

RESUMEN EJECUTIVO

RE.1 Introducción

Desde 1970, el embarque en contenedores a través de los puertos de la Costa Oeste de los Estados Unidos se ha multiplicado por veinte, debido en gran parte, al gran incremento del comercio de los Estados Unidos con las naciones de la Cuenca del Pacífico. En consecuencia, los puertos principales de la Costa Oeste, en particular los Puertos de Los Ángeles, Long Beach, Oakland, Seattle y Tacoma requieren constantemente optimizar y expandir sus instalaciones para adaptarse a estos incrementos. De acuerdo a lo analizado en la Sección 1.1.3 del presente documento, se espera que los volúmenes de carga continúen creciendo. Optimizar su capacidad para prestar un servicio eficiente a este crecimiento anticipado, mientras se manejan los impactos relacionados con dicho crecimiento, se ha convertido en una de las mayores prioridades de planificación del Departamento de Puertos de Los Ángeles (LAHD, por sus siglas en inglés). También nos referiremos a él como Puerto de los Ángeles o, el Puerto). El Proyecto propuesto, una nueva Terminal de Contenedores en los Atracaderos 136- 147 de la Cuenca Oeste del Puerto de los Ángeles, representa una medida del Puerto consistente con tal prioridad de planeación. Se ha preparado esta declaración conjunta del Impacto Ambiental/Reporte del Impacto Ambiental (EIS/EIR, por sus siglas en inglés) para evaluar los impactos ambientales de la construcción y operación del proyecto propuesto y de una razonable gama de alternativas.

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés) es la Agencia Líder federal responsable de la preparación de la parte de Declaración del Impacto Ambiental del presente documento.

El Departamento de Puertos de Los Ángeles (LAHD) es la Agencia Líder estatal responsable de la preparación de la parte del Reporte de Impacto Ambiental (EIR) del presente documento y es la solicitante del proyecto propuesto de la Terminal de Contenedores en los Atracaderos 136-147 (Proyecto). USACE y LAHD han acordado preparar conjuntamente este EIS/EIR para mejorar la eficiencia y evitar la duplicación de esfuerzos.

Este documento EIS/EIR, se ha preparado de acuerdo con los requisitos de la Ley para la Política Ambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en inglés) (Artículo 4341 y subsiguientes del Código 42 de los Estados Unidos [U.S.C.]) y en conformidad con las Directrices del Consejo para la Calidad Ambiental (CEQA, por sus siglas en inglés) y los Reglamentos para la Implementación de NEPA del USACE. El

documento también cumple con los requisitos de la Ley para la Calidad Ambiental de California (CEQA) (Artículo 21000 y subsiguientes del Código de Recursos Públicos [PRC]), así como las Directrices Estatales de CEQA (Artículo 1500 y subsiguientes del Código 14 de Reglamentos de California).

RE.2 Propósito de este EIS/EIR Preliminar

El presente EIS/EIR se utilizará para informarles a las personas encargadas de la toma de decisiones y al público en general sobre los potenciales y considerables efectos ambientales del Proyecto propuesto, (los atracaderos 136-147 [TraPac] de la Terminal de contenedores) y las alternativas seleccionadas. En la Sección 1.3 se describen las agencias que se espera utilicen el presente documento, además del líder, responsable y las agencias fideicomisarias, de acuerdo a lo estipulado en NEPA y CEQA. En la Sección 1.4 se describe el alcance y el contenido requerido de un EIS/EIR y, en la Sección 1.5 se describen los principios claves que rigen en la preparación del presente documento.

RE.2.1 Introducción a NEPA (USACE)

El presente EIS está siendo preparado por USACE de conformidad con lo estipulado en los Reglamentos de NEPA y CEQ para la implementación de NEPA (artículos 1500-1508 del Código 40 de los Reglamentos Federales), que requieren la evaluación de los impactos ambientales potenciales resultantes de las medidas federales. La medida federal principal asociada con este Proyecto propuesto es la expedición de un permiso que autorice el trabajo y las estructuras en aguas navegables de los Estados Unidos (EE.UU., por sus siglas en inglés) y la descarga del material de relleno en aguas de los EE.UU. USACE tiene autoridad jurisdiccional en el Proyecto, conforme a lo estipulado en el Artículo 404 de la Ley para el Agua Limpia (CWA) y en el Artículo 10 de la Ley para los Ríos y Puertos.

USACE empleará el presente documento como contrapartida a la solicitud presentada por el LAHD para otorgar el permiso con el fin de llevar a cabo actividades de dragado y relleno al igual que para la construcción de muelles y embarcaderos, conforme a lo estipulado en el Artículo 404 de la Ley para el Agua Limpia y en el Artículo 10 de la Ley para los Ríos y Puertos. Esta medida puede generar considerables efectos ambientales, constituyendo de esta manera una medida principal que requiere la revisión de NEPA (Artículo 4341 y subsiguientes del Código 42 de los Estados Unidos [U.S.C.]). El presente documento no sirve como notificación al público de la aplicación de algún permiso ahora. Más bien, dicha notificación al público estará separada para el periodo de revisión pública para este EIS/EIR. En las Secciones 1.2.1, 1.4.2, 2.3., y 2.4.3., se presenta información adicional referente al rol, jurisdicción y responsabilidades de USACE con respecto al presente documento, al Proyecto propuesto y a sus alternativas.

RE.2.2 Introducción CEQA (LAHD)

LAHD dirige el Puerto de conformidad con el imperativo legal del Fideicomiso del Tideland del Puerto de Los Ángeles (Artículo VI, Sección 601 de La Carta Estatutaria

de la Ciudad de Los Ángeles) y a la Ley de protección de Zonas Costeras (Div 20 Artículo 30700 y subsiguientes del Código de Recursos Públicos [PRC]), que identifica al Puerto y a sus instalaciones como el principal recurso económico y costero del Estado y un elemento fundamental de la industria marítima nacional para la promoción del comercio, navegación, pesca y las operaciones portuarias. [RECREACIÓN] De conformidad con el Fideicomiso del Tideland, las actividades relacionadas con el Puerto deben estar subordinadas al agua y, debe darse la mayor prioridad a la navegación, pesca, embarques y el apoyo necesario y acceso a las instalaciones para adaptarse a las demandas del comercio doméstico y extranjero transportado por agua.

Conforme a lo estipulado en el Artículo 15121(a) de las Directrices del Consejo para la Calidad Ambiental (CEQA) y el (Código de Reglamentos de California [CCR], Título14, División 6, Capítulo 3), el propósito de un EIR es servir como un documento informativo:

“...que le informe al público y a las personas de la agencia encargadas de la toma de decisiones los considerables efectos ambientales del proyecto, que identifique las posibles formas de minimizar los efectos considerables y que presente alternativas razonables del proyecto”.

Las medidas contempladas por el LAHD implican cambios físicos ambientales que podrían tener un considerable impacto potencial, conforme a lo determinado en el Estudio Inicial del Proyecto (ver Apéndice A). Además las observaciones presentadas por las agencias públicas, incluyendo las agencias de fideicomiso, los responsables y el público, como respuesta a la Notificación de Intención /Notificación de Preparación (NOI/NOP) también señalan que el Proyecto podría generar considerables impactos. En consecuencia, se requiere un EIR conforme a lo dispuesto en CEQA (Código de Recursos Públicos [por sus siglas en inglés] PCR 21000 y subsiguientes). El presente EIR preliminar evalúa los impactos directos, indirectos y acumulativos del Proyecto propuesto, de conformidad con las cláusulas establecidas en las directrices de CEQA. Se utilizará para abordar los asuntos ambientales potencialmente considerables.

El propósito principal de este EIS/EIR preliminar por parte de LAHD es informar a las agencias que atienden solicitudes de permisos y otras medidas requeridas para construir, arrendar y operar la alternativa seleccionada y de informarle al público sobre las potenciales consecuencias ambientales de la medida y alternativas propuestas. La certificación del EIR, la Notificación de Finalización y la Declaración de Consideraciones de Anulación (si es necesario) de LAHD, documentarán la decisión de POLA a la aceptabilidad del EIR, e informarán las decisiones subsiguientes del LAHD, si aprueba y construye la alternativa seleccionada y si arrienda la Terminal de atracaderos 136-147 y garantiza los permisos de operación necesarios.

LAHD usaría este EIS/EIR para apoyar las solicitudes de permisos, los contratos de construcción, el arrendamiento y otras medidas que se requieran para implementar la alternativa seleccionada y para adoptar medidas de mitigación, que, en lo posible, puedan reducir o eliminar los considerables impactos ambientales.

LAHD también podría usar el presente EIS/EIR Preliminar para obtener las aprobaciones de la Comisión Costera de California para enmendar el Plan Maestro

del Puerto, para redesignar áreas de terreno para adaptar la expansión de las operaciones de la Terminal de contenedores y para redesignar los terrenos actualmente en uso para las operaciones del Puerto a terrenos no utilizados por el puerto.

Se espera que otras agencias (federal, estatal, regional y local) que tengan jurisdicción sobre alguna parte del Proyecto o un área de recursos afectada por el Proyecto utilicen el presente EIS/EIR como parte de sus procesos de aprobación o permiso.

RE.2.3 Propósito del Proyecto

ES.2.3.1 Propósito de CEQA

En la Sección 2.3.1., se describe completamente el objetivo general de LAHD para el Proyecto propuesto. Brevemente, sin embargo, el Puerto busca (1): proveer una parte de las instalaciones requeridas para adaptar el crecimiento del Proyecto al volumen de carga de los contenedores en todo el Puerto; (2) cumplir con la meta del Alcalde de incrementar el crecimiento del Puerto, al mismo tiempo que se mitigan los impactos de ese crecimiento en las comunidades locales y en la región de Los Ángeles y, 3) cumplir con el Plan Estratégico del Puerto para maximizar la eficiencia y capacidad de las terminales, al mismo tiempo que se aumentan los estándares ambientales por medio de la aplicación de todas las medidas de mitigación factibles.

Estas metas interrelacionadas requieren incrementos en la eficiencia del manejo de la carga y en la capacidad de las instalaciones existentes de la terminal en el Puerto. Con el fin de llevar a cabo estos objetivos básicos en una forma consistente con las responsabilidades del fideicomiso público de LAHD, deben cumplirse los siguientes objetivos de apoyo:

1. Expandir y modernizar las instalaciones actuales de la Terminal de contenedores en el Puerto, hasta el grado que se requiera para:
 - Optimizar el uso del terreno existente y de los canales de navegación y ser consistente con el uso general de la línea costera del Puerto;
 - Adaptar los volúmenes previsibles de carga en contenedores a través del Puerto,
 - Incrementar la eficiencia del manejo de los contenedores y crear suficiente área de terrenos contiguos para las operaciones de la Terminal como: almacenamiento, transporte, carga y descarga de barcos contenedores en una forma segura y eficiente.
 - Suministrar acceso en los terrenos a la infraestructura de ferrocarril y de camiones que pueda minimizar la congestión o demoras del transporte de superficie, al mismo tiempo que se promueve el medio de transporte desde y hasta destinos de carga locales y distantes, y,
 - Mejorar o construir atracaderos de barcos con contenedores y capacidad de infraestructura, donde sea necesario para recibir volúmenes proyectados de carga en contenedores en todo el Puerto.
2. Facilitar capacidades para rampas o plataformas de ferrocarril para promover la transferencia directa de la carga entre el barco y el ferrocarril. .

3. Aplicar los principios anteriores para mejorar las instalaciones existentes de la Terminal en los atracaderos 136-147.
4. Conjuntamente con el mejoramiento y expansión de la Terminal de Atracaderos 136-147, crear una zona con jardines que sirva de recreación a la comunidad y separar físicamente las operaciones del Puerto de las áreas residenciales.

RE.2.3.2 Propósito de NEPA

En la Sección 2.3.2., se describe todo el Proyecto USACE en virtud de lo establecido por NEPA. En resumen, el propósito general del Proyecto propuesto es incrementar y optimizar la eficiencia del manejo de la carga y la capacidad del Puerto de Los Ángeles en los Atracaderos 136-147 en la Cuenca Occidental, para abordar la necesidad de optimizar los terrenos del Puerto y los terminales para el actual y futuro manejo de la carga en contenedores. Entre otros propósitos del Proyecto propuesto están el establecimiento de las instalaciones requeridas de los canales de navegación existentes y que podrían integrarse al uso global del Puerto. El propósito del Proyecto propuesto es el comercio marítimo, el cual es una actividad que depende del agua.

RE.2.4 Puntos de Referencia

RE.2.4.1 Punto de Referencia de CEQA

Para fines del presente EIS/EIR, los Puntos de Referencia de CEQA para determinar el significado de los impactos potenciales, en virtud de lo establecido en CEQA son las condiciones que existían en el momento en que LAHD anunció el NOP, es decir en diciembre de 2003, según lo estipulado en el Artículo 15125 de las Directrices de CEQA. En ese momento, la Terminal existente contaba con 176 acres, recibía 246 llegadas de barcos al año y manejaba 891.976 TEUs.

Los principios que rigen la selección del Punto de Referencia de CEQA se describen en forma más detallada en las Secciones 1.5.5 y 2.6.1, y las condiciones que existían en el momento en que circuló NOP para su revisión se describen en el Capítulo 3. Tales condiciones ambientales normalmente constituyen el Punto de Referencia de las condiciones físicas por las cuales la agencia líder CEQA determina si un impacto es significativo. EL Punto de Referencia de CEQA representa la perspectiva en un determinado momento, sin crecimiento del Proyecto durante ese tiempo y, difiere de la Alternativa de No Ejecución de Proyecto (analizada en la Sección 2.5.1) en que la Alternativa de No Ejecución de Proyecto toma en consideración lo que probablemente va a suceder en el sitio, en el transcurso del tiempo, empezando desde las condiciones del punto de referencia.

RE.2.4.2 Punto de Referencia NEPA

En el presente EIS/EIR, el punto de referencia NEPA para determinar el significado de los impactos, se define por la medida “No Ejecución Federal”, lo cual se define al examinar una amplia variedad de actividades operativas y de construcción que podría

implementar el solicitante y tiene la probabilidad de implementar la ausencia de permisos de USACE. (Ver la descripción completa en las Secciones 1.5.5 y 2.6.2 del Punto de referencia No Ejecución Federal /NEPA). Las actividades que requieren permisos (Por ejemplo, aquellas actividades comprendidas en la jurisdicción de USACE, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 10 de la Ley para los Ríos y Puertos y el Artículo 404 de la Ley para el Agua Limpia) no forman parte del punto de referencia de No Ejecución Federal /NEPA.

La condición No Ejecución Federal (que se describe en su totalidad en la Sección 2.6) implica la construcción y operación de todos los elementos en la tierra (terrenos existentes) para terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos u otros fines (por ejemplo: mejoramiento de la estructura del transporte terrestre y construcción de la plataforma del patio de ferrocarril), pero no incluiría cualquiera de las operaciones de dragado, llenado del Slip Noroeste, construcción del muelle nuevo o, mejoramiento de los muelles existentes. Entre los elementos en la tierra se supone que incluyen:

- La incorporación de 57 acres para el área de terreno contiguo a los muelles y embarcaderos y la plataforma de ferrocarril;
- Instalación de nuevo alumbrado y reemplazo del existente en los terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos;
- Reubicación del patio de trenes del Muelle A y construcción de la nueva plataforma de patio de trenes;
- Ampliación y remodelación de Harry Bridges Boulevard;
- Desarrollo de la zona barrera de amortiguación en el área de Harry Bridges;
- Demolición del actual edificio de administración y construcción de un nuevo edificio de administración certificado por LEED (siglas en inglés de Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental)
- Construcción de un nuevo estacionamiento para 500 vehículos para los empleados del sindicato.

El punto de referencia No Ejecución Federal /NEPA también difiere de la Alternativa de “No Ejecución” del Proyecto”, en que el Puerto no emprendería cualquier medida posterior para construir y desarrollar terrenos adicionales contiguos a los muelles y embarcaderos (diferentes a los 176 acres actuales). El punto de referencia No Ejecución Federal /NEPA supone que se incrementará la capacidad de carga en el futuro, como consecuencia del crecimiento normal y de los desarrollos en tierra autorizados por el Puerto, no subordinados a la jurisdicción federal. En consecuencia, el punto de referencia de NEPA no está ligado a un solo punto a la vez, en cambio los impactos se determinan al comparar las condiciones con o sin los componentes federales del Proyecto propuesto en ciertos puntos fijados en el futuro. Para el presente Proyecto, tales puntos son la finalización de las Fases I y II del Proyecto propuesto, (ver Sección RE.3).

RE.3 Proyecto propuesto

RE.3.1 Descripción general

El área del proyecto se encuentra ubicada en el Puerto de Los Ángeles, aproximadamente a 32 kilómetros (Km.) (20 millas) al sur del centro de Los Ángeles y hacia el sur de la Comunidad de Wilmington, (Figura RE-1), la Terminal de los Atracaderos 136 – 147 se encuentra localizada en la parte norte y este de la Cuenca Occidental del Puerto, en los Distritos de Wilmington y San Pedro (Figura RE-2). La Terminal colinda al norte con Harry Bridges Boulevard; al este con Slip 1, Neptune Avenue, Water Street y Fries Avenue; al sur con la Cuenca de giro y al oeste con los Atracaderos 118-131.

El Proyecto propuesto es extender y modernizar la Terminal de contenedores en los Atracaderos 136-147, renovar las actuales instalaciones de los muelles e instalar una barrera con jardines entre la terminal y la comunidad. El Proyecto propuesto comprende un arrendamiento a 30 años e implica dos fases de construcción (Fase I: 2008-2015, Fase II: 2015-2025). La mayoría de los mejoramientos propuestos se llevarían a cabo en 176 acres actualmente utilizados como terminal de contenedores operada por TraPac, pero el Proyecto propuesto implica la adición de un total de 67 acres a la nueva terminal, 57 en la Fase I y 10 en la Fase II. Los 57 acres adicionales en la Fase I existen principalmente en los terrenos industriales dentro del área del Proyecto propuesto.

En el año 2003, la terminal existente manejó 891.976 Unidades Equivalentes a Veinte Pies (TEUs) de carga en contenedores y atendió el arribo de 246 navíos (Tabla RE-1). En el 2005 se esperaba que funcionara a plenitud, el terminal propuesto manejaría aproximadamente 2.4 millones de TEUs al año, lo que podría ser aproximadamente 700.000 más de lo que la Terminal podría ser capaz de manejar, si no se hubieran realizado las mejoras. Los principales elementos del Proyecto propuesto se muestran en la Figura ES-3 y se resumen en la Tabla RE-1 y encierran lo siguiente:

- Expansión, restauración y construcción de las instalaciones de la terminal de contenedores y la nueva plataforma de patio del ferrocarril;
- La construcción de 500 estacionamientos para los empleados del sindicato.
- El trabajo en los muelles consiste en: 295.000 yardas cúbicas (cy) de operaciones de dragado, renovación de 2.900 pies de muelles existentes y la construcción de 705 pies de nuevos muelles.
- Instalación de cinco nuevas grúas de puente para reemplazar a las seis existentes;
- Reubicación del patio de distribución de la Pacific Harbour Line (sigla en inglés PHL) del Muelle A existente al muelle trasero 200;
- En la Fase II, relleno de 10-acres del Slip Noroeste, construcción de las instalaciones en los terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos en el relleno y construcción de un nuevo muelle de 400 pies a lo largo de la margen del relleno, y,

- Ampliación del Harry Bridges Boulevard y construcción de una nueva área de 30 acres de barrera de amortiguación con jardines entre “C” Street y Harry Bridges Boulevard.

Tabla RE-1. Matriz del Resumen del Proyecto

| <i>Atracaderos 136-147</i> | <i>Punto de Referencia CEQA</i> | <i>Punto de Referencia NEPA</i> | | <i>Proyecto propuesto</i> | |
|---|---------------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------------|-----------|
| | 2003 | AÑO 2015 | AÑO 2038* | AÑO 2015 | AÑO 2038* |
| OPERACIONES | | | | | |
| Acres brutos | 176 | 233 | 233 | 233 | 243 |
| Llegadas de barcos al año | 246 | 283 | 250 | 309 | 334 |
| TEUs anuales | 891.976 | 1.491.200 | 1.697.000 | 1.747.500 | 2.389.000 |
| Número de grúas | 13 | 13 | 13 | 12 | 12 |
| Viajes de camiones por año | 1.197.589 | 1.291.247 | 1.200.205 | 1.607.093 | 1.880.401 |
| Viajes en ferrocarril por año | 731 | 925 | 1.351 | 1.085 | 1.434 |
| Número total de puertas de acceso | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| CONSTRUCCIÓN | | | | | |
| Relleno en las aguas de los EE.UU.(yardas cúbicas) | 0 | 0 | 0 | 0 | 800.000 |
| Operaciones de dragado (yardas cúbicas) | 0 | 0 | 0 | 295.000 | 3.000 |
| Longitud del nuevo muelle ** | 0 | 0 | 0 | 705 | 400 |
| Longitud del muelle antisísmico modificado** | 0 | 0 | 0 | 3.000 | 0 |
| <i>Nota: * Maximizado en el año 2025</i> | | | | | |
| <i>** Pies lineales</i> | | | | | |

RE.3.2 Descripción del Proyecto

Los elementos específicos del Proyecto propuesto se describen en forma detallada en la Sección 2.4.2.

RE.3.2.1 Expansión del terreno contiguo al área de los muelles y embarcaderos de la terminal

El desarrollo de la Fase I incluiría la adición de 57 acres de terreno contiguo al área de los muelles y embarcaderos, a la Terminal marítima para almacenamiento de contenedores a través de: 1) nuevo desarrollo de 52 acres de terrenos industriales existentes dentro del área del Proyecto propuesto y 2) el desarrollo de 5 acres de relleno en el Slip Noroeste. Parte de los terrenos industriales existentes están vacíos, parte está siendo subutilizada para uso corriente y parte está ocupada por el Patio de trenes del Muelle A, que podría reubicarse. El desarrollo del relleno de 5 acres es un Proyecto diferente que se está analizando como parte del Proyecto de Profundización del Canal SEIS/EIR (en preparación por USACE y LAHD).

La actual estación de vigilancia, el edificio de administración, los lavabos, las instalaciones de mantenimiento, reparación y de rodamiento, los servicios sanitarios, el edificio de operaciones y la oficina de Pacific Harbor Line serían todos demolidos y reemplazados con nuevas edificaciones. (Figura RE--3). La Terminal tendría dos nuevas entradas para camiones y una nueva área de estacionamiento para 500 vehículos (ILWU), con paso elevado y subterráneo peatonal para la Terminal. Los actuales servicios públicos serán reubicados y si es necesario, se instalarán unos nuevos.

Después de despejar el terreno, las zonas serán clasificadas, pavimentadas y debidamente mejoradas con demarcaciones, iluminaciones, cerramientos, servicios públicos, edificios, (al igual que un edificio de administración certificado por LEED), y los demás elementos característicos en el terreno contiguo a los muelles y embarcaderos y la nueva zona de estacionamiento ILWU sería instalada con los pasos elevado y subterráneo. Los 5 acres de terreno creados en el Slip Noroeste por el Proyecto de Profundización del Canal, también serían clasificados, pavimentados y debidamente mejorados con demarcaciones, iluminaciones y cerramientos. La demolición y construcción requiere equipo de construcción que funcione con diesel, excavadoras, remolcadoras, volquetas repartidoras de material, mezcladoras de cemento, equipo de pavimentación y se llevaría a cabo principalmente durante la Fase I del periodo de construcción.

La Fase II del Proyecto propuesto agregaría 10 acres de terreno contiguo a los muelles y embarcaderos en el muelle 134 para uso de la terminal de contenedores al rellenarse los 10 acres remanentes del Slip Noroeste (Figura RE--3). Nótese que si no se permite el relleno de 5 acres en el Proyecto de Profundización del Canal, entonces el relleno no se construiría en la Fase II y, el Proyecto correspondería a la Alternativa Reducida de Relleno (Véase Sección RE.4). El relleno sería construido con 800.000 yardas cúbicas de material proveniente de otros Proyectos, de operaciones futuras de dragado o, de materiales de dragado almacenados en sitios subacuáticos; también se podrían emplear probablemente algunos rellenos importados. El nuevo relleno estaría

confinado por un dique construido en piedra en la entrada del Slip Noroeste. La superficie del relleno se convertiría en una terminal de contenedores adicional, en los terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos, pavimentada, con cerramiento e iluminación.

El nuevo relleno se adecuaría con una combinación de dragas hidráulica y de cuchara y, el dique en piedra se construiría con 50.000 yardas cúbicas de piedras excavadas en la cantera de Catalina Island, que se transportarían al sitio por medio de la combinación de remolcadores y barcazas. El desarrollo del relleno requiere equipo de construcción que funcione con diesel, excavadoras, remolcadores, volquetas repartidoras de material, mezcladoras de cemento y equipo de pavimentación.

RE.3.2.2 Atracaderos e Instalaciones de los Muelles

Se profundizarían las aguas adyacentes a los Atracaderos 144-147 por medio de operaciones de dragado para que lleguen a la profundidad del canal planeado de 53 pies (MLLW), que se espera lograr con el Proyecto de Profundización del Canal. Se dragarían y dispondrían aproximadamente 265.000 yardas cúbicas de sedimentos, conforme a lo que se describe en la Sección 2.5.3.2.

Los muelles existentes en los Atracaderos 146-147 serían reemplazados por nuevos muelles capaces de atender operaciones de modernas embarcaciones con contenedores y se construiría un nuevo muelle de 705 pies hacia el sur de los Muelles 147. Los Atracaderos 136-139 y 145-146 (aproximadamente 2.900 pies de muelles) podrían renovarse para que cumplan con los estándares antisísmicos actuales. En la Fase II se podría ampliar una nueva extensión de los Muelles 136 – 138 de 400 pies en el Muelle, en la orilla sur del relleno sanitario de 10 acres.

El Proyecto propuesto incluiría nuevas grúas de pórtico de tracción eléctrica para el muelle. En la actualidad hay 13 grúas en la terminal. Podrían retirarse dos grúas en los Atracaderos 136-139 y reemplazarse por una grúa y, cuatro grúas de los Atracaderos 144-147 podrían retirarse y reemplazarse por cuatro nuevas grúas. Esto daría un total de 12 grúas en la Terminal para contenedores, una menos que el Punto de Referencia del año 2003.

La construcción de los nuevos muelles requiere la colocación de aproximadamente 179.500 yardas cúbicas de piedra proveniente de las excavaciones de Catalina Island para la construcción del dique, la colocación de 24.000 yardas cúbicas de relleno detrás del muro de contención, operaciones de dragado de 3.000 yardas cúbicas adicionales de sedimento en la base del dique de piedras y colocación de 380 pilotes que soporten el nuevo muelle. La piedra sería transportada al sitio en barcazas haladas por remolcadores y se colocaría en el sitio del dique por medio de buldózers. Los pilotes serían instalados por medio de un dispositivo accionador que sería llevado al sitio y maniobrado, instalado en una barcaza y sostenido por un barco de trabajo. La demolición de los antiguos muelles, las mejoras antisísmicas y la construcción de los nuevos muelles requieren equipo de construcción que funcione con diesel, volquetas de reparto de material, remolques, camiones de reparto, mezcladoras de cemento y equipo de pavimentación.

Se asume que el material extraído con el dragado no es apto para su disposición en el agua sin confinación, y por lo tanto, se colocará en un sitio o sitios aprobado(s), de disposición confinado (CDF), en el Puerto de Los Ángeles o en el Puerto de Long Beach, o en un terreno apropiado como el sitio de disposición de residuos Anchorage Road o, un sitio en el Puerto de Long Beach. Las operaciones de dragado podrían efectuarse con una draga en cuchara montada en una barcaza y se transportarían al sitio o sitios de disposición por medio de lanchones de draga remolcados por barcazas. La disposición en tierra también requiere de excavadoras diesel, volquetas y cargadores que remuevan el agua de los sedimentos en un sitio ribereño y transporten los sedimentos sin agua al sitio final de disposición.

RE.3.2.3 Instalaciones nuevas y reubicadas

El Proyecto propuesto contempla la construcción de un patio de maniobra de trenes (Figura RE--3) en el sitio actual de patio de maniobras del Muelle A. Este patio requiere de aproximadamente 10 acres de tierra y consiste de 16.200 pies de carrileras en su totalidad. El patio podría comunicarse por medio de rieles con Alameda Corridor.

El patio de maniobras de la línea férrea Pacific Harbor Line (PHL) del Muelle A sería reubicado en una zona noroeste de 70 acres del Terminal existente, entre Consolidated Slip y Alameda Street (Figura RE--3). El nuevo patio de maniobras de trenes incluiría 125.630 pies de carrileras, una instalación de servicio locomotor, oficinas y áreas de almacenamiento.

La demolición del patio existente y la construcción del nuevo requieren equipo de construcción para material pesado, máquina de balasto especializada que funcione con diesel y máquinas tendedoras de rieles, excavadoras, cargadoras, volquetas para remoción de escombros y acarreo de escombros, mezcladoras de cemento, equipo para material pesado para transporte de los materiales estructurales, grúas y demás equipo de construcción.

RE.3.2.4 Harry Bridges Boulevard y área barrera de amortiguación

El Harry Bridges Boulevard sería ampliado y se construiría un área de 30 acres con jardines entre Harry Bridges Boulevard y "C" Street, desde Figueroa Street a Lagoon Avenue, la propiedad vacía perteneciente al Puerto (Figura RE--3). Se quitarían las calles norte y sur dentro de esta área y sus intersecciones con Harry Bridges Boulevard, a excepción de King Avenue, que seguiría abierta. La topografía consistiría de una berma no muy alta (un máximo de 16 pies) a lo largo de la orilla sur del Proyecto con ligeros desniveles; el diseño del jardín incluiría césped, árboles y demás siembras, al igual que senderos, bancas, diseño del suelo, aguas, puentes peatonales, servicios sanitarios, zona de juegos para niños y algunas estructuras arquitectónicas. El espacio abierto serviría para reuniones públicas, eventos comunitarios, juegos informales, descanso y paseo. El Harry Bridges Blvd. sería ampliado y remodelado en su actual ubicación. A pesar de la ampliación, se dejarán dos carriles de carretera en dos direcciones separadas por un separador diseñado con jardines.

Se importaría material limpio de relleno para construir la berma. La demolición de las calles y andenes requiere equipo pesado para demolición que funcione con diesel, volquetas para trabajo pesado para remoción de los escombros de demolición. La ampliación del Harry Bridges Boulevard y la construcción del área barrera de amortiguación requiere niveladoras, excavadoras, volquetas para retiro de escombros, mezcladoras de concreto y maquinaria de trabajo pesado para entrega de materiales estructurales, maquinaria para pavimentación, grúas y demás equipo de construcción.

La barrera de amortiguación del Harry Bridges se continúa como elemento de la Terminal de los Atracaderos 137-146 para el Proyecto de la Terminal para Contenedores debido a su historia de planeación y adquisición de terrenos. La aprobación (o no aprobación) y la implementación del componente del Proyecto de la barrera de amortiguación del Harry Bridges Buffer sucederán en forma separada del Programa de Desarrollo de la zona costera de Wilmington y no depende de la aprobación de cualquier otro Proyecto bajo ese Programa.

ES3.2.5 Operaciones del Proyecto

En la Sección 2.4.2 se describen en detalle las operaciones del Proyecto. La Terminal de los Atracaderos 136-147 terminada podría manejar un máximo de aproximadamente 2.389.000 TEUs (1.277.540 contenedores) por año. Se espera que dicha capacidad máxima se logre en el año 2025 (Tabla ES-1).

La operación de navíos porta-contenedores, la carga y descarga y el manejo de contenedores en la terminal se describen en la Sección 1.1.2. En cualquier momento podrían atracar en la terminal un total de cuatro navíos, pero lo usual sería que atraquen dos navíos. En su máxima capacidad, la terminal podría experimentar el arribo de 334 navíos por año, en el año 2025. Los navíos podrían requerir para el funcionamiento de las calderas una combinación de Fuente de Energía Marítima Alternativa (AMP) y de combustible bajo en sulfuro, como se describe en la Sección 3.2.4.4, para reducir las emisiones de los motores principales y auxiliares.

En el año 2025 la Terminal generaría aproximadamente 6.377 viajes diarios de camiones (Tabla RE-1). Tales viajes incluirían carga local (principalmente Sur de California, Norte de California, Arizona, Nevada y Utah); la carga nacional se transportaría íntegramente en camiones y la carga intermodal que consistiría de contenedores que no se acomodarían en el patio de trenes de la terminal. La carga no-intermodal, local y nacional se transportaría en camiones desde y hasta las puertas de entrada a la terminal. A medida que con el tiempo se incrementa el uso del ferrocarril, disminuirá la proporción de carga transportada en camiones, aunque los planeadores de la terminal estiman que a partir del año 2025 en adelante, aproximadamente el 70 por ciento de la carga del terminal (alrededor de 4.500 viajes de camiones por día) se transportará en camiones, al menos hasta el patio de maniobras de trenes.

El nuevo patio de maniobras de trenes manejaría carga solo de la terminal de los Atracaderos ~~467~~ 136-147. El patio manejaría aproximadamente 700.000 TEUs (374.331 contenedores) por año o, aproximadamente 30 por ciento de la capacidad proyectada de la terminal en el 2025, de 2.4 millones de TEUs al año. Los contenedores se transportarían en tractores desde la zona de de los atracaderos de navíos y el nuevo patio. En el patio de maniobras de trenes serían alzados y descargados en

furgones de ferrocarril por medio de grúas móviles o grúas con puente y con llantas de hule (RTG). El patio de trenes operaría las 24 horas del día, 350 días por año y manejaría dos unidades de trenes de doble apilado todos los días, en el cual cada tren transportaría un promedio de 330 contenedores (los viajes anuales por tren de la Tabla RE-1 incluyen los viajes de ida y vuelta al patio de maniobras de trenes).

RE.4 Alternativas del Proyecto

RE.4.1 Bases de las Alternativas

Como se describe más ampliamente en la Sección 2.5, NEPA y las Directrices de CEQA, respectivamente, requieren que un EIS y un EIR describan una variedad de alternativas razonables para el Proyecto, que de manera realista, pudieran alcanzar la mayoría de los objetivos básicos del proyecto pero evitarían o reducirían de manera substancial cualquier impacto ambiental considerable. Los reportes EIS/EIR deben describir brevemente la razón para la selección y rechazo de alternativas, comparar los meritos de las alternativas y determinar la mejor alternativa para el medio ambiente.

Las agencias líderes pueden tomar una determinación inicial en cuanto a cuáles son las alternativas viables y por lo tanto considerar a fondo cuáles son las alternativas que no son viables. La variedad de alternativas no necesitan encontrarse fuera de un ámbito razonable para permitir la escogencia de una opción razonada entre las alternativas y el proyecto.

RE.4.2 Alternativas Consideradas

Se consideraron y evaluaron diez y ocho alternativas incluyendo la Alternativa del Proyecto propuesto y la Alternativa de No Ejecución del Proyecto, teniendo en cuenta la forma en que cada una cumple acertadamente los objetivos del Proyecto. Se eliminaron doce de estas alternativas de detallada deliberación por diferentes razones. Como se menciona en la Sección RE.4.4 y en la Sección 2.5.2., cinco de las alternativas cumplen la mayoría de los objetivos del Proyecto y se evalúan plenamente en la Sección 2.5.1 del presente documento. (Véase en la Sección RE.4.3 la Reseña de la evaluación). Estas cinco alternativas se evaluaron en forma coordinada con el Proyecto propuesto para todos los recursos ambientales como se muestra en el Capítulo 3 del presente EIS/EIR. El Capítulo 6 (como se resume en la Sección RE 5.4) compara el Proyecto propuesto y estas cuatro alternativas, e identifica la alternativa ambientalmente preferida y superior. Adicionalmente, se examina una barrera con acceso restringido al público en la Sección sobre Calidad del Aire (ver Sección 3.2).

RE.4.3 Alternativas Analizadas en este EIS/EIR

Las cinco alternativas consideradas en el presente EIS/EIR son: 1) Alternativa de No Ejecución de Proyecto, 2) Alternativa de Relleno Reducido, 3) Alternativa de Muelle Reducido, 4) Alternativa Terminal Omni y 5) Alternativa de Mejoras en los terrenos. En la Tabla RE-1 se resumen las características claves de las Alternativas

del Proyecto y la Figura RE- 4 muestra el Proyecto y las cinco alternativas. El Capítulo 2 contiene un análisis más detallado de estas alternativas.

Tabla RE-2. Resumen del Proyecto Propuesto y Alternativas para la construcción final (2038)*

| | <i>Acres de la Terminal</i> | <i>Llegadas de barcos al año</i> | <i>TEUs anuales (en millones)</i> | <i>Grúas</i> | <i>Relleno Total (yardas cúbicas)</i> | <i>Embarcaderos nuevos (pies lineales)</i> |
|---|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------|--|--|
| Proyecto propuesto | 243 | 334 | 2.389 | 12 | 800.000 | 1.105 |
| Alternativa 1 No Ejecución del Proyecto | 176 | 250 | 1.697 | 13 | 0 | 0 |
| Alternativa 2 Proyecto reducido: Proyecto sin los 10 acres de relleno | 233 | 334 | 2.389 | 12 | 0 | 705 |
| Alternativa 3 Muelle reducido | 233 | 300 | 2.035 | 12 | 0 | 0 |
| Alternativa 4 Terminal Omni | 202 | 83 | 0.566 | 13 | 0 | 0 |
| Alternativa 5 Mejoras en los terrenos | 190 | 250 | 1.697 | 13 | 0 | 0 |
| *Esta Tabla resume las características principales del Proyecto propuesto y las alternativas. † Maximizada al año 2025 | | | | | | |

RE.4.3.1 Alternativa 1 – Alternativa de No Ejecución de Proyecto

Esta alternativa considera lo que razonablemente se esperaría que ocurriera en el sitio, en el caso de la no expedición del permiso federal por parte de USACE y las decisiones de permiso y del uso discrecional del terreno del Puerto de los Ángeles. Esta alternativa no permitiría la implementación del Proyecto propuesto u otras mejoras físicas en los Atracaderos 136-147, ni, permitiría la implementación de las iniciativas ambientales por medio de las condiciones de mitigación o de arriendo. Las condiciones físicas en el sitio del año 2003 permanecerían inalterables, incluso el estado libre actual del terreno propuesto para la zona de barrera amortiguadora de Harry Bridges. Aún ocurriría algún incremento en la capacidad de carga, como resultado del aumento de operaciones. Quedarían los Proyectos recientemente aprobados como el Proyecto original de Profundización del Canal y el más reciente Proyecto de Profundización del Canal para las Áreas de Disposición Adicionales (USACE y LAHD 2000 y anticipado al 2007, respectivamente).

Bajo esta alternativa, TraPac continuarían operando la terminal existente de 76 acres, conforme a su arriendo con retención actual. La terminal alcanzaría su máximo rendimiento de 1.697.000 TEUs (907.487 contenedores) por año y 250 arribos de navíos por año cuando alcance su capacidad máxima en el año 2025 (Tabla RE-2).

RE.4.3.2 Alternativa 2 – Proyecto Reducido: Proyecto sin Relleno de 10 Acres

Esta alternativa es similar a la del Proyecto propuesto excepto que no se construiría el relleno de 10 acres en el Slip Noroeste y el muelle de 400 pies de la Fase II. La superficie total en acres no se incrementaría de 2015 a 2038 y quedaría constante en 233 acres. Los demás componentes del Proyecto, tales como la reubicación del patio de trenes del Muelle A, la construcción del nuevo patio de trenes ICTF, la ampliación de Harry Bridges Boulevard y el desarrollo del área barrera de amortiguación de Harry Bridges, se llevarían a cabo conforme se describe en el Proyecto propuesto.

Esta alternativa sería similar a la del Proyecto propuesto en cuanto a la capacidad de contenedores (2.389.000 TEUs o 1.277.540 contenedores por año) y al mismo número de arribo de navíos por año (334) cuando se optimice y funcione a su máxima capacidad, que se presume ocurra en el año 2025.

RE.4.3.3 Alternativa 3 – Muelle Reducido

Esta alternativa es similar a la del Proyecto propuesto excepto que no se construiría el nuevo muelle propuesto de 705 pies a lo largo de los Atracaderos 145-147 en la Fase I y, el relleno de 10 acres y el muelle de 400 pies en el Slip Noroeste no se construirían en la Fase II. Esta alternativa incluiría las mejoras antisísmicas del muelle, descritas para el Proyecto, la reubicación del patio de maniobras de trenes del Muelle A, la construcción de la nueva plataforma del patio de trenes, la ampliación de Harry Bridges Boulevard y el desarrollo del área barrera de amortiguación de Harry Bridges. Esta alternativa daría como resultado una terminal de contenedores de 233 acres con una capacidad máxima de 2.035.000 TEUs (1.088.235 contenedores) y el arribo de 300 navíos por año en el 2025.

RE.4.3.4 Alternativa 4 – Terminal Omni

La Alternativa de la Terminal Omni sería convertir el área del proyecto en una terminal de operaciones que maneje Omni Cargo, similar a la de Pasha Stevedoring & Terminales L.P. (Pasha) que actualmente operan en los Atracaderos 174-181. La Terminal Omni sería diferente al Proyecto propuesto en diversas formas. No se harían mejoras antisísmicas en los muelles actuales, no habría construcción de muelle nuevo, no se cambiarían las grúas existentes, no habría relleno de 10 acres en el Slip Noroeste, no se construiría la nueva plataforma del patio de trenes y, se realizaría un montaje diferente de edificios y entradas de camiones al del Proyecto propuesto. Los otros componentes del Proyecto, tales como la ampliación de Harry Bridges Boulevard y el desarrollo del área barrera de amortiguación de Harry Bridges se llevarían a cabo de acuerdo a lo que se describe en el Proyecto propuesto. Puesto que no se necesitaría un nuevo relleno ni operaciones de dragado para más terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos para contenedores, la Terminal Omni no requeriría permisos federales para construcción en el agua.

El desarrollo adicional de los terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos daría como resultado una disponibilidad de 202 acres para las operaciones de la terminal. Se supone que un tercio de la Terminal Omni se usaría para carga en contenedores (565.700 TEUs por año en 2025), un tercio para descarga /transporte de automóviles (31.920 automóviles por año) y un tercio para mercancía voluminosa (315.336 toneladas métricas por año en el 2025). Tal carga sería transportada por aproximadamente 83 navíos por año en el 2025. No se construiría la plataforma del patio de trenes ni se reubicaría el patio de trenes del Muelle A.

RE.4.3.5 Alternativa 5 – Mejoras en los terrenos

La Alternativa 5 comprende sólo los componentes en la tierra del Proyecto propuesto: nuevos edificios de la terminal, nuevas entradas para camiones, una plataforma para el patio de trenes y el área barrera de amortiguación de Harry Bridges, más la ampliación de la vía de acceso. El patio de maniobras de trenes del Muelle A se reubicaría como se indica en el Proyecto propuesto y se transferirían las operaciones de la Pacific Harbour Line (PHL) al nuevo patio. El área de la nueva terminal sería de 233 acres, puesto que se incluiría el relleno de 5 acres del Proyecto de Profundización del Canal y la expansión del terminal hacia la tierra adyacente existente.

En esta alternativa no se harían mejoras en los muelles actuales, no habría construcción de muelles nuevos, ni se cambiarían las grúas, no habría operaciones de dragado para profundizar los atracaderos, ni habría relleno de 10 acres en el Slip Noroeste. Puesto que no habría necesidad de permisos de USACE, esta alternativa también corresponde a la alternativa de No Ejecución Federal. No habría determinaciones importantes en virtud de lo establecido por NEPA para esta alternativa.

Bajo la Alternativa 5, la terminal manejaría aproximadamente 1.697.000 TEUs en el año 2025 hasta el 2038, similar a la Alternativa de No Ejecución de Proyecto. Todos los demás niveles de actividad (navíos, trenes, camiones) serían iguales a los de la Alternativa de No Ejecución de Proyecto.

RE.4.4 Alternativas Eliminadas de cualquier Consideración Adicional

Se determinó que las alternativas que se mencionan a continuación no eran viables y se eliminaron de cualquier consideración adicional en el presente EIS/EIR, conforme a lo dispuesto en las Directrices de CEQA, Artículo 15126.6. En el Capítulo 2, Sección 2.5.2 se incluyen detalles adicionales relacionados con las razones por las cuales se deben rechazar estas alternativas.

RE.4.4.1 Uso de Otros Puertos de la Costa Oeste

En esta alternativa, el Puerto de Los Ángeles no expandiría ni realizaría mejoras a la terminal para contenedores de los Atracaderos 136-147, sino que supondría que la carga adicional sería manejada por los Puertos de la Costa Oeste diferentes al Sur de California (Oakland, Seattle, Tacoma, Portland, Vancouver, B.C.). Esta alternativa se eliminó de cualquier consideración adicional porque: el Puerto de Los Ángeles no tiene autoridad para direccionar la carga a otros puertos por fuera de sus límites jurisdiccionales; las predicciones de carga apuntan a que toda la Costa Oeste expandiría su capacidad y, las mejoras físicas de otros Puertos también generarían efectos ambientales similares, solo que en un sitio diferente. Para finalizar, esta alternativa no cumpliría con los objetivos del Proyecto y el mandato legal de dar cabida a la carga proyectada en contenedores, (ver Sección 2.3.1) y por esta razón se determinó que no era viable y se eliminó de consideración adicional en este EIS/EIR.

RE.4.4.2 Expansión de los Terminales en el Sur de California, pero por fuera del Distrito del Puerto de los Ángeles

En esta alternativa, se construirían nuevas instalaciones de la terminal de contenedores en otros puertos del Sur de California (Long Beach, San Diego, Port Hueneme) o, se establecería un nuevo puerto para dar cabida al futuro crecimiento en volúmenes de carga, que de otra forma podrían ser manejados por el Proyecto propuesto. Esta alternativa se eliminó por razones similares a la alternativa antes mencionada (RE.4.4.1) de utilizar otros puertos de la costa oeste. Adicionalmente el Puerto de Long Beach enfrenta futuros incrementos en volúmenes de carga similares a las predicciones realizadas para Los Ángeles y se ha embarcado en su propio programa de modernización y expansión de la Terminal para contenedores. Además las instalaciones adicionales de la terminal de contenedores en Long Beach ocasionarían impactos muy similares a los del Proyecto propuesto en el Puerto de Los Ángeles, dada la proximidad de los dos puertos.

La opción de construir un Nuevo puerto para dar cabida a la carga adicional no es viable porque la Ley de Protección de la Costa de California no permite el desarrollo de nuevos puertos comerciales diferentes a los distritos actuales de puertos. Por esto, el uso de otros Puertos del Sur de California para dar cabida a los futuros volúmenes de cargas del Puerto de Los Ángeles cargo no es viable, puesto que no hay suficiente capacidad y no puede construirse. Por lo tanto se eliminó esta alternativa de consideraciones adicionales en el presente EIS/EIR.

RE.4.4.3 Traspaso de la carga a navíos más pequeños

El traspaso de carga implica descargar una parte de la carga en navíos más pequeños hasta que se reduzca la carga preliminar del navío más grande, hasta que este pueda transitar en forma segura por los terminales. Esta labor se considera como una alternativa potencial, ya que evitaría la necesidad de dragar y profundizar los Atracaderos, para dar cabida a barcos de mayor calado con contenedores. Los costos extras de esta maniobra serían considerables y, no se ha demostrado que el traspaso en gran escala de la carga a navíos más pequeños sea físicamente practicable o seguro. Aunque esta alternativa evitaría los impactos temporales asociados con las operaciones de dragado y la disposición del material dragado, implicaría más emisiones de aire por el doble manejo de la carga y un mayor riesgo de derrames de la carga que el Proyecto propuesto.

Si se compara con el Proyecto propuesto, esta alternativa no cumpliría los objetivos siguientes del Proyecto: expandir y modernizar las instalaciones existentes de la terminal de contenedores en el Puerto, optimizar el uso de los canales de navegación del Puerto de Los Ángeles y, dar cabida al crecimiento proyectado de volumen de carga en contenedores en todo el Puerto.

Por las razones de ser impracticable físicamente, los inmensos impactos ambientales que podría causar y no cumplir los objetivos del Proyecto, se eliminó esta alternativa de consideraciones adicionales en el presente EIS/EIR.

RE.4.4.4 Alternativas para terrenos contiguos al muelle

La alternativa del terreno contiguo a los muelles y embarcaderos significaría el desarrollo de las áreas de terreno contiguo a los muelles y embarcaderos, por fuera del área de los Atracaderos 136-147, pero todavía dentro del puerto. Esta alternativa ofrecería más terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos para manejo de contenedores sin producir los impactos ambientales de la construcción asociados con el relleno adicional. (Por ejemplo: calidad del aire, calidad del agua y pérdida de recursos marinos). Los contenedores serían acarreados entre la terminal existente y los nuevos terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos, lo que implicaría doble manejo de ellos. Estas alternativas no cumplen el objetivo primario del Proyecto de expandir, optimizar y mejorar el rendimiento del manejo de carga en los Atracaderos 136-147. Además los programas de planeación regionales y locales urgen la actualización y el mejoramiento del sistema de transporte en el Puerto y, las alternativas para terrenos contiguos al muelle no darían como resultado dichas mejoras en los Atracaderos 136-147. Finalmente los operadores de la terminal de contenedores están consolidando en lo posible las instalaciones para cumplir los objetivos del Puerto de expandir y optimizar las capacidades y el rendimiento del manejo de la carga en las operaciones de la terminal existente de contenedores de la Cuenca Occidental. La consolidación da como resultado reducción del tráfico en el Puerto y reducción de las emisiones de aire por TEU. No se espera que las alternativas para terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos ofrezcan estos beneficios y se puede necesitar mucho tiempo para la compra y desarrollo de tales terrenos. Esta alternativa también implicaría el aumento del tráfico de camiones y recorridos más largos en las calles y autopistas públicas.

En el futuro se llegarían a necesitar terrenos contiguos al muelle fuera de este sitio, pero no reúnen los requisitos para cumplir con los objetivos del actual Proyecto y ocasionarían fácilmente mayores impactos ambientales. Por lo tanto se eliminó la opción de dar consideración adicional a estas alternativas en este EIS/EIR.

RE.4.4.5 Desarrollo de nuevos Rellenos Sanitarios y Terminales fuera de los Atracaderos 136-147 y del Área Adyacente a la Cuenca Occidental

Esta alternativa consistiría en adecuar terrenos en otra parte en el puerto y construir una nueva terminal en esa tierra. La nueva terminal necesitaría manejar aproximadamente 700.000 TEU por año en el 2025, con el fin de reemplazar el Proyecto propuesto (diferencia en capacidad entre el Proyecto propuesto y la No

Ejecución del Proyecto en 2038; véase Tabla 2-4), lo cual significa que necesitaría tener aproximadamente 70 acres (suponiendo que en el año 2025 ésta operaría a 10.000 TEU por acre por año; (véase Sección 1.1.3) y tener uno o dos Atracaderos. La nueva tierra tendría que estar en el Puerto Externo, y no existe una masa de agua de ese tamaño, que no se necesita para la navegación de navíos, en otra parte del puerto y a estas alturas no es factible operar una Terminal de contenedores construido fuera de las rompeolas.

La acomodación de carga en contenedores en el Puerto requerirá la creación de nuevos terrenos en el Puerto Externo, así como el mejoramiento y la expansión de las capacidades de las terminales existentes, (Véase la Sección 1). Una porción significativa de la nueva tierra ya se ha construido para los terminales depara contenedores en el Muelle 300 y 400. Esta alternativa no eliminaría los efectos medioambientales y podría generar mayores impactos en el agua y en los recursos biológicos. La construcción de un relleno sanitario adicional en el Puerto Externo para extender las terminales para contenedores y las capacidades de los terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos no cumpliría o reemplazaría los objetivos del Puerto de expandir y optimizar las capacidades y el rendimiento del manejo de la carga en las operaciones de la terminal existente de contenedores de la Cuenca Occidental. Por consiguiente, se eliminó la opción de dar consideración adicional a estas alternativas en este EIS/EIR.

RE.4.4.6 Dragado a menos profundidad

Las operaciones de dragado de Atracaderos a una profundidad menor de -53 pies reducirían los impactos de las operaciones de dragado y la disposición del material dragado. Sin embargo, los barcos de gran calado con contenedores, que entran en la Cuenca Occidental en canales que ya se han dragado a -53 pies no podrían atracar, lo que reduce la capacidad del terminal de dar cabida a los modernos barcos con contenedores. Por consiguiente esta alternativa de menos profundidad de dragado no cumple los objetivos del Proyecto y se eliminó la opción de dar consideración adicional en este EIS/EIR.

RE.4.4.7 Alternativa Ejecución de Operaciones de Embarque en la Terminal

En esta alternativa, concluirían las operaciones de la terminal existente, junto con el arrendamiento a TraPac. La propiedad se destinaría a un uso diferente compatible con el comercio marítimo, géneros a granel, cruceros, automóviles o, terminal de mercancías voluminosas. Muchas de las instalaciones existentes, como grúas y edificios se quitarían o se demolerían, pero los muelles no se modificarían y quedarían igual que ahora y no habrían operaciones de dragado. Se construirían nuevos edificios y otras estructuras para satisfacer el uso específico y también se construiría el área barrera de amortiguación de Harry Bridges. No pueden predecirse los niveles de actividad sin saber el uso específico a que se destinaría la propiedad.

Convertir la propiedad en almacenamiento de contenedores y automóviles y en operaciones de géneros a granel, sería consistente con los actuales planes de uso y zonificación de tierras, pero una terminal de cruceros no aplicaría. Actualmente no existe solicitud alguna para cualquiera de esos usos, excepto la de géneros a granel e

instalaciones para cruceros; sin embargo, en otra parte del puerto existen instalaciones de terminales adecuadas. Además, la Terminal Omni (Alternativa 4) consideraría la demanda adicional para instalaciones de no contenedores en la terminal. La demanda primaria para instalaciones adicionales en los puertos de Los Ángeles y de Long Beach es de terminales para contenedores e instalaciones para géneros a granel. Finalmente, no sería factible construir una terminal para cruceros en la Cuenca Occidental, ya que las más modernas naves de cruceros no pueden pasar en forma segura por debajo del Puente Vincent Thomas.

La prioridad del Puerto es establecer terminales de géneros a granel en áreas quitadas a las comunidades locales y con acceso a aguas profundas. Puesto que el sitio en la terminal de los atracaderos 136-147 es adyacente a la Comunidad de Wilmington, este no sería un sitio apropiado para una terminal de géneros a granel.

Dada la falta de demanda para los usos alternativos al embarque, la inviabilidad de ubicar algunas de tales instalaciones en el sitio de la terminal de Atracaderos 136-147 y el hecho de que tal uso no cumpliría los objetivos del proyecto de expandir y modernizar las instalaciones de la terminal de contenedores existente en el Puerto, para optimizar el uso de los canales del Puerto de Los Ángeles y de dar cabida al crecimiento proyectado del volumen de carga en contenedores en todo el Puerto, se eliminó la opción de dar consideración adicional a esta alternativa en este EIS/EIR..

RE.4.4.8 Otros sitios en el Distrito del Puerto de los Ángeles

En esta alternativa, el Puerto podría expandir y reconfigurar una terminal de contenedores diferente, capaz de dar cabida a 700.000 TEUs adicionales en el año 2025. No se construiría el área barrera de amortiguación de Harry Bridges y las operaciones de dragado de los atracaderos, modernización de los muelles y extensiones y el relleno adicional, probablemente no se necesitarían para dar cabida al tráfico adicional de navíos y a la capacidad de contenedores.

Todas las demás Terminales para contenedores de la Cuenca Occidental (Atracaderos 100-102 y 118-131) han propuesto proyectos de expansión y modernización que ya han sido revisados o están en proceso de revisión por parte de NEPA/CEQA. Además, como se describe en la Sección 1.1.3, se requiere actualizar todas las terminales para contenedores en el Puerto. Aunque esta alternativa cumpliría el objetivo del proyecto de expandir y modernizar las instalaciones existentes de la terminal para contenedores en el Puerto, no cumple los otros objetivos de optimizar el uso de los canales de navegación del Puerto de los Ángeles y de dar cabida al crecimiento proyectado del volumen de carga en contenedores en todo el Puerto. Por lo tanto se eliminó esta alternativa de la opción de consideración adicional en este EIS/EIR.

RE.4.4.9 No Ejecución de Operaciones de Embarque en la Terminal

En esta alternativa, concluirían las operaciones de la terminal existente, junto con el arrendamiento a TraPac. La propiedad se destinaría a un uso o usos diferentes que no estarían relacionados con los terminales marítimos, tales como: instalaciones educativas, parque y espacio abierto, desarrollo comercial, almacenaje o, uso

industrial no dependiente del agua. Se quitarían los edificios y estructuras existentes y se reemplazarían por otras apropiadas al uso. Las actividades operacionales dependerían del uso(s), pero probablemente involucraría vehículos de pasajeros y camiones ligeros, en lugar de navíos, camiones diesel de trabajo pesado, locomotoras y el equipo de la terminal que caracterizan la actividad actual del sitio.

Conforme a lo dispuesto en el Plan Maestro del Puerto de Los Ángeles, el sitio de la Terminal de Atracaderos 136-147 forma parte del Área 4, que está destinada a contenedores, almacenaje de vehículos y operaciones de géneros a granel.

La mayor prioridad para el agua del Puerto y las áreas de tierra es para desarrollos que dependen del agua como apoyo al comercio relacionado con el mar: navegación, y pesquerías. Las alternativas de no ejecución de operaciones de embarque, no son consistentes con estas políticas y no satisfarían los objetivos del Proyecto o la necesidad de dar cabida a los volúmenes incrementados de carga en contenedores. Por lo tanto se eliminó esta alternativa de la opción de consideración adicional en este EIS/EIR

RE.4.4.10 Reubicación de Harry Bridges Boulevard para Proporcionar un Área adicional para Almacenamiento de Contenedores

En esta alternativa, se reubicaría el Harry Bridges Boulevard hacia el norte en aproximadamente la ubicación de “C” Street y el terreno vacío existente, más el actual sendero de huellas de Harry Bridges Boulevard se convertirían en aproximadamente 30 acres de un área adicional de almacenamiento de contenedores en el terminal de los Atracaderos 136-147.

Esta alternativa implicaría acercar las operaciones de contenedores a los residentes de Wilmington a lo largo de “C” Street y exponer a dichos residentes a más ruido e impacto ambiental que bajo el Proyecto propuesto. Esta alternativa exigiría la construcción de un muro o berma para mitigar el impacto considerable del ruido ambiental a los residentes de la “C” Street, que afectaría las vista del área. Debido a los efectos adversos, en octubre de 2004 el LAHD decidió en una reunión eliminar esta alternativa de la opción de una consideración adicional, ampliar el Harry Bridges Blvd. en su ubicación actual, y convertir el área entre Harry Bridges Blvd y “C” Street en un área barrera de amortiguación embellecida con jardines, para proporcionar una separación física entre las operaciones de la terminal, Harry Bridges Blvd. y las residencias de Wilmington. Por consiguiente, esta alternativa no se discute adicionalmente en este EIS/EIR.

RE.4.4.11 Desarrollo y Operación de una Terminal más pequeña de Contenedores

En esta alternativa, LAHD reacomodaría la actual terminal de contenedores y la ampliaría al añadirle más terrenos contiguos a los muelles y embarcaderos aunque en menos de los 57 acres adicionales contemplados bajo el Proyecto propuesto o Alternativa 2, el Proyecto Reducido. Las mayores diferencias entre esta alternativa y la Alternativa 2 (Terminal Reducida sin el Relleno de 10 acres), serían que el

arrendamiento restringiría la capacidad a un nivel inferior al máximo de la Alternativa 2 de 2.4 millones de TEUs al año y, la superficie en acres total sería inferior a la de Alternativa 2. Adicionalmente, la plataforma del patio de trenes no se construiría y no se reubicaría el patio de trenes del Muelle A.

El desarrollo y la operación de una Terminal de Contenedores más pequeña causarían un impacto ambiental relativo al Proyecto propuesto debido a una reducción sustancial de operaciones y del rendimiento de TEUs. Sin embargo, dicha Terminal de Contenedores de menor escala no cumpliría con los objetivos del proyecto de maximizar el uso del área de terreno costero existente y no proporcionaría la capacidad suficiente que permitiría que las embarcaciones descarguen los contenedores de manera eficiente. Por ello, la Pequeña Terminal para Contenedores alternativa se eliminó para posteriores consideraciones.

RE.4.4.12 Alternativas para el Área Barrera de Amortiguación de Harry Bridges

Las configuraciones alternativas para el área barrera de amortiguación de Harry Bridges se consideraron durante el proceso público de diseñar una zona de jardines que constituiría una zona de esparcimiento para la comunidad y proporcionaría la separación física entre las operaciones del Puerto y las áreas residenciales (véase Sección 2.5.2.12 para más detalles del proceso). Además de los planes paisajísticos alternativos se consideraron otros tres usos que constituyen alternativas, a saber:

Zona plana con prados. Según esta alternativa, el área sería plana con un mínimo de jardines. Esta alternativa no proporcionaría las conveniencias visuales (y no fue una alternativa preferida por la comunidad) y promovería el uso particular del área para deportes organizados, que es incoherente con los usos del terreno por parte del Fideicomiso de Tideland del Puerto. Este diseño alternativo no ofrecería beneficios de impacto medioambientales superiores al concepto preferido y por consiguiente no se seleccionó para consideración adicional.

Vivienda para familias de bajos ingresos. Según esta alternativa, el área se reservaría para desarrollo futuro de un área residencial que se acoplaría con una zona pública agradable de esparcimiento a lo largo del Harry Bridges Blvd., como un servicio férreo de MTA. Esta alternativa no ofrecería separación física alguna de las actividades del Puerto y la Comunidad de Wilmington y, no es consistente con los usos del terreno por parte del Fideicomiso de Tideland del Puerto. Este diseño alternativo no ofrecería beneficios de impacto medioambientales superiores al concepto preferido y por consiguiente no se seleccionó para consideración adicional.

Zona restringida al uso público. Según esta alternativa, el área se encerraría, para evitar el acceso del público. La alternativa se desarrolló como respuesta a los comentarios que el uso público de un área adyacente a un corredor de transporte (Harry Bridges Blvd.) y al Puerto atraería al público a un área de gran contaminación atmosférica, específicamente partículas diesel. Esta alternativa proporcionaría una separación física entre las actividades del Puerto y la Comunidad de Wilmington, pero no sería consistente con las metas fijadas por el proceso del plan público, que contempló dotar a la comunidad con sitios de esparcimiento agradables. En la sección

Calidad del Aire de este documento se analiza el potencial de esta alternativa para reducir los impactos de la calidad del aire (Véase la Sección 3.2).

RE.5 Impactos al Medio Ambiente

USACE y LAHD determinaron que se debería preparar el EIS/EIR para el Proyecto propuesto. USACE publicó una Notificación de Intención (NOI) para preparar un EIS el 27 de octubre de 2003 y LAHD publicó una Notificación de Preparación (NOP) y el 19 de octubre de 2003, CEQA publicó un Estudio Inicial y una Lista de Verificación de la Evaluación Ambiental para el EIS/EIR del Proyecto para llevar a cabo las mejoras en la Terminal de contenedores en los Atracaderos 136- 147 de la Compañía TraPac.

Este EIS/EIR ha sido preparado para evaluar los impactos potencialmente considerables asociados con el Proyecto propuesto y con las alternativas, así como para evaluar si el Proyecto propuesto ocasionaría impactos acumulativos con otros proyectos de desarrollo en el área de los alrededores. Un impacto considerable es una determinación del impacto conforme a lo dispuesto en NEPA y CEQA y se refiere a un cambio considerable substancial o, potencialmente substancial en cualquiera de las condiciones físicas dentro del área afectada por el proyecto. Se han propuesto medidas de mitigación para reducir o eliminar impactos potencialmente considerables. El nivel del impacto después de la implementación de la mitigación se describe como el impacto residual.

ES.5.1 Impactos que no se Consideran en este EIS/EIR Preliminar

El alcance de este EIS/EIR Preliminar se estableció basándose en la Notificación de Intención (NOI) y en la Notificación de Preparación (NOP) que identificaron las áreas de impacto potencial del Proyecto propuesto. La NOP también determinó que no se verían afectadas las áreas de recursos agrícolas, minerales, de población y vivienda con el Proyecto propuesto. De acuerdo con CEQA, los asuntos encontrados en la NOP/Estudio Inicial (IS) que no tengan impacto alguno, no requerirán ninguna evaluación adicional y no se incluyen en el EIS/EIR. Sin embargo, el Puerto después determinó que los impactos potenciales tanto a los recursos minerales, como a la población deben considerarse en el EIS/EIR. Los impactos a la población se analizan en los Capítulos 5 y 7, y los impactos a los recursos minerales se analizan en la Sección 3.5 del Capítulo 3.

ES.5.2 Impactos del Proyecto Propuesto y Alternativas

Basándose en el NOI, NOP y en el proceso del alcance para este EIS/EIR Preliminar, se ha determinado que se requiere analizar los siguientes asuntos o que éstos son potencialmente considerables, por lo tanto, se incluyen en este EIS/EIR Preliminar.

- Estética y Recursos Visuales
- Calidad del Aire y Meteorología
- Recursos Biológicos
- Recursos Culturales
- Geología
- Suelos y Agua Subterránea
- Riesgos y Materiales Peligrosos
- Uso de la Tierra
- Ruido Ambiental
- Transporte y Circulación
- Transporte marítimo
- Servicios Públicos
- Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía

Las Secciones 3.1 a la 3.13 analizan los efectos potenciales ambientales del Proyecto y las alternativas. Estos asuntos se tratan en cada sección y siempre que sea posible se proponen medidas de mitigación para evitar los impactos o para reducirlos a un nivel inferior al considerable. Además, el Capítulo 5, Justicia al Medio Ambiente, evalúa el potencial que tiene el Proyecto propuesto para causar impactos fuertes y adversos que afecten de manera desproporcionada a las poblaciones minoritarias y/o de bajos recursos. En la Tabla RE-3 se incluyen las descripciones breves de los impactos considerables, las medidas de mitigación, los impactos residuales del Proyecto y las alternativas. En esta Tabla RE-3 también se presentan los resultados de los considerables impactos potenciales acumulativos y las determinaciones de los impactos de la justicia ambiental.

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de impacto.

| Alternativa | Impactos al Medio Ambiente | Determinación del impacto | Medidas de Mitigación | Impactos después de la Mitigación |
|--|--|---|---|---|
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología | | | | |
| Proyecto propuesto | AQ-1: – La construcción provocaría emisiones que podrían exceder los límites considerables establecidos por el Distrito del Manejo de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD). | CEQA: Impactos considerables por emisiones de ROC, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} en la Fase 1 Impactos considerables por emisiones de NO _x y PM _{2.5} en la Fase 2 Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes en Fase 2 Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} NEPA: Impactos considerables por emisiones de NO _x y SO _x en Fase 1 Impactos considerables por emisiones de NO _x y PM _{2.5} en Fase 2 Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes en Fases 1 y 2 | AQ-1: Programa Ampliado de Reducción de Velocidad (VSRP) AQ-2: Modernización de la flota de camiones AQ-3: Modernización de la flota del equipo de construcción AQ-4: Prácticas de Mejor Manejo (BMPs) AQ-5: Controles adicionales para polvo inestable De AQ-1 a AQ-5 | CEQA*: Impactos considerables después de la mitigación de las emisiones de VOC, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} en la Fase I Impactos considerables después de la mitigación de las emisiones de NO _x y PM _{2.5} en Fase 2 Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación de todos los demás contaminantes en Fase 2. NEPA*: Impactos considerables después de la mitigación de las emisiones de NO _x y SO _x en Fase 1 Impactos considerables después de la mitigación de las emisiones de NO _x y PM _{2.5} en Fase 2 Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación de todos los demás contaminantes en Fases 1 y 2 |
| Alternativa 1 | | CEQA: No impacto NEPA: No impacto | No requiere medidas de mitigación No requiere medidas de mitigación | CEQA: No impacto NEPA: No impacto |

1

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|-----------------------------------|---|--|--|
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación) | | | | |
| Alternativa 2 y 3 | AQ-1 (continuación) | <p>CEQA: Impactos considerables por emisiones de ROC, NO_x, SO_x, y PM₁₀/PM_{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>NEPA: Impactos considerables de NO_x y SO_x Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> | <p>De AQ-1 a Q-5</p> <p>De AQ-1 a Q-5</p> | <p>CEQA*: Impactos considerables después de la mitigación de las emisiones de VOC, NO_x, SO_x y PM₁₀/PM_{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación para los demás contaminantes</p> <p>NEPA*: Impactos considerables después de la mitigación de NO_x y SO_x Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación para los demás contaminantes.</p> |
| Alternativa 4 | | <p>CEQA: Impactos considerables por emisiones de NO_x y PM₁₀/PM_{2.5}. Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación para los demás contaminantes</p> <p>NEPA: No impacto</p> | <p>De AQ-1 a Q-5</p> <p>No requiere medidas de mitigación</p> | <p>CEQA: Impactos considerables después de la mitigación de las emisiones de NO_x. Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación para los demás contaminantes</p> <p>NEPA: No impacto</p> |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|---|---|--|--|
| Proyecto propuesto | AQ-2: Construcción del Proyecto o Alternativas daría como resultado concentraciones de contaminantes del aire, fuera del sitio que podrían exceder considerablemente el límite establecido por SCAQMD. | CEQA: Impactos considerables por emisiones de 1-hr NO ₂ y de 24-hr PM ₁₀ en Fase 1 Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes en Fase 1. No aplican impactos en Fase 2 Contaminantes medidos: 1-hr NO ₂ , 1-hr CO, 8-hr CO, 24-hr PM ₁₀ y 24-hr PM _{2.5} | De AQ-1 a Q-5 | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación. |
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto (continuación) | AQ-2 (continuación) | NEPA: Impactos considerables por emisiones de 1-hr NO ₂ y de 24-hr PM ₁₀ en Fase 1 Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes en Fase 1. No aplican impactos en Fase 2 | De AQ-1 a Q-5 | NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación |
| Alternativa 1 | | CEQA: No impacto NEPA: No impacto | No requiere mitigación No requiere mitigación | CEQA: No impacto NEPA: No impacto |
| Alternativa 2 y 3 | | CEQA: Impactos considerables por 1-hr de NO ₂ y 24-hr de PM ₁₀ Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes. | De AQ-1 a AQ-3 y AQ-5 | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--------------------|-----------------------------------|---|---|---|
| Alternativa 4 | | <p>NEPA: Impactos considerables por 1-hr de NO₂ y 24-hr de PM₁₀ Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>CEQA: Impactos considerables por emisiones durante 24-hr de PM₁₀.</p> <p>NEPA: No impacto</p> | <p>De AQ-1 a Q-5 y AQ-5</p> <p>De AQ-1 a Q-5</p> <p>No requiere mitigación</p> | <p>NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación</p> <p>CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación</p> <p>NEPA: No impacto</p> |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|--|---|--|---|
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto | <p>AQ-3: El Proyecto o las Alternativas darían como resultado emisiones derivadas de las operaciones que exceden 10 ton. por año de VOCs y límites considerables establecidos por SCAQMD.</p> | <p>CEQA: Impactos considerables para los siguientes años del Proyecto y contaminantes †:</p> <p>2007: Todos los contaminantes excepto CO</p> <p>2010 y 2015: Todos los contaminantes</p> <p>2038: CO, SO_x, PM₁₀ y PM_{2.5}</p> <p>Nivel inferior al de impactos considerables para todos los demás contaminantes</p> <p>Contaminantes medidos: VOC, CO, NO_x, SO_x, PM₁₀ y PM_{2.5}</p> <p>Años del Proyecto: 2007, 2010, 2015 y 2030</p> | <p>AQ-6: Fuente de Energía Marítima Alternativa (AMP)</p> <p>AQ-7: Tractores del astillero deberán usar combustibles alternativos,</p> <p>AQ-8: Nox reducido y estándares PM reducidos.</p> <p>AQ-9: Modernización de la flota de camiones</p> <p>AQ-10: Programa de Reducción de Velocidad de las Embarcaciones</p> <p>AQ-11: Programa de mejoramiento de combustible en las calderas y en los motores principales y auxiliares de las embarcaciones.</p> <p>AQ-12: Válvulas corredizas en los motores principales</p> <p>AQ-13: Construcción de nuevos navíos</p> <p>AQ-14: Estándares para patios de trenes limpios</p> <p>AQ-15: Embarcaciones que cumplan con los límites de emisión al programar viajes</p> <p>AQ-16: Medidas para minimizar las colas de los camiones.</p> <p>AQ-17: Revisión periódica de las nuevas Tecnologías y Reglamentaciones.</p> <p>AQ-18: Medidas generales de Mitigación.</p> | <p>CEQA ‡: Impactos considerables después de la mitigación durante los siguientes años y contaminantes.</p> <p>2007: Todos los contaminantes excepto CO.</p> <p>2010: Todos los contaminantes excepto PM_{2.5}</p> <p>2015 y 2038: CO</p> <p>Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes.</p> |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|-----------------------------------|--|--|---|
| | | NEPA: Impactos considerables para los siguientes años del Proyecto y contaminantes †: 2007: VOC, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} 2010, 2015 y 2038: Todos los contaminantes | De AQ-6 a AQ-18 | NEPA ‡: Impactos considerables después de la mitigación para los años siguientes y contaminantes 2007: Todos los contaminantes excepto CO. 2010 y 2015: CO Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes 2038: VOC y CO Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes |
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación) | | | | |
| Alternativa 1 | AQ-3 (continuación) | CEQA: Impactos considerables † para los años siguientes del Proyecto y contaminantes: 2007: NO _x ; Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes. 2010: NO _x ; Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes. 2015: SO _x ; Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes 2038: SO _x ; Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes | No hay Medidas de Mitigación disponibles | CEQA: Impacto considerable para los mismos años del Proyecto y contaminantes. |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--------------------|-----------------------------------|---|--|---|
| Alternativa 2 | | <p>NEPA: Impactos considerables † para los siguientes años del Proyecto y contaminantes: 2007: NO_x; Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes 2038: VOC, CO y NO_x; Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes Nivel inferior al de impactos considerables para todos los contaminantes en 2010 y 2015.</p> <p>CEQA: Impactos considerables † para los siguientes contaminantes y años del Proyecto: 2007: Todos los contaminantes excepto CO 2010 y 2015: Todos los contaminantes 2038: CO, SO_x, y PM₁₀/PM_{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> | <p>No hay Medidas de Mitigación disponibles</p> <p>De AQ-6 a AQ-18</p> | <p>NEPA: Impacto considerable para los mismos años del Proyecto y contaminantes.</p> <p>CEQA ‡: Impactos considerables después de la mitigación para los siguientes contaminantes y años del Proyecto: 2007: Todos los contaminantes excepto CO 2010: Todos los contaminantes excepto PM_{2.5} 2015 y 2038: CO Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|-----------------------------------|---|------------------------------|--|
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación) | | | | |
| Alternativa 2 (continuación) | AQ-3 (continuación) | NEPA: Impactos considerables † para los siguientes contaminantes y años del Proyecto 2007: Todos los contaminantes excepto CO 2010, 2015 y 2038: Todos los contaminantes | De AQ-6 a AQ-18 | NEPA‡: Impactos considerables después de la mitigación para los siguientes contaminantes y años del Proyecto: 2007: Todos los contaminantes excepto CO 2010 y 2015: CO Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes 2038: VOC y CO Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes. |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--------------------|-----------------------------------|---|------------------------------|---|
| Alternativa 3 | | <p>CEQA: Impactos considerables † para los siguientes contaminantes y años del Proyecto:</p> <p>2007: NO_x Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>2010: Todos los contaminantes</p> <p>2015: NO_x, SO_x PM₁₀/PM_{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>2038: SO_x y PM₁₀ Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> | De AQ-6 a AQ-18 | <p>CEQA: Impactos considerables después de la mitigación para los siguientes contaminantes y años del Proyecto:</p> <p>2007: NO_x y SO_x Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>2010: CO y SO_x Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>2015 y 2038: CO Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|--|---|--|--|
| Proyecto propuesto y Alternativas 2 y 3 | AQ-4: Las operaciones del Proyecto o Alternativas darían como resultado concentraciones de contaminantes del aire, fuera del sitio que exceden el límite considerable establecido por SCAQMD. | CEQA: Impactos considerables por 1 hr. de NO ₂ y 24-hr de PM ₁₀ /PM _{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes Contaminantes medidos: 1-hr de NO ₂ , anual de NO ₂ , 1-hr de CO, 8-hr CO, 24-hr de PM ₁₀ , y 24-hr PM _{2.5} | De AQ-6 a AQ-18 | CEQA †: Impactos considerables después de la mitigación de NO ₂ por 1 hr Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación para los demás contaminantes. |
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 2 y 3 (continuación) | AQ-4 (continuación) | NEPA: Impactos considerables por 1-hr de NO ₂ y 24-hr de PM ₁₀ /PM _{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes | De AQ-6 a AQ-18 | NEPA †: Impactos considerables después de la mitigación por 1-hr de NO ₂ y 24-hr de PM ₁₀ /PM _{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables después de la mitigación para los demás contaminantes |
| Alternativa 1 | | CEQA: Impactos considerables por 1-hr de NO ₂ y 24-hr de PM ₁₀ /PM _{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes | No hay Medidas de Mitigación disponibles | CEQA: Impactos considerables por 1-hr de NO ₂ y 24-hr de PM ₁₀ /PM _{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|--|--|---|---|
| Alternativa 4 | | <p>NEPA: Impactos considerables por 1-hr de NO₂ y 24-hr de PM₁₀/PM_{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>CEQA: Impactos considerables por 1-hr de concentraciones de NO₂ Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>NEPA: Impactos considerables por 1-hr de concentraciones de NO₂ Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> | <p>No hay Medidas de Mitigación disponibles</p> <p>De AQ-6 a AQ-18</p> <p>De AQ-6 a AQ-18</p> | <p>NEPA: Impactos considerables para 1-hr de NO₂ y 24-hr de PM₁₀/PM_{2.5} Nivel inferior al de impactos considerables para los demás contaminantes</p> <p>CEQA †: Impactos considerables después de la mitigación de 1-hr de las concentraciones de NO₂.</p> <p>NEPA †: Impactos considerables después de la mitigación por 1-hr de las concentraciones de NO₂</p> |
| 3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 2 y 3 | AQ-6: El Proyecto o las Alternativas expondrían los receptores a niveles considerables de contaminantes tóxicos del aire. (TACs). | <p>CEQA: Impactos considerables con incremento del riesgo de cáncer. Nivel inferior al de impactos considerables para efectos agudos y crónicos no-cancerígenos.</p> <p>NEPA: Impactos considerables con incremento del riesgo de cáncer. Nivel inferior al de impactos considerables para efectos agudos y crónicos no-cancerígenos.</p> | <p>De AQ-6 a AQ-12</p> <p>De AQ-6 a AQ-12</p> | <p>CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación; excepto por los potenciales efectos Considerables del uso público de la barrera.</p> <p>NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación</p> |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|--|---|--|---|
| Alternativa 1 | | <p>CEQA: Impactos considerables con incremento del riesgo de cáncer. Nivel inferior al de impactos considerables para efectos agudos y crónicos no-cancerígenos.</p> <p>NEPA: Impactos considerables con incremento del riesgo de cáncer. Nivel inferior al de impactos considerables para efectos agudos y crónicos no-cancerígenos.</p> | <p>No hay Medidas de Mitigación disponibles</p> <p>No hay Medidas de Mitigación disponibles</p> | <p>CEQA: Impactos considerables con incremento del riesgo de cáncer. Nivel inferior al de impactos considerables para efectos agudos y crónicos no-cancerígenos.</p> <p>NEPA: Impactos considerables con incremento del riesgo de cáncer. Nivel inferior al de impactos considerables para efectos agudos y crónicos no-cancerígenos.</p> |
| Alternativa 4 | | <p>CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables</p> <p>NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables</p> | <p>No requiere mitigación</p> <p>No requiere mitigación</p> | <p>CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables</p> <p>NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables</p> |
| <p>Proyecto propuesto y Alternativas 1-3</p> <p>Alternativa 4</p> | <p>AQ-8: El Proyecto propuesto produciría emisiones de Gas con efecto invernadero (GHG) que excederían los niveles del Punto de Referencia de 2003.</p> | <p>CEQA: Impactos considerables</p> <p>NEPA: No aplica</p> <p>CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables</p> <p>NEPA: No aplica</p> | <p>AQ-10, AQ-14, AQ-16 y AQ-6</p> <p>No aplica</p> <p>No requiere mitigación</p> <p>No aplica</p> | <p>CEQA: Impactos considerables después de mitigación</p> <p>NEPA: No aplica</p> <p>CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables</p> <p>NEPA: No aplica</p> |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--------------------------------|---|---|---|--|
| 3.3 Recursos Biológicos | | | | |
| Proyecto propuesto | BIO-2a: Las actividades de construcción darían como resultado la pérdida de las especies o la reducción del hábitat existente de las especies designadas localmente o la reducción del hábitat natural designado en forma local, federal o estatal o la comunidad. | CEQA: Impactos considerables del relleno del Slip Noroeste | BIO-1: LAHD aplicará 5 créditos (= 10 acres del Puerto Interno) [VER MÁS ADELANTE CAMBIOS DE PALABRAS PARA RELLENO DE SUPERFICIE EN ACRES] disponibles en los bancos de Bolsa Chica o Puerto Externo para compensar la pérdida de peces y del hábitat de fauna marina, ocasionada por la construcción del relleno en el Slip Noroeste de la Cuenca Occidental. Ni LAHD ni USACE empezarán la construcción de cualquier relleno antes de suministrar la mitigación aceptable a las agencias de recursos: Servicios de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS), Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) Pesquera y el Departamento de Pesca y Recreación de California (CDFG), conforme a lo dispuesto en el presente documento, que sean adecuadas para compensar los impactos que se puedan causar a los recursos marinos y que se asocian a la construcción del relleno. La implementación de las medidas de mitigación debe llevarse a cabo antes o en forma conjunta con cualquier construcción del Proyecto en el Puerto de Los Ángeles. Esta medida de mitigación compensaría plenamente los impactos causados por el Proyecto a las pescaderías que resulten afectadas. | CEQA: No impacto después de mitigación. |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|--|---|--|---|
| Alternativas 1 y 4 Alternativas 2 y 3 | | NEPA: Impactos considerables del relleno del Slip Noroeste CEQA: No impacto NEPA: No impacto CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables | BIO-1 No requiere mitigación No requiere mitigación No requiere mitigación No requiere mitigación | NEPA: No impacto después de mitigación. CEQA: No impacto NEPA: No impacto CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables |
| Proyecto propuesto | BIO-6: El relleno de 10 acres (4 ha) en el Slip Noroeste daría como resultado la pérdida permanente del hábitat marino. | CEQA: Impactos considerables NEPA: Impactos considerables | BIO-1 BIO-1 | CEQA: No impacto después de mitigación. NEPA: No impacto después de mitigación. |
| 3.3 Recursos Biológicos (continuación) | | | | |
| Alternativas 1-4 | BIO-6 (continuación) | CEQA: No impacto NEPA: No impacto | No requiere mitigación No requiere mitigación | CEQA: No impacto NEPA: No impacto |
| 3.4 Recursos Culturales | | | | |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|---|---|---|---|
| Proyecto propuesto y Alternativas 2 y 3 | CR-1: La construcción del Proyecto implica un riesgo extremadamente pequeño que pueda causar perturbación a los Recursos Culturales arqueológicos y etnográficos no conocidos. | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables. | CR-1: En el caso de que llegaran a encontrarse recursos arqueológicos, la construcción se interrumpirá y se reubicará de dicha área hasta que un arqueólogo evalúe el Hallazgo. (Véase 36 CFR 800.11.1 y las normas pertinentes de CEQA). Si se encuentran recursos que sean significativos deben evitarse o deben mitigarse conforme a lo dispuesto en las Directrices del Registro Nacional para la Conservación de Sitios Históricos (SHPO). Si se encuentran restos humanos no se seguirá excavando o perturbando el lugar. Se contactará a la oficina del forense del Condado de los Ángeles, para que determine la edad y causa de la muerte del hallazgo. Si los restos son de origen nativo americano, deben identificarse los probables descendientes de tales muertos y consultarse para encontrar una estrategia conjunta aceptable para manejar y disponer los restos humanos de acuerdo con el Código de Recursos Públicos (PCR), Artículo 5097.98 | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación. |
| Alternativa 1 | | NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables CEQA: No impacto NEPA: No impacto | CR-1 No requiere mitigación No requiere mitigación | NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación CEQA: No impacto NEPA: No impacto |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--|---|--|---|--|
| Alternativas 1-3 | de Palos Verdes, o de otras fallas regionales, podría ocasionar rupturas, movimientos sísmicos en el suelo, liquefacción u otras fallas en el suelo inducidas por sismos, que podrían exponer a la gente y a las estructuras, u ocasionar riesgos mayores de los normales durante el periodo de construcción. (Hasta el año 2038) | | | |
| 3.5 Geología (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 1-3 (continuación) | GEO-1a (continuación) | NEPA: Impacto inevitable considerable | No hay Medidas de Mitigación disponibles | NEPA: Impacto inevitable considerable |
| Alternativa 4 | | CEQA: Impacto inevitable considerable NEPA: No impacto | No hay Medidas de Mitigación disponibles NEPA: No requiere medidas de mitigación | CEQA: Impacto inevitable considerable NEPA: No impacto |
| Proyecto propuesto y | GEO-1b: La actividad sísmica a lo largo de la falla en | CEQA: Inevitable considerable | No hay Medidas de Mitigación disponibles | CEQA: Impacto inevitable considerable |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|---|--|---|--|
| Alternativas 1-3 | la Zona de Palos Verdes, o de otras fallas regionales, podría ocasionar rupturas, movimientos sísmicos en el suelo, liquefacción u otras fallas en el suelo inducidas por sismos, que podrían exponer a la gente y a las estructuras, u ocasionar riesgos mayores de los normales durante el periodo de construcción. (Hasta el año 2038. | NEPA: Inevitable considerable | No hay Medidas de Mitigación disponibles | NEPA: Impacto inevitable considerable |
| Alternativa 4 | | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: No impacto | No hay Medidas de Mitigación disponibles NEPA: No requiere medidas de mitigación | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: No impacto |
| 3.8 Uso del Terreno | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 2 y 3 | LU-1: El Proyecto sería compatible con la designación adoptada del uso del terreno/densidad en el Plan Comunitario, en el plan de nuevo desarrollo o en el plan específico para el sitio. | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables | No requiere mitigación No requiere mitigación | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables |
| Alternativa 1 | | NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: No impacto | No requiere mitigación No requiere mitigación | NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: No impacto |
| 3.8 Uso del Terreno | | | | |
| Alternativa 4 | LU-1 (continuación) | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: No impacto | No requiere medidas de mitigación No requiere medidas de mitigación | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: No impacto |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|---|---|---|---|
| 3.9 Ruido Ambiental | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 2-4 | NOI-1: Las actividades de construcción que se realicen en las Fases I y II generarían niveles de ruido ambiental temporales y periódicos y niveles de ruido que substancialmente podrían exceder los niveles diarios de ruido ambiental existentes a los receptores susceptibles del nuevo patio de trenes del Muelle A y de la calle “C”. | CEQA: Impactos considerables NEPA: No impacto | NOI-1: Cuando las actividades de construcción se realicen a una distancia de 500 pies de la zona residencial o del parque, deben colocarse barreras para amortiguar el ruido ambiental (cerramiento o cortinas sólidas) entre dicha zona y los posibles receptores. No requiere mitigación | CEQA: Impactos considerables después de mitigación NEPA: No impacto |
| Alternativa 1 | NOI-1 | CEQA: No impacto NEPA: No impacto | No requiere medidas de mitigación No requiere medidas de mitigación | CEQA: No impacto NEPA: No impacto |
| 3.10 Transporte/Circulación | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 2 y 3 | TRANS-2: El tráfico vehicular a largo plazo, asociado con el Proyecto podría considerablemente impactar el volumen, la relación de la capacidad o nivel de servicio de las tres intersecciones en estudio. | CEQA: Impactos considerables | TRA-1: Figueroa Street y Harry Bridges Boulevard – Proporcionan carriles dobles para dar vuelta a la izquierda hacia el sur de Figueroa Street, al este de Harry Bridges Boulevard y cambian la vuelta a la izquierda hacia el sur, de una fase permitida a una fase protegida. TRA-2: Alameda Street y Anaheim Street proporcionan un carril adicional en dirección este sobre Anaheim Street | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--|-----------------------------------|-------------------------------------|--|---|
| 3.10 Transporte /Circulación | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 2 y 3 (continuación) | TRANS-2 (continuación) | | <p>TRA-3: Rampas de la Autopista I-110 en Figueroa Street/ C-Street –Señalizan esta intersección, proporcionan carriles dobles para dar vuelta a la izquierda, con el fin de que los vehículos que transitan hacia el norte en Figueroa Street puedan entrar a la rampa de ingreso de la autopista I-110, y pintar las líneas del pavimento para convertir el carril en dirección este, que en la actualidad permite virar a la izquierda, a la derecha o continuar de frente, en un carril exclusivo para dar vuelta a la derecha.</p> <p>TRA-4: Fries Avenue y Harry Bridges Boulevard – Proporcionan un carril en dirección norte para dar vuelta a la izquierda y dobles carriles hacia el este para cruzar a la izquierda del este de Harry Bridges Boulevard hacia el sur de Fries Avenue.</p> | |
| Alternativa 1 | | NEPA: Impactos considerables | TRA-1, TRA-2, TRA-3 y TRA-4 | NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables después de mitigación |
| | | CEQA: Impactos considerables | TRA-1, TRA-2, TRA-3 y TRA-4 | CEQA: Impactos considerables después de mitigación |
| | | NEPA: Impactos considerables | TRA-1, TRA-2, TRA-3 y TRA-4 | NEPA: Impactos considerables después de mitigación |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|---|--|---|--|
| Alternativa 4 | | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables | No requiere mitigación No requiere mitigación | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables |
| 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía | | | | |
| Proyecto propuesto | WQ-3a: La construcción de los 9.5 acres (4-ha) de rellenos sanitarios daría como resultado la pérdida permanente del hábitat marino del Puerto Interno | CEQA: Impactos considerables NEPA: Impactos considerables | BIO-1: LAHD aplicará 75 créditos (= 9.5 acres del Puerto Interno) disponibles en Bolsa Chica o Puerto Externo para compensar la pérdida de peces y del hábitat de fauna marina, ocasionada por la construcción del relleno en el Slip Noroeste de la Cuenca Occidental. Ni LAHD ni USACE empezarán la construcción de cualquier relleno antes de suministrar la mitigación aceptable a las agencias de recursos: Servicios de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS), Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) Pesquera y el Departamento de Pesca y Recreación de California (CDFG), conforme a lo dispuesto en el presente documento, que sean adecuadas para compensar los impactos que se puedan causar a los recursos marinos y que se asocian a la construcción del relleno. La implementación de las medidas de mitigación debe llevarse a cabo antes o en forma conjunta con cualquier construcción del Proyecto en el Puerto de Los Ángeles. BIO-1 | CEQA: Inferior a considerable después de mitigación. NEPA: Inferior a considerable después de mitigación. |
| Alternativas 1,3 y 4 | | CEQA: No impacto NEPA: No impacto | No requiere medidas de mitigación No requiere medidas de mitigación | CEQA: No impacto NEPA: No impacto |

Tabla RE-3. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--------------------|-----------------------------------|--|--|--|
| Alternativa 2 | | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables | No requiere medidas de mitigación No requiere medidas de mitigación | CEQA: Nivel inferior al de impactos considerables NEPA: Nivel inferior al de impactos considerables |

1

Tabla RE-2. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|----------------------------------|---|---|---|---|
| 4.0 Impactos acumulativos | | | | |
| Proyecto propuesto | <p>Calidad del Aire: La construcción y la operación del Proyecto, junto con la construcción y la operación de otros proyectos relacionados, ocasionarían impactos acumulativos considerables a la calidad del aire.</p> <p>La operación del Proyecto contribuiría a los impactos acumulativos de riesgos a la salud.</p> | <p>CEQA: Impactos considerables</p> <p>NEPA: Impactos considerables</p> | <p>No se propone ninguna medida de mitigación fuera de la mitigación del Proyecto propuesto descrita anteriormente.</p> <p>No se propone ninguna medida de mitigación fuera de la mitigación del Proyecto propuesto descrita anteriormente.</p> | <p>CEQA: Considerable</p> <p>NEPA: Considerable</p> |
| Proyecto propuesto | <p>Cultural: Existe el potencial de que otros proyectos relacionados, perturben recursos arqueológicos prehistóricos o históricos desconocidos o, que impliquen el retiro de considerables recursos arquitectónicos históricos.</p> | <p>CEQA: Potencialmente considerable</p> <p>NEPA: Nivel inferior al considerable.</p> | MM CR-2 | <p>CEQA: Nivel inferior al considerable</p> <p>NEPA: Nivel inferior al considerable</p> |

Tabla RE-2. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--------------------|---|--|-------------------------------|--|
| Proyecto propuesto | <p>Geología El Proyecto propuesto, junto con otros proyectos relacionados, darían como resultado varias mejoras a las terminales y a sus operaciones en todo el Puerto. Ya que no se pueden impedir por completo los riesgos de lesión que pueda sufrir una persona relacionada con el proyecto, aun con la incorporación de características modernas de diseño, normas de seguridad y de la ingeniería de construcción, el proyecto Propuesto tiene el potencial de ocasionar impactos acumulativos considerables relacionados con los incrementos acumulativos inevitables en los riesgos de que sucedan lesiones.</p> | <p>CEQA: Impactos considerables NEPA: Impactos considerables</p> | No hay medidas de mitigación. | <p>CEQA: Considerable NEPA: Considerable</p> |

Tabla RE-2. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|--|---|--|--|
| 4.0 Impactos acumulativos (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto | Transporte Terrestre : La operación a largo plazo del Proyecto propuesto, en combinación con otros proyectos (y en particular con los otros proyectos de la Terminal de la Cuenca Occidental), al igual que con otras fuentes de crecimiento local y regional, ocasionaría impactos acumulativos considerables por la degradación de LOS en algunas intersecciones, a niveles inaceptables. | CEQA: Impactos considerables NEPA: Impactos considerables | No se ha propuesto ningún tipo de mitigación fuera de la mitigación del Proyecto propuesto descrita anteriormente. | CEQA: Considerable NEPA: Considerable |
| 5.0 Justicia con el Medio Ambiente | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 1-3 | Calidad del Aire (AQ-6): Incrementos de emisiones tóxicas derivadas de las operaciones del Proyecto darían como resultado un considerable impacto de incremento del riesgo de cáncer. La parte afectada comprende las extensiones de los 34 predios censados. | Impactos desproporcionadamente altos y adversos en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. | Medida de Mitigación AQ-6 a AQ-18 | No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos. |
| Alternativa 4 | | Impacto beneficioso en poblaciones en minoría y de bajos ingresos (ya que el riesgo de cáncer entre los residentes podría ser inferior al del año 2003) | No se requieren | No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos. |

Tabla RE-2. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--|--|---|------------------------------------|--|
| Proyecto propuesto y Alternativas 1-3 | Riesgos y Materiales Peligrosos (RIESGO-5): Las inundaciones provocadas por los Tsunamis podrían generar potenciales derrames de petróleo de barcos y derrames de sustancias peligrosas de contenedores, que a su vez podría ser un riesgo para las personas y/o el medio ambiente. | Impacto desproporcionado a una población de minoría y a una de bajos ingresos. | Medida de Mitigación GEO-2 | Impacto desproporcionado, ya que GEO-2 solo puede considerar las lesiones del personal del sitio, pero específicamente no puede considerar los efectos desproporcionados en las áreas fuera del sitio o al público. |
| Alternativa 4 | | No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos. | No requiere medidas de mitigación. | No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos. |
| 5.0 Justicia con el Medio Ambiente (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 2-4 | Ruido Ambiental (NOI-1): El Proyecto produciría impactos considerables e inevitables de ruido ambiental por la construcción de la barrera de amortiguación con jardines de Harry Bridges Boulevard. El área afectada a lo largo de "C" Street está ubicada dentro de los predios censados 2949 y 2948.30. | Ocurriría un impacto desproporcionado a una población de minoría y a una de bajos ingresos por la construcción del área barrera de protección con jardines del Harry Bridges. | Medida de mitigación NOI-1 | Ocurriría un impacto desproporcionado a una población de minoría y a una de bajos ingresos por la construcción del área barrera de protección con jardines del Harry Bridges. |

Tabla RE-2. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--------------------|--|--|---------------------------------------|--|
| Alternativa 1 | <p>El Proyecto produciría impactos considerables e inevitables de ruido ambiental por la construcción por la reubicación del patio de trenes del Muelle A.</p> <p>El área afectada en el Slip Consolidado incluye una parte de los 2947 predios censados.</p> <p>Ruido Ambiental (NOI-1) (continuación)</p> | <p>No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos, por la reubicación del patio de trenes del Muelle A.</p> <p>No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos por la construcción o del área barrera de protección con jardines del Harry Bridges y la reubicación del patio de trenes del Muelle A.</p> | No se requieren medidas de Mitigación | <p>No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos, por la reubicación del Muelle A.</p> <p>No ocurriría ningún impacto desproporcionado a una población de minoría y a una de bajos ingresos por la construcción del área barrera de protección con jardines del Harry Bridges y la reubicación del patio de trenes del Muelle A.</p> |

Tabla RE-2. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|--|--|---|---|--|
| 5.0 Justicia con el Medio Ambiente (continuación) | | | | |
| Proyecto propuesto y Alternativas 1-3 | Transporte / Circulación (TRANS-2): El tráfico vehicular a largo plazo, asociado con el Proyecto podría considerablemente impactar el volumen, la relación de la capacidad o nivel de servicio de las tres intersecciones en estudio. | Impacto desproporcionado a una población de minoría y a una de bajos ingresos. | <p>TRA-1: Alameda Street y Anaheim Street – La medida de mitigación recomendada es un carril directo adicional en dirección este sobre Anaheim Street.</p> <p>TRA-2: Rampas en Figueroa Street/C-Street y Autopista I-110 – La medida de mitigación recomendada es señalar esta intersección, proporcionar carriles dobles para dar vuelta a la izquierda, con el fin de que los vehículos que transitan hacia el norte en Figueroa Street puedan entrar a la rampa de ingreso de la autopista I-110, y pintar las líneas del pavimento para convertir el carril en dirección este, a la derecha o continuar de frente, en un carril exclusivo para dar vuelta a la derecha.</p> <p>TRA-3: Fries Avenue y Harry Bridges Boulevard – La medida de mitigación recomendada es proporcionar un carril en dirección norte para dar vuelta a la izquierda y dobles carriles hacia el este para cruzar a la izquierda del este de Harry Bridges Boulevard hacia el sur de Fries Avenue.</p> | No hay impacto desproporcionado |
| Alternativa 4 | | No ocurriría impacto desproporcionado alguno a una población de minoría y a una de bajos ingresos | No requiere medidas de mitigación | No ocurriría ningún impacto desproporcionado |

Tabla RE-2. Resumen de los Impactos considerables y Mitigación * para el Proyecto propuesto y Alternativas (continuación)

| <i>Alternativa</i> | <i>Impactos al Medio Ambiente</i> | <i>Determinación del impacto</i> | <i>Medidas de Mitigación</i> | <i>Impactos después de la mitigación</i> |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|
| <p>*Puesto que la mezcla del equipo de construcción aún no se ha determinado no se cuantifica la medida de mitigación AQ-4 en este estudio; los impactos residuales se basan en AQ-1 – AQ-3 y AQ-5.</p> <p>† Con base en la diferencia entre las emisiones durante las horas pico de un día de actividad durante las operaciones del Proyecto y los puntos de referencia de CEQA o NEPA, según lo apropiado.</p> <p>‡ Dada la vaguedad de la implementación de las Medidas de Mitigación AQ-13 – AQ-18, el análisis de emisiones mitigadas sólo considera los efectos de las Medidas de Mitigación AQ-6 – AQ-12.</p> | | | | |

1

ES.5.2.1 Inevitables Impactos Considerables

La Tabla RE-3 identifica inevitables impactos considerables asociados con el Proyecto propuesto y las alternativas. El presente EIS/EIR ha determinado que la implementación del Proyecto propuesto, o una o más de las alternativas darían como resultado un impacto considerable en materia de:

- Meteorología y Calidad del Aire
- Geología
- Ruido Ambiental
- Transporte Terrestre

No se dispone de medida de alivio factible alguna, que pudiese evitar todos los impactos potenciales o reducirlos a un nivel no considerable. Por ello, los impactos potenciales sobre estas áreas de recursos se estiman considerables e inevitables.

Conforme a lo dispuesto en CEQA, el Proyecto propuesto y todas las cinco alternativas originan impactos considerables a la Calidad del Aire y a la Meteorología, ya que las emisiones de aire que se derivan de la construcción y de la operación no se mitigarían a un nivel inferior al considerable, aún con la aplicación de todas las medidas de mitigación factibles. Además todas las demás alternativas que incluyen el área barrera de amortiguación de Harry Bridges y a pesar de que la mitigación del Proyecto propuesto producirían un nivel inferior al considerable en impactos para la salud, existen efectos potenciales para la salud por emisión diesel para la gente que utilice el área barrera de amortiguación de Harry Bridges, derivadas de todas las operaciones del Puerto, las demás industrias y las vías para circulación de vehículos.

La Alternativa de No Ejecución de Proyecto tiene mayores inevitables impactos considerables respecto a la Calidad del Aire que las demás alternativas, puesto que no habría mitigación. También es la única alternativa que origina impactos considerables inevitables para la salud pública, (por ejemplo riesgo de cáncer). Todas las alternativas también originan impactos considerables en la Geología, por problemas sísmicos, para los cuales no existe mitigación factible. El Proyecto propuesto, el Proyecto Reducido sin la Construcción de Relleno de 10 acres, el de Muelle Reducido y las alternativas de Mejoras en los Terrenos, también generan inevitables impactos considerables por ruido ambiental (durante las etapas de construcción). La Alternativa de No Ejecución de Proyecto también produce inevitables impactos considerables en el transporte terrestre, (ya que no se construirían obras de mitigación) y sobre el uso del Terreno, aunque no se generarían impactos de ruido ambiental, puesto que no habría construcción. Los impactos considerables en la calidad del Aire y Meteorología de la alternativa de la Terminal Omni son menores a los del Proyecto propuesto y a los de las demás alternativas, por disminución de toda la actividad y del arribo de navíos.

En virtud de lo establecido por NEPA, solo se evaluaron los impactos de tres de las alternativas (el Proyecto propuesto, el Proyecto Reducido sin Relleno de 10 acres y el de Muelle Reducido), ya que las demás alternativas no implican actividades que requieran un permiso federal. Al comparar con No Ejecución Federal, todas tres alternativas originan impactos considerables, inevitables en la Calidad del Aire, Meteorología y Geología (Sismicidad), aunque no en otras áreas de recursos.

ES.5.2.2 Resumen de los Impactos Considerables que se Pueden Mitigar, Evitar o Reducir de Manera Substancial

En la Tabla RE-3 se identifican los impactos considerables que se pueden mitigar, evitar o reducir de manera substancial. En el presente EIS/EIR se ha determinado que la implementación del Proyecto propuesto o, de una o más alternativas, daría como resultado impactos considerables que podrían mitigarse a un nivel inferior a menos de considerable en:

- Recursos Biológicos
- Recursos Culturales
- Transporte Terrestre

Conforme a CEQA, la construcción del relleno en el Slip Noroeste para la implementación del Proyecto propuesto ocasionaría la pérdida permanente del hábitat marino, impactos considerables en los Recursos Biológicos, que podrían mitigarse a un nivel inferior al considerable, por medio de la aplicación de los créditos de mitigación del hábitat existente (ver Sección 3.3). Ninguna de las demás alternativas incluye relleno y por lo tanto no requiere mitigación de los impactos en los Recursos Biológicos. Todas las alternativas, excepto la Alternativa de No Ejecución del Proyecto, tienen el potencial de perturbar los recursos paleontológicos durante la construcción del área barrera de amortiguación de Harry Bridges, aunque dicho impacto podría reducirse a un nivel inferior a considerable (véase Sección 3.4). Todas las alternativas excepto la No Ejecución del Proyecto y la Terminal Omni producirían impactos considerables en el transporte terrestre en ciertas intersecciones en el área de estudio y a causa del incremento del tráfico de camiones, generado por las operaciones de la terminal de contenedores. Tales impactos podrían mitigarse a un nivel inferior al considerable al realizar modificaciones a tales intersecciones. La Alternativa de No Ejecución de Proyecto ocasionaría impactos considerables (Ver lo anterior), que no podrían mitigarse por la no implementación de mejoras y la terminal Omni ocasionaría un nivel inferior al de impactos considerables por sus niveles inferiores de actividad comparados con las demás alternativas.

En virtud de lo establecido por NEPA, sólo se evaluaron las alternativas del Proyecto propuesto, el Proyecto Reducido sin Relleno de 10 acres y el de Muelle Reducido. Sólo el Proyecto propuesto ocasionaría un considerable, aunque mitigable, impacto en los Recursos Biológicos. Ninguna de las alternativas generaría impactos considerables en los Recursos Culturales, ya que la posibilidad de hallar recursos paleontológicos se llevaría a cabo por

fuera de la jurisdicción federal y es independiente de la emisión de permisos federales. Todas las tres alternativas ocasionarían impactos considerables en el transporte terrestre, que podrían mitigarse a un nivel inferior al de considerable al realizar mejoras en las intersecciones afectadas.

ES.5.2.3 Resumen de los impactos de nivel inferior a los considerables

Basándose en la revisión ambiental en este EIS/EIR, no se espera que en el Proyecto propuesto o en las alternativas surjan impactos considerables o de nivel inferior a los considerables, conforme a lo dispuesto en CEQA y NEPA, en el medio ambiente en materia de:

- Estética y Recursos Visuales
- Suelos y Agua Subterránea
- Riesgos y Materiales Peligrosos
- Transporte marítimo
- Servicios Públicos
- Calidad del Agua/Sedimentos / Oceanografía.

ES.5.2.4 Impactos acumulativos

Se analizó el Proyecto propuesto junto con otros proyectos relacionados en el área, con el fin de determinar el grado de potencialidad a contribuir a un impacto acumulativo considerable. El Proyecto propuesto no daría como resultado impactos acumulativos considerables (una vez que se implementen las medidas de mitigación correspondientes) en las siguientes áreas de recursos:

- Estética y Recursos Visuales
- Recursos Biológicos
- Recursos Culturales
- Suelos y Agua Subterránea
- Riesgos y Materiales Peligrosos
- Uso del Terreno
- Transporte Marítimo
- Servicios Públicos
- Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía

El Proyecto propuesto o las alternativas ocasionarían impactos acumulativos considerables en las siguientes áreas de recursos:

- Calidad del Aire y Meteorología
- Geología
- Ruido Ambiental
- Transporte Terrestre.

Las evaluaciones del impacto acumulativo de cada recurso se incluyen en el Capítulo 4 del presente EIS/EIR Preliminar.

ES.5.2.5 Justicia con el Medio Ambiente

El potencial que tiene el Proyecto propuesto y las alternativas para causar impactos fuertes y adversos que afecten de manera desproporcionada a las poblaciones de minoría y/o de bajos recursos en materia de salud y del medio ambiente se evalúan en el análisis de Justicia con el Medio Ambiente (Capítulo 5). El Proyecto propuesto y las alternativas, excepto la Alternativa de No Ejecución de Proyecto darían como resultado impactos fuertes y adversos que afectarían de manera desproporcionada a las poblaciones de minoría y/o de bajos recursos, producto de los considerables impactos inevitables del ruido ambiental generado por las construcciones. El Proyecto propuesto y las alternativas darían como resultado impactos fuertes y adversos que afectarían de manera desproporcionada a las poblaciones de minoría y/o de bajos recursos, producto de la contribución acumulativa de las actividades operacionales a los existentes y considerables riesgos para la salud provenientes de los tóxicos del aire. La Alternativa de No Ejecución de Proyecto tendría un considerable impacto inevitable sobre la calidad del aire y [¿CIERTO?] el transporte terrestre en las intersecciones locales, que podrían recaer en forma desproporcionada sobre las poblaciones de minoría y/o de bajos recursos. Otros impactos considerables potenciales del Proyecto propuesto podrían reducirse a niveles inferiores al considerable a través de la implementación de medidas de mitigación o, no afectarían de manera desproporcionada a las poblaciones de minoría y/o de bajos recursos.

ES.5.2.6 Impactos que inducen al crecimiento socioeconómico

Como se menciona en los Capítulos 7 y 8, puesto que el Proyecto propuesto y las alternativas serían instalaciones industriales, con limitadas oportunidades de empleo, no se espera que estimule un crecimiento considerable en la economía ni en la población, que elimine obstáculos al crecimiento de la misma, ni que requiera la construcción de nuevas instalaciones comunitarias que conllevaría a un crecimiento adicional en las áreas aledañas. Además de ello, debido al hecho de que ninguna de las alternativas, ni el Proyecto propuesto incluyen el desarrollo de nuevas viviendas, ni de usos que tiendan a generar un aumento de la población, no desencadenarían ni causarían nuevo desarrollo de zona residencial considerable en el área afectada por el Proyecto.

Durante las fases de construcción del Proyecto propuesto, el empleo alcanzará su máximo nivel en 2008, cuando podrían agregarse 2812 empleos anuales, directos e indirectos, a la economía regional. La mayoría de los empleos son atribuibles a fuentes directas de empleo en el rubro de la construcción dentro de la economía. (El número total de empleos proyectados en el Sur de California en el año 2008, es de aproximadamente 8.3 millones). La generación de estos empleos directos en la región se considera un beneficio. Como se menciona en el Capítulo 7, a pesar de que la construcción del Proyecto propuesto incrementaría las oportunidades

económicas en el área y en la región en general, no se espera que el Proyecto propuesto, ni las alternativas tengan como resultado, ni que induzcan un crecimiento considerable de la población ni del desarrollo de usos de la tierra. Esto es debido a que la mayoría de los empleos directos nuevos que serían creados en la construcción, serían empleos temporales, los cuales se esperaría que fuesen cubiertos por personas que ya se encuentran empleadas por la industria de la construcción local y regional y que residan en la región.

La operación del Proyecto propuesto generaría aproximadamente 18.756 empleos en el año 2038, (tanto de empleos directos como indirectos; véase el Capítulo 7), comparados con el total regional proyectado de 10.5 millones de empleos. La mayor parte de estos empleos directos serían creados en los sectores del transporte y de servicios públicos de la economía regional. La cantidad de empleos directos que se espera crear con el Proyecto propuesto en el año 2038, no se considera de mayor importancia cuando se le compara al empleo regional total proyectado, aunque será un beneficio para la economía local.

ES.5.2.7 Cambios Irreversibles Importantes Causados al Medio Ambiente

El Proyecto propuesto y todas las alternativas excepto la Alternativa de No Ejecución de Proyecto requerirían la utilización de recursos no renovables, tales como madera, aleaciones de metal y recursos agregados para los componentes físicos de la construcción. Sin embargo, estas alternativas no representan proyectos de construcción excepcionalmente grandes, que utilizarían cantidades extraordinarias de recursos no renovables en comparación con otros proyectos de desarrollo industrial o urbano de similar alcance y magnitud.

Los recursos comprometidos en forma irrecuperable e irreversible son aquellos que utilizaría el Proyecto a largo plazo o en forma permanente. Entre los recursos entregados al Proyecto en forma irreversible están los 10 acres del área marina que serían rellenados, los materiales necesarios para la construcción del muelle adicional de 1105 pies (por ejemplo: combustibles de origen fósil, el capital, rocas, concreto, grava y tierra); y los combustibles de origen fósil necesarios para el funcionamiento del proyecto.

Los combustibles de origen fósil y la energía en forma de diesel y gasolina serían utilizados para el equipo y los vehículos para la construcción. Durante las operaciones se usaría diesel y gasolina en buques, equipo de la terminal, locomotoras, camiones y otros vehículos. Durante la construcción y operación, se consumiría energía eléctrica y gas natural, recursos energéticos que serían irrecuperables e irreversibles.

Durante la construcción y operación del Proyecto propuesto se utilizarían materiales irrecuperables y energía, pero las cantidades necesarias serían cubiertas fácilmente con suministros existentes. Si bien el aumento en la cantidad de materiales y energía utilizados sería prácticamente insignificante, estos nunca estarían disponibles para algún uso adicional.

ES.5.3 Alternativa Preferible para el Medio Ambiente y Superior desde el Punto de Vista Ambiental

NEPA requiere la identificación de una alternativa preferible para el medio ambiente y CEQA requiere la identificación de una alternativa superior desde el punto ambiental. Según CEQA, si se determina que la Alternativa de No Ejecución de Proyecto resulta ser superior para el medio ambiente, el EIR deberá identificar, de entre el resto de las alternativas, una que sea superior desde el punto de vista ambiental.

El Proyecto propuesto y dos alternativas del Proyecto, que requerirían medida federal (o sea permiso de USACE) se compararon con el punto de referencia establecido por la Medida de No Ejecución Federal / Punto de Referencia NEPA y, se clasificaron de acuerdo a su nivel de impacto como se indica en el Capítulo 6. Dicha comparación determinó que la mejor era la Alternativa de Muelle Reducido (Alternativa 3), seguida por el Proyecto sin la Alternativa del Relleno de 10 acres (Alternativa 2), en términos del menor impacto ambiental en general. Conforme a ello, La Alternativa del Muelle Reducido es la alternativa preferente para el medio ambiente en virtud de lo establecido por NEPA.

En el Capítulo 6, se comparó el Proyecto propuesto con todas las cinco alternativas y se clasificaron de acuerdo a sus niveles de impacto con el fin de determinar cual de ellas sería la alternativa superior desde el punto de vista ambiental, conforme a lo estipulado en CEQA. Basados en esa clasificación la Alternativa 4, Alternativa de Terminal Omni, es superior al resto de ellas desde el punto de vista ambiental. Sin embargo, esta Alternativa no satisface muchos de los objetivos del Proyecto; específicamente ya que solo un tercio de las Terminales Omni propuestas se usarían para carga de contenedores (565.700 TEUs por año en el 2025 hasta 2038), esta alternativa no se amoldaría a los volúmenes factibles de carga en contenedores en todo el Puerto, al incremento de la eficiencia del manejo de contenedores y a la creación de un área de suficiente terreno contiguo a los muelles y embarcaderos para las operaciones del terminal de contenedores; a la construcción de la adecuada capacidad de infraestructura y de atracaderos para contenedores para manejar los volúmenes de carga en contenedores proyectados en el Puerto o suministrar las instalaciones de una plataforma de ferrocarril, para promover la transferencia directa de carga entre los buques y el ferrocarril.

ES.6 Observaciones de la Opinión Pública

ES.6.1 Cuestiones planteadas

USACE y LAHD publicaron una Notificación de Intención/Notificación de Preparación (NOI/NOP) y un Estudio Inicial de CEQA (IS), al igual que

una Lista de Verificación de la Evaluación Ambiental para el EIS/EIR del Proyecto para Llevar a Cabo las Mejoras en la Terminal de Contenedores en los Atracaderos 136-147 el 27 de octubre de 2003 y el 19 de octubre de 2003, respectivamente.

Las dos agencias realizaron conjuntamente una audiencia / revisión pública el 5 de noviembre de 2003 en el Centro de Actividades Recreativas de Wilmington. Aproximadamente 60 personas asistieron a la audiencia pública y 17 personas hicieron comentarios al Proyecto propuesto. El periodo de revisión de los comentarios tuvo una duración de 45 días, comenzó el 21 de octubre de 2003 y terminó el 10 de diciembre de 2003. Se recibieron aproximadamente 450 comentarios escritos enviados por agencias, organizaciones y por el público en general. Los comentarios escritos de NOI/NOP se prepararon en un Informe con el Resumen para el EIS/EIR para el USACE y el LAHD (Essentia 2004). Se desarrolló el alcance del análisis y el trabajo técnico realizado como parte la preparación del presente EIS/EIR para considerar los comentarios recibidos provenientes de las agencias públicas y del público en general.

Los comentarios escritos y orales se han agrupado de acuerdo a los temas comunes y se resumen a continuación, conforme a la cuestión planteada. En la Tabla RE-4 se resumen los comentarios expresados por las personas y la localización del tema en el presente EIS/EIR. La mayoría de los comentarios recibidos durante el esfuerzo de la revisión original se centraron en los siguientes temas:

- La revisión ambiental/proceso de tramitación de permisos (tratado en el Capítulo 1).
- Propósito y necesidad del Proyecto (tratado en el Capítulo 1).
- Descripción del Proyecto, incluyendo defensa y seguridad de la patria y operación de las puertas las 24 horas (tratado en la Sección 3.7).
- Consideración de una razonable gama de alternativas, incluyendo la no remodelación del Harry Bridges Boulevard y la utilización de los terrenos entre “C” Street y Harry Bridges Boulevard para actividades recreativas u otros usos comunitarios y la construcción de un paso elevado o puente para uso de la comunidad en el Harry Bridges Boulevard (tratado en el Capítulo 2).
- Los proyectos relacionados y el potencial asociado a los efectos acumulativos (tratados en la Sección 3.0, y en todas las secciones de recursos de los Capítulos 3 y 4).
- Impactos del Proyecto en la calidad del aire, la política denominada “Sin Aumento Neto”, los riesgos para la salud asociados con las emisiones diesel, y las medidas de mitigación apropiadas (tratado en la Sección 3.2).
- Impactos en el Proyecto provenientes de fallas sísmicas (tratado en la Sección 3.5).
- Impactos del Proyecto en la calidad del agua (tratado en la Sección 3.13).

- Impactos del Proyecto en los recursos biológicos (tratado en la Sección 3.3).
- Impactos del Proyecto en el transporte/circulación (camiones y trenes), incluyendo estacionamiento de camiones en las vías de la comunidad y residenciales (tratado en la Sección 3.10).
- Impactos del Proyecto en el uso del terreno, planeación y zonas deprimidas (tratados en la Sección 3.8 y en el Capítulo 7).
- Impactos del Proyecto en las actividades recreativas (tratado en la Sección 3.8 y 3.12).
- Impactos del Proyecto en los niveles de ruido ambiental (tratado en la Sección 3.9).
- Impactos del Proyecto en la prestación de servicios por parte de la policía y bomberos, específicamente los efectos del aumento de tráfico en los tiempos de respuesta (tratado en la Sección 3.12).
- Impactos del Proyecto en el consumo de energía (tratado en la Sección 3.12).
- Impactos del Proyecto en las tuberías de petróleo refinado de alta presión de Kinder Morgan (tratado en la Sección 3.12).
- Impactos del Proyecto en la estética, como impactos en la iluminación, resplandor y efectos acumulativos sobre la vista de Vincent Thomas Bridge (tratado en la Sección 3.1).
- Necesidad de que el análisis de alternativas del Artículo 404 de USACE considere tanto los impactos operacionales como los impactos de construcción. (El Apéndice H contiene el Análisis de las alternativas de USACE preliminar).
- Consideración de las medidas de mitigación para resolver los impactos considerables (tratado en todas las secciones de recursos del Capítulo 3).
- Consideración de los efectos de la Justicia con el medio ambiente, incluyendo la depresión de la zona comunitaria en la Comunidad Wilmington aledaña (tratado en la Sección 3.8, y en los Capítulos 5 y 7).

Adicionalmente a NOI, NOP y la lista de verificación de CEQA, USACE y LAHD publicaron una Notificación especial para el público el 7 de marzo de 2006. Dicha notificación especial informaba al público sobre los cambios realizados al Proyecto propuesto y establecía un periodo de 30 días para los comentarios públicos y respuestas a los cambios. El 26 de abril de 2006 se hizo una reunión pública, para recibir los comentarios adicionales de los asistentes. El periodo de comentarios finalizó el 7 de abril de 2006. En la Tabla RE-4 se resumen los comentarios presentados por las personas y la secciones donde se tratan esos puntos en el presente EIS/EIR.

ES.6.2 Asuntos a resolver

El Artículo 15123(b) de las Directrices Estatales de CEQA requiere que todo EIR contenga asuntos a resolver, lo que incluye si se deben atenuar los impactos considerables y cómo hacerlo. Esta sección trata los asuntos más importantes a resolverse en el Proyecto propuesto.

El análisis del impacto del Proyecto determinó que la implementación de medidas de mitigación identificables no reducirían las emisiones máximas diarias de la construcción de ROC, NO_x o, SO_x por debajo de sus respectivos límites considerables establecidos por SCAQMD. No se cuenta con medidas de mitigación factibles que puedan adicionalmente reducir estos impactos considerables. Por lo tanto, tales impactos de la calidad del aire seguirían siendo considerables, adversos e inevitables.

El análisis del impacto del Proyecto también determinó que la implementación de medidas de mitigación identificables no reducirían las emisiones máximas diarias de la construcción de ROC, NO_x o, SO_x por debajo de sus respectivos límites considerables establecidos por SCAQMD, en los próximos o todos los años del Proyecto. Además con la implementación de estas medidas no se podría mitigar el considerable riesgo de cáncer entre los residentes. No se cuenta con medidas de mitigación factibles que puedan adicionalmente reducir estos impactos considerables. Por lo tanto, tales impactos de la calidad del aire seguirían siendo considerables, adversos e inevitables.

ES.6.3 Respuestas a NOI/NOP

En la Tabla RE-4 se indica el nombre de la persona que hace el comentario, el comentario presentado, como se trata dicho asunto y dónde encontrar la respuesta más completa en este EIS/EIR.

ES.6.4 Cuestiones Planteadas sobre el Comité de Asesoría PCAC y Resolución de las mismas

El Comité de Asesoría de la Comunidad del Puerto (PCAC) fue establecido en el año 2001 como un comité permanente de la Junta de Comisionados Portuarios del Puerto de Los Ángeles (La Junta). El Comité de Asesoría de la Comunidad del Puerto de Los Ángeles facilita un foro público para debatir los asuntos sobre calidad de la vida en relación con el Puerto, a través de una serie de subcomités. Estos subcomités ofrecen orientación acerca de asuntos ambientales, revisión de EIR, desarrollo de un plan maestro, reurbanización y desarrollo del Puerto.

Los miembros del PCAC presentaron sus comentarios sobre el EIS/EIR del Proyecto propuesto durante el periodo de notificaciones NOI/NOP y la posterior Notificación Especial al Público y en la Tabla RE-4 se reseñan sus inquietudes o recomendaciones, junto con las del público. Adicionalmente el personal del Puerto de reunió con el subcomité EIR de PCAC el 16 de

abril de 2007 para analizar el Proyecto, los probables efectos del proyecto y las medidas de mitigación que se habían propuesto. Entre los comentarios recibidos están la importancia de reunirse con el PCAC, después de la presentación del EIS/EIR Preliminar, las inquietudes relacionadas con el tráfico de camiones y estacionamiento en Wilmington, efectos de la calidad del aire entre la comunidad, almacenamiento de contenedores en Wilmington y diseños de la barrera de amortiguación alternativa.

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|--|---|
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP | | |
| Noel Park, San Pedro and Peninsula Homeowner's Coalition (Coalición de Propietarios de Viviendas de San Pedro y la Península) | Inquietudes referentes a los efectos sobre la salud causados por las emisiones de diesel, el tráfico, recursos visuales afectados por grúas, iluminación y resplandor, impactos a la comunidad de Wilmington y proyectos acumulativos. | 3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 4.0 Análisis Acumulativo 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Ken Meléndez | Sus inquietudes son similares a las de Noel Parks. Además no parece que Wilmington obtenga un beneficio al compartir sus oportunidades de recreación con los Proyectos del Puerto. | 3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 4.0 Análisis Acumulativo 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|---|
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP (CONTINUACIÓN) | | |
| Julie Masters, Natural Resources Defense Council; Coalition for Clean Air (Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales; Coalición para un Aire Limpio) | Inquietudes similares a las de Noel Parks y Ken Meléndez. Sugiere que el Proyecto debería implementar las mismas medidas de mitigación adoptadas por el Puerto de Los Ángeles en el Proyecto de China Shipping. | 3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 4.0 Análisis Acumulativo 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Jesse Márquez, Wilmington Coalition for a Safe Environment. (Coalición de Wilmington para un Medio Ambiente Seguro). | Carta fechada el 16 de julio de 2002. Los comentarios se refieren al conflicto de intereses (Puerto de Los Ángeles (POLA) y Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU. (USACOE), idoneidad de EIS/EIRs, impactos negativos en la comunidad de Wilmington, necesidad de estudios sobre el aire, salud y mortalidad, plan de medidas de mitigación, compensación financiera para problemas de salud, limitaciones del Estudio de la Exposición de Tóxicos Múltiples del Aire (MATES II), declaración pública de químicos peligrosos, mayor promoción entre el público y consideración del Plan de mitigación de Wilmington (presentado por la Coalición de Wilmington). | Resumen Ejecutivo 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental 3.2 Calidad del Aire 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Kathleen Woodfield for PCAC Wilmington Waterfront Subcommittee. (PCAC). (Subcomité Costero de Wilmington para el Comité de Asesoría de la Comunidad del Puerto (PCAC). | Entre sus inquietudes están: Estética (grúas), ruido ambiental, calidad del agua (disposición de materiales de relleno), impactos acumulativos por transporte (la infraestructura no es suficiente para el número de proyectos del Puerto), impactos a las comunidades de Wilmington y San Pedro e impactos por emisión diesel. | 3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.9 Ruido Ambiental 3.10 Tráfico 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Raúl Orozco, residente en Wilmington. | Inquietudes referentes a la calidad del aire; tráfico; espacio abierto/recreativo, justicia con el medio ambiente y análisis acumulativo. | 3.2 Calidad del Aire 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 5.0 Justicia con el Medio Ambiente 4.0 Análisis Acumulativo |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|---|
| Skip Baldin, Wilmington Citizens Committee (Comité de Ciudadanos de Wilmington). | Concuerda con los anteriores expositores en que Wilmington sufriría impactos muy grandes en materia de ruido ambiental, contaminación del aire y otros efectos acumulativos relacionados con el Proyecto. | 3.2 Calidad del Aire 3.9 Ruido Ambiental 4.0 Acumulativo 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Rudy Torres, residente | El mayor problema de la comunidad de Wilmington radica en el tráfico de camiones en el Puerto. | 3.10 Tráfico 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Frank O'Brien, member of Port Community Advisory Committee (Miembro Comité de Asesoría de la Comunidad del Puerto (PCAC). | Sugiere que las alternativas sean evaluadas por medio de un modelo del Puerto. El análisis acumulativo debe considerar la totalidad de los Proyectos anteriores y no sólo los proyectos actuales. | 4.0 Análisis Acumulativo 6.0 Comparación de Alternativas |
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP (CONTINUACIÓN) | | |
| Bill Schwab | Sus inquietudes son: representación comunitaria, congestión de tráfico y calidad del aire en Wilmington. | 3.2 Calidad del Aire 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental |
| Eddie Greenwood, a Wilmington Neighborhood Council Labor Representative (Representante de la Fuerza Laboral a la Junta de Vecinos) | Entre sus inquietudes están: riesgos, evaluación de la salud, accesos de emergencia, seguridad nacional e invasión de la comunidad de Wilmington. | 3.2 Calidad del Aire 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Donna Ethington, Chair of the Wilmington Waterfront Development Subcommittee (Presidente del Subcomité de Desarrollo Costero de Wilmington). | El transporte en camiones y trenes es un problema. Los actuales ocupantes de la marina sufrirán impactos por la expansión del puerto. Durante la etapa de operaciones ¿cómo entrarán y saldrán los vehículos de emergencias, si ocurriese un derrame peligroso o, en caso de alguna emergencia relacionada con la salud? | 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico |
| Gary Kern, Wilmington Jaycee Foundation (Fundación Wilmington Jaycee) | Recomienda emplear los informes, alternativas y hallazgos de SMWM (consultores) como parte del registro para NOP. | 1.0 Introducción |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|--|
| Robert McKoy, Wilmington Waterfront Advisory Committee, President (Presidente del Comité Asesor Costero de Wilmington) | Planeación más amplia, a largo plazo para abordar los impactos de los Proyectos del Puerto y no sólo la expansión de la Terminal TraPac. | 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental 4.0 Acumulativo 8.0 Impactos que Inducen al Crecimiento |
| Ernest Nevarez, residente | ¿Se incrementarán los residuos peligrosos de las embarcaciones? | 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos |
| Victor Macias, representing the Southwestern Union's Local 8. (Representante de la Agremiación del Sudoeste, Local 8). | Los jóvenes de la comunidad necesitan un lugar para hacer deporte y demás actividades de esparcimiento. | 3.8 Uso del Terreno 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| Janet Gunter, on behalf of San Pedro Homeowner's United (A nombre de la Unión de Propietarios de San Pedro) | El asunto de las zonas deprimidas no se ha considerado adecuadamente. | 4.0 Acumulativo 7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental |
| Victor Eurquiza, Southwestern Union Soccer League (Liga de fútbol del Sudoeste) | Necesitamos parques e instalaciones adecuadamente iluminadas para que los chicos jueguen en esta comunidad (por ejemplo fútbol). | 3.8 Uso del Terreno 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP (CONTINUACIÓN) | | |
| James Preston Allen | La medidas de mitigación en el sitio deben ser la creación de cinturones verdes alrededor de los terminales, restauración de la zona costera en los Muelles 116 - 118, reducción de los escurrimientos de agua. | 3.1 Estética 3.3 Recursos Biológicos 3.8 Uso del Terreno 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía |
| Augustin Eichwald | En contra de la expansión. | Comentario anotado |
| Rodger Paige | ¿Se involucrarían agencias tales como la Agencia Administrativa de la Calidad del Aire (AQMD), la Agencia de Protección del Ambiente (EPA) y el Consejo de Recursos del Aire (ARB) harían públicos sus informes? | Resumen Ejecutivo 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|--|
| Richard Havenick, PCAC | <p>Solicita cuantificación de los impactos específicos (por ejemplo: viajes de camiones y de trenes y cantidades esperadas de contenedores) y las mejoras específicas planeadas como medidas de mitigación para reducir los impactos en la calidad del aire y del transporte terrestre a la comunidad.</p> <p>Entre las demás inquietudes están: desorganización y/o división de la comunidad, disminución de los valores de los predios, peligros geológicos, accesos en casos de emergencias, amenazas a las aves migratorias y no migratorias, peligros generales, nuevos sistemas de servicios públicos, impactos estéticos visuales (grúas), efectos de depresión en las actividades recreativas y preservación de la herencia étnica local.</p> | <p>3.2 Calidad del Aire 3.10 Tráfico</p> <p>3.1 Estética 3.3 Recursos Biológicos 3.4 Recursos Culturales 3.5 Geología 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 3.12 Servicios Públicos 5.0 Justicia con el Medio Ambiente 7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental</p> |
| Islay Howat | Su principal inquietud es la “contaminación visual”. ¿Qué se puede hacer para embellecer los límites portuarios? | 3.1 Estética 3.8 Uso del Terreno |
| Ben James | No se debería hacer un trabajo adicional hasta que el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y las autoridades, diferentes a la autoridad portuaria, no hayan completado y revisado los documentos relacionados con el ambiente. | Resumen Ejecutivo 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental |
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP (CONTINUACIÓN) | | |
| Linda Sakamaki Smith | Entre sus inquietudes están: calidad de vida y calidad del aire. La inquietud específica respecto a la calidad del aire es la relación entre defectos de nacimiento y la exposición de las madres a la deficiente calidad del aire. | 3.2 Calidad del Aire 5.0 Justicia con el Medio Ambiente 7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental |
| William L. Waterhouse, Assistant City Attorney (Asistente del Fiscal de la Ciudad). | Recomienda que la expansión del terminal sea incluida en el subsiguiente EIR del Programa de Mejoras del Transporte para la Cuenca Occidental (WB TIP). | 4.0 Acumulativo |
| Bonnie Christensen | Está en contra de realizar EIRs después de la adjudicación de contratos. Esta medida va en contra del orden correcto de las leyes de CEQA. | Comentario anotado. |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|---|
| Stanley R. Bluhm, Senderista | La consideración del sendero costero de California (CCT) debe incluirse en el EIS/EIR para considerar los impactos en la recreación, tráfico y estética. | 3.1 Estética 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico |
| Stephen Buswell, Department of Transportation (DOT), District 7 (Departamento de Transporte, Distrito 7). | Debe completarse un estudio del tráfico para evaluar todo el impacto del Proyecto en el sistema estatal de transporte (SR 47, SR 103, I-710, I-110). Deben obtenerse los permisos adecuados como permisos de invasión para el derecho a trabajo en vías y permiso al transporte de Caltrans para camiones pesados y de mayor tamaño. Deben desarrollarse medidas de mitigación que incluyan comisiones de evaluación y limitaciones en el sistema estatal para viajes a las horas de mayor tráfico. | 3.10 Tráfico |
| Vitaly Troyon, Engineer, City of Los Angeles, Department of Public Works (Ingeniero del Departamento de Trabajos Públicos de la Ciudad de los Ángeles) | Los vertederos de Neptune Avenue de la nueva estructura de separación en desnivel deben direccionarse hacia el sistema principal de drenaje. El alcantarillado sanitario debe cumplir los actuales estándares para trabajos públicos para el drenaje adecuado. Debe conservarse el acceso a la Planta de Bombeo # 691 de San Pedro. También deben considerarse los procedimientos de turismo para Front Street y la rectificación de 18 y 42 pulgadas de diámetro para la tubería de alcantarillado sanitario de Front Street. | 3.12 Servicios Públicos 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía |
| Kimberly Foley, Presidente de Peninsula Dog Parks | Favor considerar convertir el propuesto parque para perros sin correas en un parque permanente para perros sin correas en Knob Hill y así colaborar de esta forma con nuestra organización. | 3.8 Uso del Terreno |
| Robert Takasaki, Sr. Transportation Engineer, DOT (Ingeniero de Transportes , DOT) | Debe realizarse un estudio del impacto del tráfico para calcular las condiciones existentes en 14 ubicaciones de estudio, evaluar los impactos del tráfico y los impactos de estacionamiento /acceso, con el fin de considerar las inquietudes de la comunidad. | 3.10 Tráfico |
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP (CONTINUACIÓN) | | |
| M.T. Heller, Tosco Refining Co. | El Puerto debe considerar las modificaciones/ innovaciones de los Atracaderos 150 y 151 en la descripción del Proyecto, la erosión potencial durante la construcción e innovación y los impactos en las aguas subterráneas. | 2.0 Descripción del Proyecto 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|--|
| Richard Jenkins, PCAC | Favor reconsiderar los siguientes asuntos señalados como de nivel inferior al de impactos potencialmente considerables: uso del terreno y planeación, Geología, agua, calidad del aire, población y vivienda, transporte y circulación; recursos energéticos y minerales, recursos biológicos, servicios públicos, estética y recursos culturales. También considerar una extensión de 90 días para el periodo de comentarios. | Comentario anotado. Resumen Ejecutivo 3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.3 Recursos Biológicos 3.4 Recursos Culturales 3.5 Geología 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 3.12 Servicios Públicos 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía 7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental |
| Jeffrey M. Smith, Southern California Association of Governments (SCAG). (Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)) | SCAG determinó que el Proyecto no es regionalmente significativo para los criterios de revisión intergubernamentales de SCAG y las directrices de CEQA, por lo tanto no garantiza comentarios adicionales. | Comentario anotado. |
| Cartas de “Residentes afectados de Wilmington”, “Residentes del Puerto en contra de la expansión del Puerto” y residentes del “Área de los Ángeles” en contra de la expansión del Puerto”. | Los camiones diesel, embarcaciones y equipo de operación del puerto, están causando considerables impactos negativos al medio ambiente en Wilmington. Deben prepararse documentos ambientales completos y específicos (EIS/EIR/SEIRs) con la revisión cuidadosa e independiente de USACE. Deben hacerse estudios de tráfico de camiones, calidad del aire, tierra, océano, agua y estudios relacionados a la salud. | Comentario anotado. Resumen Ejecutivo 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental 3.2 Calidad del Aire 3.8 Uso del Terreno 3.10 Tráfico 3.11 Transporte Marino 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía |
| Deborah y Blaine Beron-Rawdon | Deben considerarse nuevos conceptos operacionales que incrementen la capacidad del Puerto sin los efectos ambientales negativos asociados. | Comentario anotado. 6.0 Comparación de Alternativas |
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP (CONTINUACIÓN) | | |
| Stanley D. Mosler, DBA CPA | Se opone a la forma gradual en que el proyecto se ha llevado a cabo. Propone “doble seguimiento” y anota que no hay bases para determinar efectos ambientales después del comienzo de la construcción en lugar de hacerlo antes. | 1.0 Introducción 2.0 Descripción del Proyecto 3.0 Análisis Ambiental 4.0 Análisis Acumulativo |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|--|
| John Winkler, Estibador | Deben tratarse las emisiones diesel para la expansión y crecimiento del Puerto. | Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire |
| Isaac Kos-Read | Antes de considerar la autorización adicional del Puerto deben considerarse la seguridad (primer objetivo de los ataques terroristas), el tráfico, los efectos económicos, ambientales y para la salud de las emisiones diesel. | Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos 3.10 Tráfico 7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental |
| John G. Miller, member of PCAC and PCAC Environmental Sub-Committee (Miembro de PCAC y del Subcomité Ambiental PCAC) | Su inquietud principal se refiere a la metodología y presentación de los datos sobre la calidad del aire y riesgos para la salud. También pide que las comunicaciones entre los consultores, los proponentes del Proyecto, las agencias y PCAC sean más abiertas. | Comentario anotado. Resumen Ejecutivo 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental 3.2 Calidad del Aire |
| Mona y Robert Reddick | Se oponen a este desarrollo hasta que se ofrezcan reales y simultáneas medidas de mitigación para remediar el incremento de la contaminación visual, del aire y del agua. | Comentario anotado. 3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía |
| Jolene James | Se opone a cualquier expansión, puesto que ya de por sí los residentes padecen problemas de salud y seguridad por la cercanía la Puerto. | Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos |
| Carol y Alex Miller | Debería hacerse una evaluación nueva e independiente del impacto ambiental para salvaguardar mejor a la comunidad de San Pedro de la calidad deficiente del aire asociada con la cercanía al Puerto. | Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire 5.0 Justicia con el Medio Ambiente |
| COMENTARIOS ESCRITOS A LA NOI/NOP (CONTINUACIÓN) | | |
| Norton B. James, Coronel, USAF (retirado) | No debe considerarse expansión alguna, hasta que no se completen y evalúen los EIS/EIRs independientes y apropiados. | Comentario anotado. Resumen Ejecutivo 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|--|
| Bruce Biesman-Simons, AIA | Además de la calidad del aire, deben estudiarse la contaminación por iluminación, tráfico, calidad del agua, riesgos para la salud y manejo de materiales peligrosos. | Comentario anotado. 3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos 3.10 Tráfico 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía |
| Joyce Hall | Recomienda hacer una encuesta pública para evaluar el riesgo de cáncer. | Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire |
| Susan Worden, U.S. Coast Guard (USCG), District 11 (Guarda costero de los Estados Unidos, Distrito 11). | Solicita una copia de DEIS | Solicitud anotada. |
| Tom Politeo | Recomienda revisar las secciones del estudio MATES II relacionadas con el riesgo de cáncer por región. También los puntos A - J del anexo tratado. | 3.2 Calidad del Aire Todas las secciones de recursos (Puntos A - J) |
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL | | |
| John G. Miller, M.D., FACEP, Chair, Port Los Angeles Community Advisory Committee, EIR Subcommittee (Preside el Comité Asesor de la comunidad del Puerto de los Ángeles y el Subcomité EIR). | La Notificación Pública Especial presentada el 7 de marzo de 2006, debería haberse presentado como una revisión del primer NOP. Debería estar sujeta a todos los requisitos de tales notificaciones incluyendo una reunión para tratar todos los aspectos de este asunto. Pérdida de 10 acres de aguas norteamericanas, creación de 10 acres de nuevo terreno contiguo a los muelles y embarcaderos y reubicación del patio de maniobras de trenes del Muelle A, contiguo a la Comunidad de Wilmington. Todo esto puede causar impactos considerables. | Comentario anotado. Resumen Ejecutivo 1.0 Introducción 2.0 Descripción del Proyecto 3.0 Análisis Ambiental (todos los recursos) 3.3 Recursos Biológicos |
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| John G. Miller (continuación) | Debe reevaluarse el Punto de Referencia y adaptarlo a las condiciones actuales, ya que se considera que el Punto de Referencia está acondicionado al lugar y al momento de la publicación del NOP. | Concur. Las condiciones existentes para este documento han sido establecidas por la publicación del NOP. 3.0 Análisis Ambiental |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|---|
| | <p>La áreas de preocupación son: estética, calidad del aire, recursos biológicos, peligros, calidad del agua, tráfico, energía, uso del terreno, ruido ambiental, población y vivienda, justicia con el medio ambiente, zonas deprimidas, impactos acumulativos, incentivo al crecimiento, mitigación y alternativas.</p> | <p>3.1 Estética 3.2 Calidad del Aire 3.3 Recursos Biológicos 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos 3.9 Ruido Ambiental 3.10 Tráfico 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía 4.0 Análisis Acumulativo 5.0 Justicia con el Medio Ambiente 6.0 Comparación de Alternativas 7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental 8.0 Impactos inducidos por el Crecimiento</p> |
| <p>Adrian Martínez, Project Attorney, Natural Resources Defense Council. (Abogado del Proyecto, Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales) Thomas Plenys, Research and Policy Manager, Council for Clean Air. (Administrador de Investigación y Política del Consejo para el Aire Limpio). Yuki Kidokoro, Southern California Program Director, Communities for a Better Environment.</p> | <p>Considerar alternativas al Proyecto y a la naturaleza acumulativa de los Proyectos del Puerto.</p> <p>TraPac tiene su historia, basada en la solicitud de la Ley de Registros Públicos que revela confianza en las salvedades, dio lugar a expansión gradual sin la revisión de CEQA.</p> <p>El Puerto debería estar más atento a lo que parece ser proyectos segmentados que violan CEQA y NEPA.</p> <p>En este EIS/EIR deben analizarse los impactos causados por expansiones libres anteriores.</p> | <p>Comentario anotado. 1.0 Introducción 2.0 Descripción del Proyecto 3.0 Análisis Ambiental 4.0 Análisis Acumulativo</p> <p>Comentario anotado. 1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental</p> <p>1.0 Introducción 2.0 Descripción del Proyecto</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|--|
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| <p>Director del Programa Comunidades en pro de un Mejor Ambiente del Sur de California</p> <p>Adrian Martínez, Thomas Plenys, Yuki Kidokoro (continuación)</p> | <p>Otros comentarios para registro:</p> <p>1. Redefinir el propósito del Proyecto: Se ha determinado que el propósito del Proyecto es la optimización de la eficiencia en el manejo de la carga, aunque en la realidad es una expansión de la capacidad. No se han propuesto medidas de eficiencia.</p> <p>2. Deben evaluarse todas las fases del Proyecto.</p> <p>3. La adición de la expansión de los Atracaderos 148 y 149 puede significar numerosos impactos sobre el Proyecto original. El EIS/EIR debe incluir una razón para este incremento en la expansión, al mismo tiempo que la publicación de este documento. De igual forma deben incluirse los impactos relacionados con las emisiones del Proyecto original para poder compararlas con este nuevo Proyecto propuesto.</p> <p>4. SNOP (siglas en inglés de Notificación Suplementaria de Preparación) determina que podría modificarse la reducción en pies de Harry Bridges Boulevard, para reducir los impactos en la calidad del aire, riesgos para la salud, ruido ambiental y estética. Es muy probable que el incremento en la superficie de acres y de los Atracaderos incremente los impactos a la comunidad. El área paisajista de 25 acres no podrá mitigar muchos impactos. Si la autopista para camiones removida en la descripción de este Proyecto forma parte del nuevo Proyecto, entonces el Puerto cometerá infracciones conforme a CEQA y NEPA.</p> <p>5. Considerar los impactos estéticos.</p> <p>6. Adicionar un análisis completo de los impactos acumulativos.</p> <p>7. Analizar y mitigar los impactos de la construcción.</p> <p>8. El Ejército debe evaluar en forma independiente los impactos de la expansión, en lugar de confiar en el análisis EIR del Puerto.</p> | <p>1.0 Introducción 2.0 Descripción del Proyecto</p> <p>1.0 Introducción 3.0 Análisis Ambiental 3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado. 3.1 Estética/Recursos Visuales 3.2 Calidad del Aire 3.9 Ruido Ambiental</p> <p>3.1 Estética/Recursos Visuales 4.0 Análisis Acumulativo 3.2 Calidad del Aire</p> <p>USACE está preparando conjuntamente este EIS/EIR y tomará sus propias decisiones en forma independiente, teniendo en cuenta su contenido y los comentarios del público.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|---|
| | 9. El EIS/EIR debe contener un análisis de las medidas de mitigación para impactos a la calidad del agua, Biología marina, población y vivienda. | 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía 7.0 Factores Socioeconómicos |
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| Adrian Martínez, Thomas Plenys, Yuki Kidokoro (continuación) | 10. Si se aprueban las medidas de mitigación deben abordar las contenidas en el Plan de Incremento Neto, aunque no limitarse a ellas. . 11. El EIS/EIR debe contener una Evaluación de los Riesgos para la Salud (HRA). 12. Al evaluar los impactos en la calidad del agua debe considerarse la deposición en la atmósfera de los contaminantes relacionados con diesel. 13. En el EIS/EIR debe considerarse la justicia con el medio ambiente. 14. La Notificación Suplementaria al Público (SNOP) debería tener como consecuencia la celebración de una audiencia pública. | 3.2 Calidad del Aire 3.2 Calidad del Aire 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía 5.0 Justicia con el Medio Ambiente Resumen Ejecutivo |
| Steve Smith, Ph.D., Program Supervisor, CEQA Section, SCAQMD (Supervisor del Programa Sección CEQA, SCA QMD). | EL Distrito del Manejo de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) recomienda que la Agencia Líder utilice el Manual de la Calidad del Aire de 1993 de CEQA o, alternativamente utilice el Modelo URBEMIS 2002 aprobado por la Junta Directiva de Recursos del Aire de California, como guía para la preparación de su documento. EIR debe identificar cualquier impacto potencial adverso a la calidad del aire (construcción y operaciones). Los impactos relacionados a la construcción deben incluir emisiones provenientes de equipos de maquinaria pesada como niveladoras, buldózers, equipos de pavimentación, capas arquitectónicas, vehículos todo terreno y vehículos para equipos y trabajadores. Los impactos relacionados a la operación deben incluir emisiones provenientes de las fuentes estacionarias (por ejemplo: calderas), procedentes del área (por ejemplo solventes) y viajes en vehículos (por ejemplo emisiones de los tubos de escape y polvo de trenes). | 3.2 Calidad del Aire 3.2 Calidad del Aire 3.2 Calidad del Aire 3.2 Calidad del Aire |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|--|---|
| | Considerar impactos de fuentes indirectas que generan los viajes en vehículos. | 3.2 Calidad del Aire |
| | El análisis de la calidad del aire debe considerar un análisis significativo localizado, aplicando los medidores de significación para evaluar los límites permitidos desarrollados por SCAQMD. | 3.2 Calidad del Aire |
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| Steve Smith (continuación) | Se recomienda que los Proyectos que implican viajes en vehículos, en especial los vehículos que funcionan con diesel, evalúen los riesgos para la salud de tales fuentes móviles. También un análisis de los impactos de la contaminación tóxica del aire por la deshabilitación de los equipos generadores de los contaminantes del aire. CEQA exige que se desarrollen medidas de mitigación factibles adicionales a las exigidas por la ley. | 3.2 Calidad del Aire 3.2 Calidad del Aire |
| Brian Wallace, Associate Regional Planner, Intergovernmental Review, Southern California Association of Governments (SCAG) (Planeador Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)) | SCAG determinó que el Proyecto no es significativo a nivel regional para los Criterios de Revisión Intergubernamental de SCAG y las Directrices de CEQA, por lo tanto no se garantizan comentarios adicionales. En marzo 1-15 de 2006 SCAG publicó una descripción del Proyecto en Revisión del Informe de la Oficina de Información Intergubernamental para revisión y comentarios públicos. | Comentario anotado. Comentario anotado |
| Jesse N. Márquez, Coalición para un Medio Ambiente | Solicitan que se celebre una audiencia pública para analizar todos los aspectos del NOI/NOP suplementario. | El 26 de abril de 2006 se realizó otra audiencia pública. |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|--|--|
| Seguro, también en representación de la Coalición de Propietarios de San Pedro y la Península; Comité de Ciudadanos de Wilmington, Asociación de Propietarios de Wilmington, Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales; Comunidades para un Mejor Ambiente, Coalición para un Aire Limpio, Sierra Club Fuerza Laboral Pro-Visión del Puerto | Solicitan una extensión de 30 días adicionales al periodo de comentarios públicos, después de la audiencia pública o reunión para debatir tales aspectos. | Comentario anotado. |
| Noel Park, President, San Pedro and Peninsula Homeowner's Coalition (Presidente de la Coalición de Propietarios de Viviendas de San Pedro y la Península) | <p>Concuerda con los comentarios realizados por el Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales, y el Comité Comunitario Asesor del Puerto de Los Ángeles e respuesta a esta Notificación Especial.</p> <p>Se muestra de acuerdo con las solicitudes del Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales (NRDC) y PCAC para una nueva audiencia pública para considerar cambios substanciales a este Proyecto.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>El 26 de abril de 2006 se realizó otra audiencia pública</p> |
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| Noel Park (continuación) | <p>La Evaluación de Riesgos para la Salud (HRA) debe considerar los riesgos para la salud en todo el Puerto, en lugar de un enfoque para incrementarlo.</p> <p>Deben considerarse otros impactos sobre la salud.</p> <p>HRA debe ser un Proyecto conjunto con SCAQMD como un esfuerzo de colaboración con las Facultades de Medicina USC-Keck y UCLA.</p> <p>Inquietudes respecto al patio de maniobras de trenes propuesto como fuente de contaminación del aire con diesel tóxico. Dicho patio propuesto debe utilizar la Mejor Tecnología de Control Disponible (por sus siglas en inglés BACT) en sus operaciones e incluir líneas de locomotoras eléctricas y/o empleo de otra tecnología limpia.</p> | <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>3.10 Tráfico</p> <p>3.11 Transporte Marino</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|--|--|
| | <p>Debe usarse BACT en operaciones de la terminal y en los procesos descritos en otras partes para lograr emisiones “Sin Aumento Neto”.</p> <p>Los impactos acumulativos razonablemente previstos de este Proyecto sobrepasan los límites de la Cuenca de Aire de la Costa Sur. Los “buenos movimientos” tienen el potencial de impactar a las personas que viven en las cercanías. Entre los impactos podemos citar: contaminación del aire, ruido ambiental, tráfico, degradación estética, resplandores de luz, rotura del terreno, justicia con el medio ambiente y los demás asuntos contemplados en CEQA y NEPA.</p> <p>Coinciden con del Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales (NRDC) en que la parte económica de este y de otros Proyectos de desarrollo son los pretendidos beneficios (por ejemplo: empleos, beneficios comerciales e ingreso por impuestos), lo cual no compensa los costos de la ciudad y el estado (por ejemplo: impactos a la salud, muertes prematuras, costos externos de infraestructura y calidad de vida).</p> | <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>3.1 Estética</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>3.8 Uso del Terreno</p> <p>3.9 Ruido Ambiental</p> <p>3.10 Tráfico</p> <p>4.0 Análisis Acumulativo</p> <p>5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>7.0 Factores Socioeconómicos y Calidad Ambiental</p> |
| <p>Ms. Cecilia Moreno, Co-Chair, Wilmington Neighborhood Council (Co-Presidente de la Junta de Vecinos de Wilmington)</p> | <p>La Junta de Vecinos de Wilmington (WNC) está descontenta con la programación de la audiencia pública, ya que entra en conflicto con su reunión pública ya programada. Se presenta una copia del calendario de WNC, (hasta diciembre de 2006), con el fin de que el Puerto y PCAC la utilicen para evitar conflictos. De igual manera se reservan para más adelante el derecho de presentar comentarios relacionados con esta reunión.</p> | <p>El Puerto y USACE reconocieron el desafortunado cruce de calendarios durante la audiencia pública del 26 de abril de 2006.</p> |
| <p>COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN)</p> | | |
| <p>Mr. Arthur H. Hernández, Wilmington Property Owners, member of Wilmington Neighborhood Council (Asociación de Propietarios de Wilmington, miembro de la Junta de Vecinos de Wilmington).</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Los residentes deben tener acceso al Océano Pacífico y al transporte en botes. Wilmington aún no tiene acceso al agua. 2. Desarrollo de los Atracaderos 134 - 147: Tanques DWP 3. ¿Por qué en últimas se nos pregunta de dar entrada a los Atracaderos 143 - 147? | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|--|
| | 4. Se requiere un paso elevado desde Yang Ming hasta la Autopista 110 para manejar el tráfico de aproximadamente 1.000. 000 de viajes de camiones. | Comentario anotado y tratado en el SEIS/SEIR y tiene que ver con ese Proyecto y se evaluó como Proyecto Acumulativo en el presente EIS/EIR en la Sección 3.10 Tráfico. |
| | 5. Los contenedores de China Shipping y Yang Ming se pueden colocar detrás de Knoll Hill y de Seaside. | Comentario anotado y tratado en el SEIS/SEIR, tiene que ver con ese Proyecto y se evaluó como Proyecto Acumulativo en el presente EIS/EIR en la Sección 3.10 Tráfico. |
| | 6. Los carros tanques se pueden ubicar en Terminal Island. | Comentario anotado. |
| | 7. Los futuros chasis se pueden colocar en barcasas y despacharse. | Comentario anotado. |
| | 8. Los futuros contenedores deben colocarse en barcos de contenedores para almacenamiento. | Comentario anotado. |
| | 9. Re: El desarrollo de Wilmington propone un sistema de trenes ligero en “C” Street, que la conecte a la Autopista 110 y a Los Ángeles. | |
| | 10. Se necesita un Centro comunitario en Wilmington. | Comentario anotado. |
| | 11. Faro de Wilmington en el desembarcadero Banning | Comentario anotado. |
| | 12. El acceso al agua a los residentes se puede ofrecer a través de un ascensor en el desembarcadero Banning. | Comentario anotado. |
| | 13. Deben planearse restaurantes y oficinas. | Comentario anotado. |
| | 14. No debe segregarse a Wilmington. | Comentario anotado. |
| | 15. San Pedro tiene espacio detrás de Knoll Hill para contenedores, carro tanques y chasis. | Comentario anotado. |
| | 16. Los lagos Van Mulligan y Machado deben abrirse al Océano Pacífico para su acceso. | Comentario anotado. |
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| Mr. Arthur H. Hernández (continuación) | 17. Los futuros chasis y contenedores deben almacenarse en barcos o barcasas. | Comentario anotado. |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|--|
| | 18. Las líneas de trenes IA deben ubicarse detrás para el manejo de contenedores y carro tanques. | Comentario anotado. |
| Mr. Ken Meléndez, Chair, Wilmington Waterfront Development Subcommittee of Port Community Advisory Committee (Presidente del Comité Asesor del Subcomité de la Comunidad Portuaria de la Región Costera de Wilmington) | <p>Algunos de los asuntos recientes que tienen el potencial de impactar negativamente a Wilmington:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La sugerencia de enmendar el contrato con Sasaki para incluir mejoras de embellecimiento en Gaffey Street en San Pedro. 2. Mejoras en el transporte que re-encamine el tráfico de San Pedro a Wilmington. 3. Mejoras en el transporte que reubiquen las estaciones de trenes más cerca a Wilmington y lejos de San Pedro. 4. Reubicación de cualquier operación de trabajo de Puerto de San Pedro a Wilmington. | <p>Comentario anotado.</p> <p>3.1 Estética</p> <p>3.10 Tráfico</p> <p>3.10 Tráfico</p> <p>5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> |
| Tom Politeo | <p>Conflictos en el uso del terreno inquietan a Wilmington y a otros vecindarios cercanos a las operaciones de movimientos de mercancías.</p> <p>El trabajo en el transporte que beneficia a la Terminal TraPac en los Atracaderos 136 - 147 entra en conflicto con los nuevos proyectos habitacionales. Las nuevas viviendas deben ubicarse en el otro lado de "C" Street, 580' al Norte de Harry Bridges Boulevard.</p> <p>Carencia de un plan maestro entre el Puerto de Los Ángeles y la ciudad de Los Ángeles referente al uso del terreno en el área de Wilmington del Puerto. La planeación y coordinación cuidadosas buscarían una separación de 1000' entre las áreas residenciales y las operaciones de movimiento de cualquier mercancía. Las directrices existentes del uso del terreno sugieren de 500 a 1000' de separación.</p> <p>Los problemas del uso del terreno se han dado desde hace algún tiempo. Debe haber mejor coordinación.</p> <p>La capacidad adicional del puerto forma parte de lo que se necesita para realizar trabajos de movimientos de mercancías. La planeación debe considerar todo el conjunto, no sólo fragmentos de los impactos al medio ambiente.</p> | <p>3.8 Uso del Terreno</p> <p>5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>3.8 Uso del Terreno</p> <p>5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>3.8 Uso del Terreno</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|--|---|
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| Tom Politeo (continuación) | <p>Los movimientos de mercancías incrementarán de dos a cuatro veces sus capacidades actuales, por lo tanto, es probable que necesitemos más capacidad en las autopistas y en las líneas férreas. Este incremento implicaría aún más desafíos para el aire, el ruido ambiental y otros impactos al medio ambiente.</p> <p>Las soluciones para optimizar el manejo de la carga pueden incluir “vías de trenes”, remodelación de los escenarios de operaciones de los diferentes puertos y de las operaciones de movimientos de mercancías, reducción de las operaciones de huellas y mejor plan maestro.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> |
| Douglas Barry, Assistant Fire Marshal, Bureau of Fire Prevention and Public Safety (Asistente del Jefe de Bomberos, Oficina de Prevención de Incendios y de Seguridad Pública) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Flujo para extinción de incendios- El flujo para extinción de incendios para este proyecto ha sido fijado en 9.000 G.P.M. de 6 hidrantes que fluyen en forma simultánea. 2. El Departamento de Bomberos tiene estaciones he bomberos en 400 Yacht St., 124 E. “I” Street y 1331 W. 23rd Street, como respuesta inicial en el área del desarrollo propuesto. 3. Acceso de los bomberos – Todos los asuntos relacionados a este Departamento, parecen haber sido considerados adecuadamente en las etapas iniciales de la revisión (EIR fechado el 19 de noviembre de 2003). 4. El Proyecto propuesto debe cumplir con todos los códigos y ordenanzas estatales aplicables y las directrices del Plan de Prevención de Incendios y de Protección de Incendios, así como el Plan de Seguridad (elementos del Plan General de la Ciudad de los Ángeles). | Comentario anotado. |
| Skip Baldwin, Founder, Wilmington Citizens Committe (Fundador del Comité de Ciudadanos de Wilmington). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Los elementos del Proyecto propuesto que implican la reubicación de Harry Bridges Boulevard 50’ pies hacia el norte, Harry Bridges Boulevard a la extensión de la autopista I-110 del Puerto, reubicación del patio de maniobras de trenes del Muelle A y expansión de la capacidad de la Terminal TraPac. <ol style="list-style-type: none"> a. En anteriores reuniones públicas se estableció claramente que la Comunidad de Wilmington no apoya estos elementos del Proyecto. b. Solicitan que cualquier Proyecto propuesto o alternativa en el EIS/EIR excluya estos elementos del Proyecto. | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|--|
| COMENTARIOS ESCRITOS EN LA NOTIFICACIÓN PÚBLICA ESPECIAL (CONTINUACIÓN) | | |
| Skip Baldwin, Founder, Wilmington Citizens Committee (Fundador del Comité de Ciudadanos de Wilmington). | c. El Proyecto como está propuesto no alivia los impactos ambientales o de salud pública pasados presentes o futuros, en virtud de lo dispuesto en CEQA. Esto debe mitigarse. | Capítulo 3-Todos los recursos Capítulo 4-Análisis Acumulativo |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006 | | |
| Adrian Martínez, del Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales (NRDC) | <p>Se espera que este Proyecto incremente enormemente las emisiones de la PM de diesel PM y de NOx (PM de diesel es causa de una amplia gama de problemas como: asma, cáncer, muerte prematura, enfermedad cardíaca y ataques al corazón). Véase el estudio MATES II que demuestra que el riesgo de cáncer es mayor en las cercanías a los Puertos.</p> <p>El Proyecto desecha una de las últimas barreras que quedan entre la contaminación del Puerto y la Ciudad de Wilmington. Wilmington y otras comunidades portuarias ya padecen los impactos a la salud originados por las operaciones portuarias, refinerías, autopistas y otras fuentes.</p> <p><u>Asuntos legales</u></p> <p>1. Alcance del Proyecto: El Proyecto se ha presentado como una optimización del manejo de la carga, aunque parece ser una expansión. No se han incluido verdaderas medidas de optimización en el NOP o SNOP. Al mantener el propósito del Proyecto de optimizar la eficiencia se excluiría efectivamente la alternativa de no- ejecución y se confundiría al público y a las personas que toman las decisiones.</p> <p>2. Inquietudes sobre la expansión sin revisión ambiental. La historia de la expansión en esta instalación con anuencia en las exenciones de CEQA, permite por lo tanto la expansión gradual de la terminal. Las pasadas expansiones no deben incluirse en el Punto de Referencia de este Proyecto.</p> <p>3. El documento del Proyecto debe considerar todos los impactos antes de la finalización, a l igual que los de la construcción. No es muy claro en NOP y SNOP si estos e incluirán en el EIS/EIR. El Puerto debe considerar una serie de Proyectos portuarios, así como otros tipos de Proyectos (por ejemplo: de autopistas, carrileras de trenes y refinerías) en un Análisis Acumulativo.</p> | <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado. 5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>Concur. El Proyecto propuesto es optimizar y expandir las operaciones actuales.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>En este EIS/EIR, se han evaluado los impactos de construcción y de operaciones en el 2038, año de terminación de la construcción.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|--|
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006 (CONTINUACIÓN) | | |
| Adrian Martínez (continuación) | 4. NOP y SNOP no aclaran que tipos de medidas se están considerando para el Puerto. El Puerto debe considerar todas las medidas del plan NNI del establecimiento de China Shipping, ya que tales medidas determinan la marca de lo factible. El Puerto debe mitigar los impactos a la estética, a la calidad del agua (incluyendo desechos atmosféricos), a la biología marina, a la población y a la vivienda. | En este EIS/EIR se han propuesto adecuadas medidas de mitigación. |
| Cecilia Moreno, co-chair of the Wilmington Neighborhood Council (Co-Presidenta de la Junta de vecinos de Wilmington) | Los comentarios realizados son el reflejo de una carta fechada el 26 de abril de 2006. Ver esta entrada en la sección de comentarios escritos. | Comentario anotado. |
| Noel Park, San Pedro and Peninsula Homeowner's Coalition (Coalición de Propietarios de Viviendas de San Pedro y la Península) | <p>Vecindarios en las cercanías del Puerto son la definición de justicia con el medio ambiente, aún si no se construye una zona barrera de amortiguación. La comisión del Puerto dijo que se reduciría la contaminación del aire, pero no vemos ingerencia en el plan o transparencia en el proceso con relación al plan. Este Proyecto debe tomar el liderazgo al suministrar una solución para reducir este problema.</p> <p>Se debe anotar que habrá una grúa de menos en beneficio de la estética. Sin embargo el efecto acumulativo en la estética por las grúas es muy profundo. Mitigar los impactos de las grúas, así como de iluminación y resplandor.</p> <p>Divisiones de la policía pública en la expansión del Puerto. Algunos economistas dicen que el costo de estas expansiones, en términos de impactos acumulativos, sobrepasará los beneficios.</p> <p>La seguridad del Puerto está preocupada ya que los contenedores no se escanean sino hasta que se montan en los camiones para su transporte. Tenemos que creer en la efectividad y buen nombre de los demás países cuando nuestros barcos entran al puerto hasta que se escanean los contenedores en los camiones.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>3.2 Calidad del Aire 5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>3.1 Estética 4.0 Análisis Acumulativo</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado. 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|--|
| Kathleen Woodfield | <p>1. Mitigar los impactos en la calidad del aire a un nivel inferior al considerable. No invoquen consideraciones sustitutivas en relación a la calidad del aire. El compromiso debe ser identificar Proyectos de compensación que mitiguen el impacto.</p> <p>2. Crear un “programa de beneficios comunitarios” conforme a las páginas 110 y 111 del Plan de Reducción de Emisiones de la Junta de Recursos del Aire.</p> | <p>Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006 (CONTINUACIÓN) | | |
| Kathleen Woodfield (continuación) | <p>3. Debe hacerse la evaluación de riesgos para la salud y si contamos con que se invoque un estado de consideraciones de anulación, esto no se hará sin identificar los impactos a la salud.</p> <p>4. Evaluar este Proyecto desde la perspectiva de justicia con el medio ambiente. Los residentes del área de Wilmington están en el rango de menores ingresos y principalmente son personas de color.</p> <p>5. El incremento propuesto en las operaciones de este Proyecto disminuye la barrera de amortiguación existente entre el Puerto y los residentes de Wilmington. Hay gente aquí que piensa que la barrera de amortiguación será un parque.</p> | <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>EL Harry Bridges Boulevard sólo se movería 20 pies más cerca de “C” Street y permanecería la barrera de amortiguación de 30 acres entre “C” Street y Harry Bridges Boulevard.</p> |
| Pate Nate, Northwest San Pedro Neighborhood Council (Junta de Vecinos de San Pedro zona Noroeste) | <p>Favor tener en cuenta que la Junta ya envió una copia de la resolución que fue adoptada el mes pasado en su reunión.</p> <p>Inquietud sobre justicia con el medio ambiente.</p> <p>La ciudad y el Departamento de Bomberos del Puerto nunca han considerado directrices y normas (federales y estatales) que deban ser consideradas por el proponente del Proyecto en planeación, administración y desarrollo y se reflejen en los documentos sobre el medio ambiente.</p> <p>La seguridad es otra de las inquietudes. Los planes de evacuación y el riesgo de ser afectados por desastres naturales o actos terroristas deben ser revisados para beneficio de la comunidad.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|---|
| | <p>Es probable que el Proyecto incremente los viajes de camiones. Este impacto debe mitigarse, encontrando la forma de que los camiones entren y salgan de las instalaciones, construyendo alguna vía por debajo de la autopista. Esto podría atenuar los impactos de la expansión del Proyecto y reducir el impacto en la comunidad de Wilmington.</p> <p>La vecindad noroeste es el área más impactada por el ruido ambiental del Puerto.</p> | <p>Comentario anotado. 3.10 Tráfico</p> <p>3.9 Ruido Ambiental</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006 (CONTINUACIÓN) | | |
| Pate Nate (continuación) | <p>Los impactos en la calidad del aire y el tráfico se incrementarán en la zona, en general debido a las refinerías, al tráfico de camiones, a la expansión de la Terminal de Distribución del Puerto de Los Ángeles y a la construcción de 2.400 viviendas que se han planeado construir en el área.</p> <p>El vecindario de Wilmington no desea sufrir todos los impactos para aliviar los que padece San Pedro.</p> | <p>3.10 Tráfico 3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado. 5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> |
| Leticia Meléndez, a nombre de Ken Meléndez | <p>Expresa su oposición a: 1) Mover Harry Bridges Boulevard 50 pies hacia la comunidad de Wilmington y 2) Rellenar el Slip Noroeste como ampliación. La oposición se fundamenta en: 1) el compromiso del Alcalde anterior en que no se reubicaría el Harry Bridges Boulevard, 2) La carta de la Congresista Jane Harmon, apoyando nuestra posición de no reubicar este Puente cercano a la comunidad de Wilmington, 3) el compromiso de nuestro nuevo Alcalde con la comunidad de Wilmington, 4) mejoramiento de la comunidad de San Pedro a expensas de Wilmington (reubicaciones, cambios e impactos acumulativos todo planeado hacia Wilmington y, 5) los problemas derivados relacionados con justicia con el medio ambiente.</p> | <p>Comentario anotado. El Harry Bridges Boulevard se reubicaría 20 pies más cerca de “C” Street. 5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> |
| Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un Medio Ambiente Seguro) | <p>A. Legalidad de la notificación especial:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. USACE nunca preparó un EIS o un EIR o realizó audiencia pública alguna para la Terminal TraPac existente de conformidad con lo exigido por NEPA y CEQA. 2. USACE nunca aprobó los permisos para la Terminal TraPac existente acorde con NEPA o CEQA. | <p>La terminal ha estado funcionando desde antes de que NEPA y CEQA se convirtieran en Ley.</p> <p>La terminal ha estado funcionando desde antes de que NEPA y CEQA se convirtieran en Ley.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|--|
| | <p>3. USACE tiene la obligación legal, según lo dispuesto en la ley federal NEPA de exigir el cumplimiento a la Terminal ilegal POLA existente, antes de proceder con el Proyecto propuesto.</p> <p>4. USACE no tiene jurisdicción para expedir un permiso de expansión a la Terminal TraPac en la propiedad de la ciudad de Los Ángeles, aún cuando POLA sea la propietaria de la zona de los esteros fuera del puerto.</p> | <p>La terminal ha estado funcionando desde antes de que NEPA y CEQA se convirtieran en Ley.</p> <p>USACE tiene la autoridad de expedir permisos para varios aspectos del Proyecto.</p> <p>1.0 Introducción</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006(CONTINUACIÓN) | | |
| <p>Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un medio ambiente con seguridad) (continuación)</p> | <p>B. Solicita que a POLA se le exija responder a los siguientes comentarios del público y que se adicione nuestras solicitudes de información y mitigación en el DEIS/DEIR y en el documento final:</p> <p>1. El periodo de 45 días para exponer los comentarios públicos es insuficiente para que el público revise y entienda la gran cantidad de documentación que debe ser revisada.</p> <p>2. Notificación pública inadecuada- Los impactos a largo plazo al medio ambiente que se generarían en el público por el Proyecto de la Terminal TraPac, autorizan a que cada residente en un radio de 10 millas reciba un mínimo de dos folletos explicativos y Copias de NOI/NOP y de los documentos relacionados en Inglés y Español. Solicitamos que se distribuyan dos folletos de los informes (el primero debe enviarse por correo con 90 días de anticipación y el segundo debe enviarse por correo dos semanas antes de la audiencia pública). Los folletos deben explicar NEPA, CEQA, justicia con el medio ambiente, proceso público y el derecho ciudadano de expresar sus comentarios verbales y escritos. También solicitamos que se publique la información del Proyecto en periódicos, avisos y un sitio de Internet accesible al público.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado. Los informes NOI/NOP se distribuyeron tanto en inglés como en español. El status del Proyecto propuesto está publicado en el sitio Web del Puerto.</p> <p>1.0 Introducción</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|---|
| | <p>3. Solicitud para los ocupantes de POLA y TraPac e información sobre la carga. -El Puerto es propiedad pública, posee activos y fondos en fideicomiso de California y los Estados Unidos. El público tiene el derecho a conocer la información de los ocupantes, país de origen de la carga y demás información relacionada al cumplimiento de las leyes de EEUU., y de los Tratados Internacionales.</p> <p>4. Solicitud de información a POLA y Proyecto TraPac sobre costos.- Solicitamos que DEIS/DEIR contenga la información del costo estimado o real de la construcción y los costos de operación. Los ingresos del Puerto son fondos públicos y los ciudadanos tienen el derecho a saber en que se gastan tales fondos. También solicitamos que el documento incluya un análisis costo-beneficio (CBA) y una evaluación del impacto económico a la comunidad (CEIS).</p> <p>5. Solicitud de información sobre la operación de nuevas tecnologías y de los sistemas intermodales automatizados.</p> | <p>El Puerto continua divulgando información entre el público, más allá de lo exigido por la ley.</p> <p>Comentario anotado. 7.0 Factores Socioeconómicos</p> <p>Un ICTF informa parte del Proyecto propuesto. 2.0 Descripción del Proyecto</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006(CONTINUACIÓN) | | |
| <p>Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un Medio Ambiente con Seguridad) (continuación)</p> | <p>6. Solicitud de información sobre mejoras de la infraestructura del transporte público – Solicitamos que el DEIS/DEIR contenga toda la información de POLA y las alternativas disponibles propuestas por el público sobre las mejoras en la infraestructura del transporte de los Proyectos en la Terminal TraPac, en otras terminales cercanas que contrarrestarán y mitigarán los efectos en las comunidades adyacentes.</p> <p>7. Solicitud de información sobre porqué Wilmington Leeward Bay Promenade, Marina, y el Proyecto Pantanos no se consideran como una alternativa a la opción de uso del terreno, en lugar de la reubicación del patio de trenes del Muelle A.</p> <p>8. Solicitud de información sobre la alternativa de No Ejecución para incluir información adicional. – Solicitamos que DEIS/DEIR determine que la expansión no es necesaria si POLA establece un máximo crecimiento de capital.</p> | <p>3.10 Tráfico</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|---|---|
| | <p>9. Solicitud para que POLA patrocine una Conferencia Moratoria del Crecimiento del Puerto -POLA debe patrocinar una conferencia pública para analizar el crecimiento del Puerto.</p> <p>10. Solicitud para que POLA patrocine una Conferencia sobre el uso alternativo del terreno para analizar el uso alternativo de la región costera.</p> <p>11. Solicitud para que se incluya una notificación de desistimiento en el DEIS/DEIR que indique que no se ha obtenido la aprobación de las agencias gubernamentales conforme a lo dispuesto en los requisitos legales de NEPA, CWA, CAA, CEQA, Códigos de la Salud de California, Justicia con el Medio Ambiente u otras agencias referenciadas .</p> <p>12. Solicitud para que se incluya la información de los comentarios públicos en las varias secciones del DEIS/DEIR.</p> <p>13. Solicitud para incluir información precisa sobre la proximidad de las zonas residenciales. Solicitud para que DEIS/DEIR contenga la información precisa sobre la proximidad de las zonas residenciales a la Terminal TraPac en términos cuántos pies separan la terminal y los residentes de Wilmington. También se solicita una división de un área de mínimo impacto a la comunidad en un radio de 10 millas.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>2.0 Descripción del Proyecto</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006(CONTINUACIÓN) | | |
| Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un Medio Ambiente con Seguridad) (continuación) | <p>14. Solicitud para incluir información sobre un Test de ruido ambiental específico del sitio. La exclusión de esta información da la impresión a las agencias públicas revisoras de que el público no vive tan cerca y por lo tanto no sufre los impactos.</p> <p>15. Solicitud para incluir información precisa relacionada con los Proyectos y el Impacto Acumulativo. Solicitud para que DEIS/DEIR utilice un radio de 20 millas y un marco de tiempo de 15 años para que identifique los Proyectos existentes y propuestos para el futuro que contribuirán a un in considerable impacto acumulativo.</p> | <p>3.8 Ruido Ambiental</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>4.0 Análisis Acumulativo</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|-----------------------------|---|---|
| | <p>16. Información por parte de POLA de la lista de revisión sobre el medio ambiente. POLA debe suministrar una lista de revisión actualizada que refleje los cambios significativos de la original.</p> <p>17. Información por parte de POLA de las deficiencias en la información y medidas de mitigación en la calidad del aire. Se carece de información sobre la calidad del aire ambiental y de la calidad del aire existente. En lugar de modelos, el Puerto debe suministrar resultados de pruebas reales realizadas en el sitio y, emplear información más actualizada que la del estudio MATES II que tiene más de 5 años de publicado. Criterios sobre los contaminantes del aire.- POLA está ubicada en una zona no comprometida y no tiene plan aprobado para cumplimiento actual o futuro. Contaminantes tóxicos del aire- POLA y la Terminal TraPac no cumplirán el logro de los estándares de seguridad establecidos para diversos contaminantes tóxicos del aire.</p> <p>18. Información sobre las deficiencias de POLA en la contaminación del aire afectan la salud.</p> <p>19. Construcción: a) en lo posible aplicar una inyección retardante de 2 grados a los motores diesel de termocambiador intermedio, b) en lo posible exigirles a los contratistas que usen combustible diesel reformulado (con reductores para minimizar el impacto al ambiente) , c) minimizar el uso de maquinaria simultáneamente en todas las etapas, d) interrumpir la construcción durante las alarmas de humo tipo Fase II, e) pedirle a los contratistas que utilicen dragas eléctricas para las operaciones hidráulicas de dragado, f) pedirle a los contratistas que en lo posible usen , motores turbo-alimentados o con termocambiador intermedio, g) que apaguen la maquinaria cuando no se esté utilizando, h) fomentar los viajes compartidos y el transporte masivo entre los trabajadores de la construcción, i)</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|--|
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006(CONTINUACIÓN) | | |
| <p>Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un Medio Ambiente con Seguridad) (continuación)</p> | <p>superficies del agua antes de la nivelación y secado del sedimento dragado, j) suspender la nivelación, la demolición, las operaciones de dragado y las actividades de almacenamiento si los vientos exceden la velocidad de 25 MPH, k) superficies expuestas de agua, al menos dos veces por día para mantener la capa de la superficie, l) tratar las áreas de construcción no cuidadas con estabilizadores del suelo, m) restringir el uso de vehículos todo terreno,</p> <p>n) reducir la velocidad de los vehículos en el sitio a menos de 15 MPH, y o) restringir los olores molestos en el sitio. Impactos de las operaciones:</p> <p>a) la flota cautiva de equipo diesel de la terminal debe estar compuesta sólo por equipo que cumpla los requisitos de la norma propuesta de Control de Emisión de Contaminantes en el Aire producida por la combustión y/o motores diesel de equipo pesado de construcción, b) en lo posible aplicar una inyección retardante de 2 grados a los motores diesel de termocambiador intermedio, c) en lo posible exigir combustible reformulado y tecnología de control en los tubos de escape en la maquinaria que funciona con diesel en la terminal, d) reprogramar el tráfico de camiones para horas de menor tránsito y, e) fomentar el transporte compartido y el uso de transporte masivo entre el personal de operaciones.</p> <p>20. Los DEIS/DEIRs anteriores no dijeron que el Proyecto propuesto no fue sometido a revisión o aprobación por alguna de las agencias requeridas gubernamentales referenciadas.</p> <p>21. Deficiencias en el impacto sobre el tráfico. Los DEIS/DEIRs anteriores no incluyeron un estudio de tráfico específico y un plan de manejo del tráfico en el Proyecto.</p> <p>22. Violación a los derechos civiles y deficiencias en la justicia con el medio ambiente de EIS/EIR de POLA. En el pasado y actualmente las políticas, avisos al público y prácticas de desarrollo de POLA continúan encajadas en su injusticia con el medio ambiente, racismo, inequidad y clasismo contra la comunidad hispana, de bajos ingresos y minoritaria de Wilmington.</p> | <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|--|
| | 23. Considerables y adversos impactos inevitables de los anteriores DEIS/DEIRs. La Terminal TraPac ocasionará incrementos en los impactos negativos al medio ambiente en la comunidad aledaña. | Comentario anotado. 5.0 Justicia con el Medio Ambiente 9.0 Considerables cambios irreversibles. |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006(CONTINUACIÓN) | | |
| Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un Medio Ambiente con Seguridad) (continuación) | <p>24. La terminal TraPac ocasionará considerables impactos a largo plazo que se pueden evitar en un 100% si se selecciona alguna de las alternativas de No ejecución. Los impactos a largo plazo pueden evitarse o atenuarse si se adoptan medidas convenientes de mitigación.</p> <p>25. No se validaron los datos y conclusiones de los anteriores DEIS/ DEIRs HRA. La mayoría de los estudios que utiliza POLA se basan en información desactualizada y en modelos computarizados. Un estudio HRA completo debe incluir estudios de mortalidad, morbilidad, epidemiología, salud pública, calidad del aire y calidad del agua en muestras representativas de la población de residentes, empleados, proveedores, conductores de camiones y de zonas aledañas.</p> <p>26. Solicitud para que se le prohíba a POLA de asignar medidas de mitigación a sitios futuros, en lugar de usar los fondos locales para proyectos de mitigación locales.</p> <p>27. El Puerto ha fallado en establecer un Plan de Restauración del hábitat y de los pantanos, lo que se traduce en una pérdida de aproximadamente el 99% de los pantanos costeros del Puerto de los Ángeles y del hábitat de las aves migratorias.</p> <p>28. POLA es una de las causas principales de la degradación de la calidad del agua del océano en el Puerto de Los Ángeles y en toda la bahía de San Pedro. La degradación en la calidad del agua se debe a miles de toneladas de partículas y sedimentos químicos, vertido ilegal de sentinas de los buques, derrames de aceite y petróleo, escurrimiento de aguas de la terminal y otras causas. El rompeolas del Puerto impide que el flujo de la marea entre al puerto y remueva los contaminantes.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado. 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|--|--|
| | <p>29. POLA es una de principales causantes de los estragos a los peces nativos, contaminación y pérdida de peces locales, mariscos, hábitat marino de plantas y plancton, animales marinos y hábitat de aves.</p> <p>30. POLA no ha considerado adecuadamente los asuntos relacionados a tsunamis, sismos y calentamiento global.</p> | <p>Comentario anotado. 3.3 Recursos Biológicos 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía</p> <p>Comentario anotado. 3.5 Geología 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006(CONTINUACIÓN) | | |
| Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un Medio Ambiente con Seguridad) (continuación) | <p>31. POLA no ha manejado adecuadamente el incremento de los costos económicos en los servicios públicos y en los impactos de la escasez.</p> <p>32. POLA ha hecho que las comunidades de la bahía de San Pedro, de San Pedro y del puerto de Wilmington pierdan la estética de la vista de la región costera.</p> <p>33. POLA no ha cumplido con la preparación de un plan de contingencia en caso de una emergencia o desastre público y de evaluación de los escenarios del desastre en los peores casos.</p> <p>34. Una revisión de los NOIs, NOPs, SEIS/SEIRs, y EIS/EIRs anteriores por parte de la Coalición para un Medioambiente con Seguridad y PCAC ha revelado una gran negligencia en la preparación de estos documentos. Solicitamos que se prepare un nuevo documento NOI/NOP y EIS/EIR para el Proyecto y la ilegal terminal TraPac existente.</p> <p>35. Oposición al relleno del Canal del Norte (North Channel). POLA tiene la responsabilidad legal con NEPA/CEQA de proteger y restaurar las aguas y pantanos existentes en San Pedro Bay.</p> <p>36. Oposición a la referencia genérica a diversos usos comerciales e industriales. Pedimos que POLA divulgue todo su pretendido uso futuro de todas las tierras y escenarios, en lugar de utilizar las descripciones genéricas de uso del terreno.</p> | <p>Comentario anotado. 3.12 Servicios Públicos</p> <p>Comentario anotado. 3.1 Estética</p> <p>Comentario anotado. 3.7 Riesgos</p> <p>Comentario anotado. 2.0 Descripción del Proyecto</p> <p>Comentario anotado. 3.13 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía</p> <p>Comentario anotado. 3.8 Uso del Terreno</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|--|
| | <p>37. Medidas de mitigación –Pedimos que POLA prepare un plan de mejora de la estética en la región costera de Wilmington y San Pedro.</p> <p>38. Medidas de mitigación –Solicitamos que POLA prepare un plan de contingencia pública y de evacuación para responder ante un desastre.</p> <p>39. Medidas de mitigación - Solicitamos que las medidas de mitigación del Puerto que incluyan pantanos, peces, vida y plantas marinas, plancton, hábitat de aves migratorias y de la restauración o mejoramiento del ecosistema acuático se hagan en el Puerto de Los Ángeles, Consolidated Slip/Leeward Bay Marina, Dominquez Channel y en el parque y lago regional de Ken Malloy.</p> | <p>Comentario anotado. 3.1 Estética</p> <p>Comentario anotado. 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos</p> <p>Comentario anotado.</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006 (CONTINUACIÓN) | | |
| <p>Jesse Márquez, Coalition for a Safe Environment (Coalición para un Medio Ambiente con Seguridad) (continuación)</p> | <p>40. Medidas de mitigación –Solicitamos que POLA establezca un plan anual y fondos por valor de \$10 millones para la restauración de pantanos y del hábitat de aves migratorias.</p> <p>41. Medidas de mitigación – Plan de restauración de la calidad del agua del océano por parte de POLA. Solicitamos que POLA establezca un plan anual y fondos por valor de \$10 millones para la restauración de de la calidad del agua del océano, construcción de una instalación para reclamaciones del agua del océano y retire el rompeolas artificial que ha construido.</p> <p>42. Se sugieren medidas de mitigación en todas las áreas de recursos que sufren los impactos.</p> | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>Todos los capítulos de recursos consideran medidas de mitigación apropiadas para cualquier impacto considerable potencial. Todas las medidas de mitigación suministradas en este documento tienen un vínculo transparente con los requisitos de exigidos por NEPA/CEQA.</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|---|
| <p>Jesse Márquez, Wilmington Citizen's Committee member and representative on behalf of Coalition for a Safe Environment (CFASE) Miembro y representante del Comité y en nombre de la Coalición para un Medio Ambiente Seguro (CFASE),</p> | <p>Para efectos de registro, se presenta una carta de oposición a la expansión propuesta de TraPac enviada por el Comité de Ciudadanos de Wilmington y firmada por Skip Baldwin (favor revisar la carta de comentarios de Skip Baldwin radicada en respuestas a la Notificación Especial).</p> <p>En nombre de CFASE, presentamos una carta adicionalmente con los siguientes comentarios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La NOP debe considerar no sólo la expansión de TraPac, si no toda la Terminal TraPac, ya que nunca se preparó un EIR o EIS por parte del Puerto de Los Ángeles. En consecuencia, TraPac ha estado operando en violación de CEQA. 2. USACE no puede aceptar una aplicación de la expansión de TraPac, ya que no ha cumplido los mandatos federales y legales, en virtud de lo establecido por NEPA para la preparación de un EIS/EIR. 3. USACE no puede aceptar una aplicación para la expansión de TraPac, cuando ésta no ha aprobado el permiso para la ilegalmente existente Terminal operada por TraPac. | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>USACE y POLA han preparado conjuntamente un documento EIS/EIR.</p> <p>Comentario anotado. USACE cumple con los requisitos legales.</p> |
| <p>COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006</p> | | |
| <p>Jesse Márquez, CFASE (continuación)</p> | <ol style="list-style-type: none"> 4. POLA no puede expandir su límite norte actual en Harry Bridges Boulevard, ya que toda la propiedad que el Puerto ha comprado se encuentra en terrenos de la ciudad de Los Ángeles y ninguna propiedad fideicomisaria garantiza al Puerto, conforme a lo estipulado en la Ley de Protección Costera de California. La ciudad no ha aprobado permiso alguno de zonificación, ni permiso alguno de uso condicionado, ni variación o desistimiento alguno de licencia, para dejar que el Puerto de Los Ángeles se expanda en la propiedad de la ciudad y opere dentro de la propiedad de la ciudad. 5. La evaluación de riesgos para la salud deben incluir identificación de todos los impactos causados por el Puerto a la salud pública, por contaminación del aire agua, y suelo. Se solicita que la evaluación incluya una encuesta de salud pública. | <p>Comentario anotado.</p> <p>Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|--|---|
| | <p>6. El Puerto nunca ha preparado una evaluación precisa del impacto acumulativo, en virtud de lo establecido por NEPA y CEQA. El Puerto no ha divulgado método nuevo alguno que le garantice a los ciudadanos que el impacto acumulativo ha sido investigado y listado en todos los demás impactos industriales actuales, locales y propuestos. El Puerto no ha identificado todos los impactos del Puerto o por fuera del Puerto. Un ejemplo de los impactos por fuera de las instalaciones del Puerto es la Compañía <i>California Cotton Fumigation</i>, que realiza fumigaciones por fuera del Puerto en Wilmington. Las instalaciones de inspección bajo nombres de subcontratistas ocultan el número de instalaciones por fuera que tiene el Puerto.</p> <p>7. Aunque el Puerto ha dicho que ninguna de estas instalaciones por fuera del puerto contiene materiales peligrosos en proceso de inspección, han ocurrido incidentes públicos contra la seguridad que han ocasionado el cierre de la autopista y la evacuación de los negocios cercanos.</p> <p>8. No hay un plan detallado de medidas de mitigación que considere los innumerables impactos al medio ambiente.</p> <p>9. TraPac no está realmente utilizando las mejores tecnologías de control disponibles o proponiendo su uso futuro.</p> | <p>Comentario anotado. 4.0 Análisis Acumulativo</p> <p>Comentario anotado. 3.7 Riesgos y Materiales Peligrosos</p> <p>3.0 Análisis Ambiental 4.0 Análisis Acumulativo</p> <p>Comentario anotado. 2.0 Descripción del Proyecto 3.2 Calidad del Aire 3.10 Tráfico</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006 | | |
| Jesse Márquez, CFASE (continuación) | <p>10. La calidad del aire del distrito de la Costa Sur cumple realmente con los estándares federales de la calidad del aire. POLA no ha presentado plan alguno que garantice el incremento de la calidad del aire, ni ha preparado un plan que reduzca de manera significativa los niveles actuales de contaminación del aire.</p> | Comentario anotado. |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|---|--|--|
| <p>Andrea Hricko, USC Keck School of Medicine (Escuela de Medicina Keck USC).</p> | <p>Inquietudes sobre el Proyecto relacionados con los efectos localizados de la contaminación del aire, ya que esto reduce el efecto de la barrera de amortiguación actualmente existente entre el Puerto y la comunidad de Wilmington. Examinar todos los impactos a la salud, tanto a nivel de la comunidad local como a nivel regional.</p> <p>La Junta de Recursos del Aire de California adoptó un “Plan de Reducción Inicial de Movimientos de mercancías” con la finalidad de reducir las muertes relacionadas con los movimientos de mercancías en California. El plan señala que sólo las medidas más agresivas reducirán las muertes a menos de 90 por año en el año 2020.</p> <p>El sector de movimientos de mercancías está siendo subsidiado por la salud de los residentes vecinos al Puerto, patios de trenes y corredores de tráfico.</p> <p>La salud de la comunidad no se perjudicará adicionalmente por emisiones de diesel asociadas con la expansión e invasión de la comunidad.</p> <p>Debe usarse la innovadora tecnología no contaminante para mover los contenedores.</p> <p>Es suficiente la zona barrera de amortiguación actual después de la expansión, para proteger a los residentes, específicamente de las emisiones diesel y la contaminación de ruido ambiental. También debe suministrarse documentación de esto.</p> <p>EIS/EIR debe determinar la capacidad máxima del terminal, puesto que un estimado inferior de la capacidad llevará a una infra-valoración de los impactos.</p> | <p>Harry Bridges Blvd. sólo se movería 20 pies de su ubicación actual, más cerca a los residentes de “C” Street. 3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado. 5.0 Justicia con el Medio Ambiente</p> <p>Comentario anotado. 3.2 Calidad del Aire</p> <p>Comentario anotado.</p> <p>2.0 Descripción del Proyecto 3.2 Calidad del Aire 3.9 Ruido Ambiental</p> <p>El mayor nivel operacional se llevaría a cabo en el año 2038. Todos los recursos del medio ambiente han basado sus análisis en este año. 2.0 Descripción del Proyecto 3.0 Análisis Ambiental 4.0 Análisis Acumulativo</p> |
| COMENTARIOS EN LA REUNIÓN PÚBLICA DEL 26 DE ABRIL DE 2006 | | |
| <p>Andrea Hricko (continuación)</p> | <p>El documento EIS/EIR debe determinar si los efectos acumulativos de este Proyecto ocasionarían un nivel de riesgo inaceptable para una comunidad agobiada por numerosas fuentes de contaminación relacionadas con el movimiento de bienes.</p> | <p>3.2 Calidad del Aire 4.0 Acumulativo</p> |

Tabla RE-4. Reseña de Respuestas al NOI/NOP – Notificación Pública Especial y Reunión Pública (continuación)

| <i>Autor del Comentario</i> | <i>Resumen del Comentario</i> | <i>Localización de este tema en el EIS/EIR</i> |
|--|---|--|
| | <p>Suministrar un CD con artículos científicos como estudios de USC, UCLA y de otros científicos internacionales. Estos artículos deben incluir evidencias emergentes de que vivir cerca de las autopistas o vías congestionadas por el tráfico muy probablemente puede desencadenar nuevos casos de asma, disminución de la función pulmonar, falta de aliento o jadeo en los niños, nacimientos prematuros, defectos de nacimiento y aumento de ataques de apoplejía y efectos cardiovasculares en las personas mayores.</p> <p>Si la barrera de amortiguación se utiliza para que los niños jueguen en ella, entonces no es una barrera y viola los principios de las pautas del Consejo de Recursos Atmosféricos de California (ARB) sobre uso del terreno.</p> | <p>Confirmada la recepción de la información suministrada.</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>2.0 Descripción del Proyecto</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> |
| Jesús Torres, For a Better Environment representative (Representante de Por un Mejor Medio Ambiente) | <p>Inquietud relacionada con la reordenación de Harry Bridges Boulevard, por tener residentes en el espacio del parque inmediatamente adyacente a esa nueva carretera y por las emisiones generadas por este Proyecto.</p> <p>Inquietud referente a las emisiones de que no se va a transar el crédito de la contaminación, en lugar de reducir la contaminación local.</p> | <p>2.0 Descripción del Proyecto</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> <p>3.2 Calidad del Aire</p> |