

# RESUMEN

---

## S.1 Introducción

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU. (USACE, por sus siglas en inglés) y el Departamento del Puerto de Los Angeles (LAHD, por sus siglas en inglés) prepararon esta Declaración de impacto ambiental complementario/Informe de impacto ambiental (SEIS/SEIR, por sus siglas en inglés) preliminar para evaluar los impactos ambientales de alternativas de proyecto diseñadas para proporcionar capacidad adicional para la eliminación de material dragado asociado con la finalización del Proyecto de profundización del canal del puerto de Los Angeles (Puerto o POLA). Esta SEIS/SEIR es un complemento a la SEIS/SEIR del Proyecto de profundización del canal (2000), y aborda los impactos relacionados con las modificaciones que se requieren para finalizar la eliminación de material dragado del proyecto autorizado. El alcance de la obra propuesta es el mismo que el de la SEIS/SEIR 2000, para finalizar el Proyecto de profundización del canal a la profundidad de -53 pies de bajamar promedio inferior (MLLW).

Esta SEIS/SEIR preliminar se preparó de acuerdo a los requisitos de la Ley nacional de política ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) (Código 42 de los Estados Unidos [USC], 4341 y siguientes), en conformidad con las pautas del Consejo para la Calidad Ambiental (CEQ, por sus siglas en inglés) [40 C.F.R., 1500 y siguientes], y los reglamentos de USACE que implementan la NEPA [33 C.F.R. Parte 230]. El documento también cumple los requisitos de la Ley de calidad ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) (Código de recursos públicos de California [PRC] 21000 y siguientes), y las pautas de la CEQA estatales (Código administrativo de California [CAC] 1500 y siguientes). El USACE es la agencia líder de la NEPA y el LAHD es la agencia líder de la CEQA para esta obra propuesta.

**Ubicación del proyecto:** Como se muestra en la Figura S-1, el emplazamiento del proyecto se encuentra en el extremo sur de la ciudad de Los Angeles e incluye partes de los puertos internos y externos de Los Angeles dentro de la bahía de San Pedro. El Puerto, administrado por el LAHD, consta de 45 kilómetros de muelles y 3,035 hectáreas (7,500 acres) de terreno y agua.

## S.2 Autoridad del estudio

La autorización para construir el Proyecto de profundización del canal en el Puerto se obtuvo originalmente mediante la Ley de recursos hídricos (WRDA, por sus siglas en inglés) de 1986. Se modificó la autorización en varias WRDA posteriores, incluidas las WRDA de 1988 y 1996, las cuales proporcionaron detalles adicionales de los alrededores que se analizarían, centrándose en canales de navegación de calado profundo necesarios en el área del puerto exterior del POLA, y se agregaron disposiciones para acreditar al LAHD por el trabajo que realizó. La WRDA 2000 autorizó además el dragado de canal principal del Puerto y los alrededores asociados (atracaaderos) para permitir que la nueva generación de embarcaciones portacontenedores de calado más profundo, que requieren una profundidad de -53 pies MLLW, pueda navegar e ingresar a los terminales de contenedores en el canal principal del Puerto.

PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DE CANAL DEL PUERTO DE LOS ANGELES

Resumen

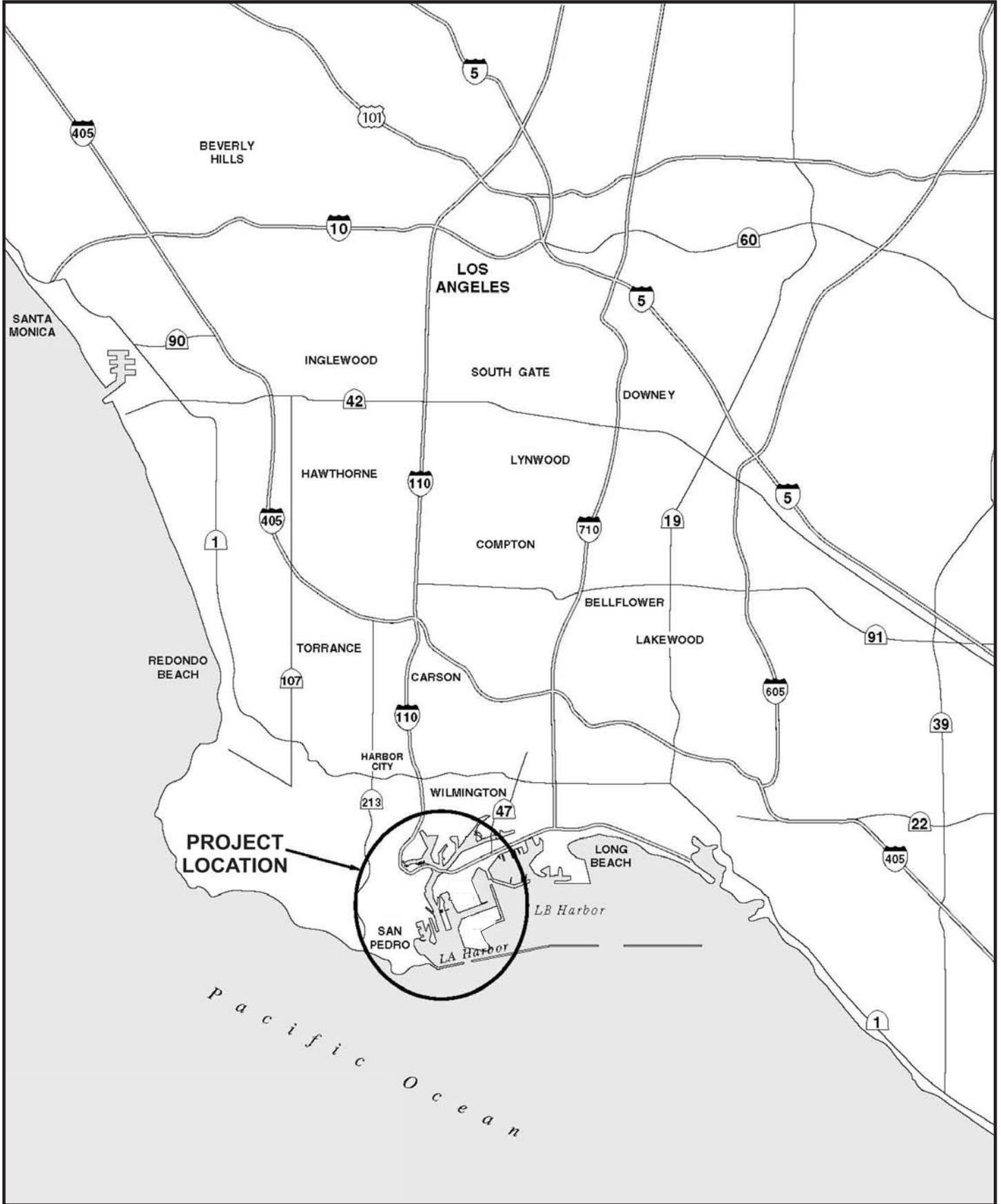


Figura S-1  
Proyete la Ubicación Mapa

### **S.3 Propósito y necesidad del proyecto**

El propósito de la obra propuesta es finalizar el Proyecto de profundización del canal y optimizar el uso beneficioso del material dragado dentro del POLA, proporcionando aproximadamente 3 millones de yardas cúbicas de capacidad de eliminación adicional para el material dragado producto del Proyecto de profundización del canal. Los sitios de eliminación adicional son necesarios debido a que los sitios de eliminación desarrollados para el Proyecto de profundización del canal no son adecuados para el volumen total de sedimento que se debe retirar del canal principal y las áreas de atracaderos para finalizar el proyecto. Desde la implementación del proyecto original, se requirieron diversos cambios al proyecto como consecuencia de los datos batimétricos modificados, la ocurrencia de bancos de arena y el asentamiento de material, la necesidad de eliminar la sobrecarga y la oportunidad de retirar y confinar material de dragado contaminado (como se describe con mayor detalle en la Sección 2.3 de esta SEIS/SEIR).

### **S.4 Participación pública**

El USACE y el Puerto publicaron y distribuyeron un Aviso de intención (NOI, por sus siglas en inglés) y un Aviso de preparación (NOP, por sus siglas en inglés), fechados el 4 de noviembre de 2004 para iniciar la preparación de esta SEIS/SEIR. Se realizó una reunión formal para tratar el alcance del proyecto el 30 de noviembre de 2004. Se incorporaron los comentarios recibidos sobre el NOI/NOP de noviembre de 2004 y la reunión para tratar el alcance público en la SEIS/SEIR, según correspondió.

Luego de la publicación del NOI/NOP, varios cambios y consideraciones adicionales llevaron a la publicación de un NOI/NOP complementario (SNOI/SNOP, por sus siglas en inglés), fechado el 21 de octubre de 2005. Este aviso público también sirvió como el NOI para emitir cualquier aviso reglamentario u otros permisos que se puedan requerir para implementar la obra propuesta. Se consideró que no se realizaría una reunión para tratar el alcance del proyecto para el SNOI/SNOP; sin embargo, también se incorporarían en la SEIS/SEIR propuesta los comentarios recibidos en un plazo de 30 días desde la publicación del SNOI/SNOP. En la sección 1.11 de esta SEIS/SEIR se resumen los comentarios sobre el NOI/NOP, la reunión para tratar el alcance público y el SNOI/SNOP.

### **S.5 Objetivos**

Los objetivos principales de la obra propuesta, según se presentaron en el SNOI/SNOP de octubre de 2005, son:

- proporcionar capacidad de eliminación de material dragado adicional para finalizar el Proyecto de profundización del canal;

- maximizar el uso beneficioso del material dragado con la construcción de terrenos adicionales para usos de terminal eventuales y proporcionar mejoras ambientales en las ubicaciones del Puerto.

El USACE y el Puerto recibieron comentarios sobre el SNOI/SNOP por parte de diversas agencias y partes interesadas. En base a estos comentarios, el USACE y el Puerto decidieron revisar estos objetivos de la siguiente forma:

- Finalizar el Proyecto de profundización del canal para dragar canales de navegación y áreas de atracaderos a una profundidad de -53 pies MLLW.
- Proporcionar capacidad de eliminación para el emplazamiento de aproximadamente 3 millones de yardas cúbicas de material de dragado restante.
- Proporcionar capacidad de eliminación para el emplazamiento de material dragado contaminado que no sea apto para la eliminación en aguas abiertas por medio de la construcción de una instalación de eliminación confinada (IEC).

## **S.6 Antecedentes de desarrollo de las alternativas**

Como se presentó en el NOI/NOP, fechado el 4 de noviembre de 2004, y en el SNOI/SNOP, fechado el 21 de octubre de 2005, el USACE y el Puerto de Los Angeles examinaron los usos beneficiosos potenciales del material dragado dentro del Puerto de Los Angeles, el Puerto de Long Beach y LA-2. El proceso de formulación del plan tuvo como resultado el desarrollo de cuatro alternativas de acuerdo con los objetivos del proyecto. Estas alternativas incluyeron:

- 1) desarrollo del Puerto;
- 2) desarrollo limitado del Puerto;
- 3) desarrollo mínimo del Puerto; y
- 4) eliminación de residuos en el mar y desarrollo mínimo del Puerto.

Las cuatro alternativas consistían de distintas combinaciones de los siguientes sitios de eliminación: Área de expansión de 40 acres del muelle 300, grada consolidada (Consolidated Slip), isla de anidación de aves, CSWH, área de restauración de la zosteria (cerca del muelle 300), atracaderos 243 a 245, grada noroeste (Northwest Slip) y sitios de eliminación en el mar LA-2 y LA-3. En la sección 2.4.3 de esta SEIS/SEIR se proporcionan detalles relacionados a cada opción y alternativa de eliminación que no se consideran para evaluación posterior.

En base a los comentarios recibidos durante el proceso de alcance y coordinación con las agencias, USACE y el Puerto volvieron a examinar y modificar las alternativas de eliminación. Como resultado, las actividades de dragado y eliminación en el área de expansión de 40 acres del muelle 300, la grada consolidada, el ensanchamiento del canal Cerritos y la isla de anidación de aves ya no se incluyen para consideración posterior debido a que no cumplen los objetivos del proyecto, se les consideró inviables o no redujeron los impactos ambientales.

**Alternativas viables consideradas para evaluación:** En base a los objetivos, el propósito y la necesidad del proyecto, se desarrolló un rango razonable de alternativas para eliminar los 3 millones de yardas cúbicas de material restante y se les consideró para análisis detallado. El material dragado se colocaría dentro del Puerto para producir mejoras ambientales en el hábitat de agua poco profunda Cabrillo (CSWH, por sus siglas en inglés) y eficiencias asociadas con las operaciones existentes del terminal en la grada noroeste. Adicionalmente, se colocarían los sedimentos contaminados en una IEC que se construiría en los atracaderos 243 a 245 o en el sitio de almacenamiento de terreno de camino de anclaje en altoplanicie (ARSSS, por sus siglas en inglés). Todo el material dragado que excediera la capacidad de los nuevos sitios de eliminación se colocaría en el Sitio de eliminación en el mar LA-2 de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (USEPA, por sus siglas en inglés).

Se eligieron dos alternativas de obra para analizar debido a que cumplían de mejor manera los objetivos del proyecto. En este documento se evaluaron las alternativas de obra y la alternativa de no realizar obra alguna y se resumieron a continuación:

- **Alternativa 1. Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales:** Como se muestra en la Figura S-2, esta alternativa implica la colocación de material dragado para crear una nueva área de terreno de 5 acres en la grada noroeste; una IEC en los atracaderos 243 a 245 para cubrir los sedimentos contaminados; una expansión de 50 acres del CSWH; y un área del hábitat de la zosteria de 40 acres. El material restante se colocaría en LA-2.
- **Alternativa 2. Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar:** Como se muestra en la Figura S-3, esta alternativa implica la colocación de material dragado para crear una expansión de 50 acres del CSWH y un área del hábitat de la zosteria de 40 acres. Se eliminarían los sedimentos en el ARSSS en altoplanicie. El material restante se colocaría en LA-2.
- **Alternativa 3. Alternativa de no realizar obra alguna:** En la alternativa de no realizar obra alguna, debido a que se finalizaron todos los sitios de eliminación aprobados, no se realizaría dragado posterior y no se finalizaría el Proyecto de profundización del canal. En la Figura S-4 se muestran las áreas que faltan por dragar.

## S.7 Resumen de impactos ambientales

### S.7.1 Impactos significativos e inevitables

La Tabla S-2 (en la página S-15) identifica los impactos significativos inevitables asociados a la implementación de las alternativas 1 ó 2 de la obra propuesta. Esta SEIS/SEIR preliminar determinó que la implementación de las alternativas 1 ó 2 de la obra propuesta tendría impactos significativos en:

- calidad del aire y meteorología; y
- justicia ambiental.

No se dispone de medidas de mitigación viables que pudieran evitar o reducir los impactos a niveles menos que significativos. Por lo tanto, se considera que los posibles impactos a estas áreas de recursos son significativos e inevitables.

Según CEQA y NEPA, ambas alternativas de obra tendrían impactos significativos en la calidad del aire y la meteorología, debido a que las emisiones de aire producto de la construcción y operación no podrían mitigarse a un grado menor que significativo, aunque se aplicaran todas las medidas de mitigación viables.

Además, las alternativas 1 y 2 tendrían como consecuencia impactos significativos ante la justicia ambiental, como resultado de impactos ambientales significativos o para la salud humana desproporcionados en las poblaciones minoritarias. Estos impactos serían específicos a la calidad del aire de comunidades minoritarias; no se identificaron otros impactos adversos inevitables significativos que tuviesen como consecuencia un efecto desproporcionado en las poblaciones minoritarias.

### **S.7.2 Resumen de los impactos significativos que se pueden mitigar, evitar o atenuar considerablemente**

La Tabla S-2 identifica los impactos significativos que se pueden mitigar, evitar o atenuar considerablemente. Esta SEIS/SEIR preliminar determinó que la implementación de las alternativas 1 ó 2 de la obra propuesta tendría impactos significativos que se pueden mitigar para atenuar su relevancia en:

- recursos biológicos;
- uso del terreno; y
- ruido.

Colocación de relleno en los atracaderos 243 a 245, la grada noroeste y el área del hábitat de la zosteria, para la implementación de la alternativa 1, que tendría como consecuencia la pérdida permanente de hábitat acuático, un impacto significativo en los recursos biológicos que se mitigarían a un nivel menor que significativo con la aplicación de créditos de mitigación de hábitat existentes (consulte la Sección 3.3). Colocación de relleno en el área del hábitat de la zosteria, para la implementación de la alternativa 2, que también tendría como consecuencia la pérdida permanente de hábitat acuático que se mitigaría a un nivel menos que significativo con la aplicación de créditos de mitigación de hábitat existente. Adicionalmente, aunque las alternativas

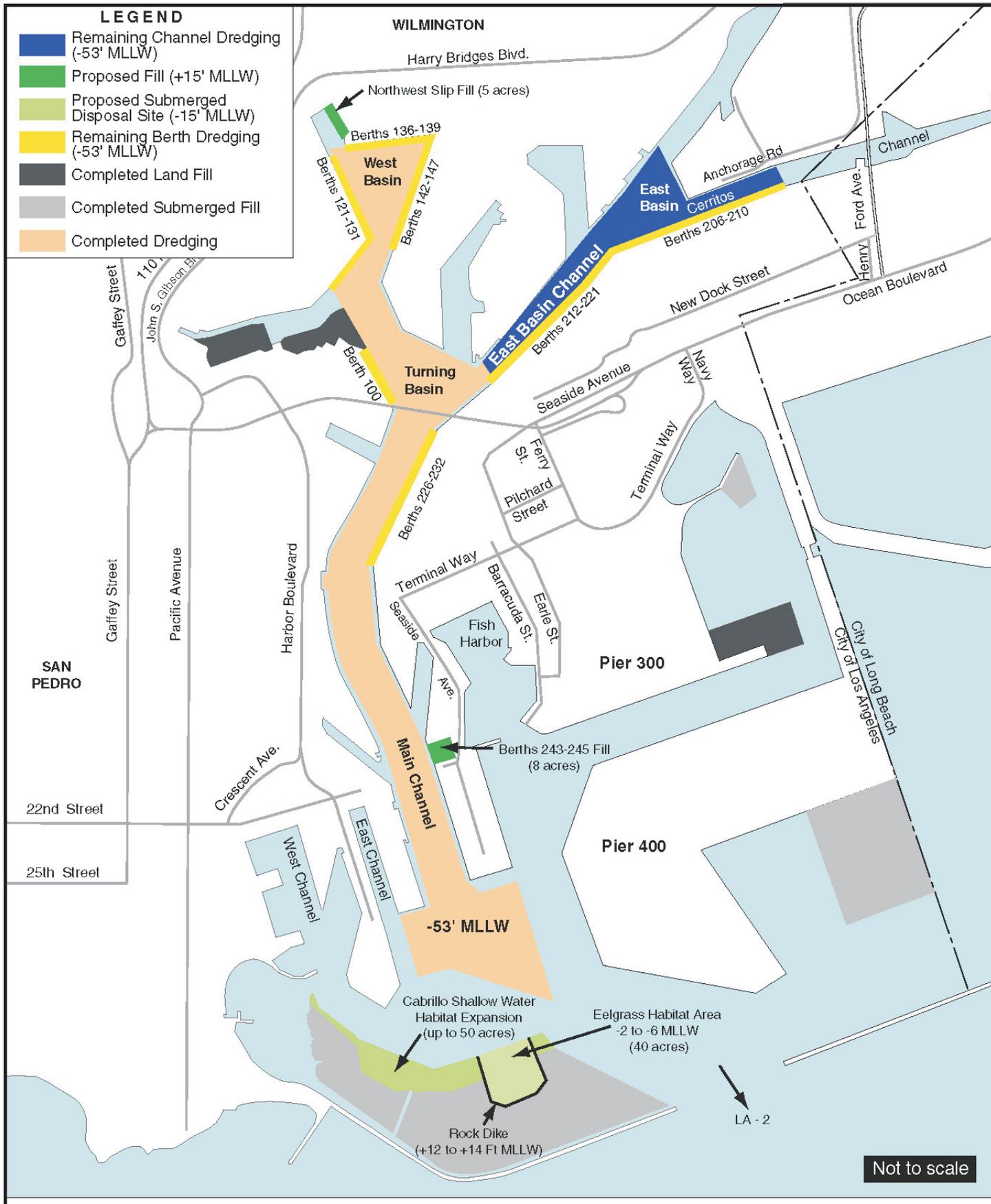


Figura S-2  
Alternativa 1.

Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales

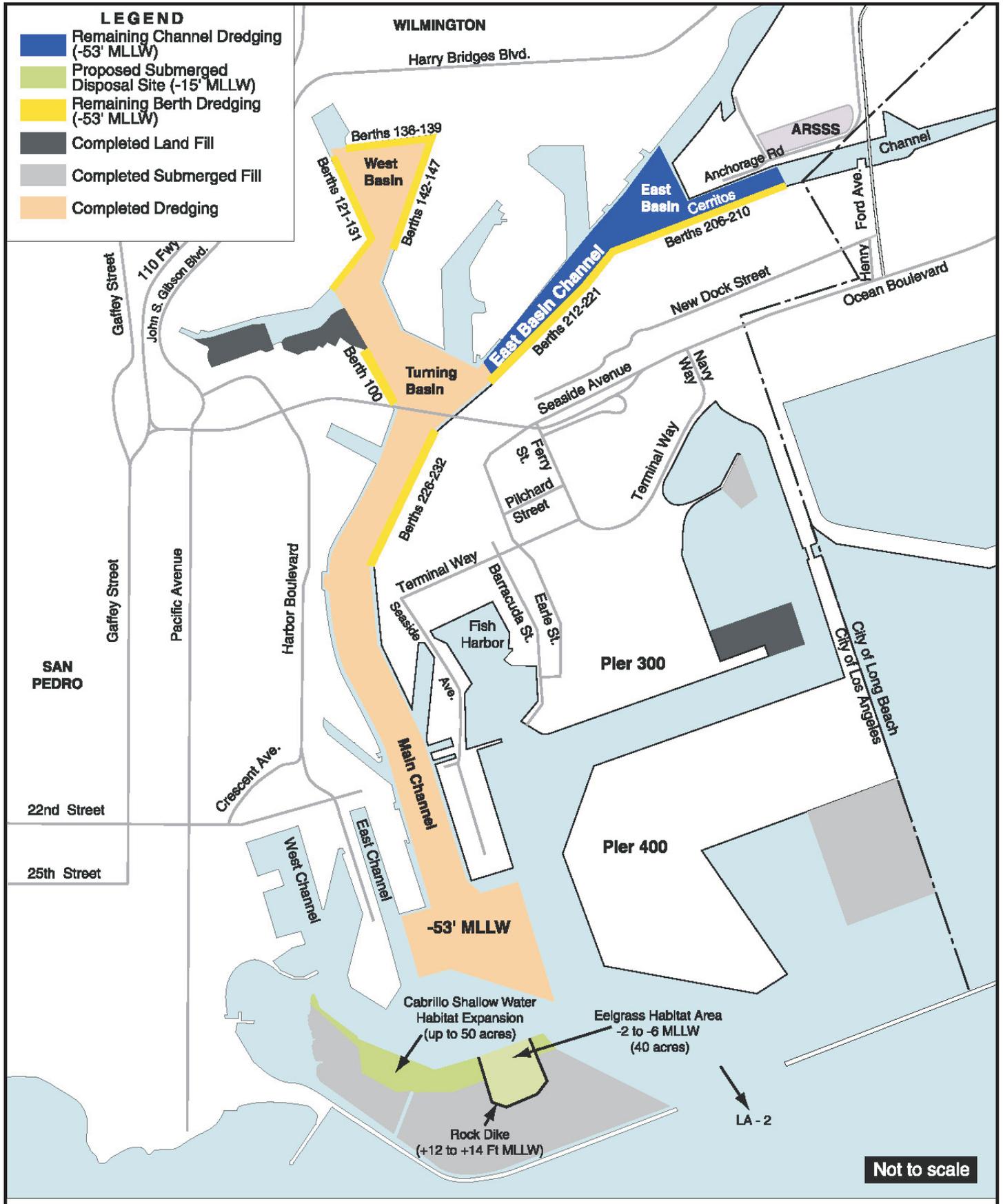


Figura S-3  
 Alternativa 2.  
 Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar

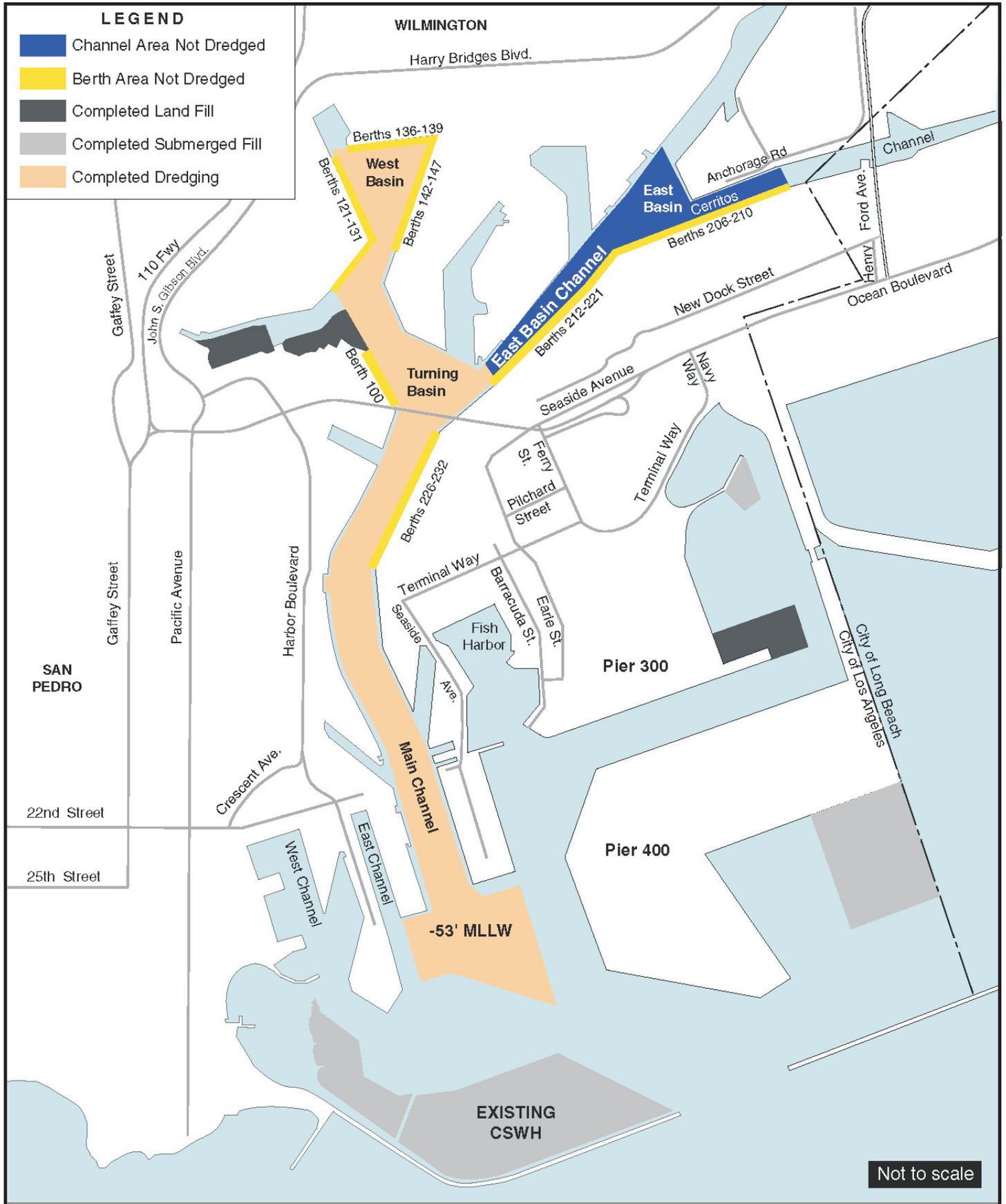


Figura S-4  
Alternativa 3.

Alternativa de no realizar obra alguna

Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

1 y 2 tendrían impactos menos que significativos en las especies amenazadas y en peligro de extinción, la construcción en la cercanía inmediata del CSWH tiene el potencial de afectar adversamente el forraje de la golondrina marina menor al provocar una disminución en la disponibilidad de peces de forraje o en la capacidad de la golondrina marina menor para encontrar peces de forraje durante la temporada de anidación debido a la turbiedad relacionada con la construcción en estas áreas. En base al área de impacto relativamente pequeña, los impactos serían menos que significativos, sin embargo, se recomiendan las medidas de mitigación para garantizar que las actividades de construcción no afecten adversamente a la golondrina marina menor.

Con la alternativa 1, las actividades de construcción restringirían temporalmente los usos basados en terreno y agua de diversos atracaderos de la grada noroeste. Sin embargo, con la implementación de medidas de mitigación, los impactos en estas áreas y usos serían menos que significativos.

Las actividades de construcción asociadas con las alternativas 1 y 2 tendrían impactos de ruido significativos, respectivamente, en los receptores sensibles cercanos a los atracaderos 243 a 245 y el ARSSS. Sin embargo, las medidas de mitigación reducirían los impactos a niveles menos que significativos.

### **S.7.3 Resumen de impactos menos que significativos**

En base a la revisión ambiental de esta SEIS/SEIR preliminar, según se resume en la Tabla S-2, no se esperan impactos significativos en las siguientes áreas con problemas ambientales producto de la implementación de las alternativas 1 ó 2 de la obra propuesta:

- recursos estéticos y visuales;
- recursos culturales;
- geología;
- transporte terrestre;
- peligros y materiales peligrosos;
- transporte marítimo;
- recreación;
- factores socioeconómicos;
- servicios públicos;
- calidad del agua y oceanografía.

### **S.7.4 Impactos acumulativos**

Como se analizó en detalle en el Capítulo 6 de esta SEIS/SEIR, se analizó la obra propuesta en conjunto con otros proyectos relacionados en el área para conocer su potencial de contribuir en impactos acumulativos significativos. Las alternativas 1 y 2 de la obra propuesta tendrían como resultado impactos considerables acumulativos para la calidad del aire y la meteorología. Ninguna de las alternativas de la obra propuesta contribuiría a los impactos considerables acumulables para ninguna otra área de recursos.

### **S.7.5 Impactos beneficiosos**

Tanto la alternativa 1 como la 2, tendrían como consecuencia diversos efectos beneficiosos a largo plazo dentro del Puerto. Como se describe a continuación, la alternativa 1 tendría como resultado más impactos beneficiosos que la alternativa 2. Tanto la alternativa 1 como la 2 tendrían los siguientes efectos beneficiosos:

1. finalización del Proyecto de profundización del canal hasta la profundidad aprobada de -53 pies MLLW;
2. mejor calidad del agua por medio del retiro de sedimentos existentes contaminados del canal principal y en las áreas que faltan por dragar en la cercanía de los atracaderos 127 a 131 y 136 a 140;
3. eliminación del potencial de bioacumulación de metales pesados existentes y organocloruros en el canal principal y en las áreas que faltan por dragar en la cercanías de los atracaderos 127 a 131 y 136 a 140;
4. mayor valor de hábitat en el CSWH; y
5. mayor valor de hábitat para varias especies de la nueva área del hábitat de la zosteria.

Debido a que la alternativa 1 daría origen un nuevo terreno en la grada noroeste y cubriría los contaminantes existentes en los atracaderos 243 a 245 (lo que permanecería en su lugar con la alternativa 2), tendría los siguientes efectos beneficiosos adicionales que no se obtendrían con la alternativa 2:

1. mejor calidad de agua por medio del cubrimiento de sedimentos contaminantes existentes en los atracaderos 243 a 245 y una nueva instalación de eliminación confinada en los atracaderos 243 a 245;
2. eliminación del potencial de bioacumulación de metales pesados existentes y organocloruros en los atracaderos 243 a 245; y
3. mayor seguridad para los movimientos de viraje de camiones en la grada noroeste.

## **S.8 Coordinación con agencias de recursos**

Se incluyeron agencias interesadas en el proceso de planificación, incluidas, entre otras, el USEPA, la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA, por sus siglas en inglés), la Comisión Costera de California (CCC) y el Departamento de Pesca y Caza de California (CDFG, por sus siglas en inglés). En la Sección 1.12 de esta SEIS/SEIR preliminar se proporciona un resumen detallado de la coordinación con estas agencias.

## **S.9 Conclusiones y hallazgos principales**

La SEIS/SEIR evaluó los impactos asociados a la implementación de las alternativas 1, 2 y 3 (no realización de obra). Las alternativas 1 y 2 tendrían como consecuencia impactos significativos e inevitables en la calidad del aire y la justicia ambiental. Sin embargo, estos impactos serían a corto

plazo y temporales, y sus condiciones se estabilizarían al finalizar el proyecto. La alternativa 1 también tendría impactos en la biología, el uso del terreno y el ruido que serían menos que significativos luego de la implementación de medidas de mitigación. Aunque la alternativa 1 tendría como resultado la eliminación de aproximadamente 14 acres más de hábitat de peces, hábitat marino y área de agua superficial esenciales (impactos BIO-2, BIO-5 y WQ-5) que la alternativa 2, se mitigarían completamente estos impactos. La alternativa 2 tendría como consecuencia impactos en la biología y el ruido que serían menos que significativos después de la implementación de medidas de mitigación. Todos los otros impactos serían menos que significativos.

Las alternativas 1 y 2 tendrían como consecuencia impactos ambientales temporales adversos prácticamente idénticos. Además, como se analizó anteriormente en la Sección S.7.5, tanto la alternativa 1 como la 2 tendrían como consecuencia varios impactos beneficiosos a largo plazo, principalmente por el retiro de sedimentos contaminados del canal principal y en áreas de las cercanías de los atracaderos 127 a 131 y 136 a 140. Sin embargo, debido a que la alternativa 1 también cubriría los contaminantes existentes en los atracaderos 243 a 245 (contaminantes que permanecerían en su lugar con la alternativa 2), tendrían más efectos beneficiosos para la calidad del agua y los recursos biológicos que la alternativa 2. Los sedimentos que se cubrirían en la IEC están contaminados con mercurio, plomo, zinc, policlorobifenilo, tributiletano e hidrocarburos aromáticos policíclicos. Si se dejan estos contaminantes en el lugar probablemente continuarían teniendo como consecuencia efectos adversos en los organismos infaunales (bentónicos) y sus depredadores. Adicionalmente, la creación de un relleno de 5 acres en la grada noroeste permitiría la realineación del camino del desembarcadero, lo cual facilitaría el movimiento más seguro y eficiente de camiones y equipos. Por lo tanto, la alternativa 1 tendría como consecuencia más impactos beneficiosos a largo plazo que la alternativa 2, y se considera que es superior ambientalmente a la alternativa 2.

Además, se presentó una comparación de la forma en que cada alternativa satisface el proyecto en la Sección 2.2 bajo la Tabla S-1. La alternativa 1 cumpliría los cinco objetivos del proyecto, la alternativa 2 cumpliría tres de los cinco objetivos del proyecto, y la alternativa 3 no cumpliría ninguno de los objetivos del proyecto.

**Tabla S-1 Comparación de la forma en que las alternativas cumplirían los objetivos del proyecto**

Objetivo	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Finalizar el Proyecto de profundización del canal	Sí	Sí	No
Proporcionar terreno adicional	Sí	No	No
Mejoras ambientales	Sí	Sí	No
3 millones de yardas cúbicas de capacidad de eliminación	Sí	Sí	No
Eliminar sedimentos contaminados en la IEC	Sí	No	No

Por lo tanto, en base a una comparación de todos los impactos beneficiosos y adversos, y la forma en que cada alternativa cumpliría los objetivos del proyecto, la alternativa 1 es la recomendada debido a que tendría como consecuencia efectos operacionales y ambientales más beneficiosos en el Puerto de Los Angeles que las alternativas 2 ó 3, y debido a que la alternativa 1 cumpliría más objetivos del proyecto que las alternativas 2 y 3.

**Tabla S-2 Resumen de los impactos y las medidas de mitigación**

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
<b>Estética</b>				
Tiene un efecto estético negativo demostrable y significativo (AES-1)	<p>La alternativa 1 introduciría efectos estéticos temporales por medio de la presencia de equipo de construcción en todos los sitios de eliminación. Se producirían efectos estéticos permanentes por medio de la introducción de la IEC en los atracaderos 243 a 245, el área de 5 acres de terreno en la grada noroeste, y un dique de roca sobre tierra permanente en el área del hábitat de la zostera. Las obras en el área del hábitat de la zostera crearían un efecto estético levemente negativo, pero se integrarían al carácter costero existente del área circundante. No se producirían efectos estéticos negativos en LA-2.</p> <p><i>Menos que significativo</i></p>	<p>La alternativa 2 no incluiría ninguna obra o efecto estético en los atracaderos 243 a 245 o la grada noroeste. Se tendrían efectos estéticos temporales producto del equipo de construcción en los siguientes sitios de eliminación: Área del hábitat de la zostera (188 días en comparación a 180 con la alternativa 1), área de expansión de CSWH (210 días, idéntico a la alternativa 1) el sitio de almacenamiento de tierra de camino de anclaje (26 días, no se ve afectado por la alternativa 1) y sitio de eliminación en el mar LA-2 (90 días en comparación a 10 días con la alternativa 1). Los efectos estéticos permanentes en el área del hábitat de la zostera y LA-2 serían idénticos que en la alternativa 1. Los nuevos efectos estéticos en ARSSS (no se ve afectado en la alternativa 1) serían consistentes con las condiciones existentes y no serían significativos.</p> <p><i>Menos que significativo</i></p>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Afecta significativamente una vista valorada o reconocida, perspectiva o carretera pintoresca. (AES-2)	<p>Los atracaderos 243 a 245 y los sitios de la grada noroeste quedan parcialmente obstruidos en relación a sus vistas pintorescas y no se verían afectados significativamente por el equipo de eliminación y construcción del área de expansión de CSWH de la alternativa 1, el área del hábitat de la zostera y los sitios LA-2 provocarían obstrucciones temporales a la vista. El nuevo dique de roca en el área del hábitat de la zostera sería una obstrucción permanente para la vista desde el oeste, incluido el área del Complejo recreativo Cabrillo, las áreas turísticas del Puerto y los caminos al</p>	<p>La alternativa no afectaría los atracaderos 243 a 245 o los sitios de la grada noroeste. Obstrucción de vistas en el área de expansión de CSWH, el área del hábitat de la zostera y el sitio LA-2 será el mismo que en la alternativa 1. Aunque la duración de las actividades de eliminación en el sitio LA-2 sería considerablemente mayor en la alternativa 2 (90 días con la alternativa 2 en comparación a 10 días con la alternativa 1), las vistas valoradas no se verían afectadas permanentemente. No se alterarían vistas pintorescas en ARSSS.</p>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.

**PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DE CANAL DEL PUERTO DE LOS ANGELES  
RESUMEN**

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
	oeste, sin embargo, el dique tendría baja altura y estaría construido con materiales naturales coherentemente con los que se usaron en los alrededores existentes en el área del puerto exterior.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Menos que significativo</i>		
Creación de efectos de sombra negativos considerables en usos sensibles a la sombra cercanos. (AES-3)	La alternativa 1 crearía sombras cortas en el área del hábitat de la zosterá debido a la presencia temporal del equipo (durante el período de construcción de 180 días) y el dique de roca sobre tierra permanente. Dichas sombras podrían afectar los usos recreativos sensibles a la sombra. Sin embargo, debido a la corta duración de las sombras, la incapacidad de que se realicen actividades recreativas cerca de los sitios de dragado y eliminación, y la probabilidad de que los usuarios recreativos no permanezcan en un lugar fijo durante períodos largos, las sombras no crearían efectos negativos significativos.  <i>Menos que significativo</i>	La alternativa 2 provocaría los mismos efectos temporales y permanentes de sombra en el área del hábitat de la zosterá que la alternativa 1, aunque los efectos temporales del equipo de construcción durarían ocho días más con la alternativa 2 (para el período de construcción de 188 días). Las sombras no crearían efectos negativos significativos.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Creación de efectos de sombra negativos considerables en usos sensibles a la sombra cercanos. (AES-3)	La alternativa 1 crearía sombras cortas en el área del hábitat de la zosterá debido a la presencia temporal del equipo (durante el período de construcción de 180 días) y el dique de roca sobre tierra permanente. Dichas sombras podrían afectar los usos recreativos sensibles a la sombra. Sin embargo, debido a la corta duración de las sombras, la incapacidad de que se realicen actividades recreativas cerca de los sitios de dragado y eliminación, y la probabilidad de que los usuarios recreativos no permanezcan en un lugar fijo durante períodos largos, las sombras no crearían efectos	La alternativa 2 provocaría los mismos efectos de sombra temporales y permanentes en el área del hábitat de la zosterá que la alternativa 1, aunque los efectos temporales del equipo de construcción durarían ocho días más con la alternativa 2 (durante el período de construcción de 188 días). Las sombras no crearían efectos negativos significativos.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
	negativos significativos.  <i>Menos que significativo</i>			
Crea luz o reflejo significativos. (AES-4)	La construcción de la alternativa 1 requeriría iluminación nocturna mínima para adecuar las actividades de 24 horas en los atracaderos 243 a 245 (55 días para excavaciones / 52 días para rellenar), la grada noroeste (6 días para excavaciones), el área de expansión de CSWH (155 días para rellenar), y el área del hábitat de la zosterá (78 días para rellenar). Dicha iluminación introduciría mínimos cambios de la luz ambiental existente con el Proyecto de profundización del canal en curso y las operaciones de las embarcaciones, y sería de duración temporal. Todos los sitios de eliminación propuestos dentro del puerto están ubicados en las proximidades de fuentes de salud existentes en el Puerto o asociados a él.  <i>Menos que significativo</i>	La alternativa 2 no requeriría iluminación nocturna en los atracaderos 243 a 245 ó en la grada noroeste. La construcción de la alternativa 2 requeriría iluminación nocturna temporal en el área de expansión de CSWH (145 días para rellenar, en comparación con 155 días con la alternativa 1), el área del hábitat de la zosterá (78 días para rellenar, igual que en la alternativa 1), y el ARSSS (26 días para el dragado y la eliminación de residuos; no es afectada por la alternativa 1). Los efectos de la iluminación nocturna con la alternativa 2 serían los mismos que con la alternativa 1.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Calidad del aire</b>				
Conflicto u obstaculización de la implementación del Plan de manejo de calidad del aire de 2007 (AQMP 2007) (AQ-1)	La alternativa 1 produciría 4.27 toneladas de emisiones PM10 y 4 toneladas de emisiones PM2.5 pero cumpliría las metas usadas en el Plan de manejo de calidad del aire (AQMP, por sus siglas en inglés) 2007.  <i>Menos que significativo</i>	La alternativa 2 produciría 3.56 toneladas de emisiones PM10 y 3.3 toneladas de emisiones PM2.5 pero cumpliría las metas usadas en el Plan de manejo de calidad del aire (AQMP, por sus siglas en inglés) 2007.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Excede un límite diario del SCAQMD de relevancia para las emisiones de la construcción (AQ-2)	La alternativa 1 excedería el límite diario de NOx del SCAQMD durante un día de actividad máxima  <i>Significativo e inevitable después de la implementación de la mitigación</i>	Las actividades de construcción individuales de la alternativa 2 producirían emisiones mitigadas que excederían el límite diario de NOx del SCAQMD.  <i>Significativo e inevitable después de la implementación de la mitigación</i>	<i>Sin impacto</i>	MM AQ-2.1: Modernización de flota para el equipo de construcción.  MM AQ-2.2: Modernización de flota para los camiones en ruta.  MM AQ-2.3: Uso de electricidad.  MM AQ-2.4: Embarcaciones del puerto usadas en la construcción.

**PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DE CANAL DEL PUERTO DE LOS ANGELES  
RESUMEN**

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
				MM AQ-2.5: Control de polvo fugitivo.  MM AQ-2.6: Mejores prácticas de gestión adicionales.
Tiene como consecuencia concentraciones de contaminantes del aire fuera de obra que exceden un límite de SCAQMD de relevancia (AQ-3)	La alternativa 1 excedería el límite de NO2 ambiental de 1 hora del SCAQMD durante un día de actividad máxima.  <i>Significativo e inevitable después de la implementación de la mitigación</i>	La alternativa 2 excedería el límite de NO2 ambiental de 1 hora del SCAQMD durante un día de actividad máxima, aunque en una concentración más baja que la alternativa 1.  <i>Significativo e inevitable después de la implementación de la mitigación</i>	<i>Sin impacto</i>	MM AQ-2.1 a AQ-2.6
Produce olores desagradables en el receptor sensible más cercano (AQ-4)	La alternativa 1 no produciría olores desagradables en el receptor sensible más cercano.  <i>Menos que significativo</i>	La alternativa 2 no produciría olores desagradables en el receptor sensible más cercano.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Expone al público a niveles significativos de contaminantes tóxicos del aire (AQ-5)	La alternativa 1 produciría 4.27 toneladas de emisiones de DPM pero no excedería ningún límite de impacto en la salud.  <i>Menos que significativo</i>	La alternativa 2 produciría 3.56 toneladas de emisiones de DPM pero no excedería ningún límite de impacto en la salud.  <i>Menos que significativo</i>	Sin impacto	No se necesita mitigación.
Produce emisiones de GHG que exceden el límite de la CEQA (AQ-6)	La alternativa 1 excedería los niveles de GHG de referencia de la CEQA de 2004.  <i>Significativo e inevitable después de la implementación de la mitigación</i>	La alternativa 1 excedería los niveles de GHG de referencia de la CEQA de 2004, aunque en una tasa más baja que la alternativa 1.  <i>Significativo e inevitable después de la implementación de la mitigación</i>	<i>Sin impacto</i>	MM AQ-2.3
<b>Recursos biológicos</b>				
La construcción podría afectar a ejemplares de la golondrina marina menor o su hábitat y otras especies de estado especial. (BIO-1)	La construcción de vertederos y dragadores para el dique del área de expansión de CSWH sería menos que significativa para los ejemplares de golondrina marina menor o su hábitat o el de otras especies de estado especial. La construcción del área de expansión de CSWH y el área del hábitat de la zostera tiene el potencial de afectar adversamente al forraje de	La construcción tendría, como mínimo, impactos menos que significativos en la golondrina marina y otras especies de estado especial.  <i>Menos que significativo, sin embargo, la mitigación se aplica para garantizar que no ocurran impactos.</i>	<i>Sin impacto</i>	<b>Alternativa 1:</b> MM BIO-1 Limite de pluma de turbiedad MM BIO-2 Control de anidación de la golondrina marina menor MM BIO-3 Protección de los sitios de anidación de la golondrina marina menor

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
	la golondrina marina menor durante aproximadamente 1 año.  <i>Menos que significativo, sin embargo, la mitigación se aplica para garantizar que no ocurran impactos.</i>			<b>Alternativa 2:</b> Se aplicaría MM BIO-1 al BIO-3.
La construcción no produciría una disminución o alteración significativa de un hábitat natural diseñado estatal, federal o localmente, un sitio acuático especial o una comunidad de plantas. (BIO-2)	La construcción produciría la pérdida total permanente de 14.4 acres (5.7 hectáreas) de EFH.  <i>Menos que significativo con la mitigación</i>	Pérdida permanente de 1.7 acres (0.7 hectáreas) de EFH.  <i>Menos que significativo con la mitigación</i>	<i>Sin impacto</i>	<b>Alternativa 1:</b> La pérdida permanente del hábitat marino que se implementaría bajo el MM BIO-4 analizado a continuación bajo el impacto BIO-5. <b>Alternativa 2:</b> MM BIO-4
La construcción no interferiría con la migración de vida silvestre o los corredores de movimiento. (BIO-3)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
La construcción no perturbaría significativamente las comunidades biológicas locales. (BIO-4)	Perturbaciones temporales relacionadas con el ruido, la turbiedad y la operación de equipos; la eliminación de material dragado; y el escurrimiento del área del proyecto. En el largo plazo, el cambio del hábitat en el área de expansión de CSHW y en el área del hábitat de la zosterá sería beneficioso. La introducción de especies invasivas es poco probable. Los contaminantes existentes en los atracaderos 243 a 245 se cubrirían con IEC, lo que reduciría la posibilidad de bioacumulación de organismos infaunales (bentónicos) y sus depredadores.  <i>Menos que significativo</i>	La construcción no perturbaría significativamente las comunidades biológicas locales, sin embargo en la alternativa 2 los contaminantes existentes en los atracaderos 243 a 245 continuarían en el lugar, teniendo como consecuencia efectos adversos en los organismos infaunales (bentónicos) y sus depredadores.  Menos que significativo	La construcción no perturbaría significativamente las comunidades biológicas locales, sin embargo en la alternativa 2, los contaminantes existentes dentro del canal principal y los atracaderos 243 a 245 permanecerían en el lugar y continuarían teniendo como consecuencia efectos adversos en los organismos infaunales (bentónicos) y sus depredadores.  <i>Menos que significativo</i>	No se necesita mitigación.
La construcción produciría la pérdida permanente del hábitat marino. (BIO-5)	Pérdida permanente de 14.1 acres de hábitat marino  <i>Menos que significativo con la mitigación</i>	Pérdida permanente de 1.7 acres de hábitat marino  <i>Menos que significativo con la mitigación</i>	<i>Sin impacto</i>	<b>Alternativa 1:</b> MM BIO-4: Se aplican créditos de mitigación para compensar completamente la pérdida de hábitat marino del área del hábitat de la zosterá. <b>Alternativa 2:</b> MM BIO-4: Se aplican créditos de mitigación para compensar la pérdida de hábitat marino del

**PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DE CANAL DEL PUERTO DE LOS ANGELES**  
**RESUMEN**

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
				área del hábitat de la zosterá.
<b>Recursos culturales</b>				
La construcción perturbaría, dañaría o degradaría los recursos paleontológicos (CR-1)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
La construcción perturbaría, dañaría o degradaría los recursos arqueológicos (CR-2)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
La construcción cambiaría adversamente la relevancia del recurso histórico (CR-3)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Geología</b>				
El proyecto produciría peligros para las estructuras, la infraestructura o las personas (GEO-1)	<i>Menos que significativo</i>	<i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
El proyecto causaría erosión y sedimentación no controlada en el lugar (GEO-2)	<i>Menos que significativo</i>	<i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Transporte terrestre</b>				
Impactos de corto plazo en las calles durante la construcción. (TRANS-1)	77 viajes de trabajadores por turno y 15 viajes diarios en camión durante 15 meses.  <i>Menos que significativo</i>	71 viajes de trabajadores por turno y sin viajes diarios en camión durante 17 meses.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
El tránsito relacionado con las operaciones aumentarían una relación capacidad-volumen de una intersección (TRANS-2)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Las operaciones del proyecto producirían un aumento significativo en el uso del transporte público relacionado (TRANS-3)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Las operaciones del proyecto producirían un aumento significativo de la congestión en la autopista (TRANS-4)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Los retrasos en el tránsito regional no serían producto del aumento en la actividad ferroviaria (TRANS-5)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Peligros y materiales peligrosos</b>				
Cumplimiento de los reglamentos y las políticas correspondientes que guían el desarrollo dentro del Puerto	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
(HAZ-1)				
Aumenta la frecuencia y gravedad probables de las consecuencias para las personas por la exposición a un peligro para la salud (HAZ-2)	Transportar aproximadamente 0.080 millones de yardas cúbicas de material dragado contaminado a los atracaderos 243 a 245 produciría un incremento menor que significativo en la frecuencia y gravedad probables de las consecuencias para las personas por la exposición a un peligro para la salud.  <i>Menos que significativo</i>	Transportar aproximadamente 0.080 millones de yardas cúbicas de material dragado contaminado al ARSSS produciría un incremento menor que significativo en la frecuencia y gravedad probables de las consecuencias para las personas por la exposición a un peligro para la salud.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Aumento significativo en la frecuencia y gravedad probables de las consecuencias para las personas o propiedades por la exposición a un peligro para la salud como resultado de una posible liberación o explosión accidentales de un material peligroso (HAZ-3)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Las actividades de construcción u operación interferirían significativamente con los planes de respuesta a emergencias o planes de evacuación de emergencia, aumentando de este modo el riesgo de lesiones o muerte (HAZ-4)	El equipo de construcción se ubicaría en áreas de montaje designadas adyacentes a las áreas de construcción durante 15 meses, minimizando de este modo la interferencia con el acceso de emergencia.  <i>Menos que significativo</i>	El equipo de construcción se ubicaría en áreas de montaje designadas adyacentes a las áreas de construcción durante 17 meses, minimizando de este modo la interferencia con el acceso de emergencia.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Aumento en la frecuencia o gravedad de una posible liberación o explosión accidentales de un material peligroso, aumentando de este modo el riesgo de lesiones o muerte (HAZ-5)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Aumento de la probabilidad de un derrame accidental producto de un tsunami (HAZ-6)	Podría ocurrir un derrame accidental de productos del petróleo o sustancias peligrosas si ocurre un tsunami durante la construcción; sin embargo, la cantidad derramada sería de menos de 10,000 galones, lo que produciría una baja probabilidad y un riesgo aceptable.  <i>Menos que significativo</i>	La duración de la construcción es menor que la alternativa 1 (12,126 horas en comparación con 12,461; por lo tanto se reduce el posible lapso en que podría ocurrir un tsunami.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.

**PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DE CANAL DEL PUERTO DE LOS ANGELES**  
**RESUMEN**

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
Un aumento perceptible en la probabilidad de un ataque terrorista, que produciría consecuencias adversas al área de obra propuesta y las áreas cercanas (HAZ-7)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Uso del terreno</b>				
El proyecto sería inconsistente con el uso o la designación de densidad del terreno adoptado en el plan de la comunidad, plan de redesarrollo, o plan específico para el sitio (LU-1).	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
El proyecto sería inconsistente con el plan general o las metas o políticas ambientales adoptadas contenidas en otros planes aplicables (LU-2)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
El proyecto afectaría significativamente los tipos o el alcance de los usos de terreno existentes en el área del proyecto (LU-3)	<p>Durante la construcción de la grada noroeste (aproximadamente 214 días) las actividades y operaciones con base en el agua en los atracaderos 134 y 135 se descontinuaría y las actividades y operaciones con base en el agua asociadas con los atracaderos 129 a 130 se restringirían significativamente. El acceso de las embarcaciones hacia y dentro de la cuenca oeste también estaría restringido, afectando de este modo a los atracaderos 126 a 128, 136 a 139, y 142 a 147.</p> <p><i>Menos que significativo con la mitigación</i></p>	<p>Las actividades de eliminación de desechos en el ARSSS aumentarían el ruido, las emisiones de calidad del aire y los volúmenes de tránsito de embarcaciones y camiones. Estos impactos crearían alteraciones temporales (aproximadamente 26 días) a los usuarios y residentes de los puertos deportivos operados por privados adyacentes a la costa y los caminos de anclaje, pero no descartarían, restringirían, o de otro modo afectarían significativamente el uso de los puertos deportivos como áreas para vivir. No ocurriría ningún impacto asociado con la construcción de la grada noroeste como en la alternativa 2.</p> <p><i>Menos que significativo con la mitigación</i></p>	<i>Sin impacto</i>	<p><b>Alternativa 1:</b> El puerto proporcionará un aviso con al menos 60 días de anticipación de cualquier actividad relacionada con la construcción a los arrendatarios afectados directamente o que se encuentren cerca de la construcción de la grada noroeste. El puerto responderá a las quejas o inquietudes de las partes afectadas dentro de un periodo de 72 horas.</p> <p><b>Alternativa 1:</b> Al menos 60 días antes del inicio de la construcción, el puerto identificará y pondrá a disposición de los arrendatarios afectados cuyas operaciones y usos se desplacen directamente a causa de las actividades relacionadas con la construcción, instalaciones y sitios alternativos razonables. El puerto asegurará que dentro de 30 días de la finalización de la construcción, a los arrendatarios afectados se les dará la opción</p>

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
				de volver a las ubicaciones que tenían en el puerto antes de la construcción.
El proyecto perturbaría, dividiría o aislaría los vecindarios, comunidades o usos de terreno existentes (LU-4)	<p>No se afectaría ningún vecindario o comunidad existente. Sin embargo, durante la construcción de la grada noroeste (aproximadamente 214 días) las actividades y operaciones con base en el agua en los atracaderos 134 y 135 se descontinuarían y las actividades y operaciones con base en el agua asociadas en los atracaderos 129 a 130 se restringirían significativamente. El acceso de las embarcaciones hacia y dentro de la cuenca oeste también estaría restringido, afectando de este modo a los atracaderos 126 a 128, 136 a 139, y 142 a 147.</p> <p><i>Menos que significativo con la mitigación</i></p>	<p>Los residentes permanentes de los puertos deportivos operados por privados adyacentes a la costa y los caminos de anclaje estarían sujetos a impactos temporales durante las actividades de eliminación. Sin embargo, ningún residente permanente se desplazaría, dividiría o aislaría durante las actividades de eliminación y todos los impactos serían de naturaleza temporal (aproximadamente 26 días). No ocurriría ningún impacto asociado con la construcción de la grada noroeste en la alternativa 2.</p> <p><i>Menos que significativo</i></p>	<i>Sin impacto</i>	<p><b>Alternativa 1:</b> El puerto proporcionará un aviso con al menos 60 días de anticipación de cualquier actividad relacionada con la construcción a los arrendatarios afectados directamente o que se encuentren cerca de la construcción de la grada noroeste. El puerto responderá a las quejas o inquietudes de las partes afectadas dentro de un periodo de 72 horas.</p> <p><b>Alternativa 1:</b> Al menos 60 días antes del inicio de la construcción, el puerto identificará y pondrá a disposición de los arrendatarios afectados cuyas operaciones y usos se desplacen directamente a causa de las actividades relacionadas con la construcción, instalaciones y sitios alternativos razonables. El puerto asegurará que dentro de 30 días de la finalización de la construcción, a los arrendatarios afectados se les dará la opción de volver a las ubicaciones que tenían en el puerto antes de la construcción.</p> <p><b>Alternativa 2:</b> No se requiere ninguna</p>
El proyecto produciría impactos secundarios a los usos de terreno circundante (LU-5)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.

**PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DE CANAL DEL PUERTO DE LOS ANGELES**

**RESUMEN**

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
<b>Transporte marítimo</b>				
Interfiere con la operación de las pistas de tránsito de embarcaciones designadas y afecta el nivel de seguridad para las embarcaciones que navegan en el canal principal, las áreas de las cuencas este y oeste y el canal Cerritos (VT-1).	La alternativa 1 requeriría hasta 3,229 viajes en lancha (7.2 viajes por día).  <i>Menos que significativo</i>	La alternativa 2 requeriría hasta 2,920 viajes en lancha (5.7 viajes por día), lo que produce un incremento en la disminución general del riesgo de interferencia con la operación de las pistas de tránsito de las embarcaciones.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Ruido</b>				
El ruido de la construcción excedería al ruido ambiental existente en más de 5 dBA (NOI-1)	El ruido de la construcción sería significativo en los receptores sensibles en los atracaderos 243 a 245 durante aproximadamente un año.  <i>Menos que significativo con la mitigación</i>	El ruido de la construcción sería significativo en los receptores ubicados al oeste del ARSSS durante aproximadamente cuatro meses. No ocurrirían impactos en los atracaderos 243 a 245.  <i>Menos que significativo con la mitigación</i>	<i>Sin impacto</i>	<b>Alternativa 1:</b> El Puerto implementaría las siguientes medidas de control de ruidos: construir una reja sólida temporal; montar los equipos lejos de la estación de bomberos; mantener los equipos con cubiertas, escudos, silenciadores y protectores.  <b>Alternativa 2:</b> Eliminar el sedimento a 400 pies del límite del sitio oeste o construir una berma de 10 pies de altura.
El ruido de la construcción excede el estándar de ruido ambiental nocturno y de fin de semana (NOI-2)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Las operaciones aumentarían el ruido ambiental en 3 dBA (NOI-3)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Recreación</b>				
Produce una demanda de servicios de recreación y parques que excede los recursos disponibles (REC-1)	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Produce una pérdida significativa o disminución de la calidad de las oportunidades, instalaciones o recursos recreativos, educativos y orientados a los visitantes (REC-2)	Cierres y restricciones temporales de aguas abiertas disponibles para los navegadores recreativos en el CSWH.  <i>Menos que significativo</i>	Idéntica a la alternativa 1  Menos que significativo	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Servicios públicos</b>				
Requiere o produce la construcción o expansión del agua, las aguas residuales o las vías de los	Requiere la revisión del sistema de colectores de aguas pluviales en los atracaderos 243 a 245, sin producir	<i>Sin impacto</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
colectores de aguas pluviales, lo que podría causar efectos ambientales significativos (PS-1)	efectos ambientales.  <i>Menos que significativo</i>			
Excede el suministro de agua, las aguas residuales o las capacidades del vertedero existentes (PS-2)	El uso del agua por parte de los trabajadores de la construcción durante las actividades de construcción no excederían los suministros de agua existentes; la cantidad de aguas residuales generadas por el personal de construcción sería a corto plazo y mínima; no ocurriría un impacto en las capacidades del vertedero ya que el material dragado no se enviaría a los vertederos fuera del lugar.  <i>Menos que significativo</i>	Se usaría un poco más de agua por parte de los trabajadores de la construcción y se generarían más aguas residuales en comparación con la alternativa 1, debido a la mayor duración de la construcción.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
Requiere suministro de energía e infraestructura de distribución nueva y fuera del lugar, o alteraciones para mejorar la capacidad para las instalaciones existentes que no se anticiparon por los planes o programas adoptados (PS-3)	La energía necesaria para construir y operar la alternativa 1 no excedería el suministro existente.  <i>Menos que significativo</i>	La energía necesaria para construir y operar la alternativa 2 no excedería el suministro existente.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación.
<b>Calidad del agua</b>				
El proyecto produce contaminación o impactos de alteraciones (WQ-1)	La calidad del agua del Puerto de Los Angeles sería impactada temporalmente durante las operaciones de dragado y eliminación, que incluyen aumento en la turbiedad a corto plazo, disminución de oxígeno y pH disueltos, aumento en nutrientes y aumento de los contaminantes en las áreas donde se presentan sedimentos contaminados.  <i>Menos que significativo</i>	Los impactos temporales al agua se presentarían en dos sitios de eliminación menos (atracaederos 243 a 245) que en la alternativa 1.  Los sedimentos contaminados permanecerían en el puerto y tendrían la posibilidad de volver a suspenderse durante las tormentas.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación
El proyecto causa una infracción a los reglamentos de calidad del agua (WQ-2)	No ocurrirían infracciones  <i>Menos que significativo</i>	No ocurrirían infracciones  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación

**PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DE CANAL DEL PUERTO DE LOS ANGELES  
RESUMEN**

Impacto ambiental	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Mitigación
	Desarrollo del Puerto y mejoras ambientales	Mejoras ambientales y eliminación de residuos en el mar	No realización de obra	
El proyecto produce erosión o impactos de sedimentación a corto o largo plazo (WQ-3)	La eliminación de material dragado en dos sitios en altoplanicie (se creará por medio de relleno) aumenta la posibilidad de erosión a corto plazo, pero se minimizaría por los BMP.  <i>Menos que significativo</i>	La eliminación de material dragado en un sitio en altoplanicie disminuiría en forma progresiva la posibilidad de erosión en la alternativa 2 comparada con la alternativa 1.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación
El proyecto produce cambios en las corrientes de agua (WQ-4)	El terreno nuevo en los atracaderos 243 a 245 y la grada noroeste no cambiarían significativamente las corrientes de agua en esas ubicaciones. Las corrientes aumentarían en el CSHW y disminuirán dentro del área del hábitat de la zosteria, pero no significativamente.  <i>Menos que significativo</i>	Los cambios en las corrientes del agua serían casi idénticos a la alternativa 1, aunque no se crearía un nuevo terreno.  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación
El proyecto disminuye significativamente la cantidad de agua superficial en el puerto (WQ-5)	La alternativa 1 reduciría el área de agua superficial en aproximadamente 14.7 acres  <i>Menos que significativo</i>	La alternativa 2 reduciría el área de agua superficial en aproximadamente 1.7 acres  <i>Menos que significativo</i>	<i>Sin impacto</i>	No se necesita mitigación