con una jornada de puertas abiertas seguida por una breve descripción de la Adquisición Propuesta y el proceso de revisión ambiental, seguida por una sesión de comentarios del público. Durante la sesión formal de comentarios, cada una de las personas interesadas tendrán tres minutos para proveer sus comentarios verbales. Un taquígrafo estará presente para anotar estos comentarios. Si el tiempo lo permite, el taquígrafo estará disponible al final del segmento formal de la reunión para anotar los comentarios de las personas que no estén interesadas en dirigirse a los participantes de la reunión en general. Las transcripciones de las reuniones estarán disponibles en el sitio web del proyecto patrocinado por la Comisión. Las reuniones se llevarán a cabo en las siguientes fechas, horas y lugares:~~

- ~~● 12 de septiembre de 2022, 6 a 8 p.m. (Central Daylight Time [CDT]) en Westin Chicago Northwest, 400 Park Boulevard, Itasca, Illinois, 60143~~
- ~~● 13 de septiembre de 2022, 6 a 8 p.m. (CDT) en River Center, 136 E. 3rd Street, Davenport, Iowa, 52801~~
- ~~● 14 de septiembre de 2022, 6 a 8 p.m. (CDT) en Montgomery Event Venue, 425 S. Thompson Avenue, Excelsior Springs, Missouri, 64024~~
- ~~● 15 de septiembre de 2022, 6 a 8 p.m. (CDT) en Oaks Event Center, 2110 South Main Street, Vidor Texas, 77662~~

~~Además, la OEA realizará tres reuniones públicas en línea. Se les pide a las personas interesadas en comentar que se registren previamente en el sitio web del proyecto patrocinado por la Comisión. La OEA comenzará la reunión pública en línea con una breve descripción de la Adquisición Propuesta y el proceso de revisión ambiental. Después de la descripción general, la OEA recibirá comentarios verbales en el orden en que las personas que deseen hablar se hayan registrado previamente. Las reuniones~~

públicas en línea serán una sesión formal presidida por un moderador durante la cual las personas que se hayan registrado anteriormente tendrán tres minutos para proveer sus comentarios. Si el tiempo lo permite, el moderador permitirá que otras personas interesadas que no se registraron anteriormente hagan sus comentarios. Las personas interesadas pueden participar en la reunión por teléfono, computadora o ambos. Las transcripciones de las reuniones estarán disponibles en el sitio web del proyecto después de las reuniones. Para registrarse para la reunión pública en línea, visite www.CP-KCSMergerEIS.com. Las reuniones públicas en línea se llevarán a cabo en la siguiente fechas y horas:

- 7 de septiembre de 2022, 6 a 8 p.m. (CDT)
- 8 de septiembre de 2022, 12 a 2 p.m. (CDT)
- 19 de septiembre de 2022, 6 a 8 p.m. (CDT)

Un taquígrafo estará presente para anotar los comentarios verbales durante las reuniones públicas en línea. Si el tiempo lo permite, el taquígrafo estará disponible al final del segmento formal de la reunión en línea para anotar los comentarios de las personas que no estén interesadas en dirigirse a los participantes de la reunión en general. Todas las transcripciones de las reuniones estarán disponibles en el sitio web del proyecto después de las reuniones.

Además de llevar a cabo reuniones públicas, la OEA solicita comentarios por escrito sobre el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental. Se le pide al público y a toda parte interesada que envíe sus comentarios por escrito sobre todos los aspectos de este borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, incluyendo el proceso provisto por el Art. 106. La OEA considerará todos los comentarios al preparar la Declaración de Impacto Ambiental final, que incluirá respuestas a todos los comentarios sustanciales, las conclusiones finales de la OEA sobre los posibles impactos y las medidas finales de mitigación ambiental recomendadas por la OEA. La fecha límite para presentar los comentarios es el 26 de septiembre de 2022. Al enviar comentarios sobre el presente borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, la Comisión les solicita a los comentaristas que sean lo más específicos posible y fundamenten sus preocupaciones y recomendaciones.

Se proporcionarán formularios de comentarios en las reuniones públicas que se lleven a cabo en modo presencial. Los formularios completos se aceptarán en las reuniones o se podrán enviar por correo. Toda parte interesada podrá presentar sus comentarios por escrito sobre el presente borrador de la Declaración de Impacto Ambiental sin importar si ha participado en alguna de las reuniones públicas y brindaron comentarios verbales. Los formularios para hacer comentarios o la cartas escritas se pueden enviar por correo al siguiente contacto y dirección:

Joshua Wayland
Office of Environmental Analysis, Surface Transportation Board
Environmental Filing, Docket No. FD-36500

e/o VHB
940 Main Campus Drive, Suite 500
Raleigh, NC 27606

~~Los comentarios también se podrán enviar electrónicamente a través del formulario de comentarios ambientales que se encuentra en el sitio web de la Comisión en <https://www.stb.gov/proceedings-actions/e-filing/environmental-comments/> o en el sitio web patrocinado por la Comisión en www.CP-KCSMergerEIS.com. No es necesario enviar por correo los comentarios escritos que se hayan presentado electrónicamente. Favor de referirse al Nro. de expediente FD-36500 al enviar comentarios.~~

~~Los comentarios escritos sobre el presente borrador de la Declaración de Impacto Ambiental deberán tener matasellos del 26 de septiembre de 2022. Los comentarios presentados electrónicamente deberán recibirse a más tardar el 26 de septiembre de 2022. Todos los comentarios recibidos escritos, presentados electrónicamente o transcritos tendrán el mismo peso para ayudar a completar el proceso de la Declaración de Impacto Ambiental y guiar a la Comisión al tomar una decisión en este procedimiento. Se puede obtener más información sobre el proyecto llamando al número gratuito de la OEA al 1-888-319-2337. La asistencia para personas con una incapacidad auditiva está disponible a través del Servicio Federal de Retransmisión de Información al 1-800-877-8339.~~

~~Luego de cerrar el período de comentarios sobre el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental el 26 de septiembre de 2022, la OEA emitirá una Declaración de Impacto Ambiental final que considerará y responderá a todos los comentarios sustanciales recibidos sobre el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental y establecerá las recomendaciones finales de la OEA sobre la mitigación ambiental. Luego la Comisión emitirá una decisión final basada en el borrador y la Declaración de Impacto Ambiental final y las presentaciones y comentarios del público y de agencias que se encuentren en el expediente público de este procedimiento. La decisión final abordará los méritos de transporte del proyecto propuesto y todo el expediente ambiental. Si la Comisión decide autorizar la Adquisición Propuesta, la Comisión podrá imponer condiciones a los Solicitantes como parte de esa decisión, incluyendo condiciones de mitigación ambiental.~~

~~Este borrador de la Declaración de Impacto Ambiental está disponible para ver o descargar en el sitio web de la Comisión en www.stb.gov o en el sitio web del proyecto patrocinado por la Comisión en www.CP-KCSMergerEIS.com. La **Tabla S.1-1**, que figura al final de este Resumen, resume y compara los posibles impactos de cada recurso, así como los impactos acumulativos.~~

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos	Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
Seguridad ferroviaria de carga		
Tasa de accidentes/incidentes por millón-millas de tren (pronóstico 2027; todo el sistema) ¹	CP: 1,44 KCS: 3,35	1,44
Tasa de accidentes/incidentes por millón-millas de tren (pronóstico 2027; línea principal) ²	CP: 0,74 KCS: 1,25	0,74
Conclusión del impacto: Según la Adquisición Propuesta, la cantidad de accidentes/incidentes se mantendría baja en todos los segmentos de la línea ferroviaria afectados y disminuiría en algunos segmentos. Bajo la Alternativa Sin Acción, los Solicitantes esperan que las redes CP y KCS experimenten un crecimiento orgánico en el tráfico ferroviario. Las tasas de incidentes en KCS y CP, respectivamente, continuarían disminuyendo si las tendencias de seguridad continúan.		
¹ El análisis de todo el sistema incluye accidentes/incidentes a lo largo de segmentos ferroviarios y dentro de patios de maniobra e instalaciones intermodales.		
² El análisis de la línea principal se basó solo en los segmentos ferroviarios, y los números que se muestran aquí son promedios entre segmentos de diferentes longitudes.		
Transporte de materiales peligrosos		
Desechos de la línea principal por año	10,36	12,88
Desechos de los patios de maniobra por año	23,50	24,99
Conclusión del impacto: Los aumentos en los vagones de materiales peligrosos de acuerdo con la Adquisición Propuesta causarían pocos cambios en la cantidad de emisiones anuales. Sin embargo, el riesgo de que ocurra una fuga en cualquier segmento específico de la línea ferroviaria seguiría siendo bajo, independientemente de si la Comisión autoriza o no la Adquisición Propuesta. En general, la OEA anticipa que un derrame de materiales peligrosos dure un tiempo relativamente corto de exposición y se contenga rápidamente.		
Seguridad ferroviaria de pasajeros		
Total de choques previstos cada 100 años	0,9839	1,904
Conclusión del impacto: La probabilidad de que ocurra un choque entre un tren de carga y un tren de pasajeros en cualquiera de los segmentos de la línea ferroviaria afectada sería muy baja tanto de acuerdo con la Adquisición Propuesta como con la Alternativa Sin Acción.		
Seguridad de pasos a nivel		
Número total previsto de accidentes de vehículos por año	19,1 25,5	24,9 31,7
Número total previsto de accidentes de peatones por año	1,7 2,3	2,2 2,9

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos	Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
<p>Conclusión del impacto: En todos los 1,1341.270 pasos a nivel de carreteras/ferrocarriles (pasos a nivel) en el área de investigación <u>que cumplen con el criterio para el análisis de la seguridad</u>, la OEA pronostica que aproximadamente 24,931,7 <u>24,931,7</u> accidentes que involucran trenes y vehículos motorizados ocurrirían al año de acuerdo con la Adquisición Propuesta en comparación con 19,125,5 <u>19,125,5</u> choques por año de la Alternativa Sin Acción. El aumento proyectado de aproximadamente 5,86,2 <u>5,86,2</u> choques de vehículos adicionales por año se compensaría con una disminución en el número de choques en pasos a nivel en líneas ferroviarias fuera de la red combinada de CPKC debido al desvío del tráfico ferroviario de esas líneas ferroviarias a las de CPKC. En todos los 1,1341.270 pasos a nivel del área de investigación <u>que cumplen con el criterio para el análisis de la seguridad</u>, el número total previsto de choques de trenes y peatones sería de 2,22,9 <u>2,22,9</u> choques por año de acuerdo con la Adquisición Propuesta, en comparación con 1,72,3 <u>1,72,3</u> accidentes por año de la Alternativa Sin Acción, que es una diferencia de 0,50,6 <u>0,50,6</u> accidentes por año.</p>		
Retrasos en los pasos a nivel		
Número de pasos a nivel que experimentan aumento en los retrasos	N/A	5
Pasos a nivel afectados por Nivel de servicio (LOS)	Nivel de Servicio (LOS) A: 260 257 Nivel de Servicio (LOS) B: 13 15 Nivel de Servicio (LOS) C: 2 Nivel de Servicio (LOS) D: 1 Nivel de Servicio (LOS) F: 1	Nivel de Servicio (LOS) A: 255 255 Nivel de Servicio (LOS) B: 18 17 Nivel de Servicio (LOS) C: 2 Nivel de Servicio (LOS) D: 1 Nivel de Servicio (LOS) E: 1
<p>Conclusión del impacto para el Nivel de Servicio (LOS): CincoCuatro pasos a nivel experimentarían una disminución en el Nivel de servicio, de LOS A a LOS B. Debido a que LOS B corresponde a un flujo estable, la OEA concluye que la Adquisición Propuesta resultaría en impactos de retrasos adversos menores en estos pasos a nivel. La demora en los pasos a nivel aumentaría con la Alternativa Sin Acción como resultado del aumento del tráfico ferroviario y vial debido al crecimiento orgánico.</p>		
<p>Conclusión del impacto por retraso de vehículos de emergencia: Bajo el área de investigación de la Adquisición Propuesta, 28 pasos a nivel están en rutas utilizadas para emergencias. Todas las rutas de emergencia designadas tienen rutas alternativas disponibles con una distancia promedio de 2,1 millas. La demora de los vehículos de emergencia aumentaría con la Alternativa Sin Acción como resultado del aumento del tráfico ferroviario y de carretera debido al crecimiento orgánico. <u>Además, la OEA analizó 751 pasos a nivel con más detalle para analizar el posible impacto en los vehículos de emergencia. De esos 751 pasos a nivel, 640 tienen una ruta alterna y la mayoría de las rutas alternas serían de menos de 10 millas de largo. Hay 73 pasos a nivel sin posibles rutas alternas porque están ubicadas en calles sin salida o proveen acceso a las mismas y 37 pasos a nivel donde la única ruta alterna contiene otro paso a nivel que podría encontrarse bloqueado por el mismo tren.</u></p>		
<p>Conclusión del impacto para las mejoras de capital planificadas: La Adquisición Propuesta resultaría en impactos de demora en 18 pasos a nivel donde los Solicitantes tienen la intención de agregar una nueva vía de adelantamiento o extender una vía de adelantamiento existente. Entre estos, siete tienen la posibilidad de completamente aislar residencias, negocios u otros edificios si los Solicitantes no desarrollan rutas de acceso alternativas durante la ingeniería y el diseño final. De acuerdo con la Alternativa Sin Acción, los Solicitantes no construirían las mejoras capitales planificadas. CP y KCS también podrían realizar mejoras de capital a lo largo de sus respectivas líneas ferroviarias en el futuro sin obtener la autoridad de la Comisión, si fuera necesario para respaldar las operaciones ferroviarias.</p>		
Cambio de camiones a trenes		

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos		Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
Cambio proyectado en el tráfico de camiones en las carreteras de los EEUU anualmente	N/A		- 64.018
Conclusión del impacto: La Adquisición Propuesta resultaría en el cambio de camiones de las autopistas, lo que podría brindar algunos beneficios al sistema de carreteras. De acuerdo con la Alternativa Sin Acción, la Adquisición Propuesta no causaría el mencionado cambio de carga del transporte por camión al transporte por ferrocarril.			
Tráfico de instalaciones intermodales			
Capacidad de las carreteras cercanas a las instalaciones intermodales	El aumento del tráfico de camiones causaría que tres segmentos de la carretera cerca de las instalaciones intermodales en el área de investigación excedieran la capacidad de la carretera. La relación v/c1 aumentaría de menos de 1,0 a más de 1,0.		Ningún segmento de carretera adicional cerca de las instalaciones intermodales excedería la capacidad de la carretera más allá de los tres segmentos que exceden 1,0 según la Alternativa Sin Acción. La relación v/c en las carreteras que se encuentran cerca de las instalaciones intermodales aumentaría en menos de 0,0045 por encima de la Alternativa Sin Acción en la Propuesta de Adquisición.
Conclusión del impacto: Según la Adquisición Propuesta, habría un posible aumento insignificante en la cantidad de camiones en las carreteras cerca de las seis instalaciones intermodales. De acuerdo con la Alternativa Sin Acción, el tráfico de camiones aumentaría debido al crecimiento económico.			
¹ La relación v/c, también conocida como grado de saturación, representa la suficiencia de una intersección para acomodar la demanda vehicular (FHWA 2013). Una relación v/c superior a 1,0 representa una carretera en la que los volúmenes calculados superan la capacidad asignada.			
Ruido y vibración			
Número de receptores afectados adversamente	No corresponde		6.307
Conclusión del impacto: La Adquisición Propuesta afectaría negativamente a los receptores donde los niveles de ruido superarían los 65 dBA (Ldn) y aumentarían en 3 dBA o más. Habría un total de 6,307 receptores afectados negativamente. La Adquisición Propuesta también causaría que se sobrepase el umbral de molestias por vibración en 439 receptores del área de estudio.			

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos	Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
Calidad del aire y cambios climáticos		
<p>Conclusión del impacto: Debido a que la Adquisición Propuesta probablemente tendría como resultado el cambio del transporte cargas por camión al transporte ferroviario y de otras líneas ferroviarias, la OEA espera que la Adquisición Propuesta no aumente las emisiones al aire (que incluye las emisiones de gases de efecto invernadero) y podría resultar en una disminución de las emisiones, cuando se mide a escala nacional o de todo el sistema. El análisis de la OEA muestra que el aumento pronosticado en el tráfico ferroviario resultaría en emisiones NO_x por encima de los umbrales <i>de minimis</i> de la EPA en tres áreas de incumplimiento <u>y en un área de mantenimiento para el ozono. Luego de la emisión del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental, EPA cambió la clasificación el Área de Incumplimiento para el Ozono de Houston-Galveston-Brazoria y el Área de Incumplimiento de Dallas-Fort Worth de incumplimiento “Serio” a “Severo”. Como resultado, las emisiones de NO_x relacionadas con la Adquisición Propuesta excederían el umbral <i>de minimis</i> en el Área de Incumplimiento de Dallas-Fort Worth, además del Área de Incumplimiento para Ozono de Houston-Galveston-Brazoria, el Área de Incumplimiento para Ozono de Chicago, y el Área de Mantenimiento para Ozono de Beaumont-Port Arthur.</u> Sin embargo, las emisiones NO_x estimadas de las operaciones ferroviarias relacionadas con la Adquisición Propuesta serían menos del 1 por ciento del presupuesto de emisiones aplicable total para fuentes móviles en cada área de incumplimiento de ozono. La OEA espera que las emisiones relacionadas con los aumentos proyectados en el tráfico ferroviario en las líneas ferroviarias y los aumentos proyectados en las actividades en los patios de maniobra y las instalaciones intermodales pueden verse compensadas por la disminución de las emisiones en otros lugares.</p>		
Energía		
<p>Conclusión del impacto: La Adquisición Propuesta no afectaría negativamente el transporte de materias primas energéticas o la eficiencia energética. Los ahorros de combustible relacionados con los desvíos de camiones a trenes (8,1 millones de galones) superarían el aumento en el uso de combustible en las instalaciones intermodales (110,785 galones), así como el combustible consumido durante los tiempos de espera en los pasos a nivel (12.118 galones). La OEA no incluyó los desvíos de riel a riel en el análisis general del consumo de combustible porque el aumento en el consumo de combustible en las líneas ferroviarias de CPKC probablemente se compensaría con una disminución en el consumo de combustible en las líneas ferroviarias de los ferrocarriles competidores.</p>		

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos	Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
Recursos culturales		
Impactos del sitio arqueológico	Ninguna. Sin embargo, en ausencia de la Adquisición Propuesta, CP o KCS podrían realizar mejoras de capital a lo largo de sus líneas ferroviarias en el futuro sin obtener la autorización de la Comisión.	Aunque dos sitios arqueológicos elegibles para el Registro Nacional, 34AD283 y 34AD286, están ubicados dentro del Área de Efectos Posibles en un lugar de mejora capital, los Solicitantes han aclarado que la vía atraviesa planificada se ubicaría dentro de los límites actuales de la huella de la línea ferroviaria (balasto y berma del ferrocarril) en las áreas adyacentes a 34AD283 y 34AD286 y que ninguna actividad de construcción se llevaría a cabo dentro de los límites de los sitios.
Impactos físicos de recursos históricos	Ninguna. Sin embargo, en ausencia de la Adquisición Propuesta, CP o KCS podrían realizar mejoras de capital a lo largo de sus líneas ferroviarias en el futuro sin obtener la autorización de la Comisión.	La Adquisición Propuesta afectaría a 98 segmentos elegibles de líneas ferroviarias debido a la adición de las mejoras de capital planificadas. Sin embargo, estos efectos no serían adversos.
Impactos visuales adversos de recursos históricos	Ninguna. Sin embargo, en ausencia de la Adquisición Propuesta, CP o KCS podrían realizar mejoras de capital a lo largo de sus líneas ferroviarias en el futuro sin obtener la autorización de la Comisión.	La Adquisición Propuesta afectaría 98 segmentos elegibles de líneas ferroviarias y 75 recursos históricos sobre el suelo debido a las mejoras de capital adicionales planificadas. Sin embargo, estos efectos no serían adversos.
<p>Conclusión del impacto: La Adquisición Propuesta no afectaría adversamente ningún recurso arqueológico o histórico. Todas las Oficinas Estatales de Preservación Histórica, Oficinas Tribales de Preservación Histórica y otras partes con las que se consulta estuvieron de acuerdo con la OEA en que la Adquisición Propuesta no afectaría de forma adversa a propiedades históricas que se encuentren dentro del Área de Posibles Efectos.</p>		
Sitios de desecho de materiales peligrosos		
Lugares de mejoras de capital con posibles impactos en sitios de materiales peligrosos	Ninguna	4
<p>Conclusión del impacto: Basado en los diseños conceptuales, los lugares de mejora de capital de Comanche (Iowa), Ottumwa (Iowa), Blue Valley (Missouri) y Asbury (Missouri) tienen la posibilidad de encontrar materiales peligrosos residuales durante las actividades de alteración del suelo.</p>		

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos	Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
Recursos biológicos		
Ley de Especies en Peligro de Extinción – Especies Listadas	Ninguna. Sin embargo, en ausencia de la Adquisición Propuesta, CP o KCS podrían llevar a cabo mejoras de capital a lo largo de sus líneas ferroviarias en el futuro sin obtener la autorización de la Comisión.	OEA consultó con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos <u>y determinó que el estuvo de acuerdo con que los impactos al murciélago de Indiana, al murciélago orejado del norte y al murciélago orejado de Ozark se determinaron a un nivel correspondiente a “puede-” <u>“podría</u> afectar, pero no es probable que los afecte adversamente.” Las oficinas de dicho Servicio de Missouri, <u>Oklahoma</u>, Illinois-Iowa y Arkansas coincidieron posteriormente con la determinación de la OEA. Hasta la fecha, la oficina de Oklahoma no ha coincidido con la determinación de la OEA. <u>La OEA también determinó que la Adquisición Propuesta no afectará de forma adversa al murciélago tricolor.</u></u>
Conclusión del impacto: La Adquisición Propuesta <i>puede afectar, pero probablemente no afectaría negativamente</i> , al murciélago de Indiana en peligro de extinción federal, al murciélago orejado del norte propuesto en peligro de extinción federal y al murciélago orejado de Ozark en peligro de extinción federal. <u>La Adquisición Propuesta tampoco afectará de forma adversa al murciélago tricolor que se ha propuesto para figurar como en peligro de extinción a nivel federal.</u> Los impactos sobre otros recursos biológicos serían insignificantes.		
Recursos hídricos		
Aguas superficiales y humedales	Ninguna; sin embargo, en ausencia de la Adquisición Propuesta, CP o KCS podrían realizar mejoras de capital a lo largo de sus líneas ferroviarias en el futuro sin obtener la autorización de la Comisión.	Potencial para impactar un total de aproximadamente 1,5 acres de arroyos y 15,94 acres de humedales debido al relleno, nuevo balasto de vía, reemplazo o adición de alcantarillas y extensión o adición de pilares de puentes.
Conclusión del impacto: La Adquisición Propuesta tendría impactos mínimos en los humedales y arroyos debido al trabajo y la construcción del lugar, incluida la colocación de material de relleno o estructuras de conducción.		
Justicia Ambiental		
Impacto adverso desproporcionadamente alto en la población minoritaria	No	No

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos	Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
Impacto adverso desproporcionadamente alto en la población de bajos ingresos	No	No
Porcentaje de receptores afectados adversamente en grupos de bloques censales de poblaciones abarcados por la Justicia Ambiental	No corresponde	28%
Porcentaje de receptores afectados adversamente en grupos de bloques censales de poblaciones que no están abarcados por la Justicia Ambiental	No corresponde	72%
Conclusión del impacto: La Adquisición Propuesta no tiene la posibilidad de resultar en impactos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana o el medio ambiente en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos.		
Impactos acumulativos		
Seguridad ferroviaria de pasajeros	No	Los impactos acumulativos con respecto a la probabilidad de choques ferroviarios aumentarían ligeramente en los segmentos en los que el Departamento de Transporte de Illinois propone un nuevo servicio ferroviario interurbano de pasajeros y donde Amtrak planea un servicio adicional entre River Junction y St. Paul, MN. Sin embargo, la probabilidad de choques ferroviarios que involucren trenes de pasajeros y de carga es muy baja.
Seguridad y retrasos en los pasos a nivel	No	Los impactos acumulativos resultarían de un aumento en el número de choques en ciertos pasos a nivel, y los impactos acumulativos darían lugar a un ligero aumento en la demora en los pasos a nivel en ciertos pasos a nivel. Sin embargo, la OEA espera que la cantidad de retrasos en los cruces de otras vías ferroviarias en los EEUU y en las carreteras podría disminuir como resultado del cambio de camiones al ferrocarril y el desvío del tráfico ferroviario de otros ferrocarriles a la red combinada de CPKC.

Tabla S.1-1. Tabla de resumen de impactos

Recursos e impactos	Alternativa Sin Acción	Adquisición Propuesta
Calidad del aire	No	Los impactos acumulativos resultarían en un ligero aumento de las emisiones de los cuatro trenes propuestos de Amtrak. Sin embargo, esto sería menos del 1 por ciento del presupuesto de emisiones para el Área de incumplimiento del ozono de Chicago.
Ruido	No	No
La justicia ambiental	No	No
Recursos biológicos	No	Dos proyectos de líneas de transmisión eléctrica propuestos podrían superponerse geográficamente con una o más de las mejoras de capital planificadas dentro de la propiedad ferroviaria. Si esto ocurriera, entonces los impactos acumulativos sobre los recursos biológicos podrían suceder, pero la OEA espera que estos impactos acumulativos sean menores.
Recursos hídricos	No	Los impactos acumulativos en los humedales podrían resultar del Proyecto de Línea de Transmisión SGGR en la mejora de capital MP 71 (Turkey River) en Iowa. Los impactos serían temporarios porque el proyecto de la SGGR es un cable eléctrico enterrado.
Conclusión del impacto: Los impactos acumulativos son posibles para la seguridad ferroviaria, la seguridad de los pasos a nivel, los retrasos en los pasos a nivel, la calidad del aire y los recursos hídricos. No habría impactos acumulativos de acuerdo con la Alternativa Sin Acción.		