

Resumen ejecutivo

Descripción general

El hipódromo de carreras de caballos de pura sangre, ex Suffolk Downs, (el "proyecto" o el "lugar del proyecto"), de aproximadamente 161 hectáreas y ubicado de manera estratégica dentro de la zona urbana de East Boston y Revere, representa una oportunidad única para transformar un lugar subutilizado en un desarrollo nuevo, dinámico y de usos mixtos. McClellan Highway Development Company, LLC ("MHDC" o el "proponente"), una filial de HYM Investment Group, LLC ("HYM"), es el propietario actual del lugar y presenta el proyecto de reconstrucción de Suffolk Downs. El proponente presentó un borrador del informe sobre el impacto ambiental y un borrador del informe sobre el impacto del proyecto ("DEIR/DPIR", por sus siglas en inglés) el 1 de octubre de 2018 para la construcción de una nueva comunidad orientada al transporte y de uso mixto.

El lugar del proyecto, que anteriormente era una marisma, se ocupó originalmente a principios del siglo XX y se convirtió en un hipódromo de carreras de caballos de pura sangre en la década de los años treinta. Hoy en día, a pesar de que el lugar del proyecto está ubicado en la zona urbana de East Boston y Revere, muchas partes de este no cuentan con acceso público y se encuentran aisladas de los vecindarios adyacentes. El plan de reconstrucción conceptual propuesto, o el proyecto del plan maestro, consiste en la reconstrucción del lugar del proyecto subutilizado de aproximadamente 161 hectáreas, que abarca alrededor de 109 hectáreas en East Boston y alrededor de 52 hectáreas en Revere.

La parte en Boston del lugar del proyecto se encuentra en el Área de Desarrollo Económico ("EDA", por sus siglas en inglés) de Suffolk Downs que forma parte del Distrito del Vecindario de East Boston y se identificó recientemente como una de las áreas de expansión para el futuro de Boston en el plan urbano *Imagine Boston 2030*.¹ También se ha considerado durante mucho tiempo como un área clave para el desarrollo económico por la ciudad de Revere.

El DEIR/DPIR completo puede encontrarse en el siguiente enlace del sitio web del proyecto de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA, por sus siglas en inglés).

<http://www.bostonplans.org/projects/development-projects/suffolk-downs>

¹ <http://imagine.boston.gov/>

Condiciones actuales

Las Figuras 1 y 2 muestran la ubicación y el contexto del lugar, respectivamente. Las instalaciones existentes en el lugar del proyecto incluyen la casa club, tribunas, la pista de carreras de caballos de pura sangre (la "pista de carreras") dentro del campo, un edificio de administración desocupado, edificios de mantenimiento, establos (muchos de los cuales se encuentran en mal estado y en riesgo de desmoronarse) y una extensa área de estacionamiento. La Figura 3 ilustra las condiciones actuales del lugar.

El río Sales Creek cruza el lugar del proyecto y conecta partes de la cuenca de Revere con la costa de Belle Isle Marsh. Sales Creek representa el límite municipal entre East Boston y Revere y atraviesa gran parte del lugar del proyecto. Sales Creek es principalmente un canal de desagüe artificial que va desde aproximadamente la esquina noroeste del lugar del proyecto hasta la parte norte de la pista de carreras dentro del campo, sigue por el este del lugar del proyecto y se conecta con Belle Isle Inlet y Rumney Marshes.

Los principales puntos de acceso al lugar del proyecto son la Ruta 1A al oeste, a través de la ruta Tomasello Road (también conocida y mencionada en el presente como Tomasello Drive), que es una ruta privada, y a través de la avenida Winthrop Avenue en el extremo norte del lugar del proyecto. Actualmente, dos paradas de transporte público en la Línea Azul de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA, por sus siglas en inglés) (las estaciones Suffolk Downs y Beachmont) brindan servicios al lugar del proyecto.

Descripción del proyecto

La Figura 4 presenta el plano conceptual del lugar propuesto para el proyecto del plan maestro que se describe y analiza en el presente. El proyecto del plan maestro propuesto incluye una combinación variada de usos en el lugar del proyecto, a fin de promover usos comerciales e innovadores, diversos usos residenciales, lugares creativos de venta minorista y de innovación/emprendimientos, así como espacios comunitarios y parques. El proyecto del plan maestro comenzará en las dos estaciones de la Línea Azul de la MBTA y luego se expandirá por el lugar del proyecto a lo largo de una red de calles nuevas, distritos de vecindarios comerciales y espacios abiertos.

En total, el proyecto del plan maestro consiste en aproximadamente 10.52 millones de pies cuadrados ("MSF", por sus siglas en inglés) de construcción en Boston y aproximadamente 5.58 MSF en Revere. Consulte la Tabla 1 a continuación para ver el programa de construcción propuesto que se analiza en este DEIR/DPIR. El proyecto del plan maestro incluye un programa de construcción con flexibilidad en los usos para satisfacer los cambios futuros según las condiciones del mercado y la demanda del mercado dentro de los parámetros que se presentarán en el FEIR y que se incorporarán en los permisos de zonificación de Boston y Revere.

Tabla 1 Programa de construcción según el DEIR/DPIR del proyecto del plan maestro

Uso/Elemento	Tamaño
Edificio comercial	Hasta 8.0 MGSF
Vivienda residencial	7.15 MGSF (±7200 unidades) ¹
Local de venta minorista	500 000 GSF
Hotel	550 000 GSF (±918 habitaciones)
Total¹	16 200 000
Área de estacionamiento	±15 250 ³

GSF Pie cuadrado construido, por sus siglas en inglés, como se define en los códigos de zonificación correspondientes.

- 1 Consiste en unidades residenciales de varios tamaños y tipos, que incluyen propiedad de la vivienda, viviendas para la tercera edad y unidades asequibles (de acuerdo con los programas de vivienda inclusivos de Boston y en colaboración con la ciudad de Boston).
- 2 Representa una superficie máxima de construcción que no debe sobrepasarse, la cual debe llevarse a cabo en múltiples edificios, cada uno de los cuales puede construirse de manera conjunta o independiente y en diferentes secuencias. Según las condiciones del mercado y otros factores, la superficie construida puede redistribuirse para diferentes usos, mientras concuerde con la combinación general de usos propuesta, las mejoras del lugar y los compromisos de mitigación que se establecerán mediante la Ley de Política Ambiental de Massachusetts (MEPA, por sus siglas en inglés), el Artículo 80 de Boston y los procesos de revisión de la zonificación de Revere. La flexibilidad de las secuencias es muy importante en cuanto a la capacidad del proyecto del plan maestro para adaptarse a las condiciones del mercado.
- 3 El estacionamiento se ofrecerá en múltiples parcelas y la mayoría de este contará con instalaciones estructuradas y con espacios para estacionar en la calle limitados a fin de promover las tiendas de venta minorista en el frente de la calle.

Debido al tamaño del lugar del proyecto, el proyecto del plan maestro es una construcción a largo plazo que se llevará a cabo en diferentes etapas durante un período de 15 a 20 años. Por lo tanto, el proyecto del plan maestro se diseña con un programa de construcción general flexible para equilibrar diferentes usos residenciales y comerciales mientras se lleva a cabo la construcción. Como se analizó en el EENF/EPNF, se consideraron dos opciones de programas para el diseño del plan maestro. El DEIR/DPIR analiza de forma exhaustiva los posibles impactos en el medio ambiente y en la comunidad, y presenta las medidas de mitigación y los beneficios públicos del programa mejorado "a favor del comercio", o el Programa A, que incluye la superficie de edificios comerciales necesaria para cumplir con el requisito de Amazon, como se explica en la solicitud de propuesta (RFP, por sus siglas en inglés) para la segunda sede central (HQ2) de Amazon. El programa "a favor de la vivienda residencial", o el Programa B, incluye menos superficie para edificios comerciales (hasta 5.25 MSF) y más superficie para viviendas residenciales (hasta 10.4 MSF o aproximadamente 10 000 unidades).

Estos dos programas tienen el propósito de mostrar los criterios de valoración en un espectro, y la verdadera combinación de usos caerá en algún lugar entre estos dos

programas cuando se complete el proyecto del plan maestro. El Programa A es más impactante ya que se relaciona con la generación del tránsito y otros impactos. Por lo tanto, el DEIR/DPIR presenta análisis conservadores de los impactos y planes de mitigación que brindarán flexibilidad en el futuro según el análisis del escenario más impactante con respecto a cada impacto posible.

Red de espacios abiertos

El proyecto del plan maestro se ha diseñado para volver a conectar East Boston y Revere con una red de espacios abiertos de aproximadamente 40 hectáreas con acceso público que representa aproximadamente el 25 por ciento del área total del lugar del proyecto. Los espacios abiertos clave dentro de la construcción incluirán los siguientes:

- › Un espacio común central de aproximadamente 15 hectáreas
- › Un teatro al aire libre
- › Plazas públicas
- › Áreas de recreación pasiva y activa
- › Patios de juegos, parques para pasear al perro y varios espacios abiertos en los vecindarios

Como se describe detalladamente en la Sección 3.9 del Capítulo 3, *Diseño urbano*, la red de espacios abiertos de aproximadamente 40 hectáreas incorporará características de humedales en el lugar del proyecto y buscará proporcionar conexiones mediante caminos comunitarios a Revere Beach, Belle Isle Marsh, East Boston Greenway y otros espacios abiertos cercanos. El vibrante espacio abierto con acceso público, las plazas y los espacios recreativos que se incluyen en esta nueva construcción atraerán y beneficiarán no solo a los usuarios del emplazamiento, sino también a los vecindarios cercanos y a la comunidad en general.

Sustentabilidad y capacidad de adaptación

Debido a la magnitud del proyecto, la reconstrucción presenta una oportunidad única para incorporar un diseño sustentable y elementos resistentes al cambio climático de una manera sensible en todo el distrito desde las primeras etapas de planificación. La sustentabilidad es un tema clave en el proyecto del plan maestro ya que propone reconstruir un lugar urbano subutilizado, usar el terreno de manera eficaz al aumentar la densidad como desarrollo orientado al transporte (DOT) de uso mixto, y promover los medios de transporte que no sean automóviles con baja emisión de carbono.

El proyecto del plan maestro espera superar los requisitos para cumplir con el Artículo 37 del Código de Boston al demostrar que los elementos de diseño temprano cumplirían con el sistema de certificación de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental ("LEED", por sus siglas en inglés), con la versión 4 del sistema de certificación sobre construcción ecológica ("LEEDv4") o con los requisitos equivalentes necesarios para obtener la certificación LEED. Los edificios en Revere

cumplirán con estándares ambientales comparables con la certificación LEED. Como se muestra en la Sección 4.4 del Capítulo 4, *Sustentabilidad/Construcción ecológica*, el proponente se ha comprometido a que el 50 % de los edificios que se construyan como parte del proyecto del plan maestro cumplan con los requisitos del nivel LEED oro (Gold) como mínimo y a que el otro 50 % de los edificios cumplan con los requisitos del nivel LEED plata (Silver) como mínimo.

El proyecto del plan maestro, que apoya el objetivo de la ciudad de Boston en pos de la neutralidad de carbono para 2050 y los objetivos de la ciudad de Revere de reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI) asociados con la construcción, incluye un enfoque que tiene en cuenta el ahorro de energía mediante una planificación eficaz de la construcción (es decir, modelización energética temprana según la tipologías edilicias) y un diseño combinado con la consideración y la evaluación de las oportunidades de energías renovables en el emplazamiento. Según la modelización energética preliminar, en todas las tipologías edilicias propuestas, el proyecto del plan maestro superará el requisito actual sobre eficiencia energética del Código de ahorro energético con un ahorro estimado del uso de energía del 19,4 % que da lugar a una disminución del 17,5 % de la emisión de gases de efecto invernadero ("GEI") de origen estacionario.²

Como parte de este DEIR/DPIR, el proponente ha llevado a cabo un proceso iterativo de modelización que tiene en cuenta el posible impacto de la calificación y del enfoque propuestos en cuanto al manejo de las aguas pluviales en caso de inundación dentro o fuera del emplazamiento en condiciones pronosticadas de cambio climático actuales o futuras. El alcance de la modelización se amplió a través de la colaboración con la MEPA, la unidad de Gestión de la Zona Costera (CZM, por sus siglas en inglés), el Departamento de Conservación y Recreación (DCR, por sus siglas en inglés) y el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts (MassDEP, por sus siglas en inglés) más allá de los requisitos de la certificación de la MEPA y la definición del alcance por parte de la Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston (BPDA, por sus siglas en inglés) en el EENF/EPNF.

El estudio, que puede usarse como una herramienta de planificación regional por la ciudad de Revere y el DCR a fin de comprender los impactos del cambio climático en el sistema de la cuenca de Sales Creek, muestra que sin el proyecto, el lugar del proyecto y las áreas adyacentes se verían afectadas por inundaciones debido a aumentos previstos en las precipitaciones y elevaciones del nivel marítimo. Sin embargo, las inundaciones se reducirán gracias al proyecto y a la nivelación relacionada del lugar, el manejo de las aguas pluviales y el diseño de los espacios abiertos, así como las posibles medidas de resiliencia propuestas. Consulte el Capítulo 8, *Capacidad de adaptación ante el cambio climático*, para obtener más información sobre el estudio de resiliencia y los resultados de la modelización, así como las posibles medidas favorables de resiliencia propuestas.

² Los recortes no se aplican a las instalaciones estructuradas para el estacionamiento.

Diseño de una comunidad saludable

El proyecto del plan maestro incluirá una red atractiva y bien diseñada para ciclistas y peatones, que incluirá sendas para bicicletas y senderos comunitarios, para promover los medios de transporte sustentables, fomentar la salud y el bienestar, y reforzar las interacciones sociales y el intercambio de ideas dentro de una comunidad orientada al desarrollo de uso mixto. Se incorporarán estaciones públicas de bicicletas compartidas en el lugar del proyecto para conectar a los ciclistas con sus destinos dentro y fuera del emplazamiento.

Al proporcionar un fácil acceso al exterior, un objetivo clave del diseño del proyecto del plan maestro es alentar a los miembros de la comunidad a llevar un estilo de vida activo y saludable, y a pasar más tiempo al aire libre. Dos circuitos de acceso público en el emplazamiento, cada uno con una distancia de más de una milla, para caminar y andar en bicicleta conectarán la red de espacios abiertos y fomentarán la salud y el bienestar. Además, con el propósito de abordar el estilo de vida saludable y activo de la población de Gran Boston, la red de espacios abiertos propuesta incluirá instalaciones deportivas y gimnasios especializados (por ejemplo, escalada en roca, ciclismo). El diseño está pensado para crear oportunidades únicas para las tiendas de venta minorista del vecindario, incluidos los negocios pequeños y locales, los emprendimientos iniciales y las incubadoras de negocios.

Acceso/Circulación del lugar

Dos lugares de venta minorista en las estaciones de la Línea Azul de la MBTA, Suffolk Downs y Beachmont, llamados Belle Isle Square y Beachmont Square, brindarán acceso a los peatones a las estaciones con usos activos de venta minorista y diferentes opciones de transporte, incluidas las estaciones de bicicletas, para promover el uso del transporte público hacia y desde el lugar del proyecto.

El proyecto del plan maestro proporcionará mejoras importantes en los puntos clave de acceso vehicular. El acceso vehicular principal para llegar al lugar del proyecto sigue siendo a través de Tomasello Drive, una ruta de propiedad privada que cruza el lugar y tiene conexiones con la Ruta 1A y la avenida Winthrop Avenue (Ruta 145/Revere Beach Parkway). La ampliación de la Ruta 1A de 2 carriles a 3 carriles en cada dirección también se llevará a cabo como parte de las mejoras del plan maestro.

Tomasello Drive en la Ruta 145 (Revere Beach Pkwy/Winthrop Avenue) se cambiará hacia el este y se actualizará para mejorar el acceso y el flujo del tráfico a lo largo del Revere Beach Boulevard. Al este del acceso a Tomasello Drive/Winthrop Avenue, se propone una calzada de acceso entrante con giro a la derecha y saliente con giro a la derecha para proporcionar acceso al extremo norte del lugar del proyecto. Al este de la calzada de acceso entrante con giro a la derecha y saliente con giro a la derecha, se propone una calzada de acceso señalizada, de acceso completo, que facilitará el acceso al corredor minorista y a la "carretera troncal", con recorrido norte/sur en el lugar del proyecto. Como opción de acceso secundario, Furlong Drive, una vía pública desde la Ruta 1A a las tiendas en Suffolk Downs, se señalará por completo y

proporcionará una conexión entre la Ruta 1A y Tomasello Drive mediante una calzada de acceso público a través del centro comercial.

Estacionamiento

La naturaleza de uso mixto del proyecto del plan maestro, incluida la proximidad del lugar del proyecto a dos estaciones de la Línea Azul de la MBTA (Beachmont y Suffolk Downs), permite apoyar un desarrollo multimodal y sustentable, que requiere menos espacios de estacionamiento fuera de la calle que aquellos requeridos para los desarrollos "tradicionales", cuasi urbanos o suburbanos. Un espacio reducido disponible para estacionamiento es representativo de un DOT urbanizado y sumamente eficaz, y condice con las características de modalidad compartida previstas para el futuro del proyecto del plan maestro. Consulte la Sección 6.8.2 del Capítulo 6, *Transporte*, para ver un análisis sobre el espacio provisto para estacionamiento propuesto y el abordaje de estacionamiento compartido, tendiente a apoyar las demandas de estacionamiento de los propietarios y emergentes del mercado y, aun así, pensados para minimizar la cantidad de espacios provistos en el emplazamiento y los costos de construcción e impactos ambientales asociados (es decir, viajes en autos con un solo pasajero y las emisiones de aire asociadas).

Resumen de los beneficios del proyecto

La reconstrucción del lugar del proyecto ofrece una oportunidad única para crear viviendas adicionales, estimular el desarrollo económico y mejorar las conexiones entre varios vecindarios adyacentes. MHDC propone que el proyecto del plan maestro incluya varias mejoras y beneficios para el área y para la ciudad de Boston y la ciudad de Revere, tal como se resume a continuación.

Beneficios comunitarios

- › Desarrollar un vecindario nuevo con una diversidad de usos activos y dinámicos (incluyendo uso residencial, minorista, oficinas, laboratorios, hoteles, entre otros), conectado y apoyado por un espacio abierto nuevo, comercios minoristas del propio vecindario y espacios cívicos.
- › Transformar un lugar urbano subutilizado en un vecindario nuevo, dinámico, de usos mixtos, definido por espacios de transporte público y abiertos de calidad que respondan a los usos adyacentes.
- › Ampliar la creación de empleos y el desarrollo económico a través de la incorporación de usos comerciales, incluyendo usos destinados a centros de innovación, oficinas, laboratorios, tiendas minoristas y hoteles.
- › Aumentar de manera significativa las unidades de vivienda en el área, incluyendo condominios, departamentos, casas adosadas, unidades asequibles en el emplazamiento y viviendas para la tercera edad, que representan una prioridad clave en la parte de Boston destinada al lugar del proyecto, tal como

se menciona en *Imagine Boston 2030* y en *Housing a Changing City Boston 2030*.³

- › Proporcionar una variedad de tipos de viviendas (es decir, de distintos tamaños) que responderán a un mayor espectro de composiciones familiares (p. ej., padres cuyos hijos ya dejaron el hogar familiar, jubilados, familias y solteros), incluyendo cientos de nuevas unidades habitacionales para la tercera edad; y unidades habitacionales nuevas y asequibles, de conformidad con los programas de viviendas inclusivos de la ciudad de Boston.
- › Proporcionar una red de amplios espacios públicos abiertos, con acceso público de una magnitud aproximada de 40 hectáreas, diseñada para crear conexiones con los vecindarios adyacentes en East Boston y Revere, así como con los lugares de valor regionales aledaños, como East Boston Greenway, Belle Isle Marsh, Constitution Beach y Revere Beach. Esta red de espacios abiertos representa aproximadamente el 25 % del área total del lugar del proyecto.
- › Albergar actividades y programas comunitarios futuros, que apunten a favorecer a los vecindarios colindantes de East Boston y Revere, como, programación de plazas (es decir, festivales, mercados de productores), programación de espacios abiertos (es decir, actividades recreativas), programación de un centro de innovación (es decir, reuniones comunitarias, seminarios y entrenamientos de plantilla de terceros), un nuevo diseño y programación del Waldemar Neighborhood Park y mejoras de infraestructura/ámbito público, un 10 por ciento de espacio para tiendas minoristas, ofrecido en parámetros de arrendamiento flexibles para los comercios locales, que se prevén desarrollar, en coordinación con la comunidad y con otras partes interesadas;

Uso público y aprovechamiento del ámbito público y de los espacios abiertos

- › Invertir más de USD 60 millones en un sistema de espacios abiertos, de acceso público, de 40 hectáreas en toda la extensión del lugar, que incluirá dos grandes plazas colindantes con las estaciones de la Línea Azul de la MBTA, Suffolk Downs y Beachmont, un teatro al aire libre, diversas áreas de recreación activa y pasiva, y características de humedales existentes.
- › Proporcionar una amplia red para caminar, trotar, andar en bicicleta en todo el lugar del proyecto, específicamente el corredor lineal activo (anteriormente llamado, el "troncal deportivo") con distintos tipos de opciones recreativas activas y pasivas destinadas a ejercicios o creatividad, que atraviesa el centro del lugar del proyecto y se une a un nuevo parque para el vecindario Orient Heights, bajo el concepto global de propiciar un estilo de vida saludable.
- › Ofrecer una red nueva, sólida, para peatones y ciclistas en todo el lugar del proyecto, así como una oportunidad de conectar con sistemas regionales ajenos

³ https://www.boston.gov/sites/default/files/housing_a_changing_city-boston_2030_full_plan_1.pdf

- al lugar, incluidos East Boston Greenway, Revere Beach Parkway, y Belle Isle Marsh.
- › Proporcionar servicios comunitarios en todo el lugar del proyecto para activar el ámbito público, incluyendo distritos característicos de tiendas minoristas del vecindario, un teatro al aire libre y áreas de recreación activa y pasiva (incluyendo espacios abiertos y áreas de juegos donde se acepten perros).
 - › Proporcionar comodidades instaladas en el terreno, acompañadas de restaurantes y tiendas minoristas locales, impulsadas a extenderse hacia las aceras y las áreas de espacios abiertos adyacentes. Dado que el desarrollo conllevará nuevas poblaciones, incluyendo empleados y visitantes diurnos, así como residentes permanentes, se prevé que el nuevo espacio de tiendas minoristas complementará y apoyará a las tiendas minoristas y restaurantes existentes en los vecindarios lindantes.
 - › Unir las fases de desarrollo iniciales con nuevos espacios públicos urbanos, Belle Isle Square y Beachmont Square, y las fases posteriores con la creación del corredor principal de tiendas minoristas.
 - › Ofrecer una mezcla dinámica de usos que apunten a fomentar negocios comerciales y de innovación, una variedad de tipos de viviendas y tiendas minoristas en el frente de las calles del vecindario, todo enmarcado por una red de amplios espacios abiertos de acceso público.
 - › Proporcionar una variedad de estilos de vivienda para una población diversa, que incluye familias, padres cuyos hijos ya dejaron el hogar familiar, jubilados, trabajadores jóvenes y recién recibidos a través de la creación de múltiples vecindarios diseñados para albergar una mezcla de viviendas de propiedad y alquiler, disponibles para los residentes interesados tanto en viviendas asequibles como aquellas de valor de mercado.
 - › Proporcionar una altura y densidad de construcción contextual que respete la escala de los vecindarios adyacentes a los límites del lugar del proyecto a través de la disminución de la densidad de los edificios más grandes para crear desarrollos de escala apropiada y maximizar las vistas para todos los edificios y, al mismo tiempo, crear privacidad.
 - › Respetar el contexto de las marismas y los humedales existentes, protegiéndolos y ampliándolos con plantas nativas donde sea posible, e incorporar una diversidad de plantas.

Transporte

- › Mejorar las conexiones y el acceso al transporte a través de una red cohesiva de nuevas calles urbanas, senderos para peatones y conexiones para ciclistas, tanto dentro como fuera del emplazamiento.
- › Crear una verdadera comunidad de DOT mediante la instalación de una gran combinación de usos inmediatamente adyacentes a dos paradas de servicio de transporte público y destacando la posibilidad de caminar y de andar en bicicleta para reducir aún más el impacto ambiental del proyecto del plan

- maestro general, asociado con los viajes con un solo pasajero por vehículo y las emisiones de gases invernaderos que tienen origen en la movilidad.
- › Crear plazas para minoristas cerca de las estaciones de la Línea Azul de la MBTA, Suffolk Downs y Beachmont, con oportunidades de transporte multimodal, incluyendo las estaciones para bicicletas Bluebikes, mediante el estímulo del uso de medios de transporte alternativos para acceder al lugar del proyecto.
 - › Ampliar el acceso al transporte público mediante la inversión en una nueva parada y rotonda en Tomasello Drive para el recorrido del ómnibus n.º 119 de la MBTA (actualmente hay una medida preliminar en vigencia) y continuar trabajando con la MBTA para explorar el potencial de recorridos y paradas de ómnibus para el futuro dentro del lugar del proyecto conforme lo requiera el proyecto del plan maestro.
 - › Proporcionar un sistema de ómnibus de enlace operado por el sector privado con dos recorridos dentro del lugar del proyecto, que se propone para estimular aún más el uso del servicio de transporte público.
 - › Establecer nuevos servicios de enlace operados por el sector privado que proporcionen conexiones de transporte directas entre el lugar del proyecto y el servicio de trenes de cercanía en la North Station, South Station y Chelsea Station (la estación de trenes de cercanía más próxima al lugar del proyecto, que brinda servicios a la línea de Newburyport/Rockport), así como al distrito portuario para estimular medios de transporte alternativos y disminuir la dependencia del vehículo.
 - › Tratar cuestiones de seguridad y viales preexistentes, regionales y locales, así como el posible impacto relacionado con el proyecto en los alrededores del lugar del proyecto a través de, aproximadamente, USD 50 millones de mejoras en las afueras del emplazamiento en 23 ubicaciones, algunas de las cuales incluyen múltiples intersecciones. Entre las mejoras clave de relevancia regional, que se analizan en más detalle en el Capítulo 6, *Transporte*, se cuentan las siguientes:
 - Mejoras de infraestructura de la Ruta 1A, desde el sur de Boardman Street hasta Winthrop Avenue
 - Nuevas conexiones mediante rampas en el cruce de la Ruta 1/Ruta 16
 - Mejoras relevantes en Bell Circle
 - Mejoras en el corredor de la avenida Winthrop Avenue de la Ruta 16/Harris Street hasta Revere Beach Parkway
 - Mejoras en Day Square
 - › Implementar un plan de gestión de la demanda del transporte (TDM, por sus siglas en inglés) reducirá la cantidad de viajes con una sola persona por vehículo y estimulará e incentivará el empleo de medios alternativos para todos los usuarios.

- › Proporcionar instalaciones estructuradas para el estacionamiento, únicamente con espacios para estacionar en la calle limitados a fin de apoyar el uso de los frentes por parte de los minoristas.
- › Usar un abordaje común en cuanto al estacionamiento dentro del estacionamiento comercial para satisfacer las necesidades de estacionamiento de otros usos (residencial, hoteles y minoristas) a fin de usar el estacionamiento de manera más eficaz y disminuir los accesos a los garajes de estacionamiento dentro del emplazamiento.

Capacidad de adaptación ante el cambio climático

- › Planificar de manera proactiva en función de los efectos del cambio climático futuro, como los aumentos previstos de elevación del nivel marítimo y marejadas ciclónicas, lluvias y temperaturas extremas.
- › Implementar estrategias de diseño del lugar que atenúen el impacto de las mayores precipitaciones y las inundaciones por tormentas costeras en el lugar del proyecto, hasta los vecindarios fuera de este y la infraestructura aledaña, que incluye lo siguiente:
 - Un plan maestro que incorpore un sistema de amplios espacios abiertos, que cubran más del 25 % (más de 40 hectáreas) del lugar del proyecto.
 - Una red de espacios abiertos diseñada estratégicamente para responder a los impactos de las posibles inundaciones asociadas con la elevación del nivel marítimo.
 - Un plan de gradiente y drenaje del lugar que eleve los puntos clave del lugar del proyecto como medida de protección contra inundaciones que, a la vez, optimice la capacidad de almacenamiento en caso de inundaciones, incluyendo un sistema de gestión de aguas de tormenta, diseñado para hacer frente a los aumentos potenciales en la intensidad de la tormenta debido al cambio climático de acuerdo con las recomendaciones recientes de la Comisión de Agua y Alcantarillado de Boston (BWSC, por sus siglas en inglés) (es decir, los eventos pronosticados para los próximos 10 y 100 años);
 - La construcción de garajes de estacionamiento que puedan usarse como almacenamiento en caso de inundaciones para el sistema de la cuenca de Sales Creek en condiciones de inundaciones extremas.
 - Elevaciones específicas de la planta baja de los edificios de conformidad con las recomendaciones de diseño de la BPDA.
 - Una estación para la bomba de Bennington Street actualizada y optimizada.
 - Una compuerta adicional para dar curso a la marea hacia el canal en los límites al este de la propiedad.
 - Una cubierta frondosa formada por la copa de los árboles dentro del Central Common y paisajes urbanos que permitan una mayor absorción del agua de tormenta.
- › Plantear como estrategia establecer un refugio que sirva como residencia en el futuro hasta 2070 para la mayor parte del lugar del proyecto, donde sea

razonable y posible. Esto se logrará elevando partes del lugar del proyecto para proporcionar una red de carreteras que tenga corredores aptos durante eventos de tormentas de gran magnitud, que conduzcan al lugar, y permitiendo que la mayoría de los edificios queden ubicados por encima de las elevaciones de las inundaciones previstas.

Ambiente/Sustentabilidad

Diseño de construcción ecológica

- › Superar los requisitos necesarios para cumplir con el Artículo 37 del Código de Boston, incluidos en el diseño de los edificios para cumplir con la versión 4 del sistema de certificación de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEEDv4) en virtud del sistema de calificación de la construcción en materia ecológica para la tipología edilicia dada. Los futuros edificios en Revere se diseñarán en función del mismo estándar LEED que respetan los edificios en Boston.
- › Comprometerse a que el 50 % de los edificios que se construyan como parte del proyecto del plan maestro cumplan con los requisitos del nivel LEED oro (Gold) como mínimo y que el 50 % de los edificios cumplan con los requisitos del nivel LEED plata (Silver) como mínimo.
- › Contribuir con el objetivo de la ciudad de Boston a favor de la neutralidad de carbono para 2050 a través de un plan de sostenibilidad a largo plazo, articulado en torno a tres (3) fuentes principales de emisiones de GEI: edificios, transporte y residuos, coincidentes con el informe de la ciudad de Boston de sus emisiones de GEI. Tal como se mencionó, los futuros edificios en Revere se diseñarán en función del mismo estándar LEED que respetan los edificios en Boston.
- › Diseñar el proyecto del plan maestro de manera que se corresponda con el propósito de muchos de los créditos y estrategias definidos en la LEEDv4 para el sistema de calificación del plan de desarrollo del vecindario para que esto se traduzca en un mejor distrito de vecindario, sustentable y bien conectado.

Conservación energética/disminución de las emisiones de los GEI

- › Diseñar las tipologías edilicias, así como el proyecto del plan maestro global, de manera que se superen los requisitos del Código de ahorro energético, mencionado anteriormente, de un 10 % de ahorro de energía.
 - El modelo energético preliminar para ocho (8) tipologías edilicias diferentes indica ahorros del 19,4 % en el consumo energético (excluido el estacionamiento) y una disminución del 17,5 % en las emisiones de GEI de origen estacionario para el proyecto del plan maestro. (Incluyendo el

estacionamiento, el porcentaje del ahorro en el consumo energético asciende al 20,9 % y los ahorros en las emisiones de GEI al 19,6 %).⁴

- › Incorporar medidas de ahorro de energía para las tipologías edilicias en el proyecto del plan maestro (oficinas, residencias plurifamiliares, hoteles y tiendas minoristas) que apunten a superar el requisito de eficiencia energética del Código de ahorro de energía y que redunden en disminuciones de las emisiones de GEI de origen estacionario.

Calidad del agua/Manejo de aguas pluviales

- › Proporcionar nuevos sistemas de tratamiento para el manejo de aguas pluviales en el emplazamiento, que mejorarán de manera significativa la calidad global de la escorrentía de aguas pluviales y controlará los picos máximos de escorrentía en comparación con las condiciones existentes.
- › Integrar mejores prácticas de gestión (BMP, por sus siglas en inglés) en el sistema de manejo de aguas pluviales y en el diseño de los paisajes para maximizar el espacio abierto que puede usar el público durante clima seco.
- › Incorporar características y oportunidades adicionales para mejorar la calidad de las aguas pluviales a fin de incluir técnicas de desarrollo de bajo impacto ("LID", por sus siglas en inglés), como jardines infiltrantes/biofiltros, filtros en árboles y techos verdes, como una extensión de las pautas Boston Complete Streets.
- › Proporcionar iluminación natural a las alcantarillas de Sales Creek para brindar un beneficio ecológico y aumentar la capacidad de almacenamiento de aguas pluviales del sistema de Sales Creek.
- › Finalizar las operaciones concentradas de alimentación de animales ("CAFO", por sus siglas en inglés) asociadas con la pista de carreras de caballos de pura sangre existente. Finalizar las operaciones en los establos de caballos generará un impacto positivo en la calidad del agua de los arroyos y los humedales de los alrededores.

Recursos naturales

- › Reconstruir un lugar previamente urbanizado y muy alterado que se ocupó a principios del siglo XX para un plan de construcción residencial que se propuso posteriormente, pero que se ha usado como un hipódromo de carreras de caballos de pura sangre desde la década de los años treinta.
- › Preservar y reforzar las áreas de recursos y las vías acuáticas en el emplazamiento, lo que incluye brindar iluminación natural a una parte de Sales Creek e implementar mejoras en la orilla de Horseshoe Pond.
- › Integrar recursos naturales en la red de 40 hectáreas de espacios abiertos con acceso público como un factor positivo del lugar del proyecto que mejorará el espacio abierto y la construcción en general.

⁴ El estacionamiento se separa de los totales de emisiones de GEI de origen estacionario y de los ahorros energéticos en el proyecto del plan maestro debido al bajo uso energético y porque incluye mejoras importantes en la iluminación que inflan, artificialmente, las disminuciones del proyecto global.

- › Cumplir con las disposiciones reglamentarias aplicables para trabajar dentro de los humedales y las vías acuáticas; el trabajo dentro de estas áreas se planificará con detalle para evitar y minimizar los impactos.
- › Controlar las especies invasoras en el emplazamiento.
- › Incorporar diseños paisajísticos autóctonos en el lugar del proyecto y particularmente dentro de los humedales y las zonas de separación.
- › Mejorar la función ambiental de las áreas de recursos en el emplazamiento, lo que incluye la restauración de ciertas áreas actualmente alteradas o deterioradas cerca de los humedales con vegetación en los alrededores ("BVW", por sus siglas en inglés) y de la orilla, y la eliminación de áreas impermeables dentro del área Riverfront.
- › Mejorar de manera significativa la calidad general de la escorrentía de aguas pluviales en el lugar del proyecto, que actualmente cuenta con pocas o ninguna medida de prevención de contaminación de las aguas pluviales, al mitigar los picos máximos de escorrentía (lluvia de diseño de 100 días), al proporcionar tratamiento para la primera pulgada de lluvia a fin de asegurar que los humedales actuales en el emplazamiento sigan manteniendo la funcionalidad y los caudales históricos, y al integrar el manejo de aguas pluviales en la red de espacios abiertos.
- › Continuar evaluando y evitando/mitigando los impactos en las áreas de recursos en los humedales en el emplazamiento mientras se avanza en las etapas de construcción y fuera del emplazamiento que surjan de las mejoras relacionadas con el tránsito y/o las mejoras en la infraestructura a medida que avance el diseño de esas mejoras.

Agua y agua residual

- › Incorporar la instalación de tuberías de bajo flujo y otras técnicas de conservación y reutilización del agua para reducir el uso general de agua y la generación de agua residual.
- › Reducir la demanda del uso de agua para riego mediante la combinación del diseño de un sistema eficiente, la reutilización del agua y el uso de plantas resistentes a las sequías.
- › Reutilizar la escorrentía de aguas pluviales en el riego del paisaje a fin de reducir la demanda de agua potable, particularmente en Central Common y otras áreas, cuando sea posible.
- › Implementar la mitigación de infiltración/entrada ("I/I", por sus siglas en inglés), calculada en una proporción de 4:1 en Boston y de 10:1 en Revere en términos de galones de I/I mitigada o eliminada del sistema cloacal existente frente a galones de agua residual añadida, a fin de mitigar posibles problemas de capacidad en el sistema de recolección de agua residual regional.
- › Proporcionar una línea de desvío para el agua residual específica que se conecte directamente con el sistema de la MWRA, corriente abajo de la estación de bombas Caruso, para permitir que Boston y Revere mantengan las capacidades

existentes en sus sistemas locales para otros desarrollos y para que la MWRA conserve la capacidad de bombas existente en la estación de bombas Caruso.

Otros servicios

- › Incorporar tecnologías de servicios inteligentes al proyecto del plan maestro y seguir explorando nuevas tecnologías en el diseño y la implementación del proyecto del plan maestro a medida que surjan.
- › Desarrollar un sistema de banda ancha que satisfaga las necesidades de conectividad actuales y futuras de los residentes, empresarios y otros usuarios incluidos en el proyecto del plan maestro.

Beneficios económicos extraordinarios

- › Generar aproximadamente 14 000 empleos nuevos de construcción y de 25 000 a 50 000 empleos permanentes nuevos durante el período de construcción del proyecto del plan maestro.
- › Generar un beneficio fiscal neto general en la forma de nuevos ingresos fiscales anuales y reales del estado para Boston y Revere, así como ventas estatales e ingresos fiscales comerciales para el estado federal.
 - Generar aproximadamente USD 56.8 millones anualmente en nuevos ingresos fiscales netos para Boston y aproximadamente USD 30.1 millones en nuevos ingresos fiscales netos para Revere cuando culmine la construcción del proyecto del plan maestro.⁵⁶⁷
- › Generar un impacto fiscal neto anual positivo a corto plazo estimado en USD 5.4 millones para Boston (Fase 1-B) y USD 5.3 millones para Revere (Fase 1-R).⁸
- › Generar impactos fiscales generales positivos cuando se culmine la construcción, luego de contabilizar los costos estimados de los servicios municipales que puedan requerirse como resultado del proyecto.

Alternativas al proyecto

Las siguientes alternativas al proyecto se evaluaron en el DEIR/DPIR:

- › Alternativa sin construcción, que representa las condiciones actuales
- › Alternativa del Programa A descrita en el EENF/EPNF

⁵ Los valores de la propiedad estimados para la construcción en el futuro se basan en tasas actuales y no en proyecciones.

⁶ Los impactos fiscales no incluyen los impuestos existentes sobre la propiedad asociados con Suffolk Downs y nivelan los costos municipales estimados asociados con el proyecto del plan maestro, incluida la policía/los bomberos, las obras públicas y la educación. Por lo tanto, es probable que los beneficios fiscales netos sean mayores durante el período del proyecto del plan maestro si los valores sobre la propiedad aumentan más que los costos municipales.

⁷ La variación está asociada con el tamaño del terreno urbanizable dentro de cada localidad y con los diversos valores/tasas evaluados de la propiedad.

⁸ Las fases 1-B y 1-R son similares en cuanto al programa de construcción general que representa aproximadamente 1.4 millones pies cuadrados de construcción.

- › Alternativa preferida/de construcción reducida, que representa el proyecto del plan maestro

En comparación con la alternativa del Programa A, la alternativa preferida/de construcción reducida consiste en un programa de construcción reducida (300 000 menos de GSF/300 viviendas residenciales menos) e incluye los siguientes efectos de reducción:

- › Generación de tránsito de vehículos: -1270
- › Estacionamiento: -940 espacios
- › Uso de agua: -111 000 galones por día (gpd)
- › Generación de agua residual: -134 000 gpd

En la alternativa preferida/de construcción reducida, la calificación del lugar también se modificó para elevar el nivel del lugar del proyecto en ubicaciones clave a fin de mantener una red de rutas, infraestructura clave y aumentos en el grado de construcción (de acuerdo con las recomendaciones de diseño de la BPDA) que presentarán clima seco durante tormentas costeras importantes en el período de duración estimado del proyecto. Además, la nivelación del lugar se disminuyó en áreas seleccionadas, se proporcionó capacidad adicional para almacenamiento en caso de inundaciones, y se agregaron otras medidas de mitigación para mejorar el manejo de aguas pluviales, abarcar las elevaciones del nivel marítimo y reducir de manera significativa las posibles inundaciones fuera del lugar.

Contexto reglamentario

El proponente ha preparado una lista preliminar de autorizaciones y permisos federales, estatales y locales para el proyecto del plan maestro. El proponente continuará reuniéndose con agencias locales y estatales y otras partes interesadas, según sea necesario, durante el proceso de revisión conjunto con la MEPA/Boston/Revere. Para ver la lista preliminar de agencias y permisos, consulte el Capítulo 2, *Contexto reglamentario*, del DEIR/DPIR.

Difusión comunitaria

El proponente se compromete a mantener un diálogo abierto con todas las partes interesadas. Se organizaron varias reuniones de comunicación pública y comunitaria luego de la presentación del EENF/EPNF el 30 de noviembre de 2017. De acuerdo con el Artículo 80 del Código de Zonificación de Boston, se organizó una sesión para determinar el alcance y se realizaron reuniones públicas el 19 de diciembre de 2017 y el 30 de enero de 2018. Las reuniones públicas del grupo de asesoramiento sobre impactos ("IAG", por sus siglas en inglés) se llevaron a cabo el 13 de diciembre de 2017 y el 3, 10 y 24 de enero de 2018. Además, se organizaron dos reuniones públicas adicionales del IAG el 12 de junio de 2018 y el 11 de septiembre de 2018 como un anticipo a la presentación del DEIR/DPIR.

También se ha organizado una larga serie de reuniones públicas con el grupo de asesoramiento sobre el proyecto de Revere, un grupo de funcionarios electos, directores de empresas y representantes de la comunidad designados por el alcalde de Revere de conformidad con las reglamentaciones de zonificación de distritos de Suffolk Downs, a fin de prepararse para el proceso especial de permisos de Revere.

La revisión y el compromiso público del proyecto del plan maestro seguirá formando parte del proceso de revisión conjunta de la MEPA/del Artículo 80, así como del proceso especial de permisos para el desarrollo planificado de unidades (PUD, por sus siglas en inglés) de la ciudad de Revere previsto para el otoño de 2018. Además, el IAG establecido por la BPDA seguirá teniendo la oportunidad de aportar información en nombre de la comunidad durante el proceso de revisión del gran proyecto del Artículo 80-B para el proyecto del plan maestro, así como en las futuras revisiones de las etapas individuales de construcción y/o de los edificios mientras se avanza en el proceso, según sea necesario.

Contenidos del DEIR/DPIR

El DEIR/DPIR responde a las decisiones sobre la definición del alcance por parte de la MEPA y de la BPDA en cuanto a que evalúa y/o aborda problemas relacionados con el proyecto, como el diseño urbano y arquitectónico, el diseño de construcción ecológica, el transporte y los posibles impactos ambientales, incluyendo el viento, la calidad del aire y el ruido.

Capítulo 1: Descripción del programa y alternativas: brinda una descripción general del plan maestro propuesto, una descripción del análisis de la historia y del contexto, del entorno del lugar y de las condiciones existentes, una descripción detallada del proyecto, un resumen de los beneficios públicos, una descripción de las actividades comunitarias de difusión y una comparación de proyectos alternativos.

Capítulo 2: Información general y contexto reglamentario: incluye una lista de autorizaciones y permisos anticipados, una descripción de las iniciativas de planificación relevantes e información sobre el proponente del proyecto y el equipo de construcción.

Capítulo 3: Diseño urbano: identifica los cambios al proyecto del plan maestro desde la última presentación, describe el contexto urbano del proyecto, presenta los principios de planificación y las metas de diseño del proyecto, describe el marco físico del plan maestro, detalla los usos propuestos, describe las conexiones y la circulación urbana, muestra la altura y la densidad del plan maestro, y analiza el tema de los espacios abiertos y los conceptos de paisajismo.

Capítulo 4: Sustentabilidad/Construcción ecológica: presenta el plan de sustentabilidad a largo plazo y el enfoque de diseño de construcción ecológica del proyecto del plan maestro, y la certificación LEED para la evaluación de construcción en el vecindario.

Capítulo 5: Humedales y vías acuáticas: identifica las áreas de recursos con humedales en el emplazamiento y los posibles efectos, así como la mitigación propuesta y el cumplimiento reglamentario, y analiza las posibles mejoras fuera del lugar.

Capítulo 6: Transporte: examina las condiciones existentes y futuras en el lugar del proyecto y presenta los análisis técnicos requeridos para identificar las medidas de mitigación necesarias.

Capítulo 7: Evaluación de los gases de efecto invernadero: presenta una evaluación de las emisiones de GEI de origen estacionario realizada con una modelización energética de los edificios según la tipología, evaluaciones de medidas favorables para lograr la disminución de emisiones de GEI de origen estacionario, una evaluación de energías renovables/no contaminantes, un análisis de los programas de asistencia de eficiencia energética, un análisis de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de fuentes móviles y un análisis de las medidas de mitigación propuestas.

Capítulo 8: Capacidad de adaptación ante el cambio climático: describe los pronósticos de cambio climático considerados para evaluar las condiciones anticipadas a tener en cuenta durante el período de duración estimada del proyecto, describe las condiciones actuales del lugar que son relevantes en cuanto a las inundaciones actuales o futuras, explica el enfoque de modelación hidrológica e hidráulica utilizado para desarrollar y evaluar el proyecto del plan maestro, describe los resultados de la modelación que se aplican a las condiciones dentro y fuera del emplazamiento, y describe el enfoque de resiliencia y las medidas de adaptación adicionales del proyecto.

Capítulo 9: Protección del medio ambiente: evalúa los posibles efectos del proyecto en las condiciones del viento, la sombra y el aire, así como los efectos del período de construcción, e identifica medidas de mitigación.

Capítulo 10: Infraestructura: evalúa las condiciones existentes y propuestas relacionadas con el manejo de las aguas pluviales, el alcantarillado sanitario, el suministro de agua y la protección contra incendios. También analiza el enfoque del proyecto en cuanto a los servicios inteligentes.

Capítulo 11: Recursos históricos: evalúa los posibles efectos sobre los recursos históricos dentro de los alrededores del lugar del proyecto y propone medidas de mitigación para disminuir los posibles impactos.

Capítulo 12: Resumen de la mitigación/Resumen de los hallazgos de la Sección 61: presenta una descripción general de las medidas propuestas en el proyecto del plan maestro para evitar, minimizar o mitigar los impactos ambientales asociados con la construcción, y presenta claros compromisos para la implementación de dichas medidas.

Capítulo 13: Respuesta a los comentarios: incluye una copia de cada carta de comentarios, y luego de cada carta de comentarios hay una sección en la que se incluye una copia de cada carta de comentarios recibida durante el período de revisión pública del EENF/EPNF. Cada comentario individual está definido por un código y se proporciona con una respuesta correspondiente.

El DEIR/DPIR también incluye documentación técnica de apoyo en los Apéndices de A hasta I.

Próximos pasos

El período de 30 días de comentarios públicos de la MEPA en la presentación del DEIR/DPIR comienza con la notificación en el *Monitor ambiental* de la MEPA, publicada el 10 de octubre de 2018, y termina el 9 de noviembre de 2018. El período de comentarios públicos del Artículo 80 durará 75 días desde el momento en que se notifique, de acuerdo con la Sección 80A-3 del Código de Zonificación. Al 17 de diciembre de 2018, los comentarios públicos en el DEIR/DPIR serán para la BPDA.

Según la decisión de la MEPA y de la BPDA, es posible que el proponente tenga que preparar un documento posterior con respuestas a los comentarios incluidos en el DEIR/DPIR.