

### **Diapositiva 1:**

Bienvenidos a la audiencia pública virtual del International Bridge Trade Corridor, o IBTC. Esta es una presentación pregrabada. Mi nombre es Eric Dávila, y soy el Ingeniero de Jefe de Desarrollo de la Autoridad Regional de Movilidad del Condado de Hidalgo, o RMA. En nombre de la RMA y del Departamento de Transporte de Texas bienvenidos y gracias por su participación en esta audiencia pública virtual para el proyecto propuesto del IBTC en el Condado de Hidalgo, Texas.

Esta presentación está disponible en línea a partir del jueves, 17 de marzo de 2022, y se mostrará en la audiencia pública en persona el jueves, 17 de marzo de 2022, de 6 p.m. a 8 p.m. en el Hidalgo County Precinct 2 Community Resource Center ubicado en 1429 S Tower Rd, Alamo, TX 78516.

El proceso de comentarios para la audiencia pública virtual se describirá al final de esta presentación. Los materiales de la audiencia, la información del proyecto y los detalles sobre la opción en persona también se pueden encontrar en la página web de la RMA en [www.hcrma.net/ibtc.html](http://www.hcrma.net/ibtc.html) o en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) con la búsqueda de la palabra clave "IBTC".

Durante el vídeo, puede pausar la presentación y avanzar o retroceder con el reproductor de vídeo.

### **Diapositiva 2**

Dadas las circunstancias únicas del brote de COVID-19, junto con nuestro compromiso de proteger la salud pública durante esta pandemia, la RMA y TxDOT están ofreciendo esta audiencia pública en formato virtual y proporcionando una opción presencial para las personas que deseen participar en persona en lugar de en línea.

Los participantes en persona podrán ver en una pantalla la misma presentación realizada en la audiencia pública virtual, revisar copias impresas de los materiales del proyecto, hacer preguntas sobre el proyecto al personal del equipo o a los consultores en un entorno socialmente distanciado y dejar comentarios por escrito.

Toda la información sobre el proyecto puede encontrarse en la página web del proyecto, [www.hcrma.net/ibtc.html](http://www.hcrma.net/ibtc.html), o en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) con la búsqueda de la palabra clave "IBTC".

### **Diapositiva 3:**

La RMA está colaborando con TxDOT en el proyecto del IBTC y está recibiendo fondos federales para apoyar el desarrollo y la construcción. La RMA está obligada a evaluar los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto según los requisitos de fondos federales. El proceso que se sigue se denomina como el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental, o "NEPA". El proceso de la NEPA analiza los posibles impactos en el medio ambiente natural y antropogénico y orienta a los responsables de la toma de decisiones para que se tomen decisiones informadas sobre si se debe proceder o no con el proyecto.

El 9 de diciembre de 2019, TxDOT recibió un Memorando de Entendimiento firmado por la Administración Federal de Carreteras que permite que TxDOT asuma la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras para revisar y aprobar ciertos proyectos NEPA asignados. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a este proyecto.

### **Diapositiva 4:**

Esta audiencia pública se lleva a cabo para actualizar al público sobre el estado del proyecto y recibir más comentarios.

Describiremos el proyecto propuesto y explicaremos el propósito de la audiencia pública, presentaremos una visión general del proyecto, explicaremos el proceso de derecho de paso, describiremos el proceso de evaluación ambiental, resumiremos los próximos pasos del proyecto propuesto y describiremos los métodos para presentar comentarios. Le invitamos a enviar comentarios sobre el proyecto propuesto después de revisar los materiales de la audiencia y escuchar esta presentación.

#### **Diapositiva 5:**

El objetivo de esta audiencia pública es promover y mantener una comunicación efectiva con el público y ponerlo al día sobre el estado del proyecto y sus recomendaciones. Una parte importante de esta comunicación es notificar al público que el proyecto de evaluación ambiental está disponible para su revisión. Además, esta audiencia pública se lleva a cabo para cumplir los requisitos estatales y federales, como el capítulo 26 del Código de Parques y Vida Silvestre. La audiencia pública también ofrece la oportunidad de recibir sus opiniones o comentarios sobre las mejoras propuestas. Se preparará un registro de la participación del público en esta audiencia pública y esta documentación se pondrá a disposición del público una vez completada.

Sus opiniones y comentarios son una parte importante de este proceso, y le invitamos a que nos haga llegar sus comentarios. Su participación continua a lo largo de la planificación y el desarrollo de este proyecto es muy importante para nosotros. Le alentamos a que hable con sus vecinos y los refiera a nosotros para que también puedan hacer comentarios y ser incluidos en este proceso.

#### **Diapositiva 6:**

El aviso de la audiencia fue publicado en The Monitor el martes, 15 de febrero de 2022 y el miércoles, 23 de febrero de 2022 también se publicó el miércoles, 2 de marzo de 2022. El aviso también fue publicado en The Brownsville Herald y en español en El Periódico, el miércoles, 2 de marzo de 2022. En adición, se publicó el aviso en español en El Nuevo Herald el jueves, 3 de marzo de 2022.

Se enviaron cartas por correo postal y correo electrónico a los funcionarios electos el martes, 22 de febrero de 2022, y se enviaron avisos por correo postal a los propietarios adyacentes el viernes, 25 de febrero de 2022.

#### **Diapositiva 7:**

El mapa en la pantalla muestra el área general de este proyecto el cual recorre 13.15 millas de largo. El proyecto propuesto construiría una instalación nueva sin peaje a partir de la autopista 365 (FM 3072) y se extiende 5.43 millas en dirección este y luego en dirección noreste. La alineación se divide justo al oeste de FM 1423 (Val Verde Road) y se extiende hacia el norte y el este desde allí. El tramo norte continúa 4.21 millas hasta la interestatal 2. El tramo este recorre 3.51 millas al este hasta donde se propone conectar con la FM 493.

#### **Diapositiva 8:**

Al establecer el propósito del proyecto IBTC, se identificaron las siguientes necesidades:

Dentro del área del proyecto, muchas de las carreteras este/oeste existentes al sur de la Interestatal 2 y al norte de la US 281 (Military Highway) no son directas ni continuas, lo que conduce a un movimiento ineficiente del tráfico vehicular de los viajes fronterizos en los puentes internacionales.

El crecimiento de la población regional y el desarrollo económico son los dos principales factores que ejercen una presión cada vez mayor sobre la infraestructura de transporte del condado de Hidalgo, donde nuestra población se ha duplicado entre 1990 y 2010 y se prevé que aumente otro 185% para 2040.

La economía del condado de Hidalgo está impulsada en gran medida por el movimiento de carga internacional y los viajes fronterizos entre Estados Unidos y México. De 2007 a 2016, el comercio de Estados Unidos con México aumentó un 34.8% y se espera que siga aumentando.

El Puente Internacional Pharr-Reynosa es el séptimo puerto de cruce de camiones más activo del país, y desde su inauguración en 2010 el Puente Internacional Donna ha visto un aumento del 58% en los cruces. A medida que el crecimiento económico, poblacional y comercial continúe, la falta de conectividad norte-sur restringirá cada vez más el movimiento de personas, carga y servicios en y a través de la región.

Dadas estas necesidades sustanciales, el objetivo del proyecto propuesto es mejorar la movilidad local/regional para el movimiento de personas y mercancías desde los puertos de entrada internacionales de la zona hacia el norte hasta la Interestatal 2 entre la US 281 y la FM 493.

#### **Diapositiva 9:**

El proyecto propuesto se construiría en dos fases tras la adquisición del derecho de paso que incluiría todo el derecho de paso necesario para el proyecto; el derecho de paso adicional más allá de lo necesario para la fase I, permitiría la futura ampliación de la fase II cuando fuera necesario y según las condiciones futuras del tráfico.

Para facilitar la información en esta presentación, las diferentes secciones del proyecto se denominan "tramos" y el centro del proyecto donde se conectan los tramos se denomina el futuro enlace de Valley View.

La fase I, o el diseño provisional, construiría nuevas carreteras de acceso en los tramos este y oeste, y carriles principales en el tramo norte, incluyendo un paso elevado en la Business 83. La fase I también proporcionaría mejoras en las intersecciones con las carreteras locales existentes, añadiendo carriles de giro central y mejoras en los laterales. Además, se construiría un puente para aguas altas a través del canal principal de la Comisión Internacional de Límites y Aguas (IBWC por sus siglas en inglés).

La fase II, o el diseño definitivo, incluiría carreteras de acceso, rampas y pasos elevados en FM 2557 (Stewart Road), FM 907 (Alamo Road), FM 1423 (Valley View Road) y County Road 1822.

#### **Diapositiva 10**

Se realizarán adaptaciones para bicicletas y peatones en cada una de las fases propuestas según las políticas y directrices de TxDOT.

Las adaptaciones propuestas para bicicletas y peatones serán las siguientes

- entre la autopista 365 a Border Road y el cruce de Valley View hasta la FM 493, los elementos para bicicletas y peatones pueden ser acomodados por una acera de 5 pies de ancho, así como el acotamiento de 10 pies en el borde del derecho de paso propuesto.
- entre Border Road y CR 1821, la carretera puede acomodar una acera de 5 pies de ancho y ciclistas en el acotamiento de 10 pies; sin embargo, estarían a lo largo del perímetro de la zona de cruce.
- y, entre CR 1821 a I-2/US 83, los elementos para bicicletas y peatones también pueden acomodarse con una acera de 5 pies de ancho y un acotamiento pavimentado de 10 pies dentro del derecho de paso existente.

#### **Diapositiva 11:**

El tramo oeste se extiende desde la autopista 365 en FM 3072 hasta el futuro cruce de Valley View.

#### **Diapositiva 12:**

Esta diapositiva muestra las secciones típicas propuestas para las fases I y II del tramo oeste del IBTC. En la Fase I se construirían dos vías de acceso que constarían de cuatro carriles de 12 pies de ancho (dos en cada dirección) con acotamientos exteriores de 10 pies de ancho y acotamientos interiores de 4 pies de ancho.

La fase II se construiría entre las vías de acceso de la fase I, según se determine necesario en función de las condiciones de tráfico futuras, y consistiría en seis carriles principales de 12 pies de ancho (tres en cada dirección) con acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho, divididos por una barrera de hormigón.

Las mejoras propuestas para el tramo oeste se construirían dentro de una zona de derecho de paso variable de hasta 400 pies.

Los elementos para bicicletas y peatones se acomodarían en una acera de 5 pies de ancho, así como en el acotamiento de 10 pies de ancho para ambas Fases I y II.

### **Diapositiva 13:**

El tramo este se extiende desde el futuro cruce de Valley View hasta la FM 493.

### **Diapositiva 14:**

Esta diapositiva muestra las secciones típicas propuestas para las Fases I y II del tramo este propuesto del IBTC. La Fase I construiría una carretera de acceso con dos carriles de 12 pies de ancho (uno en cada dirección) con acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho.

La fase II se construiría al norte de las vías de acceso de la fase I, según se determine necesario en función de las condiciones de tráfico futuras, convertiría las vías de acceso de la fase I en carriles en dirección oeste y construiría vías de acceso en dirección este y carriles principales entre las vías de acceso en dirección este y oeste. La configuración general proporcionaría seis carriles principales de 12 pies de ancho (tres en cada dirección) con acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho, divididos por una barrera de hormigón, y cuatro vías de acceso de 12 pies de ancho (dos en cada dirección a cada lado de los carriles principales), con acotamientos exteriores de 10 pies de ancho y acotamientos interiores de 4 pies de ancho.

Las mejoras propuestas para el tramo este se construirían dentro de una zona de servidumbre de paso con una anchura variable de entre 300 y 400 pies.

Los elementos para bicicletas y peatones se acomodarían en una acera de 5 pies de ancho, así como en el acotamiento de 10 pies de ancho para ambas Fases I y II

### **Diapositiva 15:**

El tramo norte se extiende desde el futuro cruce de Valley View hasta la Interestatal 2, incluyendo los conectores directos en la Interestatal 2.

### **Diapositiva 16:**

Esta diapositiva muestra las secciones típicas propuestas para las Fases I y II del tramo norte propuesto del IBTC. La Fase I construiría cuatro carriles principales de 12 pies de ancho (dos en cada dirección) con acotamientos exteriores de 10 pies y acotamientos interiores de 4 pies, divididos por una barrera de hormigón.

La fase II ampliaría los carriles principales de la fase I, según se determine necesario en función de las condiciones de tráfico futuras, y consistiría en seis carriles principales de 12 pies de ancho (tres en cada dirección) con acotamientos interiores y exteriores de 10 pies de ancho, divididos por una barrera de

hormigón. Además, se construirían conectores directos en la I-2. Estos pueden verse en detalle en los esquemas mostrados durante la audiencia presencial o en línea en la página web del proyecto.

Las mejoras propuestas para el tramo norte se construirían dentro de una zona de derecho de paso de amplitud variable, desde 170 pies hasta 250 pies.

Los elementos para bicicletas y peatones se acomodarían en una acera de 5 pies de ancho, así como en el acotamiento de 10 pies de ancho para ambas Fases I y II.

**Diapositiva 17:**

El proyecto propuesto del IBTC construirá una autopista sin peaje en una nueva ubicación. Este proyecto utilizaría aproximadamente 59.1 acres de derecho de paso de transporte existente, adquirirá aproximadamente 678.0 acres adicionales de derecho de paso y aseguraría aproximadamente 28.3 acres de servidumbres permanentes para el drenaje y la irrigación. Hasta la fecha, la RMA ha realizado la adquisición anticipada de 38.2 acres de derecho de paso.

El costo total de construcción del proyecto se estima en 128 millones de dólares para la Fase I y 120 millones de dólares para la Fase II (en dólares estadounidenses).

**Diapositiva 18:**

La información sobre el proceso de adquisición de derechos de paso está disponible en [www.hcrma.net/ibtc.html](http://www.hcrma.net/ibtc.html) o [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov). Esto incluye el acceso a los documentos de asistencia para la relocalización, la declaración de derechos del propietario y a los documentos de compra de derechos de paso del Estado.

Si tiene alguna pregunta, los profesionales del derecho de paso que representan a la RMA estarán en la reunión en persona. La información relativa a los servicios y beneficios para los propietarios afectados y la información sobre el calendario tentativo para el derecho de paso se puede obtener en la oficina de la RMA del Condado de Hidalgo. Por favor, llámeme al (956) 402-4762 o póngase en contacto conmigo por correo electrónico en [eric.davila@hcrma.net](mailto:eric.davila@hcrma.net).

**Diapositiva 19:**

Como se ha mencionado anteriormente, el cumplimiento de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) nos obliga a preparar una evaluación ambiental (o "EA"). La evaluación ambiental tiene cuatro objetivos: comparar las alternativas de construcción y de no construcción, documentar las condiciones existentes, evaluar los efectos potenciales para determinar si se consideran significativos y resumir la coordinación con el público y los organismos de recursos.

Se preparó una serie de informes técnicos en apoyo de la evaluación ambiental para valorar los posibles efectos en el entorno natural y humano, incluyendo, pero sin limitarse a los siguientes: vegetación, suelos agrícolas, especies amenazadas y en peligro de extinción, recursos hídricos, calidad del aire, recursos culturales, materiales peligrosos, impactos en la comunidad e impactos del ruido del tráfico.

El borrador de la evaluación ambiental está disponible para su revisión pública en línea en la siguiente página web [www.hcrma.net/ibtc.html](http://www.hcrma.net/ibtc.html) o en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) buscando la palabra clave "IBTC". Una vez que se hayan estudiado los comentarios de la audiencia pública, se preparará una evaluación ambiental definitiva.

**Diapositiva 20:**

Se determinó que ocurrirán impactos en aproximadamente 204 acres de suelo agrícola; sin embargo, no se requirió una evaluación adicional por parte de los Servicios de Conservación de Recursos Naturales (NRCS por sus siglas en inglés). El proyecto puede afectar al ocelote o tigrillo, una especie en peligro de extinción a nivel federal. Se aplicarán medidas voluntarias de conservación durante el diseño y la construcción del proyecto, incluidas varias prácticas óptimas de manejo específicas del lugar.

El proyecto podría afectar a 18 especies incluidas en la lista estatal y a 35 especies de mayor necesidad de conservación. Se aplicarán las mejores prácticas de manejo siempre que sea posible para evitar el impacto sobre estas especies.

No se han identificado humedales en la zona del proyecto. El proyecto propuesto anticiparía impactos a las Aguas de los Estados Unidos, incluyendo el lago de Donna, La Cruz Resaca, y varios canales a lo largo de los límites del proyecto. Será necesario obtener el permiso de la Sección 404 del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

Partes de los límites del proyecto se encuentran dentro de una llanura de inundación de 100 años designada por la FEMA. El proyecto propuesto no aumentaría la elevación de la inundación base a un nivel que violaría las regulaciones y ordenanzas aplicables a las llanuras de inundación.

El proyecto propuesto cruzaría la vía de inundación principal de la IBWC; sin embargo, no se anticipan impactos. Si los planos propuestos cambian para incluir impactos en los ductos de la IBWC, la HCRMA coordinaría estos impactos previstos con la IBWC.

#### **Diapositiva 21:**

Los posibles impactos sobre 10 recursos arqueológicos se mitigarán mediante la recuperación de datos antes de la construcción. Se espera que el proyecto no tenga efectos adversos en las propiedades históricas y supondría un impacto de minimis para los recursos según la Sección 4(f) de la Acta del Departamento de Transporte de 1966.

El proyecto está situado en una zona designada por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos como zona de cumplimiento o inclasificable para todas las normas nacionales de calidad del aire ambiental; por lo tanto, no se aplican las normas de conformidad del transporte y no se prevén impactos en la calidad del aire. Se realizó un análisis del ruido del tráfico y se determinó que algunos receptores se verían afectados por el proyecto propuesto. El análisis concluyó que la reducción del ruido (barreras antiruido) es razonable y factible a lo largo de la comunidad de Village Grove. Se llevará a cabo un taller sobre el ruido con la comunidad una vez finalizado el proceso de la NEPA.

Hay una baja probabilidad de encontrar problemas de materiales peligrosos durante la construcción del proyecto, y están principalmente asociados con el Sistema de Canales y Lagos de Donna, que está categorizado por la Agencia de Protección Ambiental como un sitio Superfund. Se ha coordinado con la Comisión de Calidad Ambiental de Texas y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos para controlar y minimizar los posibles impactos en la medida de lo posible en este sitio.

El proyecto propuesto está ubicado dentro del Distrito de Riego #2 del Condado de Hidalgo y resultaría en el "uso" de sitios históricos de importancia estatal y local. Por lo tanto, se aplica el Capítulo 26 del Código de Parques y Vida Silvestre.

Se analizaron los posibles impactos a la comunidad. Se espera que el proyecto propuesto mejore la movilidad, el acceso a toda la comunidad y la eficacia de los tiempos de viaje. El área del proyecto contiene poblaciones de minoría y de bajos recursos. Aunque el proyecto alteraría permanentemente algunos patrones de viaje

para la comunidad circundante, no se espera que estos cambios resulten en impactos desproporcionadamente altos o adversos para estas poblaciones.

El proyecto propuesto podría dar lugar a 85 desplazamientos. De ellos, 29 desplazamientos residenciales se produjeron anteriormente durante las primeras adquisiciones del derecho de paso. El derecho de paso restante que se adquirirá dará lugar a 51 desplazamientos residenciales y a otras 5 estructuras. No se anticipa que el proyecto propuesto provoque desplazamientos comerciales. Asistencia para la reubicación está disponible para personas y empresas desplazadas.

#### **Diapositiva 22:**

El 19 de marzo de 2019 se llevó a cabo una reunión pública para presentar el proyecto propuesto al público y solicitar la opinión sobre las mejoras propuestas. Además, la RMA llevó a cabo una reunión municipal con los miembros de la comunidad de Val Verde el 10 de enero de 2019, para recibir sus comentarios y opiniones sobre cómo el proyecto afectaría a su comunidad.

En los próximos pasos del proceso ambiental, todos los comentarios recibidos durante el período de comentarios serán analizados, evaluados e incluidos en el informe oficial del resumen de la audiencia pública. Los comentarios del público se tendrán en cuenta a medida que se vaya finalizando el diseño del proyecto antes de que se emita la autorización ambiental. La autorización ambiental se espera para finales del 2022, tras lo cual se iniciará el diseño de ingeniería detallado.

Se anticipa que la construcción de la Fase I comenzará en la primavera del 2025. La Fase II se construiría según sea necesario en función de las condiciones futuras de tráfico y de la disponibilidad de fondos en el futuro.

El calendario y las fechas del proyecto son preliminares y están sujetos a cambios.

#### **Diapositiva 23:**

Los comentarios pueden presentarse en la audiencia presencial llenando una tarjeta de comentarios y depositándola en el buzón de comentarios. También puede descargar la tarjeta de comentarios de la página web del proyecto en [www.hcrma.net/ibtc.html](http://www.hcrma.net/ibtc.html) o en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) buscando la palabra clave "IBTC" y enviándola por correo electrónico a [IBTC@blantonassociates.com](mailto:IBTC@blantonassociates.com) o por correo postal a Blanton & Associates, Inc. Attn: IBTC, 5 Lakeway Centre Court, Suite 200 Austin, TX 78734. También puede dejar un testimonio verbal llamando al (956) 278-0687.

Los comentarios deben recibirse o ser mandados antes del viernes, 1 de abril de 2022, para ser incluidos en el informe resumido de la Audiencia Pública. Las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos durante el período de comentarios se incluirán en el informe de resumen de la audiencia pública que se publicará en la página web del proyecto.

#### **Diapositiva 24:**

Por último, no dude en ponerse en contacto con nosotros si tiene alguna pregunta.

Por favor, siéntase libre de ponerse en contacto conmigo Eric Dávila, P.E., PMP, CCM, Ingeniero Jefe de Desarrollo de HCRMA, al (956) 402-4762 o por correo electrónico a [eric.davila@hcrma.net](mailto:eric.davila@hcrma.net), con cualquier pregunta o comentario.

Gracias por participar en esta audiencia pública. Por favor, no olvide enviar sus comentarios antes del viernes, 1 de abril del 2022. Con esto concluye la presentación de la audiencia.