

Pacific L.A. Marine Terminal LLC

Proyecto Muelle 400, Atracadero 408

Informe Sobre Impactos Al Medio Ambiente Suplementario (SEIS) Informe Sobre Impactos Al Medio Ambiente Posterior (SEIR)



RESUMEN EJECUTIVO

Preparado por:



Cuerpo de Ingenieros del Ejército
de los Estados Unidos
Distrito de Los Ángeles



División de la Administración
Medioambiental
Departamento de Puertos de Los Ángeles

Con Ayuda De:

Mayo 2008



SCH No. 1992102975
ADP No. 030407-061

Pacific L.A. Marine Terminal LLC
Proyecto Muelle 400, Atracadero 408
Informe Sobre Impactos Al Medio Ambiente Suplementario (SEIS)
Informe sobre Impactos Al Medio Ambiente Posterior (SEIR)

RESUMEN EJECUTIVO

Preparado por:



Cuerpo de Ingenieros del Ejército
de los Estados Unidos
Distrito de Los Ángeles



División de la Administración
Medioambiental
Departamento de Puertos de Los Ángeles

Mayo 2008

Con Ayuda De:



SCH No. 1992102975
ADP No. 030407-061

RESUMEN EJECUTIVO

RE.1 Introducción

La producción de petróleo crudo de California alcanzó el punto máximo en 1985 y descendió un 39 por ciento desde 1986; la producción de petróleo crudo de Alaska alcanzó el punto máximo en 1988 y descendió un 60 por ciento desde ese momento. Se espera que estos descensos continúen. La demanda de combustibles para transporte en el sur de California, que origina la demanda de petróleo crudo, sigue creciendo a pesar de la promoción de las tecnologías de combustible alternativo. Es por eso que han aumentado las importaciones de petróleo crudo en el sur de California. Se espera que continúen estas tendencias.

Anticipando la importancia de los graneles líquidos y el transporte marino en contenedores, Los Angeles Harbor Department (LAHD, Departamento de Puertos de Los Ángeles; también conocido como “Puerto de los Ángeles” y “el Puerto”), el Puerto de Long Beach y United States Army Corps of Engineers (USACE, Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos) realizaron un estudio llamado “El Plan 2020”, entre 1981 y 1985 para evaluar la capacidad del complejo del puerto San Pedro para alojar las cargas esperadas a lo largo del año 2020. El Plan 2020 determinó que el alojamiento del aumento proyectado en el rendimiento requeriría incrementar al máximo el uso de las tierras y terminales existentes de los puertos, y la construcción y la operación de aproximadamente 2,400 acres (972 hectáreas [ha]) de nuevas tierras para obtener nuevas terminales marinas.

En 1992, se propuso el Deep Draft Navigation Improvements Project (Deep Draft Project) (Proyecto de mejoras de la navegación de gran calado) para mejorar la eficacia y los problemas de seguridades existentes y para alojar la producción del aumento proyectado de la carga en el Puerto de acuerdo con la prioridad planificada en el Plan 2020. El Deep Draft Project concibió tres usos para el Muelle 400: 1) un área para que los graneles peligrosos existentes se puedan reubicar lejos de las áreas pobladas y delicadas; 2) un sitio para una terminal de contenedores de 150 acres (61-ha); y 3) un sitio para una terminal marina nueva de graneles de líquido de gran calado. USACE y LAHD prepararon *Deep Draft Navigation Improvements, Los Angeles y Long Beach Harbors, San Pedro Bay, California Final Environmental Impact Statement and Environmental Impact Report (Informe y la declaración finales sobre los impactos ambientales de los Puertos de Los Ángeles y Long Beach, la Bahía de San Pedro y California)* (Deep Draft FEIS/FEIR) (USACE y LAHD 1992) para analizar los potenciales impactos ambientales asociados con Deep Draft Project. LAHD aprobó Deep Draft FEIS/FEIR el 18 de

noviembre de 1992 y USACE publicó un Record of Decision (ROD, Registro de Decisiones) el 21 de enero de 1994.

Las circunstancias han cambiado desde la aprobación de Deep Draft FEIS/FEIR. Sin embargo, el canal del nivel medio de la bajamar más baja (MLLW, mean lower low water) de 81 pies (ft) (24.7 metros [m]) que se encuentra desde el océano hasta el Muelle 400, que fue dragado específicamente para las operaciones de los buques de gran calado, permanece inutilizado para su propósito original debido a que no se ha construido ninguna terminal para petróleo crudo en el Muelle 400. La Terminal Marina del Pacífico para Petróleo Crudo de la Terminal Marina de Los Angeles, Los Parques de Tanques y el Proyecto de Oleoductos (el proyecto propuesto) ubicado en el Muelle 400 en el Puerto de Los Ángeles, solucionarían la necesidad de una terminal de petróleo crudo de gran calado dentro del Puerto, de acuerdo con el uso original del Muelle 400 planeado en Deep Draft FEIS/FEIR. El solicitante para el Proyecto propuesto es Pacific L.A. Marine Terminal LLC (PLAMT), que es una subsidiaria propiedad integral de Plains All American Pipeline, L.P. (Plains).

A pesar de que el Proyecto propuesto cumple con Deep Draft FEIS/FEIR, las circunstancias cambiantes del entorno y las regulaciones y las modificaciones a las configuraciones en el Proyecto propuesto actual realizadas a la configuración de la terminal marina propuesta en 1992 han requerido la preparación de un EIS Complementario y un EIR Posterior (SEIS/SEIR, Supplemental SEIS/Subsequent EIR) para identificar y evaluar los impactos ambientales potenciales asociados con la implementación del Proyecto propuesto.

USACE es el organismo federal principal responsable de la preparación de las secciones de SEIS de este documento. LAHD es el organismo estatal principal responsable de la preparación de las secciones de SEIR de este documento. USACE y LAHD han acordado la preparación conjunta de este Informe Preliminar SEIS/SEIR con el fin de alcanzar una máxima eficacia y evitar la duplicación de los esfuerzos.

Este documento complementa Deep Draft FEIS/FEIR, que se incorpora aquí como referencia de manera selectiva (según se aplique a este Proyecto), y se proporcionan elementos relevantes de ese Proyecto en la Sección 2.5, Alternativas. El texto del Informe Preliminar SEIS/SEIR prevalecerá en caso de que existan declaraciones conflictivas sobre el escenario existente, la descripción del Proyecto y los impactos.

Este Informe Preliminar SEIS/SEIR se ha preparado de acuerdo con los requisitos de National Environmental Policy Act (NEPA, Ley Nacional de Políticas Ambientales) (42 Código de los Estados Unidos [U.S.C.] 4341 *et seq.*), y en conformidad con las Pautas de Council for Environmental Quality (CEQ, Consejo sobre la Calidad Ambiental) y las Regulaciones sobre implementación de USACE NEPA. El documento también cumple con los requisitos de California Environmental Quality Act (CEQA, Ley de Calidad Ambiental de California) (Código de Recursos Públicos [PRC, Public Resources Code] 21000 *et seq.*), y las Pautas Estatales de CEQA (14 **Código de Regulaciones de California [CCR, California Code of Regulations] §15000 *et seq.***).

RE.2 Propósito de este Informe Preliminar (Draft) SEIS/SEIR

Este Informe Preliminar SEIS/SEIR se utilizará para informar a las personas responsables de tomar las decisiones y al público sobre los potenciales efectos ambientales significativos del Proyecto propuesto y las alternativas seleccionadas. La Sección 1.3 describe los organismos que utilizarán este documento, incluyendo, los organismos principales, responsables y de fideicomiso conforme a NEPA y CEQA. La Sección 1.4 describe el alcance y el contenido requerido de un SEIS/SEIR, y la Sección 1.5 describe los principios claves que guían la preparación de este documento.

EIS/EIR, USACE y el Puerto recibirán comentarios públicos sobre el Proyecto propuesto, las Alternativas, los impactos y las mitigaciones. El Puerto evaluará la viabilidad de las medidas adicionales de mitigación, incluyendo el aumento en Alternative Marine Power (AMP, Sistema Alternativo de Energía Marina) como parte del SEIS/SEIR final. Al certificar el SEIR final, la Board of Harbor Commissioners (Consejo de Comisarios Portuarios) también debe aprobar un Findings of Fact (Determinación de Hechos), que determinará la viabilidad final de todas las medidas de mitigación. Si se comprueba que los índices mayores de participación son viables, el Consejo podría aumentar los índices como parte de su aprobación.

RE.2.1 Introducción a NEPA (USACE)

USACE está preparando este SEIS de acuerdo con las regulaciones de NEPA y CEQA para implementar NEPA (40 CFR 1500-1508), que requiere la evaluación de los impactos ambientales potenciales causados por acciones federales. La principal acción federal asociada con el Proyecto propuesto es la expedición de un permiso que autorice el trabajo y las estructuras en aguas navegables de los Estados Unidos y la descarga de material dragado o de relleno en las aguas de los Estados Unidos. USACE posee autoridad jurisdiccional en el Proyecto conforme al Artículo 404 de Clean Water Act (Ley de Aguas Limpias), el Artículo 10 de River and Harbor Act (Ley de Ríos y Puertos), y el Artículo 103 de Marine Protection, Research, and Sanctuaries Act (Ley de Protección, Investigación y Santuarios Marinos).

USACE utilizará este documento para considerar la solicitud presentada por LAHD para obtener el permiso para llevar a cabo las tareas de dragado y de relleno y la construcción de muelles de acuerdo con el Artículo 404 de la Ley de Aguas Limpias y el Artículo 10 de la Ley de Ríos y Puertos. Además, se evaluará la propuesta de transporte del material dragado para la eliminación en el océano conforme con el Artículo 103 de la Ley de Protección, Investigación y Santuarios Marinos. Esta acción puede causar efectos significativos en el ambiente y por lo tanto será una acción federal importante que necesitará la revisión por parte de NEPA (42 U.S.C. 4341 *et seq.*). Este documento no sirve como una notificación pública de solicitud para ningún permiso en este momento. En cambio, esta notificación pública estará separada del período de revisión pública para el Informe Preliminar SEIS/SEIR y será simultánea a este. Se presenta más información sobre el rol, la jurisdicción y las responsabilidades de USACE con respecto a este documento y el Proyecto propuesto y las alternativas en las Secciones 1.1.1, 1.2.1, 1.4.2 y 2.6.1.

RE.2.2 Introducción a CEQA (LAHD)

LAHD opera el Puerto conforme a los imperativos legales del Port of Los Angeles Tidelands Trust (El Estatuto de la Ciudad de Los Ángeles, Artículo VI, Sec. 601) y la Coastal Act (Ley Costera), (PRC Div 20 S30700 et seq.), que identifican el Puerto y sus instalaciones como el recurso principal económico/costero del Estado y un elemento esencial de la industria nacional marítima para la promoción del comercio, la navegación, la pesca, la recreación y las operaciones portuarias. De acuerdo con Tidelands Trust, las tareas ligadas al puerto deben depender del agua y deben priorizar la navegación, el transporte y el apoyo y las instalaciones de acceso necesarios para cumplir con las demandas del comercio marino extranjero y nacional.

De acuerdo con el Artículo 15121(a) de las Pautas de CEQA (CCR, Título 14, División 6, Capítulo 3), el propósito de EIR es servir como un documento informativo que:

“...informará a las personas responsables de tomar decisiones de los organismos públicos y al público en general acerca del efecto ambiental significativo del proyecto, identificará las formas posibles de minimizar los efectos significativos y describirá las alternativas razonables para el proyecto”.

Las acciones consideradas por LAHD implican los cambios físicos al ambiente que podrían provocar un impacto significativo, según se determina en el Estudio Inicial del Proyecto (consultar el Apéndice A). Además, los comentarios proporcionados por los organismos públicos, incluso los organismos responsables y organismos de fideicomiso y el público en respuesta a la Notice of Intent/Notice of Preparation (NOI/NOP, Nota de Intención/Nota de Preparación) también han indicado que el Proyecto podría tener impactos significativos. Consecuentemente, se requiere un EIR conforme con CEQA (PRC 21000 et seq.). Este Informe Preliminar SEIR evalúa los impactos directos, indirectos y acumulativos del Proyecto propuesto de acuerdo con las provisiones establecidas en las Pautas de CEQA. Se utilizará para tratar potenciales problemas significativos para el medio ambiente. El uso principal pretendido de este Informe Preliminar SEIS/SEIR por parte de LAHD es informar a los organismos que consideran las solicitudes de permiso y otras acciones necesarias para construir, arrendar y operar la alternativa seleccionada y también informar al público de las posibles consecuencias ambientales de la acción y de las alternativas propuestas. La certificación de SEIR por parte de LAHD, Notice of Completion (NOC, Nota de Finalización), y la Declaración sobre Consideraciones Primordiales (de ser necesario) documentarán la decisión de LAHD sobre la adecuación de SEIR e informarán las decisiones subsecuentes realizadas por LAHD en cuanto a la aprobación del Proyecto propuesto, la construcción de los elementos en el agua, el arrendamiento del sitio para el Proyecto a la Terminal Marina del Pacífico de Los Ángeles durante un período de 30 años, y proporcionar los permisos necesarios para la construcción y la operación. LAHD utiliza SEIS/EIR para respaldar las solicitudes de permisos, los contratos de construcción, los arrendamientos y otras acciones requeridas para implementar la alternativa seleccionada y para adoptar las medidas de mitigación que, cuando sea posible, puedan reducir o eliminar los impactos ambientales significativos.

LAHD también puede utilizar este Informe Preliminar SEIS/SEIR para certificar en nombre de la California Coastal Commission (Comisión Costera de California) que el Proyecto propuesto es consistente con el Permiso de Desarrollo Costero.

Se espera que otros organismos (federales, estatales, regionales y locales) que poseen jurisdicción sobre algunas partes del Proyecto o un área de recurso afectada por el Proyecto utilicen este Informe Preliminar SEIS/SEIR como parte de los procesos de aprobación y permiso.

RE.2.3 Propósito del proyecto

El propósito del Proyecto propuesto es ayudar a adaptar el aumento de la demanda proyectada de petróleo crudo extranjero que se importará en el sur de California mientras se mitigan los impactos de la actividad en el ambiente local y en la región de Los Ángeles a través de la adopción de todas las medidas viables de mitigación y mediante la implementación del San Pedro Bay Ports Clean Air Action Plan (CAAP, Plan de Acción de Aire Limpio de la Bahía de San Pedro). Este propósito requiere que se complete la documentación ambiental con el fin de evaluar los impactos potenciales de las mejoras propuestas (el Proyecto propuesto) y las alternativas viables.

USACE y LAHD basan su necesidad de obtener el Proyecto propuesto en las siguientes cuatro condiciones: (1) la necesidad de adaptar las importaciones en aumento del petróleo en crudo para contrarrestar la producción nacional en descenso; (2) la tendencia a que existan buques más grandes y cargas de mayor tamaño; (3) un déficit proyectado en la capacidad de Muelle de los buques de petróleo crudo en San Pedro Bay Ports y (4) la necesidad en aumento respecto a la capacidad de los tanques de petróleo crudo para una descarga eficaz de los buques en el Muelle. Cada una de las necesidades se aborda en detalle en el Capítulo 1 (Sección 1.1.3).

RE.2.3.1 Objetivos del Proyecto CEQA

El propósito del proyecto CEQA de LAHD se describe en la Sección 1.1.3 y 2.3. Para establecer y maximizar la eficacia y la capacidad para manejar el petróleo crudo por parte del Puerto, se deben cumplir los siguientes objetivos claves del Proyecto:

- Construir una terminal marina para petróleo crudo capaz de alojar buques cisterna tipo VLCC; es decir, buques cisterna de hasta 325,000 DWT o 2,300,000-bbl de capacidad y construir una infraestructura con la capacidad suficiente como para alojar una porción de los aumentos esperados por la demanda de petróleo crudo que se enviará al sur de California por mar, mientras se maximiza el uso de las instalaciones en las profundidades creadas por el Deep-Draft Navigation Improvements Project y se integra en la utilización general de la línea costera disponible del Puerto. Se podrá cumplir el objetivo del proyecto si:
 - Se proporcionan los edificios y estructuras accesorios de la terminal marina para petróleo crudo para asegurar el cumplimiento de los requisitos de descarga y manejo de petróleo crudo;
 - Se proporcionan las capacidades de descarga para promover la transferencia directa de petróleo crudo desde el buque hacia el oleoducto; y
 - Se proporciona el acceso a los tanques en tierra firme y los sistemas de oleoductos nuevos y existentes para transportar el petróleo crudo hacia las refinerías para su procesamiento.

RE.2.3.2 Propósito de NEPA

La discusión de la demanda futura del petróleo crudo y la necesidad de la construcción instalaciones adicionales para adaptar la demanda presentada en la Sección 1.1.3 son parte de la base del propósito y la necesidad de NEPA. Según lo abordado, el Proyecto propuesto cumpliría con la necesidad pública de desarrollar infraestructura para la importación de petróleo crudo. Según NEPA, el propósito del Proyecto propuesto es construir una terminal marina de petróleo crudo en el Muelle 400 en el Atracadero 408, y las instalaciones de transferencia relacionadas para recibir, almacenar y transportar parte del aumento previsto en el volumen de petróleo crudo que se enviará al sur de California por mar. El propósito y la necesidad del proyecto USACE incluye los siguientes objetivos:

- La construcción y la operación de una terminal de petróleo crudo que maximice el uso de la línea costera disponible y de las vías navegables de gran calado existentes para tal propósito por parte del Deep-Draft Navigation Improvements Project;
- La construcción de un Muelle y de una infraestructura con la capacidad suficiente como para ubicar una porción de los volúmenes esperados de petróleo crudo que ingresarán al sur de California provenientes de fuentes extranjeras y para asegurar la descarga eficiente de los VLCC;
- Proporcionar los edificios y estructuras accesorios de la terminal marina para asegurar el cumplimiento de los requisitos anticipados sobre el manejo de petróleo crudo.

Conforme con las Pautas del Artículo 404 (b)(1) de Clean Water Act el propósito básico es la importación del petróleo crudo; y el propósito general del Proyecto propuesto es construir una terminal marina de petróleo crudo en el Muelle 400 en el Atracadero 408, y las instalaciones de transferencia relacionadas, para recibir, almacenar y transportar parte del aumento previsto en el volumen de petróleo crudo que se enviará al sur de California por mar.

RE.2.4 Directrices

RE.2.4.1 Directrices de CEQA

El Artículo 15125 de las Pautas de CEQA exige que los EIR incluyan una descripción de las condiciones físicas ambientales en las áreas vecinas de un proyecto que existe en el momento de la realización de NOP. Estas condiciones ambientales, normalmente, formarán las condiciones físicas básicas por las que el organismo principal de CEQA determina si el impacto es significativo. Para los propósitos de este Informe Preliminar SEIS/SEIR, las directrices de CEQA para determinar la importancia de los impactos potenciales según CEQA son las condiciones que existían en el momento en que LAHD publicó el NOP; es decir, en junio de 2004. En ese momento, la terminal marina propuesta estaba constituida por 5.0 acres (2.0 ha) de tierra libre y el área de los segmentos de los oleoductos estaba relacionada con una actividad industrial, principalmente relacionada con el puerto. El área propuesta como Parque de Tanques en el Sitio 1 en este Informe Preliminar SEIS/SEIR estaba conformada por 10.7 acres (4.3 ha) de tierra libre, y el área propuesta como Parque de Tanques en el Sitio 2 estaba formada por 37.0 acres (14.8 ha)

de tierra que Los Angeles Export Terminal, Inc. (LAXT) utilizaba anteriormente como una terminal a granel.

Las directrices de CEQA representan el escenario en un punto fijo en el tiempo, sin la existencia de crecimiento en el tiempo, y se diferencia de la Alternativa "Ninguna acción federal/ ningún proyecto" (sin acción federal/sin proyecto) en que la Alternativa "Ninguna acción federal/ ningún proyecto" trata lo que es probable que suceda en el sitio durante el transcurso del tiempo, comenzando desde las condiciones básicas. La Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto permite el crecimiento del sitio del Proyecto propuesto sin ninguna aprobación adicional requerida. Consulte las Secciones 1.5.5 y 2.6.2 para obtener una descripción más completa de las directrices de CEQA.

RE.2.4.1 Directrices de NEPA

Para los propósitos de este Informe Preliminar SEIS/SEIR, la evaluación de la importancia según NEPA se define mediante la comparación del Proyecto propuesto u otra alternativa con el escenario de la No Federal Action (es decir, la directriz de NEPA y la Alternativa No Federal Action son equivalentes para este proyecto). A diferencia de las directrices de CEQA, que se definen por medio de las condiciones en un momento dado, las directrices de NEPA/No Federal Action no se encuentran sujetas a un escenario "llano" o "sin crecimiento"; por este motivo, USACE puede proyectar aumentos en las operaciones durante el transcurso de un proyecto para analizar apropiadamente las directrices de NEPA/la condición de No Federal Action. Las tareas que requieren permisos (por ejemplo, aquellas tareas dentro de la jurisdicción de USACE según el Artículo 10 de River and Harbor Act, Artículo 404 de Clean Water Act, y el Artículo 103 de Marine Protection, Research, and Sanctuaries Act) no son parte de las directrices de NEPA. Consulte las Secciones 1.5.5 y 2.6.1 para obtener una descripción más completa de las directrices de NEPA.

La condición de las directrices de NEPA para determinar la importancia de los impactos se define mediante el análisis de una gran variedad de construcciones y operaciones que tienden a ocurrir sin el permiso de USACE. Según lo documentado en la Sección 2.6.1, USACE, LAHD y el solicitante han concluido que ninguna parte del Proyecto propuesto se construirá si no existe el permiso de USACE. Por lo tanto, para el caso de este proyecto, las directrices de NEPA son idénticas a las de Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto (consulte la Sección 2.6.1). Los elementos de las directrices de NEPA incluyen:

- La pavimentación, el alumbrado, el cercado y la construcción de un camino de acceso al Parque de Tanques del Sitio 1 para permitir el almacenamiento temporal e intermitente en el sitio de los contenedores con armazón montado en el chasis por parte de APM;
- La pavimentación, el cercado, el alumbrado en el Parque de Tanques del Sitio 2 para permitir el almacenamiento temporal e intermitente de contenedores con ruedas por parte de APL o Evergreen; y
- Las entregas adicionales de petróleo crudo en las terminales de petróleo crudo en San Pedro Bay Ports.

La importancia del Proyecto propuesto o de la alternativa se define mediante la comparación del Proyecto propuesto o la alternativa con las directrices de NEPA (es decir, el aumento). Los impactos se determinan mediante la comparación de las condiciones con el Proyecto propuesto y sin él en determinados momentos en el futuro. Para el análisis en este Informe Preliminar SEIS/SEIR, esos puntos incluyen el comienzo de la operación del Proyecto propuesto en 2010; años intermedios 2015 y 2025; y 2040, que es el año final en el contrato de arrendamiento propuesto por 30 años entre el solicitante y LAHD (consulte la Sección RE.3).

RE.3 Proyecto propuesto

RE.3.1 Introducción

El área del Proyecto propuesto (terminal marina, Parque de tanques y oleoductos) se ubicará en los Muelles 400 y 300 en el Puerto, aproximadamente a 20 millas (32 km.) al sur del centro de Los Ángeles. El Muelle 400 se encuentra rodeado, al este por Port of Long Beach Outer Harbor (Antepuerto del Puerto de Long Beach) y al sur y al oeste por el (Port Outer Harbor) Antepuerto del Puerto (Figura RE-1). El Muelle 300 está ubicado en las aguas del puerto al norte y al oeste del Muelle 400. En vez de estar conectado mediante los recorridos de los oleoductos, la porción del Proyecto propuesto en el Muelle 300 de la Isla Terminal está unida por Ferry Street, Terminal Way, Seaside Avenue y Navy Way. La mayoría de las partes en el Puerto estarán dentro de la propiedad de la refinería Ultramar/Valero o dentro del derecho de paso de la calle o vías del tren en la Ciudad de Los Ángeles; una pequeña porción estará dentro de la Ciudad de Long Beach.

El Proyecto propuesto trata de construir y operar una instalación de descarga marina de petróleo crudo de gran calado en el Atracadero 408 en la Cara C del Muelle 400 (Terminal Marina); un Parque de tanques que contenga dos tanques de almacenamiento/transferencia, un tanque de compensación, un tanque para combustible y equipos relacionados en la Cara D del Muelle 400 (Parque de Tanques en el Sitio 1); una zona de tanques en el Muelle 300 en el Puerto que posea catorce tanques de almacenamiento/transferencia (Parque de Tanques en el Sitio 2); y cañerías que conectarán la Terminal Marina con la zona de tanques y la Terminal Sudoeste de ExxonMobil o la Isla Terminal y la Refinería Ultramar/Valero ubicada al norte de la Autopista de la Isla Terminal y el sur de la calle Anaheim. El Proyecto propuesto incluye un arrendamiento por 30 años y llevará, aproximadamente, 30 meses de construcción.

La Terminal Marina propuesta estará ubicada aproximadamente en 5.0 acres (2.0 ha) de tierra libre; el Parque de Tanques en el Sitio 1 estará ubicado aproximadamente en 10.7 acres (4.2 ha) de tierra libre; el Parque de Tanques en el Sitio 2 estará ubicado aproximadamente en 37.0 (15.3 ha) de tierra que LAXT utilizó previamente como una terminal a granel; y diversos segmentos de oleoductos con una longitud total de aproximadamente 46,550 pies (14,200 m).

En plena operación, que se espera para el año 2025, la terminal propuesta utilizará una capacidad de 4.0 millones bbl en los tanques de petróleo crudo con una producción total promedio de petróleo crudo de 677,000 barriles por día (bpd) y 201 visitas de buques cisterna por año.

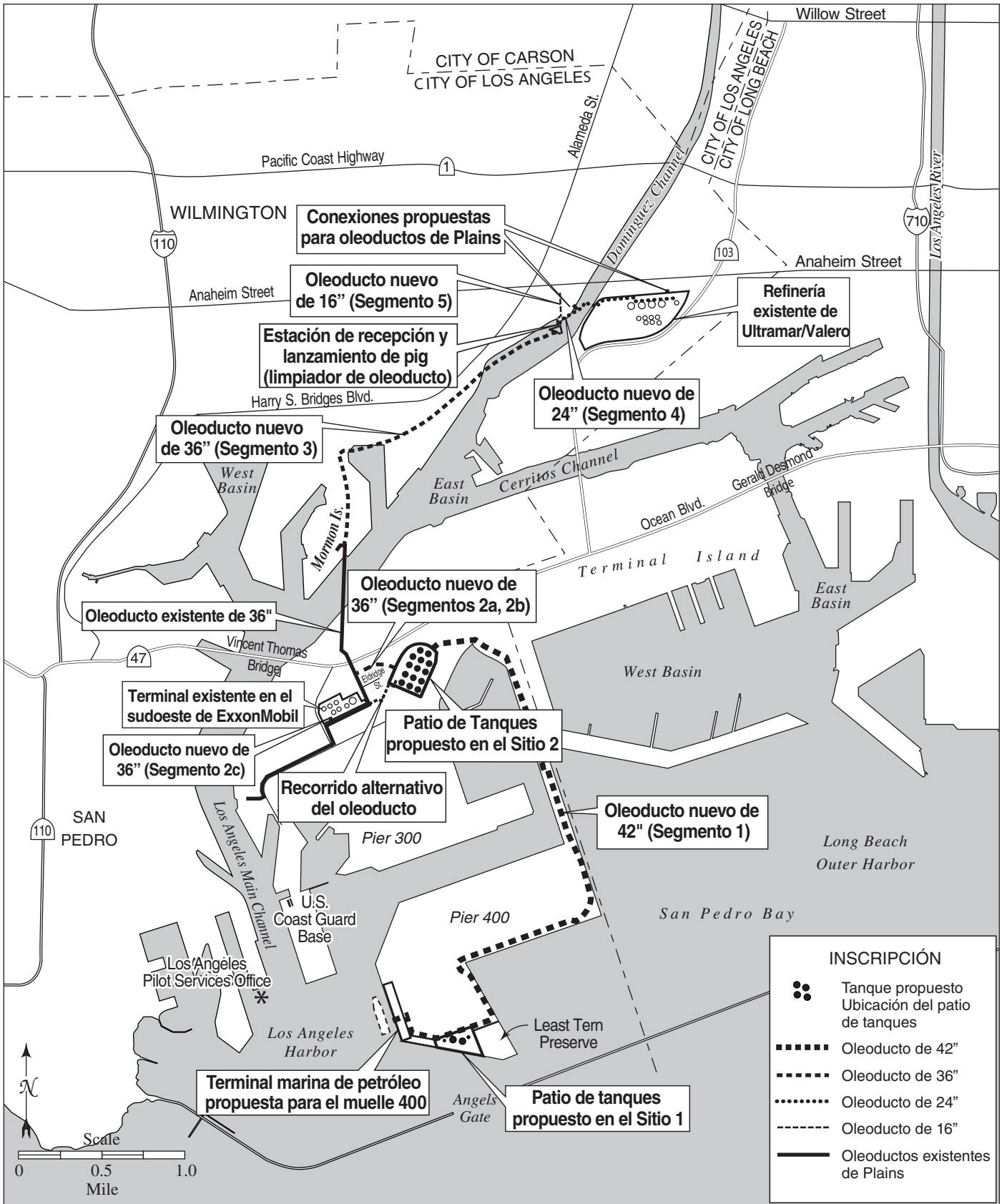


Figura RE-1. Ubicaciones del sitio del proyecto propuesto

1 Los elementos principales del Proyecto propuesto se muestran en la Figura RE-2 y se
2 resumen en la Tabla RE-1. Se incluye la construcción y la operación de lo siguiente:

- 3 • Una nueva Terminal Marina de petróleo crudo en la parte oeste (Cara C) del Muelle
4 400 incluso un embarcadero en el Atracadero 408, brazos de carga/descarga, un
5 edificio de control, un edificio para desarrollar cuestiones administrativas, una
6 oficina de seguridad para la terminal, un estacionamiento, bombas de transferencia,
7 sistemas de extinción de incendios y una subestación eléctrica.
- 8 • Un nuevo Parque de tanques (Parque de Tanques en el Sitio 1) con un tanque de
9 compensación de 50,000-bbl, un tanque para combustible de 15,000-bbl, dos
10 tanques de transferencia de petróleo crudo con una capacidad de 250,000-bbl, un
11 tanque de vapor y un edificio de control de motores en la Cara D del Muelle 400;
- 12 • Un nuevo Parque de tanques (Parque de Tanques en el Sitio 2) con catorce tanques
13 de transferencias de petróleo crudo con una capacidad de 250,000-bbl, un centro de
14 control de motores, una oficina para el operador del Parque de tanques y un edificio
15 de control y un estacionamiento;
- 16 • Una estación de entrada de 1.2 acres (0.5 ha) (Sitio A) (tener en cuenta que el Sitio
17 B, un sitio de 0.61 acres (0.25 ha), se utilizará en el caso de que el Sitio A no esté
18 disponible en el momento de la construcción del Proyecto propuesto; el Sitio B se
19 encuentra ubicado directamente al este de la avenida Henry Ford, al sur de la Calle
20 Anaheim y al oeste del edificio de);
- 21 • Un oleoducto de descarga de 42 pulgadas (Segmento 1 del oleoducto) que conecta
22 la Terminal Marina al Parque de Tanques en el Sitio 1 y al Parque de Tanques en el
23 Sitio 2.
- 24 • Dos oleoductos de distribución de 36 pulgadas (Segmentos 2a y 2b del oleoducto)
25 que conectan el Parque de Tanques en el Sitio 2 con un oleoducto existente de 36
26 pulgadas ubicado en Ferry Street en Terminal Island;
- 27 • Un oleoducto de distribución de 36 pulgadas (Segmento 2c del oleoducto) que
28 conecta el oleoducto existente de 36 pulgadas con las instalaciones en el sudoeste de
29 ExxonMobil.
- 30 • Un oleoducto de distribución de 36 pulgadas (Segmento 3 del oleoducto) que
31 conecta el oleoducto existente de 36 pulgadas en las Isla Mormon con el Sitio A (o
32 el Sitio B).
- 33 • Un oleoducto de distribución de 24 pulgadas (Segmento 4 del oleoducto) que
34 conecta el Sitio A (o el Sitio B) con la Refinería Ultramar/Valero y otros oleoductos
35 de Plains y de otros clientes ubicados al este de la Terminal Island Freeway
36 (Autopista de la Isla Terminal).
- 37 • Un oleoducto de distribución de 16 pulgadas (Segmento 5 del oleoducto) que
38 conecta el Sitio A (o el Sitio B) con el oleoducto existente de Plains ubicados en la
39 Avenida Henry Ford cerca de la esquina Alameda y Avenida Henry Ford.

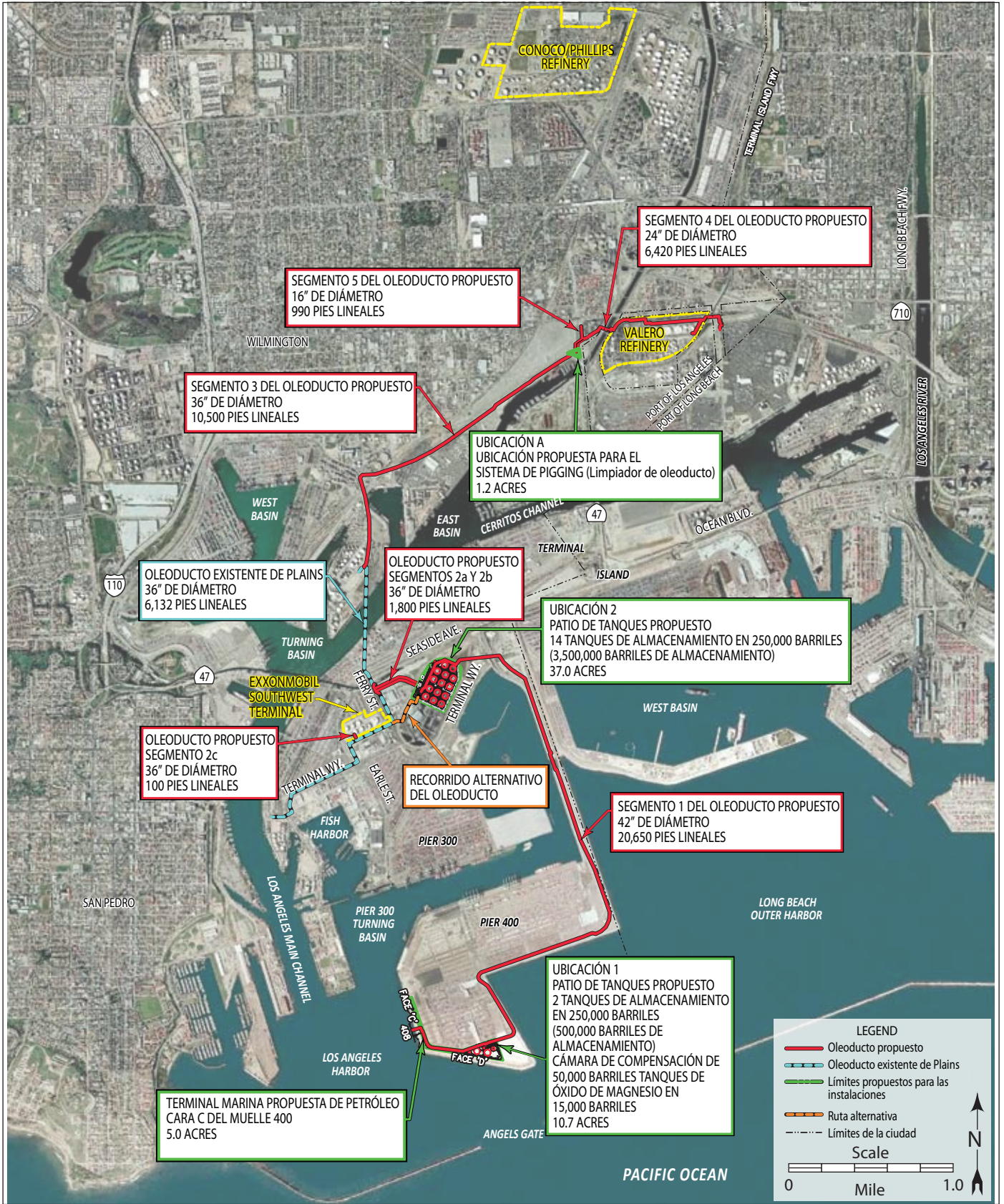


Figura RE-2. Ubicaciones del sitio del proyecto propuesto (Vista aérea)

Esta página está intencionalmente blanca.

Tabla RE-1. Resumen del proyecto propuesto y directrices

Elemento	Directrices de CEQA	Directrices de NEPA		Proyecto propuesto	
	2004	2010	2025 - 2040	2010	2025 - 2040
OPERACIONES					
Extensión en acres de la Terminal Marina	0	0	0	5.0 acres (2.0 ha)	5.0 acres (2.0 ha)
Extensión en acres del Parque nuevo de tanques	0	0	0	47.7 acres (19.3 ha)	47.7 acres (19.3 ha)
Tanques de almacenamiento nuevos	0	0	0	16	16
Capacidad total de los tanques nuevos	0	0	0	4.0 millones de bbl	4.0 millones de bbl
Visitas de barcasas en el Atracadero 408	0	0	0	6	12
Visitas de buques cisternas en el Atracadero 408 (En aumento a lo largo de 2004)	0	0	0	129 por año	201 por año
Producción total promedio de petróleo crudo en el Atracadero 408 (En aumento a lo largo de 2004) ¹	0	0	0	350,000 bpd	677.000 bpd
Visitas de buques cisternas en la Terminal Existente en San Pedro Bay Ports (En aumento a lo largo de 2004)	0	267 por año	267 por año	0	0
Producción total promedio de petróleo crudo en la Terminal Existente en San Pedro Bay Ports (En aumento a lo largo de 2004)	0	252.000 bpd	252.000 bpd	0	0
Cálculos de empleados	0	0	0	523 ²	54 ³
<p><i>Notas:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Para el Proyecto propuesto, el análisis ambiental utiliza la suposición de que cada barril nuevo de petróleo crudo (en comparación con la demanda de 2004) pedido por las refinerías del sur de California se recibirán en el nuevo Atracadero 408. Esto puede no suceder en la práctica, ya que continuará la competencia entre las terminales de petróleo para atraer importaciones de petróleo y distribuir las a las refinerías del área. Sin embargo, la suposición determina un análisis conservador de los impactos ambientales razonablemente predecibles. El número máximo que se observa representa el punto máximo de empleo durante la fase de construcción (teniendo en cuenta que las operaciones comenzarían en 2010 mientras continúa la construcción); consulte la Sección 2.4.3.1 para obtener más detalles. Este nivel máximo ocurrirá durante un período corto, si es que sucede, pero es el número máximo razonablemente predecible. El número de empleados durante la operación del Proyecto propuesto incluye a aquellas personas empleadas o contratadas por PLAMT y un aumento estimado en las tripulaciones de pilotos de remolcadores y del Puerto debido al aumento en las Visitas de las embarcaciones. <p>bpd = barriles por día bbl = barriles</p>					

1 RE.3.2 Descripción del proyecto

2 Los elementos específicos del Proyecto propuesto se describen con mayor detalle en la
3 Sección 2.4.

RE.3.2.1 Terminal Marina

La Terminal Marina se construirá en una parcela de 5 acres (2 ha.) ubicada en el Atracadero 408 en la porción sudoeste del Muelle 400. La profundidad de agua actual de 81 pies (24.7 m) del Atracadero 408 inferior significa que el nivel medio de la bajamar más baja (MLLW) permanecerá sin cambios. Las estructuras del Muelle se diseñarán y construirán de tal manera que se puedan ubicar los barcos cisterna de tipo VLCC. El Muelle estará diseñado para descargar un máximo de 125,000 barriles de petróleo crudo por hora (bph).

La Terminal Marina estará equipada con un sistema Alternativo de Energía Marina (AMP) para reducir las emisiones al aire. Finalmente, se podrá utilizar otra tecnología para la reducción de las emisiones como alternativa a AMP, pero siempre que estén sujetas a los requisitos resumidos en la Sección 3.2 (Medida de Mitigación AQ-19). Una de esas tecnologías es Advanced Cleanup Technologies, Inc. (ACTI) Advanced Maritime Emissions Control System (AMECS). Para facilitar su eventual implementación, si se determina que AMECS se puede utilizar en el Atracadero 408, el Proyecto propuesto incluye la construcción de la infraestructura de soporte para AMECS (es decir, una plataforma soportada por pilotes y una metodología). Se proporcionan más detalles sobre AMECS, su evaluación para ser incluida en el Proyecto Propuesto y la posibilidad de su eventual uso en el Atracadero 408 en la Sección 2.4.2.1. Si se agregara la instalación de AMECS, podría resultar necesario un análisis ambiental separado.

El uso de AMP constituye una medida de mitigación en lugar de una característica del Proyecto propuesto. Sin embargo, se instalarán como parte del Proyecto propuesto durante la construcción de la Terminal Marina: la construcción de la plataforma en la estructura de Muelle que respaldará a AMP, los conductos, las conexiones con los servicios y la infraestructura general necesarios para la operación de un sistema AMP. La subestación de energía y el mecanismo de manejo de cables del muelle se construirán no bien existan barcos cisternas que puedan utilizar el sistema AMP. Estos elementos son parte de la implementación AMP y por lo tanto se consideran parte de la medida de mitigación de AMP, en vez de formar parte del Proyecto propuesto.

El Muelle incluirá una plataforma de descarga; plataformas de postes de amarre; un sistema de amarre y defensa; y soportes al norte y al sur con calzadas, cañerías, pasarelas, un muelle flotante para los botes utilitarios, y una torre pasarela; y plataformas para soportar la instalaciones de AMP y AMECS. El Muelle también incluirá seis postes de amarre con ganchos de rápida liberación y potentes cabrestantes, una grúa de carga motorizada, una grúa pescante (grúa para descenso de botes), 4,000 pies (1,219 m) de almacenaje de torrente de descarga, un sistema de extinción de incendios con espuma operado de forma remota, sistemas de alumbrado de bajo impacto en el área, sistemas de prevención de la corrosión para la protección catódica y sistemas de alumbrado para la navegación.

Se propone la construcción de tres edificios en la Terminal Marina: edificios de terminal de control, de administración y de seguridad. Se certificarán en las normas de Leadership in Energy and Environmental Design (LEED, Liderazgo en el Diseño Energético y Medioambiental) establecidas por el U.S. Green Building Council (Consejo de Construcción Ecológica de los Estados Unidos). Otros elementos en tierra firme de la

1 Terminal Marina son: un sistema de extinción de incendios, sistemas de bombas para
2 petróleo y agua y el sistema eléctrico.

3 Los elementos estructurales de la Terminal Marina estarán diseñados para tener una vida
4 útil de 50 años sin requerir ningún mantenimiento significativo en los elementos
5 estructurales por deterioro durante los primeros 25 años. Los equipos, como por ejemplo
6 los brazos de descarga, las bombas y los generadores, estarán diseñados para tener una
7 vida útil de al menos 30 años, de acuerdo con la duración del contrato de arrendamiento
8 propuesto. Sin embargo, mediante la realización de actividades rutinarias de
9 mantenimiento, de sistemas de protección catódica y de una inspección integral y el
10 desarrollo de un programa de reparación se podrá extender la vida útil a más de 50 y 30
11 años.

12 **RE.3.2.2 Parque de tanques**

13 El Parque de Tanques en el Sitio 1 estará ubicado en el lado sur (Cara D) del Muelle 400
14 en 10.7 acres (4.2 ha) de tierra que actualmente están libres, sin pavimentar y sin
15 emparejar y que recibirán las descargas directas de petróleo crudo. El sitio pertenece a
16 LAHD y es adyacente a la Terminal APM al norte y al oeste, al este se encuentra una
17 reserva de anidamiento de las gaviotas chicas de California y el Puerto de Los Ángeles al
18 sur y al oeste.

19 Se instalará en el Parque de Tanques del Sitio 1 un edificio central de control de motores
20 de uno o dos pisos de aproximadamente 4,800 pies cuadrados (sf) (446-metros
21 cuadrados [m²]). Este edificio contendrá el mecanismo de encendido eléctrico, los
22 transformadores reductores de bajo voltaje y la central de control del motor que
23 alimentará a todos los equipos eléctricos.

24 El Parque de Tanques en el Sitio 2 estará ubicado en aproximadamente 37.0 acres (15.3
25 ha) al sur de la Avenida Seaside y al oeste de la Terminal Way y servirá como lugar de
26 almacenamiento temporal y de transferencia de petróleo crudo y del petróleo crudo
27 parcialmente refinado. Los dos Parques de Tanques tendrán una capacidad de
28 almacenamiento total de 4.0 millones de bbl y un tanque de compensación adicional de
29 50,000 bbl y un tanque de gas oil marino (MGO, marine gas oil) de 15,000 bbl que
30 proporcionará MGO a los buques que utilizan la terminal marina. A fines de los años
31 noventa, LAXT construyó en el sitio una terminal a granel, incluyendo las estructuras
32 para el manejo y la exportación de coque de petróleo. Sin embargo, LAHD posee
33 jurisdicción completa sobre el sitio, y LAXT ya no tiene derechos sobre el sitio.
34 Conforme a otro proyecto, LAHD está por demoler dos cúpulas y un tinglado de
35 almacenamiento en el sitio; las vías de tren existentes adyacentes al sitio seguirán
36 funcionando. Se espera que el uso futuro del sitio sea para el almacenamiento de granel
37 líquido (ya sea para el Proyecto propuesto o para algún proyecto futuro, aún
38 desconocido).

39 El Parque de Tanques en el Sitio 2 incluirá un edificio de dos pisos de 15,000 sf (1,392 m²)
40 para alojar una central de control de los motores y una oficina/centro de control. El edificio
41 también incluirá vestuarios para los trabajadores, sanitarios, un comedor e instalaciones
42 para la capacitación del personal y para llevar a cabo reuniones informativas.

RE.3.2.3 Oleoductos

Las ubicaciones generales de cada recorrido de los oleoductos se muestran en la Figura RE-1. El recorrido del oleoducto del Proyecto propuesto comenzará con un oleoducto de 42 pulgadas de diámetro (Segmento 1) que se extenderá desde la Terminal Marina en el límite norte del Parque de Tanques en el Sitio 1, y luego por el borde sur del Muelle 400 y en la calzada del Muelle 400 hacia el Parque de Tanques en el Sitio 2. Dos oleoductos de 36 pulgadas de diámetro (los segmentos 2 a y 2b) conectarán el Parque de Tanques en el Sitio 2 con la red existente de oleoductos en Ferry Street. Además, otro arbotante de 36 pulgadas de diámetro (Segmento 2c) se extenderá desde la red existente en Ferry Street hacia la Terminal Sudoeste de ExxonMobil.

El solicitante ha pedido que se le cedan los derechos para utilizar los oleoductos existentes de 36 pulgadas de diámetro que se encuentran cerca de la Avenida Seaside en la Isla Terminal hacia el área del Muelle 174 en la Isla Mormon. Un oleoducto nuevo perforado de modo de dirección de 36 pulgadas de diámetro (Segmento 3) se extenderá desde el Muelle 174 al extremo norte de la Isla Mormon y desde allí hacia el Sitio A. El Sitio A es una estación de entrada propuesta que comprende alrededor de 1.2 acres y estará ubicada directamente al oeste de la Avenida Henry Ford, al oeste de las instalaciones de Air Products. Este sitio se utilizará como un punto de transición para la conexión a un Oleoducto del Pacífico existente de 16 pulgadas de diámetro que se extiende hacia la Refinería ConocoPhillips Carson (a través del Segmento 4 del Oleoducto Propuesto) y un oleoducto nuevo de 24 pulgadas (Segmento 4 del Oleoducto Propuesto) que se extiende hacia la Refinería Valero/Ultramar Wilmington y las Refinerías Valero, como también conexiones a sistemas de oleoductos existentes que son propiedad de Plains en la parte este de la Terminal Island Freeway. Como se señaló anteriormente, si el Sitio A no está disponible, la nueva estación de pig se ubicará en un lugar alternativo, llamado Sitio B; si se utiliza el Sitio B en vez del A, éste será un punto de transición para las conexiones al mismo conjunto de oleoductos nuevos y existentes señalado para el Sitio A.

En general, los oleoductos cruzarán las áreas de tierra del Puerto que se han utilizado para actividades industriales, relacionadas con el puerto o actividades militares. Existirán algunas excepciones en las que pequeñas porciones del recorrido de los oleoductos cruzarán tierras que no son propiedad del Puerto. Las porciones de los recorridos de los oleoductos y las terminales de los nuevos oleoductos en la Refinería Ultramar/Valero y las conexiones a otros sistemas de cañerías Plains se extenderán más allá de la propiedad controlada por el Puerto. La mayoría de las porciones en el Puerto estarán dentro de la propiedad de la refinería Ultramar/Valero o dentro del derecho de paso de las calles o vías del tren en la Ciudad de Los Ángeles; una pequeña porción estará dentro de la Ciudad de Long Beach. Todos los oleoductos estarán instalados bajo tierra, con excepción de los cruces de agua en el puente del Muelle 400, en la estación de entrada y recepción, en el puente de Valero que cruza el Canal Dominguez al oeste de la Refinería Ultramar/Valero, y en algunas parte de la Terminal Marina y los Sitios de los Parques de Tanques.

RE.3.2.4 Operaciones del proyecto

Las operaciones del proyecto se describen en detalle en la Sección 2.4.4. La Terminal Marina completa puede manejar un promedio de producción total diaria de 677,000 bpd

1 y una capacidad total de petróleo crudo en los tanques de 4.0 millones de bbl. Se espera
2 que esa capacidad máxima se alcance en 2025 (Tabla RE-1).

3 Se espera que el Proyecto propuesto comience las operaciones de descarga de buques en
4 2010 y se espera que el 2011 sea el primer año completo de operaciones. Las
5 operaciones de los buques cisterna se describen en la Sección 1.1.4. Como el Proyecto
6 propuesto implica la construcción de un Muelle, sólo se podrá amarrar un buque por vez
7 en la terminal. En la capacidad máxima, la terminal recibirá aproximadamente 201 visitas
8 de buques cisternas por año para 2025.

9 La operación de la Terminal Marina consistirá principalmente en el control del flujo del
10 petróleo crudo desde los buques cisterna; el control de la transferencia y el almacenamiento
11 del combustible de los buques; el monitoreo de los sistemas de descarga en caso de que
12 existan filtraciones de petróleo o vapores de hidrocarburos; y el control de la detección de
13 derrames y contaminantes, la extinción de incendios, el tratamiento de aguas empetroladas y
14 los sistemas de aguas de tormenta descritos en la Sección 2.4.2.

15 Las operaciones del Parque de Tanques consistirán en el control del petróleo crudo
16 almacenado, del agua oleosa (de las áreas de los sumideros y contención), y del combustible
17 de los buques en los tanques; el monitoreo y el mantenimiento de diferentes sistemas de
18 control (filtraciones, vapores, agua de tormenta); y el monitoreo y mantenimiento de los
19 tanques, bombas, colectores y oleoductos en los Parques de Tanques. Las operaciones se
20 monitorearán y controlarán desde el Edificio de Control de la Terminal Marina, pero la
21 inspección y el mantenimiento de rutina se llevarán a cabo en el sitio.

22 Las operaciones de los oleoductos incluyen el monitoreo y la inspección de los
23 oleoductos, que incluyen las válvulas, la detección de filtraciones, la detección de
24 presión y los sistemas de prevención de la corrosión, la realización de pruebas de
25 hidrostática periódicas y la realización de limpiezas periódicas.

26 RE.4 Alternativas para el proyecto

27 RE.4.1 Principios fundamentales de las 28 alternativas

29 Como se describe exhaustivamente en la Sección 2.5, las Pautas de NEPA y CEQA
30 requieren que SEIS y SEIR describan una variedad de alternativas razonables para el
31 Proyecto que puedan lograr de una manera viable la mayoría de los objetivos básicos del
32 Proyecto pero que eviten o disminuyan sustancialmente cualquier impacto ambiental
33 significativo. SEIS/SEIR debe describir brevemente los fundamentos para la selección y
34 rechazo de las alternativas, comparar los méritos de las alternativas y determinar una
35 alternativa ambiental superior.

36 Los organismos principales pueden realizar una determinación inicial sobre qué
37 alternativas son viables y por lo tanto cuáles merecen una consideración más profunda, y
38 qué alternativas no son viables. No es necesario que el número de alternativas sobrepase
39 un número razonable necesario para permitir una elección entre las alternativas y el
40 Proyecto.

1 **RE.4.2 Alternativas consideradas**

2 Se consideraron y evaluaron una gran variedad de alternativas, que incluyen la
3 Alternativa y la Alternativa No Federal Action/Project, en relación a la forma en que
4 cumplen los objetivos para el Proyecto propuesto. La Alternativa Proyecto reducido
5 cumple con la mayoría de los objetivos del Proyecto y se evalúa íntegramente en este
6 documento (consulte la Sección RE. 4.3. para encontrar un resumen de la evaluación).
7 Tanto CEQA como NEPA también requieren la consideración de una Alternativa No
8 Project (también evaluada íntegramente en este documento; consulte la Sección RE.4.3
9 para obtener un resumen de la evaluación), a pesar de que esta alternativa no cumple con
10 los objetivos del Proyecto. Estas dos alternativas se evalúan de igual manera con el
11 Proyecto propuesto para todos los recursos ambientales en el Capítulo 3 de este Informe
12 Preliminar SEIS/SEIR. El Capítulo 6 (resumido en la Sección RE.5.4) compara el
13 Proyecto propuesto y estas dos alternativas e identifica la alternativa preferida y superior
14 respecto al medio ambiente.

15 **RE.4.3 Alternativas analizadas en este Informe** 16 **Preliminar SEIS/SEIR**

17 Las dos alternativas consideradas de la misma manera en este Informe Preliminar
18 SEIS/SEIR son: 1) La Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto y 2) la
19 Alternativa Proyecto reducido. La Tabla RE-2 resume las características claves del
20 Proyecto propuesto y sus alternativas. El Capítulo 2 contiene un tratamiento más
21 detallado de estas alternativas.

22 **RE.4.3.1 Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto**

23 Esta alternativa considera qué es lo razonablemente esperado que ocurra en el sitio si no
24 se llevan a cabo acciones federales o por parte de LAHD. LAHD no emitirá permisos o
25 aprobaciones discrecionales, y no realizará acciones para construir y desarrollar aún más
26 la Terminal Marina o algún aspecto del Proyecto propuesto. USACE no emitirá ningún
27 permiso para la construcción de muelles y cruces de oleoductos. Para este documento,
28 USACE, LAHD y el solicitante han concluido que, al no existir un permiso USACE, no
29 se puede predecir que algún elemento del Proyecto propuesto se implemente en el sitio
30 (consulte la Sección 1.5.5.1 y la Sección 2.6.1). Por lo tanto, para los propósitos de este
31 documento, la Alternativa No Federal Action equivale a la Alternativa No Project.
32 Consecuentemente, nos referimos tanto a la Alternativa No Federal Action como a la
33 Alternativa No Project conjuntamente como Alternativa ninguna acción federal/ ningún
34 proyecto.

Tabla RE-2. Resumen del Proyecto propuesto y las alternativas en 2040

	<i>Acres de la Terminal Marina</i>	<i>Acres del Parque de tanques</i>	<i>Visitas anuales de buques cisterna en el Atracadero 408</i>	<i>Producción total promedio diaria de petróleo crudo en el Atracadero 408 (barriles por día [bpd])</i>	<i>Aumento en las Visitas anuales de buques cisterna en otros Muelles existentes en San Pedro Bay Ports</i>	<i>Capacidad total de los tanques nuevos (barriles [bbl])</i>	<i>Empleados operativos Estimados en el Atracadero 408</i>
Proyecto propuesto	5.0	47.7	201 ²	677,000	0 ³	4.0 millones	54 ⁵
Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto	0	0	0	0	267 ⁴	0	0
Alternativa proyecto reducido	5.0	47.7	132 ²	450,000	240 ⁴	4.0 millones	61 ⁵

Notas:

- Esta tabla resume las características principales del Proyecto propuesto y sus alternativas.
- El número de las visitas de tanques cisterna en el Atracadero 408 depende de las fuentes de suministro de petróleo crudo y la disponibilidad de los buques y, sólo en el caso de la Alternativa proyecto reducido, el límite del contrato de arrendamiento impuesto como parte de esa alternativa. Las estimaciones que se muestran aquí se basan en proyecciones de la flota de buques cisterna mundial y el rendimiento de las terminales de Baker & O'Brien (2007), y representan el número razonable más alto y predecible de las visitas de buques cisterna para el Proyecto propuesto y para la Alternativa proyecto reducido. (Consulte el Capítulo 2, especialmente la Tabla 2-1, Tabla 2-9, Tabla 2-12 y la Tabla 2-12. para obtener más detalles y consulte el Apéndice D1 para obtener los cálculos detallados utilizados para deducir las estimaciones.). Estos números razonables más altos y predecibles se consideran en el análisis del impacto en este SEIS/SEIR para capturar todos los impactos potenciales. Una proporción mayor de buques grandes que transporten cargas más grandes significará un número menor de las Visitas de buques por año. Tenga en cuenta que se impondrá un límite en las emisiones en el permiso de operación del Distrito de Control de la Calidad del Aire en la Costa Sur (SCAQMD) , según se describe en la Sección 3.2 Calidad del Aire. El número real de Visitas de buques cisterna por año será el necesario para cumplir con las condiciones del permiso de SCAQMD; sin embargo, este SEIS/SEIR no incorpora esta limitación (con el fin de capturar todos los impactos potenciales).
- Para el Proyecto propuesto, el análisis ambiental utiliza la suposición de que cada barril nuevo de petróleo crudo pedido por las refinerías del sur de California se recibirán en el nuevo Atracadero 408. Esto puede no suceder en la práctica, ya que la competencia continuará entre las terminales de petróleo para traer importaciones de petróleo y distribuir las a las refinerías del área. Sin embargo, la suposición determina un análisis conservador de los impactos ambientales razonablemente predecibles.
- El número de Visitas de buques cisternas en las terminales existentes es una estimación basada en las proyecciones de la flota de buques cisterna mundial y la capacidad de exceso en otras terminales existentes. Consulte la Sección 2.5.2.1 para obtener más información, y refiérase al Apéndice D1 para obtener los cálculos detallados utilizados para deducir las estimaciones.
- El número de empleados durante la operación incluye a aquellas personas empleadas o contratadas por PLAMT y un aumento estimado en las tripulaciones de pilotos de remolcadores y del Puerto debido al aumento en las Visitas de los buques (que incluyen para la Alternativa proyecto reducido solamente un aumento en las Visitas de los buques en Muelles existentes en San Pedro Bay Ports).

1 La Sección 2.5.2.1 describe a la Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto en
2 detalle. No se construirán u operarán las instalaciones del Proyecto propuesto bajo la
3 Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto. La Alternativa ninguna acción
4 federal/ ningún proyecto considera que el único uso predecible permitido y razonable del
5 sitio del Proyecto propuesto es: el uso del sitio para el almacenamiento temporal de
6 contenedores con ruedas en el Parque de Tanques del Sitio 1 y en el Parque de Tanques
7 del Sitio 2. Este uso requerirá la pavimentación, la construcción de caminos de acceso y
8 la instalación de alumbrado y del cercado perimetral.

9 Además, para los propósitos del análisis, bajo la Alternativa ninguna acción federal/
10 ningún proyecto se asume que parte de la demanda en aumento de las importaciones de

1 petróleo crudo se alojará en las terminales existentes de graneles líquidos en San Pedro
2 Bay Ports, hasta colmar sus capacidades remanentes. A pesar de que exista una demanda
3 adicional, que supere la capacidad de las terminales marinas existentes para recibirla,
4 que llegue por tren, barcas de transporte o por otros medios, en vez de especular sobre el
5 método específico por medio del que se podría ingresar mayor cantidad de petróleo
6 crudo o productos refinados por el sur de California, para los propósitos del análisis, la
7 evaluación del impacto para la Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto en
8 este SEIS/SEIR se basa en las entregas por mar sólo hasta colmar la capacidad
9 disponible de los Muelles existentes para el petróleo crudo. Según se describe en la
10 Sección 2.5.2.1, la evaluación del impacto para la Alternativa ninguna acción federal/
11 ningún proyecto también asume que las terminales existentes eventualmente cumplirán
12 con Marine Oil Terminal Engineering and Maintenance Standards (MOTEMS, Normas
13 de Mantenimiento e Ingeniería de la Terminal de Petróleo Marina) de California State
14 Lands Commission (CSLC, Comisión de Tierras Estatales de California) que LAHD y el
15 Puerto de Long Beach revisarán los contratos de arrendamientos operativos para las
16 terminales marinas existentes, y que las terminales existentes cumplirán con las medidas
17 del Clean Air Action Plan (CAAP) desde el momento de la renovación del contrato de
18 arrendamiento (es decir, 2008 para los Muelles del Puerto de Long Beach 84-87, 2015 para
19 los Muelles de LAHD 238-240, y 2023 para los Muelles del Puerto de Long Beach 76-78).

20 Basados en los límites de los Muelles, la profundidad de los canales y los análisis de
21 ingeniería de los oleoductos y la capacidad de almacenamiento de los tanques, LAHD y
22 USACE estiman un aumento en la capacidad de las terminales existente en San Pedro Bay
23 Ports (comparado con las recepciones de petróleo crudo en 2004) en 252,000 bpd de
24 petróleo crudo, y esa es la cifra considerada como el rendimiento adicional para el sur de
25 California bajo la Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto (para los años en
26 los que el aumento estimado de la demanda de petróleo crudo es al menos esa cantidad). El
27 Apéndice D1 proporciona información adicional complementaria y fuentes detalladas para
28 las suposiciones utilizadas para deducir esta estimación. Hasta que la demanda exceda la
29 capacidad de las instalaciones marinas para importar petróleo crudo o productos refinados,
30 las importaciones de petróleo crudo o productos refinados pueden ingresar por camión,
31 tren o barca de transporte y los productos refinados adicionales pueden ingresar por buque,
32 barca de transporte, camión o tren (consulte el Apéndice D3). Sin embargo, en vez de
33 especular sobre el método específico por medio del cual mayor cantidad de petróleo crudo
34 o productos refinados ingresarían al área, para los propósitos de análisis, la evaluación del
35 impacto para la Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto en este SEIS/SEIR no
36 considera acciones discrecionales por parte de LAHD, el Puerto de Long Beach u otras
37 instituciones, y se basa en la distribución marina sólo hasta la capacidad disponible de los
38 Muelles existentes para el petróleo crudo.

39 Tenga en cuenta que la condición de las directrices de NEPA coinciden con la
40 Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto para este proyecto porque USACE,
41 LAHD y el solicitante han concluido que, al no existir el permiso de USACE, no se
42 construirá ninguna parte del Proyecto propuesto (Sección 2.6.1). Todos los elementos de
43 la Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto son idénticos a los elementos de
44 las directrices de NEPA. Por lo tanto, de acuerdo con la determinación de NEPA no
45 existirán impactos asociados con la Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto.

RE.4.3.2 Alternativa proyecto reducido

La Alternativa proyecto reducido será idéntica al Proyecto propuesto en cuanto al diseño, la construcción y la operación de la Terminal Marina, los Parques de Tanques en los Sitios 1 y 2, los Segmentos de los Oleoductos 1, 2a, 2b, 2c, 3, 4 y 5, y el sitio de la nueva estación de pig (tanto el Sitio A o, si el Sitio A no está disponible, el Sitio B alternativo). Sin embargo, esta alternativa implica una condición en el contrato de arrendamiento impuesta por LAHD que limitará la producción total permitida de petróleo crudo recibida en el Atracadero 408. El contrato de arrendamiento permitirá a PLAMT recibir hasta 127.75 millones de bbl en 2010 (un promedio de 350,000 bpd) y hasta 164.25 millones de bbl desde 2015 hasta 2040 (un promedio de 450,000 bpd). Para los años intermedios (2011-2014), la estipulación del arrendamiento permitirá una cierta cantidad de producción total basada en la interpolación lineal entre los años de referencia.

Se estipula que la Alternativa proyecto reducido recibirá un máximo anual de 132 Visitas de buques cisternas nuevos en la Terminal Marina propuesta basado en una producción total reducida. Sin embargo, de acuerdo con la Alternativa proyecto reducido, también habrá aproximadamente 240 Visitas nuevas de buques cisternas (es decir, 240 más que en 2004) en otros Muelles existentes en San Pedro Bay Ports en 2040, a fin de poder ubicar el exceso en el aumento en la demanda de petróleo crudo de 450,000 bpd que se recibirá en el Atracadero 408.

Para los propósitos del análisis, la evaluación del impacto para la Alternativa proyecto reducido asume que las terminales existentes finalmente cumplirán con MOTEMS, que LAHD y el Puerto de Long Beach renovarán los contratos de arrendamiento operativo para las terminales marinas existentes, y que las terminales existentes cumplirán con las medidas de CAAP desde el momento de la renovación del arrendamiento (es decir, 2008 para los Muelles 84-87 del Puerto de Long Beach, 2015 para los Muelles 238-240 de LAHD, y 2023 para los Muelles 76-78 del Puerto de Long Beach).

RE.4.4 Alternativas eliminadas de las consideraciones adicionales

Las alternativas que aparecen a continuación se consideraron no viables y se eliminaron de las consideraciones adicionales en el Informe Preliminar SEIS/SEIR, conforme con las Pautas de CEQA, Sección 15126.6. Los detalles adicionales con respecto a estas alternativas y las razones para rechazarlas se incluyen en el Capítulo 2, Sección 2.5.

- expansión de otras terminales de petróleo crudo dentro del Puerto;
- uso de uno o varios Muelles existentes dentro del Puerto;
- desarrollo de una terminal construyendo una extensión de terreno nueva dentro del Puerto;
- expansión o construcción de una terminal fuera del Puerto;
- utilización de un sitio de amarre en altamar (monoboya) en la Isla Terminal.
- transporte al Área de la Bahía y transporte por oleoducto hacia el sur de California;

- 1 • restricción del tamaño de los buques que pueden llamar en el Atracadero 408;
- 2 • configuraciones alternativas del tanque de almacenamiento;
- 3 • uso diferente al de transporte del área del Muelle 400;
- 4 • reubicación de las terminales existentes de graneles líquidos en el Muelle 400;
- 5 • construcción de una terminal nueva para los contenedores en el Muelle 400;
- 6 • construcción de una terminal de graneles líquidos en el Muelle 400 para productos
- 7 refinados/combustibles alternativos, en vez de petróleo crudo; y
- 8 • construcción de una instalación de energía renovable en el Muelle 400.

9 **RE.5 Impactos ambientales**

10 USACE y LAHD determinaron que SEIS/SEIR debe estar preparado para el Proyecto
11 propuesto. USACE emitió un NOI para preparar EIS y LAHD emitió un NOP y un
12 Estudio Inicial sobre CEQA y una Lista de Revisión de la Evaluación Ambiental para la
13 Terminal Marina de Petróleo Crudo de PLAMT (luego Pacific Energy) y el Proyecto
14 SEIS/SEIR de Oleoductos el 8 de junio de 2004.

15 Se ha preparado este Informe Preliminar SEIS/SEIR para evaluar los impactos
16 potencialmente significativos asociados con el Proyecto y las alternativas y para evaluar
17 si el Proyecto puede causar impactos acumulativos con otros proyectos de desarrollo de
18 áreas cercanas. Un impacto significativo es, según la determinación del impacto de
19 NEPA y CEQA, un cambio significativo sustancial o potencialmente sustancial en
20 cualquiera de las condiciones físicas dentro del área afectada por el Proyecto. Se han
21 propuesto medidas de mitigación para reducir o eliminar los impactos potencialmente
22 significativos. El nivel del impacto luego de la implementación de la mitigación se
23 describe como el impacto residual.

24 **RE.5.1 Impactos no considerados en este Informe** 25 **Preliminar SEIS/SEIR**

26 El alcance de este Informe Preliminar SEIS/SEIR se estableció basándose en el NOI y
27 NOP, que identificaron áreas de impacto potenciales del Proyecto propuesto. NOP
28 también determinó que el Proyecto propuesto no afectará los recursos agrícolas, el
29 transporte y la circulación por tierra, el uso de la tierra, la recreación y los servicios
30 públicos. De acuerdo con CEQA y NEPA, algunas de las cuestiones que aparecen en
31 NOP y en el Estudio Inicial que no poseen ningún impacto no requieren una mayor
32 evaluación en este Informe Preliminar SEIS/SEIR. Sin embargo, LAHD y USACE luego
33 determinaron que los posibles impactos en el transporte y la circulación por tierra, en el
34 uso de la tierra, en la recreación, en los servicios públicos y en la población y en las
35 viviendas se debe tratar en el SEIS/SEIR. Los impactos en el transporte por tierra, en el
36 uso de la tierra, en la recreación, en los servicios públicos y en la población y en las
37 viviendas se abordarán en la Sección 3.6, Sección 3.8, Sección 3.11, Sección 3.13, y la
38 Sección 3.15 del Capítulo 3, respectivamente. Los recursos agrícolas no se evalúan en
39 este Informe Preliminar SEIS/SEIR.

RE.5.2 Impactos del proyecto propuesto

Se ha determinado basándose en NOI, NOP y en el proceso de alcance para este Informe Preliminar SEIS/SEIR, las siguientes cuestiones como potencialmente significativas o que requieren análisis, y por lo tanto se incluyen en este Informe Preliminar SEIS/SEIR.

- Recursos estéticos y visuales;
- Calidad del aire y meteorología;
- Recursos biológicos;
- Recursos culturales;
- Geología;
- Agua subterránea y Suelos;
- Transporte marino;
- Ruido;
- Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos; y
- Calidad del agua, sedimentos y oceanografía.

Además, como se resalta en la Sección RE.5.1, LAHD y USACE determinaron que luego de NOI, NOP y el proceso de alcance, los posibles impactos en el transporte y la circulación por tierra, en el uso de la tierra, en la recreación, en los servicios públicos y en la población y en las viviendas se deben tratar en el SEIS/SEIR. Las Secciones 3.1 hasta la 3.15 abordan los potenciales efectos ambientales anticipados del Proyecto propuesto, la Alternativa No Project y la Alternativa proyecto reducido. En cada Sección se abordan estas cuestiones y se proponen, cuando es posible, las medidas de mitigación para evitar los impactos o reducirlos a un nivel menos que significativo. Además, el Capítulo 4 trata sobre los potenciales efectos ambientales del Proyecto propuesto en combinación con proyectos pasados, presentes y futuros previstos dentro de la región. El Capítulo 5, Justicia Ambiental, evalúa la posibilidad de que el Proyecto propuesto cause impactos altos y adversos (incluyendo impactos acumulativos) que afecten desproporcionadamente los bajos ingresos o a las poblaciones minoritarias.

En la Tabla RE-3 se proporcionan descripciones resumidas de los impactos significativos, las medidas de mitigación y los impactos residuales para el Proyecto propuesto y las alternativas (impactos menos significativos para el Proyecto propuesto u otras alternativas no aparecen en la tabla). Esta tabla también presenta los resultados de los impactos significativos acumulativos y las determinaciones del impacto de la justicia ambiental.

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas que aparecen en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.2 Calidad del aire				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido (reduced Project alternative)	AQ-1: Las emisiones relacionadas con la construcción excederán el umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5}	MM AQ-1: Compartir el automóvil o utilizar un servicio especial de transporte (Shuttle Service) MM AQ-2: Áreas de escala y estacionamientos MM AQ-3: Normas para la construcción de equipos MM AQ-4: Utilización de la electricidad MM AQ-5: Las mejores prácticas de control MM AQ-6: Controles adicionales de fugas de polvo MM AQ-7: Programa VSR expandido MM AQ-8: Combustible bajo en azufre para los buques utilizados en la construcción MM AQ-9: Estándares del motor para las naves del puerto utilizadas en la construcción MM AQ-10: Modernización de la flota para los camiones en ruta MM AQ-11: Precauciones especiales cerca de los sitios delicados MM AQ-12: Medidas de mitigación generales MM 4G-5: Actividades de construcción discontinuas durante la etapa II de Alertas de Smog	CEQA: Impacto significativo e imposible de evitar para las emisiones de VOC, CO, NO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} Impacto menos significativo para SO _x
		NEPA: Impacto significativo para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5}	MM AQ-a MM AQ-12 y MM 4G-5	NEPA: Impacto significativo e imposible de evitar para las emisiones de VOC, CO, NO _x , PM ₁₀ y PM _{2.5} Impacto menos significativo para SO _x
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	AQ-1: Las emisiones relacionadas con la construcción no excederán el umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.2 Calidad del aire (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa Proyecto reducido (proyecto reducido)	AQ-2: La construcción causarán la existencia de una concentración de contaminantes ambientales externos que excederán el umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo durante 1 hora y emisiones anuales de NO ₂ , PM ₁₀ 24 hs, y PM _{2.5} 24 hs Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes Contaminantes medidos: 1-h NO ₂ , anual NO ₂ , 1-h CO, 8-h CO, 24-h PM ₁₀ , anual PM ₁₀ , y 24-h PM _{2.5}	MM AQ-a MM AQ-12 y MM 4G-5	CEQA: Impacto significativo e inevitable durante 1 hora y emisiones anuales de NO ₂ , PM ₁₀ 24 hs, y PM _{2.5} 24 hs Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes
		NEPA: Impacto significativo durante 1 hora y emisiones anuales de NO ₂ , PM ₁₀ 24 hs, y PM _{2.5} 24 hs Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes Contaminantes medidos: 1-h NO ₂ , anual NO ₂ , 1-h CO, 8-h CO, 24-h PM ₁₀ , anual PM ₁₀ , y 24-h PM _{2.5}	MM AQ-a MM AQ-12 y MM 4G-5	NEPA: Impacto significativo e inevitable durante 1 hora y emisiones anuales de NO ₂ , PM ₁₀ 24 hs, y PM _{2.5} 24 hs Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto (No Federal Action/No Project)	AQ-2: La construcción causarán la existencia de una concentración de contaminantes ambientales externos que excederán el umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.2 Calidad del aire (continuación)				
Proyecto propuesto	AQ-3: Las emisiones operativas excederán 10 toneladas por año de los VOC o del umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5} Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ , y PM _{2.5}	MM AQ-13: Programa de Reducción de la velocidad de buques expandidos MM AQ-14: Utilización de combustible bajo en azufre en los motores principales, los motores auxiliares y en las calderas MM AQ-15: Energía Marítima Alternativa (AMP, Alternative Maritime Power) MM AQ-16: Válvulas de corredera MM AQ-17: Configuración de estacionamiento MM AQ-18: Nuevas construcciones de buques MM AQ-19: Medidas equivalentes MM AQ-20: Revisión periódica de la nuevas tecnología y regulaciones MM AQ-21: Seguimiento del rendimiento	CEQA: Impacto significativo e inevitable para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5}
		NEPA: Impacto significativo para las emisiones de CO, SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5} Impacto menos significativo para las emisiones VOC y NO _x Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ , y PM _{2.5}	MM AQ-13 a MM AQ-21	NEPA: Impacto significativo e inevitable para las emisiones CO Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	AQ-3: Las emisiones operativas excederán 10 toneladas por año de los VOC o del umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5} Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ , y PM _{2.5}	La mitigación no corresponde	CEQA: Impacto significativo e inevitable para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5}
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.2 Calidad del aire (continuación)				
Alternativa proyecto reducido	AQ-3: Las emisiones operativas excederán 10 toneladas por año de los VOC o del umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5} Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ , y PM _{2.5}	MM AQ-13 a MM AQ-21	CEQA: Impacto significativo e inevitable para las emisiones de VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5}
		NEPA: Impacto significativo para las emisiones de CO, SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5} Impacto menos significativo para las emisiones VOC y SO _x Contaminantes medidos: VOC, CO, NO _x , SO _x , PM, PM ₁₀ , y PM _{2.5}	MM AQ-13 a MM AQ-21	NEPA: Impacto significativo e inevitable para las emisiones CO y NO _x Impacto menos significativo para las emisiones de VOC, SO _x , PM, PM ₁₀ y PM _{2.5}
Proyecto propuesto	AQ-4: Las emisiones operativas causarán la existencia de una concentración de contaminantes ambientales externos que excederán el umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo durante 1 hora y NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes Contaminantes medidos: 1-h NO ₂ , anual NO ₂ , 1-h CO, 8-h CO, 24-h PM ₁₀ , anual PM ₁₀ , y 24-h PM _{2.5}	MM AQ-a MM AQ-21	CEQA: Impacto significativo e inevitable para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes
		NEPA: Impacto significativo durante 1 hora y NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes Contaminantes medidos: 1-h NO ₂ , anual NO ₂ , 1-h CO, 8-h CO, 24-h PM ₁₀ , anual PM ₁₀ , y 24-h PM _{2.5}	MM AQ-a MM AQ-21	NEPA: Impacto significativo e inevitable para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.2 Calidad del aire (continuación)				
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	AQ-4: Las emisiones operativas causarán la existencia de una concentración de contaminantes ambientales externos que excederán el umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes Contaminantes medidos: 1-h NO ₂ , anual NO ₂ , 1-h CO, 8-h CO, 24-h PM ₁₀ , anual PM ₁₀ , y 24-h PM _{2.5}	La mitigación no corresponde	CEQA: Impacto significativo e inevitable para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto
Alternativa proyecto reducido	AQ-4: Las emisiones operativas causarán la existencia de una concentración de contaminantes ambientales externos que excederán el umbral de relevancia de SCAQMD	CEQA: Impacto significativo para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes Contaminantes medidos: 1-h NO ₂ , anual NO ₂ , 1-h CO, 8-h CO, 24-h PM ₁₀ , anual PM ₁₀ , y 24-h PM _{2.5}	MM AQ-a MM AQ-21	CEQA: Impacto significativo e inevitable para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes
		NEPA: Impacto significativo para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes Contaminantes medidos: 1-h NO ₂ , anual NO ₂ , 1-h CO, 8-h CO, 24-h PM ₁₀ , anual PM ₁₀ , y 24-h PM _{2.5}	MM AQ-a MM AQ-21	NEPA: Impacto significativo e inevitable para NO ₂ anual Impacto menos significativo para todos los otros contaminantes

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.2 Calidad del aire (continuación)				
Proyecto propuesto	AQ-6: El Proyecto propuesto expondrá a los receptores a niveles significativos de contaminantes tóxicos del aire	CEQA: Impacto significativo para los riesgos de contraer cáncer en receptores residenciales y sensibles	MM AQ-1 a MM AQ-21 y MM 4G-5	CEQA: Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos de receptores
		Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en receptores ocupacionales y estudiantes		Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores
Proyecto propuesto	AQ-6: El Proyecto propuesto expondrá a los receptores a niveles significativos de contaminantes tóxicos del aire	NEPA: Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos de receptores	MM AQ-a MM AQ-21 y MM 4G-5	NEPA: Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos de receptores
		Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores		Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	AQ-6: La Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto expondrá a los receptores a niveles significativos de contaminantes tóxicos del aire	CEQA: Impacto significativo para los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos de receptores	La mitigación no corresponde	CEQA: Impacto significativo para los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos de receptores
		Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores		Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	AQ-6: La Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto expondrá a los receptores a niveles significativos de contaminantes tóxicos del aire	NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.2 Calidad del aire (continuación)				
Alternativa proyecto reducido	AQ-6: La Alternativa proyecto reducido expondrá a los receptores a niveles significativos de contaminantes tóxicos del aire	<p>CEQA: Impacto significativo para los riesgos de contraer cáncer en receptores residenciales, sensibles y estudiantes</p> <p>Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en receptores ocupacionales</p> <p>Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores</p>	<p>MM AQ-a MM AQ-21 y MM 4G-5</p>	<p>CEQA: Impacto significativo para los riesgos de contraer cáncer en receptores residenciales y sensibles</p> <p>Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en receptores ocupacionales y estudiantes</p> <p>Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores</p>
		<p>NEPA: Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos de receptores</p> <p>Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores</p>	<p>MM AQ-a MM AQ-21 y MM 4G-5</p>	<p>NEPA: Impacto menos significativo para los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos de receptores</p> <p>Impacto menos significativo para los efectos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer en todos los tipos de receptores</p>
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	AQ-8: El Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido producirán emisiones de GHG que excederán los niveles de las directrices de CEQA. No se han realizado determinaciones sobre el impacto con respecto a NEPA.	<p>CEQA: Impacto significativo</p>	<p>MM AQ-13 MM AQ-15 MM AQ-22: LEED MM AQ-23: Lámparas fluorescentes compactas MM AQ-24: Auditoria de energía MM AQ-25: Paneles solares MM AQ-26: Reciclado MM AQ-27: Plantación de árboles</p>	<p>CEQA: Impacto significativo e inevitable</p>
		<p>NEPA: No se han realizado determinaciones sobre la relevancia</p>	<p>MM AQ-13, MM AQ-15 y MM AQ-22 a MM AQ-27</p>	<p>NEPA: No se han realizado determinaciones sobre la relevancia</p>
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	AQ-8: La alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto producirán emisiones de GHG que excederán los niveles de las directrices de CEQA.	<p>CEQA: Impacto significativo</p>	<p>La mitigación no corresponde</p>	<p>CEQA: Impacto significativo e inevitable</p>
		<p>NEPA: Sin impacto</p>	<p>La mitigación no es necesaria</p>	<p>NEPA: Sin impacto</p>

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.3 Recursos biológicos				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	BIO-1.1: La construcción de las instalaciones puede afectar a las personas o el hábitat de las gaviotas chicas de California y otras especies de estatus especiales	CEQA: <u>Gaviota chica de California:</u> Impacto significativo <u>Pelicano marrón de California:</u> Impacto menos significativo <u>Chorlo nevado del oeste:</u> Sin impacto <u>Ravador negro, Lechuza terrestre:</u> Impacto significativo <u>Otras especies de estatus especial:</u> Impacto menos significativo	<u>Gaviota chica, Ravador negro, Lechuza terrestre:</u> MM BIO-1.1a: Monitorear a la Gaviota chica de California y otros anidamientos de pájaros MM BIO-1.1b: Monitoreo de la instalación de la columna de piedra MM BIO-1.1c: Cronograma de construcción MM BIO-1.1d: Capacitación ambiental del contratista para la construcción MM BIO-1.1e: Percas MM BIO-1.1f: Alumbrado MM BIO-1.1g: Limpieza de la vegetación MM BIO-1.1h: Protección de Pájaros de anidado de especies de estatus especiales MM BIO-1.1i: Protección de los anidamientos de las gaviotas chicas de California MM BIO-1.1j: Amortiguador de ruidos Otras especies de estatus especial: La mitigación no es necesaria	CEQA: <u>Gaviota chica de California:</u> Impacto menos significativo <u>Pelicano Marrón de California:</u> Impacto menos significativo <u>Chorlo nevado del oeste:</u> Sin impacto <u>Ravador negro, Lechuza terrestre:</u> Impacto menos significativo <u>Otras especies de estatus especial:</u> Impacto menos significativo
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido (continuación)	BIO-1.1 (continuación)	NEPA: <u>Gaviota chica de California:</u> Impacto significativo <u>Pelicano Marrón de California:</u> Impacto menos significativo <u>Chorlo nevado del oeste:</u> Sin impacto <u>Ravador negro, Lechuza terrestre:</u> Impacto significativo <u>Otras especies de estatus especial:</u> Impacto menos significativo	<u>Gaviota chica, Ravador negro, Lechuza terrestre:</u> MM BIO-1.1a a MM BIO-1.1j Otras especies de estatus especial: La mitigación no es necesaria	NEPA: <u>Gaviota chica de California:</u> Impacto menos significativo <u>Pelicano Marrón de California:</u> Impacto menos significativo <u>Chorlo nevado del oeste:</u> Sin impacto <u>Ravador negro, Lechuza terrestre:</u> Impacto menos significativo <u>Otras especies de estatus especial:</u> Impacto menos significativo

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.3 Recursos biológicos (continuación)				
	BIO-1.2: La operación de las instalaciones puede afectar a las personas o el hábitat de las gaviotas chicas de California y otras especies de estatus especiales	<p>CEQA: Gaviota chica de California: Impacto significativo Pelicano Marrón de California: Impacto significativo Otras especies de estatus especial: Impacto menos significativo</p> <hr/> <p>NEPA: Gaviota chica de California: Impacto significativo Pelicano Marrón de California: Impacto significativo Otras especies de estatus especial: Impacto menos significativo</p>	<p>Gaviota chica de California: MM BIO-1.2a: Percas de estructura MM BIO-1.2b: Control de predadores MM BIO-1.2c: Contención de derrames de petróleo MM BIO-1.2d: Alumbrado de seguridad MM BIO-1.2e: Capacitación ambiental del personal operativo <u>Pelicano Marrón de California:</u> MM BIO-1.2c Otras especies de estatus especial: BIO-1.2f: Programa de Reducción de la velocidad de buques</p> <hr/> <p>Gaviota chica de California: MM BIO-1.2a a MM BIO-1.2e <u>Pelicano Marrón de California:</u> MM BIO-1.2c Otras especies de estatus especial: MM BIO-1.2f</p>	<p>CEQA: Gaviota chica de California: Impacto significativo e inevitable Pelicano Marrón de California: Impacto significativo e inevitable Otras especies de estatus especial: Impacto menos significativo</p> <hr/> <p>NEPA: Gaviota chica de California: Impacto significativo e inevitable Pelicano Marrón de California: Impacto significativo e inevitable Otras especies de estatus especial: Impacto menos significativo</p>
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	BIO-1 (incluye BIO-1.1 y BIO-1.2): La construcción y la operación en esta alternativa puede afectar a las personas o el hábitat de las gaviotas chicas de California y otras especies de estatus especiales.	<p>CEQA: Gaviota chica de California: Impacto significativo Pelicano Marrón de California: Impacto significativo Rayador negro, Lechuza terrestre: Impacto significativo Otras especies de estatus especial: Impacto menos significativo</p> <hr/> <p>NEPA: Sin impacto</p>	<p>MM BIO-1.1a MM BIO-1.1c MM BIO-1.1e a MM BIO-1.1i MM BIO-1.2b MM BIO-2: Movimiento del contenedor MM BIO-3: Basura MM BIO-4: Contención de derrames de petróleo MM BIO-5: Capacitación ambiental del personal de construcción y el personal operativo</p> <hr/> <p>La mitigación no es necesaria</p>	<p>CEQA: Gaviota chica de California: Impacto significativo e inevitable Pelicano Marrón de California: Impacto significativo e inevitable Rayador negro, Lechuza terrestre: Impacto menos significativo Otras especies de estatus especial: Impacto menos significativo</p> <hr/> <p>NEPA: Sin impacto</p>

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.3 Recursos biológicos (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	BIO-2.1: La construcción de las instalaciones no reducirá sustancialmente o alterará un hábitat natural, comunidad de plantas, incluyendo pantanos, designados por el estado, a nivel federa o local.	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Impacto menos significativo	La mitigación no es necesaria La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Impacto menos significativo
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	BIO-2.2: La construcción de las instalaciones podrían reducir sustancialmente o alterar un hábitat natural, comunidad de plantas, incluyendo pantanos, designados por el estado, a nivel federa o local.	CEQA: Impacto significativo NEPA: Impacto significativo	MM BIO-1.2c MM BIO-1.2c	CEQA: Impacto significativo e inevitable NEPA: Impacto significativo e inevitable
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	BIO-2 (incluye BIO-2.1 y BIO-2.2): La construcción y la operación de de las instalaciones de Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto podrían reducir sustancialmente o alterar un hábitat natural, comunidad de plantas, incluyendo pantanos, designados por el estado, a nivel federa o local.	CEQA: Impacto significativo NEPA: Sin impacto	MM BIO-4 La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto significativo e inevitable NEPA: Sin impacto
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	BIO-4.1: Las tareas de construcción podrían disturbar sustancialmente las comunidades biológicas locales.	CEQA: Impacto significativo NEPA: Impacto significativo	MM BIO-1.1g a MM BIO-1.1h MM BIO-1.1g a MM BIO-1.1h	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Impacto menos significativo

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.3 Recursos biológicos (continuación)				
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	BIO-4.1: Las tareas de construcción no disturbarán sustancialmente las comunidades biológicas locales.	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto
Proyecto propuesto	BIO-4.2: Las operaciones, incluyendo los derrames accidentales de petróleo y la introducción de especies invasivas, podrían disturbar sustancialmente las comunidades biológicas locales.	CEQA: Derrames de petróleo: Impacto significativo Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo Alteración del hábitat: Impacto menos significativo	Derrames de petróleo: MM BIO-1.2c Escorrentía de contaminantes: La mitigación no es necesaria Especies invasivas: No son viables Alteración del hábitat: La mitigación no es necesaria	CEQA: Derrames de petróleo: Impacto significativo e inevitable Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo e inevitable Alteración del hábitat: Impacto menos significativo
		NEPA: Derrames de petróleo: Impacto significativo Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto menos significativo Alteración del hábitat: Impacto menos significativo	Derrames de petróleo: MM BIO-1.2c Escorrentía de contaminantes: La mitigación no es necesaria Especies invasivas: La mitigación no es necesaria Alteración del hábitat: La mitigación no es necesaria	NEPA: Derrames de petróleo: Impacto significativo e inevitable Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto menos significativo Alteración del hábitat: Impacto menos significativo
3.3 Recursos biológicos (continuación)				
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	BIO-4.2: Las operaciones de Ninguna acción federal/ ningún proyecto, incluyendo los derrames accidentales de petróleo y la introducción de especies invasivas, podrían disturbar sustancialmente las comunidades biológicas locales.	CEQA: Derrames de petróleo: Impacto significativo Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo NEPA: Sin impacto	Derrames de petróleo: MM BIO-4 Escorrentía de contaminantes: La mitigación no es necesaria Especies invasivas: No son viables La mitigación no es necesaria	CEQA: Derrames de petróleo: Impacto significativo e inevitable Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo e inevitable NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos ambientales	Determinación del impacto	Medidas de mitigación	Impactos luego de la mitigación
3.3 Recursos biológicos (continuación)				
Alternativa proyecto reducido	BIO-4.2: Las operaciones, incluyendo los derrames accidentales de petróleo y la introducción de especies invasivas, podrían disturbar sustancialmente las comunidades biológicas locales.	CEQA: Derrames de petróleo: Impacto significativo Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo Alteración del hábitat: Impacto menos significativo	Derrames de petróleo: MM BIO-1.2c Escorrentía de contaminantes: La mitigación no es necesaria Especies invasivas: No son viables Alteración del hábitat: La mitigación no es necesaria	CEQA: Derrames de petróleo: Impacto significativo e inevitable Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo e inevitable Alteración del hábitat: Impacto menos significativo
		NEPA: Derrames de petróleo: Impacto significativo Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo Alteración del hábitat: Impacto menos significativo	Derrames de petróleo: MM BIO-1.2c Escorrentía de contaminantes: La mitigación no es necesaria Especies invasivas: No son viables Alteración del hábitat: La mitigación no es necesaria	NEPA: Derrames de petróleo: Impacto significativo e inevitable Escorrentía de contaminantes: Impacto menos significativo Especies invasivas: Impacto significativo e inevitable Alteración del hábitat: Impacto menos significativo
3.5 Geología				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	GEO-1: El Proyecto propuesto o la alternativa expondrán a las personas o a las propiedades a riesgos sustanciales de fallas, temblores sísmicos de la tierra, licuefacción u otras fallas de la tierra inducidas sísmicamente.	CEQA: Impacto significativo	MM 4A-4: Diseño sísmico	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM 4A-4	NEPA: Impacto significativo e inevitable
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	GEO-1: Esta alternativa expondrá a las personas o a las propiedades a riesgos sustanciales de fallas, temblores sísmicos de la tierra, licuefacción u otras fallas de la tierra inducidas sísmicamente.	CEQA: Impacto significativo	La mitigación no corresponde	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.5 Geología (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	GEO-2: El Proyecto propuesto o la alternativa puede exponer a las personas o a las propiedades a un riesgo sustancial de tsunamis o seiches	CEQA: Impacto significativo	MM GEO-1: Planificación de las Respuestas ante emergencias	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM GEO-1	NEPA: Impacto significativo e inevitable
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	GEO-2: El Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto puede exponer a las personas o a las propiedades a un riesgo sustancial de tsunamis o seiches	CEQA: Impacto significativo	MM GEO-1	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto
3.6 Transporte por tierra				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	TRANS-1: La construcción del Proyecto propuesto o de la alternativa causará un aumento a corto plazo y temporal del tráfico automovilístico.	CEQA: Impacto significativo	MM TRANS-1: Camino de salida del trabajador de la construcción MM 4F-1: Incentivo a compartir los medios de transporte MM 4F-2: Utilización eficiente de los viajes en camión MM 4F-4: Compartir el medio de transporte, control del estacionamiento, restricción de la movilidad en automóvil/camión MM 4F-5: Documentación sobre la Reducción de VMT y el compartir el medio de transporte	CEQA: Impacto menos significativo
		NEPA: Impacto significativo	MM TRANS-1 MM 4F-1 MM 4F-2 MM 4F-4 MM 4F-5	NEPA: Impacto menos significativo

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.6 Transporte por tierra (continuación)				
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	TRANS-1: La construcción en la Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto no causará un aumento a corto plazo y temporal del tráfico automovilístico y de camiones.	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Sin impacto
3.7 Agua subterránea y Suelos				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	GW-1.1: Las tareas de construcción pueden encontrarse con sustancias tóxicas y otros contaminantes asociados con los usos anteriores del Puerto, esto causará que el personal de construcción/operativo esté expuesto durante un corto plazo (la duración de la construcción), o que los futuros ocupantes del sitio estén expuesto durante un largo plazo.	CEQA: Impacto significativo NEPA: Impacto significativo	MM GW-1: Caracterización del sitio y Corrección del Parque de Tanques en el Sitio 2 MM GW-2: Caracterización del suelo, lechada y agua subterránea en las áreas donde se conoce la existencia de contaminación MM GW-3: Plan de contingencia de contaminación MM GW-1 MM GW-2 MM GW-3	CEQA: Impacto menos significativo NEPA: Impacto menos significativo
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	GW-1.1: Esta alternativa no provocará la exposición a sustancias tóxicas contaminantes del suelo e hidrocarburos de petróleo asociados con operaciones anteriores que pueden ser nocivas para los humanos, según las normas reguladoras establecidas por el organismo principal para el sitio.	CEQA: Sin impacto NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria La mitigación no es necesaria	CEQA: Sin impacto NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.7 Agua subterránea y Suelos (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	GW-2.1: Las tareas de construcción podrían potencialmente causar la liberación de contaminantes en el suelo y en las aguas subterráneas en concentraciones que violarían los estatutos locales (Los Angeles Regional Water Quality Control Board [LARWQCB]), estatales o federales existentes.	CEQA: Impacto significativo	MM GW-4: Prevención de la contaminación cruzada de acuíferos MM GW-5: Prevención de la fractura del suelo	CEQA: Impacto menos significativo
		NEPA: Impacto significativo	MM GW-4 MM GW-5	NEPA: Impacto menos significativo
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	GW-2.1: Las tareas de construcción no causarán la liberación de contaminantes en el suelo y en las aguas subterráneas en concentraciones que violarían los estatutos locales (LARWQCB), estatales o federales existentes.	CEQA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	CEQA: Sin impacto
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.7 Agua subterránea y Suelos (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	GW-3.1: La construcción puede cambiar localmente a velocidad o la dirección del movimiento de los contaminantes existentes, y podría potencialmente expandir el área afectada por los contaminantes o aumentar el nivel de contaminación de las aguas subterráneas.	CEQA: Impacto significativo	MM GW-2(g): Caracterización del suelo, lechada y agua subterránea en las áreas donde se conoce la existencia de contaminación MM GW-4 MM GW-5	CEQA: Impacto menos significativo
		NEPA: Impacto significativo	MM GW-2(g) MM GW-4 MM GW-5	NEPA: Impacto menos significativo
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	GW-3.1: La construcción no cambiará la velocidad o la dirección del movimiento de los contaminantes existentes, y podría potencialmente expandir el área afectada por los contaminantes o aumentar el nivel de contaminación de las aguas subterráneas.	CEQA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	CEQA: Sin impacto
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.10 Ruido				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	NOI-1: Ninguna actividad de construcción que dure más de 10 días en un período de 3 meses excederá por más de 5 dB(A) o más los niveles de ruido existentes en el ambiente exterior en un uso sensible al ruido.	CEQA: Impacto significativo	MM 4H-1: Utilización del equipo de construcción apropiado para reducir el ruido MM 4H-2: Uso reducido de los generadores portátiles MM 4H-3: Respuestas coordinadas para las quejas por ruidos MM NOISE-1: Selección del contratista para la instalación de pilotes teniendo en cuenta la reducción del ruido MM NOISE-2: Horas restringidas para la instalación de pilotes MM NOISE-3: Barreras temporales de atenuación del ruido	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM 4H-1 MM 4H-2 MM 4H-3 MM NOISE-1 MM NOISE-2 MM NOISE-3	NEPA: Impacto significativo e inevitable
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	NOI-1: Las tareas de construcción que duren más de 10 días en un período de 3 meses no excederán por más de 5 dB(A) o más los niveles de ruido existentes en el ambiente exterior en un uso sensible al ruido.	CEQA: Impacto menos significativo	La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto menos significativo
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.11 Recreación				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	REC-1.1: La construcción del Proyecto propuesto o de la alternativa causará una pérdida sustancial o una disminución en la calidad de las oportunidades, instalaciones o recursos recreativos, educativos u orientados al visitante.	CEQA: Impacto significativo	MM NOISE-1 MM NOISE-2 MM 4K-4: Medidas de seguridad de navegación durante la construcción aguas adentro	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM NOISE-1 MM NOISE-2 MM 4K-4	NEPA: Impacto significativo e inevitable
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	REC-1.1: La construcción no causará una pérdida sustancial o una disminución en la calidad de las oportunidades, instalaciones o recursos recreativos, educativos u orientados al visitante.	CEQA: Impacto menos significativo	La mitigación no es necesaria	CEQA: No significativo
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	REC-1.2: Las operaciones pueden causar una pérdida sustancial o una disminución en la calidad de las oportunidades, instalaciones o recursos recreativos, educativos u orientados al visitante.	CEQA: Impacto significativo	MM RISK 2.1a: Buques de doble casco MM RISK-2.1b: Acoplamiento de liberación rápida	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM RISK-2.1a MM RISK-2.1b	NEPA: Impacto significativo e inevitable

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.11 Recreación (continuación)				
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	REC-1.2: Las operaciones pueden causar una pérdida sustancial o una disminución en la calidad de las oportunidades, instalaciones o recursos recreativos, educacionales u orientados al visitante.	CEQA: Impacto significativo	La mitigación no corresponde	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto
3.12 Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	RISK-2.1: Un derrame accidental de petróleo crudo de un buque cisterna pondrá en riesgo al público o al ambiente.	CEQA: Impacto significativo	MM 4I-2: Cooperativa para mantener limpia las aguas de la costa MM RISK 2.1a: Buques de doble casco MM RISK-2.1b: Acoplamiento de liberación rápida	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM 4I-2 MM RISK-2.1a MM RISK-2.1b:	NEPA: Impacto significativo e inevitable
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	RISK-2.1: Un derrame accidental de petróleo crudo de un buque cisterna pondrá en riesgo al público o al ambiente.	CEQA: Impacto significativo	La mitigación no corresponde	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	RISK-5: Un potencial ataque terrorista podría poner en riesgo al público y al ambiente en las áreas cercanas al Muelle 400.	CEQA: Impacto significativo	MM 4I-7: Protección por parte de la policía del puerto	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM 4I-7	NEPA: Impacto significativo e inevitable

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.12 Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos (continuación)				
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	RISK-5: Un potencial ataque terrorista podría poner en riesgo al público y al ambiente en las áreas cercanas al Muelle 400.	CEQA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	CEQA: Sin impacto
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto
3.13 Servicios Públicos				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	PS-4: El Proyecto propuesto o la alternativa no generará demandas importantes de agua o aguas residuales que lleguen a exceder la capacidad de las instalaciones existentes en el área del Proyecto propuesto. El Proyecto propuesto o la alternativa generarán demandas importantes en cuanto a los desechos sólidos que pueden llegar a exceder las capacidades.	CEQA: <u>Suministro de agua y capacidad del tratamiento de agua residuales:</u> Impacto menos significativo <u>Desecho sólido:</u> Impacto significativo	MM 4N-1: Incorporación de los dispositivos y los sistemas para la conservación del agua en el diseño del proyecto MM PS-1: Reciclado de los materiales de construcción MM PS-2: Materiales con contenido reciclado MM PS-3: Cumplimiento del plan de recursos integrados de desechos sólidos	CEQA: Impacto menos significativo
		NEPA: <u>Suministro de agua y capacidad del tratamiento de agua residuales:</u> Impacto menos significativo <u>Desecho sólido:</u> Impacto significativo	MM 4N-1 MM PS-1 MM PS-2 MM PS-3	NEPA: Impacto menos significativo
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	PS-4: Esta alternativa no generará demandas importantes de agua o aguas residuales que lleguen a exceder la capacidad de las instalaciones existentes en el área del Proyecto propuesto.	CEQA: Impacto menos significativo	La mitigación no es necesaria	CEQA: Impacto menos significativo
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
3.14 Calidad del aire				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	GEO-1.2: Las escorrentías y los derrames de petróleo durante la operación de las instalaciones pueden causar descargas que crean polución, contaminación o molestias, o pueden causar la violación de las normas reguladoras en las aguas del puerto.	CEQA: Impacto significativo	MM 4B-7: Aumento del personal local del Departamento de pesca y caza de California (CDFG, California Department of Fish and Game) de la oficina de Prevención y Respuesta en caso de derrame de petróleo (OSPR, Oil Spill Prevention and Response) MM WQ-1.2: Limpieza de Materiales flotantes que retenidos por el flotante de contención	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Impacto significativo	MM 4B-7 MM WQ-1.2	NEPA: Impacto significativo e inevitable
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto	GEO-1.2: Las escorrentías y los derrames de petróleo durante la operación de las instalaciones pueden causar descargas que crean polución, contaminación o molestias, o pueden causar la violación de las normas reguladoras en las aguas del puerto.	CEQA: Impacto significativo	La mitigación no corresponde	CEQA: Impacto significativo e inevitable
		NEPA: Sin impacto	La mitigación no es necesaria	NEPA: Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Calidad del aire: La construcción del Proyecto propuesto o de la alternativa contribuirán de manera significativa a la acumulación de impactos acumulativos significativos en la calidad del aire, relacionados con las emisiones y la concentración en el ambiente de los contaminantes reglamentados según los criterios de la EPA (AQ-1 and AQ-2).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Calidad del aire: La operación del Proyecto propuesto o de la alternativa contribuirán de manera significativa a la acumulación de impactos acumulativos significativos en la calidad del aire, relacionados con las emisiones y la concentración en el ambiente de los contaminantes reglamentados según los criterios de la EPA (AQ-3 and AQ-4).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable para el Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable para el Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido
		NEPA: Sin impacto para Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto		NEPA: Sin impacto para Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Calidad del aire: La operación del Proyecto propuesto o de la alternativa podría contribuir considerablemente a la acumulación al olor en la región del proyecto (AQ-5).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable para el Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable para el Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido
		NEPA: Sin impacto para Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto		NEPA: Sin impacto para Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Calidad del aire: La construcción y la operación del Proyecto propuesto o de la alternativa podría contribuir considerablemente a la acumulación al olor en la región del proyecto (AQ-6).	CEQA: Contribución acumulativa considerable e inevitable al riesgo de contraer cáncer y riesgos crónicos y agudos no relacionados con el cáncer.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable para el Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable para el Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido
		NEPA: Sin impacto para Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto		NEPA: Sin impacto para Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Calidad del aire: La construcción y la operación del Proyecto propuesto junto con la construcción y operación de otros proyectos relacionados contribuirán considerablemente de manera acumulativa a las emisiones GHG (AQ-8).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: No existe una determinación del impacto	No corresponde	NEPA: No existe una determinación del impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Biología: La posibilidad de que el Proyecto propuesto o que la alternativa afecte adversamente las Especies que son consideradas a nivel estatal y federal como en peligro, amenazadas, extrañas, protegidas o especies que demandan una atención especial, o que causen la pérdida del hábitat crítico es acumulativa e inevitable (BIO-1) .	CEQA: Para las gaviotas chicas, los pelícanos marrones, las lechucitas vizcacheras, el rayador negro y golpes a ballenas: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Para las gaviotas chicas, los pelícanos marrones, y golpes de ballenas: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Para las gaviotas chicas, los pelícanos marrones, las lechucitas vizcacheras y el rayador negro: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Para charrancitos americanos y pelícanos marrones: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Biología: La posibilidad de que el Proyecto propuesto o la alternativa reduzcan sustancialmente o alteren los hábitat naturales, los sitios acuáticos especiales o las comunidades de plantas designadas a nivel estatal, federal o local es considerablemente acumulativa e inevitable (BIO-2) .	CEQA: Para las camas de zostera, considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Para las camas de zostera, considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Para las camas de zostera, considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Para las camas de zostera, considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Biología: La posibilidad de que el Proyecto propuesto o la alternativa contribuyan considerablemente de manera acumulativa a disturbar las comunidades biológicas locales (por ejemplo, mediante la introducción de ruido, luz o especies invasivas) es acumulativa e inevitable (BIO-4).	CEQA: posibilidad de introducir especies invasivas y posibilidad de derrames de petróleo que afecten las comunidades biológicas locales, son acumulativas e inevitables.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: posibilidad de introducir especies invasivas y posibilidad de derrames de petróleo que afecten las comunidades biológicas locales, son acumulativas e inevitables.
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Posibilidad de derrames de petróleo que afecten las comunidades biológicas locales, son acumulativas e inevitables.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Posibilidad de derrames de petróleo que afecten las comunidades biológicas locales, son acumulativas e inevitables.
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Cultural: La posibilidad de que el Proyecto propuesto o la alternativa disturbren, dañen o degraden los recursos arqueológicos o etnográfico nombrados, elegibles o únicos e importantes es menos acumulativa con la mitigación (CR-1a).	CEQA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	MM CR-1a: Dejar de trabajar en el área si se encuentran recursos arqueológicos prehistóricos o históricos. Tenga en cuenta que MM CR-1a también se puede aplicar a los impactos individuales del Proyecto propuesto. No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto.	CEQA: No es considerablemente acumulativo
		NEPA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	MM CR-1a Tenga en cuenta que MM CR-1a también se puede aplicar a los impactos individuales del Proyecto propuesto. No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto.	NEPA: No es considerablemente acumulativo

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Geología: El grado en el que el Proyecto propuesto o la alternativa arriesgan que la estructura o la infraestructura corra peligro de dañarse o que las personas estén expuesta a riesgos luego de una situación sísmica es considerablemente acumulativa e inevitable (GEO-1).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Geología: El grado en el que el Proyecto propuesto o la alternativa exponen a la gente y a las estructuras a riesgos importantes debido a tsunamis o seiches locales o distantes es considerablemente acumulativa e inevitable (GEO-2).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Transporte por tierra: La posibilidad de que el Proyecto propuesto o la alternativa junto con los proyectos acumulativos causen un aumento de corto plazo y temporal en el tráfico de camiones para la construcción y automóviles no es tan considerablemente acumulativa con la mitigación (TRANS-1).	CEQA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: No es considerablemente acumulativo con la mitigación
		NEPA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: No es considerablemente acumulativo con la mitigación
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Agua subterránea y Suelos: El grado en el que el Proyecto propuesto o la alternativa exponen los suelos que contienen sustancias tóxicas e hidrocarburos del petróleo, asociados con operaciones previas, que podrían ser nocivas para los humanos no es tan considerablemente acumulativa con la mitigación (GW-1).	CEQA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: No es considerablemente acumulativo con la mitigación
		NEPA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: No es considerablemente acumulativo con la mitigación

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Agua subterránea y Suelos: Las tareas de construcción no causarán la liberación de contaminantes en el suelo y en las aguas subterráneas en concentraciones que violarían los estatutos locales, estatales o federales existentes no es tan considerablemente acumulativa con la mitigación (GW-2).	CEQA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: No es considerablemente acumulativo con la mitigación
		NEPA: Considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: No es considerablemente acumulativo con la mitigación
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Agua subterránea y Suelos: El grado en que el Proyecto propuesto o la alternativa cambia la velocidad o la dirección del movimiento de los contaminantes existentes; la expansión del área afectada por los contaminantes; o el mayor nivel de la contaminación de las aguas subterránea lo cual aumentaría el riesgo de daño a las personas, es considerablemente acumulativo e inevitable (GW-3).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Ruido: La construcción del Proyecto propuesto o de la alternativa podría contribuir considerablemente a los niveles de ruido ambiental en los receptores sensibles dentro del área del proyecto (NOI-1).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Recreación: El Proyecto propuesto o de la alternativa serán una contribución considerablemente acumulativa a la pérdida o disminución de la calidad recreativa, educacional o a las oportunidades orientadas a los visitantes, las instalaciones o los recursos (REC-1).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos: La posibilidad de que el Proyecto propuesto o la alternativa aumenten sustancialmente la frecuencia y severidad probables de las consecuencias causadas a las personas o a las propiedades como resultado de potenciales liberaciones o explosiones accidentales de sustancia peligrosas es considerablemente acumulativa e inevitable (RISK-2).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos: El Proyecto propuesto o la alternativa realizarán una contribución significativamente acumulativa al riesgo de que un potencial ataque terrorista pueda causar consecuencias adversas a las áreas cercanas al sitio del Proyecto propuesto (RISK-5).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: Considerablemente acumulativo e inevitable

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
4.0 Impactos acumulativos (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Servicios Públicos: El Proyecto propuesto o la alternativa realizarán una contribución acumulativa a los impactos importantes acumulativos cuando se necesiten servicios públicos, específicamente la eliminación de desechos sólidos (PS-4).	CEQA: Para los desechos sólidos, considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: No es considerablemente acumulativo
		NEPA: Para los desechos sólidos, considerablemente acumulativo pero evitable con la mitigación	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA: No es considerablemente acumulativo
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Calidad del agua, sedimentos y oceanografía: El Proyecto propuesto o la alternativa realizarán una contribución acumulativa a la posibilidad de crear contaminación, causar molestias o violar las normas vigentes (WQ-1).	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	CEQA: Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	NEPA (Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido): Considerablemente acumulativo e inevitable
		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto		NEPA (Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto): Sin impacto

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
5.0 Justicia ambiental				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Calidad del aire (AQ-2): La construcción generará concentraciones de contaminantes reglamentados según los criterios de la EPA en el ambiente fuera del sitio (NO ₂ 1 h. y anual, PM ₁₀ 24 hs., PM ₂₅ 24 hs.); la concentración será más alta en las áreas que se encuentran en las proximidades del Proyecto propuesto o de la alternativa.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	AQ-4: Las operaciones generarán un exceso de los umbrales de SCAQMD fuera del sitio en los la concentración de contaminantes reglamentados según los criterios de la EPA (concentración anual de NO ₂); las concentraciones serán más alta en las áreas que se encuentran en las proximidades del Proyecto propuesto o de la alternativa.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradadas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
5.0 Justicia ambiental (continuación)				
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	AQ-5: El Proyecto propuesto o la alternativa crearán impactos en los olores que no son significativos, pero realizarán una contribución considerablemente acumulativa a los impactos acumulativos en los olores.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No corresponde ninguna medida de mitigación	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
Proyecto propuesto	AQ-6: Los aumentos en las emisiones tóxicas provocados por el Proyecto propuesto generarán una contribución considerablemente acumulativa a los impactos acumulativos en los riesgos de contraer cáncer y los riesgos crónicos y agudos de contraer otras enfermedades.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encontradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
5.0 Justicia ambiental (continuación)				
Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto & Proyecto reducido Alternative	AQ-6: El aumento en las emisiones tóxicas provocado por cualquiera de las alternativas generará un impacto significativo y una contribución considerablemente acumulativa a los impactos acumulativos en los riesgos de contraer cáncer. Los aumentos en las emisiones tóxicas provocados por cualquiera de las alternativas generarán una contribución considerablemente acumulativa a los impactos acumulativos en los riesgos crónicos y agudos de contraer otras enfermedades.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Ruido (NOI-1): El Proyecto propuesto y la alternativa producirán impactos por el ruido de la construcción que son significativos e inevitables en tres receptores sensibles: Área 1 (Muelle 204), Área 2 (Desembarcadero de yates en el faro), y el Área 21 (Stephen White St. & Oliver Vickery Circle Way).	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias.

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
5.0 Justicia ambiental (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Recreación (REC-1.1): Los impactos causados por los ruidos en la construcción ocurrirán en dos lugares en Wilmington (Área 1 Muelle 204 y Área 2 Desembarcadero de yates en el faro) y en dos lugares en San Pedro (Área LR-2 Punto de reserva, que representa las condiciones en el ruido en el puerto para los navegadores recreativos, y el área 21 (Stephen White Street y Oliver Vickery Circle Way), que representan las condiciones del ruido en la Playa Cabrillo.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
Proyecto propuesto, Alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa proyecto reducido.	Recreación (REC-1.2): Las operaciones del Proyecto propuesto o de las alternativas pueden causar una pérdida sustancial o una disminución en la calidad de los recursos recreativos en el caso de que exista un derrame de petróleo.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Tabla RE-3. Resumen de los potenciales impactos significativos y la mitigación para el Proyecto propuesto y las alternativas (continuación)

*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación mucho más detalladas encintradas en las secciones individuales de los impactos.

<i>Alternativa</i>	<i>Impactos ambientales</i>	<i>Determinación del impacto</i>	<i>Medidas de mitigación</i>	<i>Impactos luego de la mitigación</i>
5.0 Justicia ambiental (continuación)				
Proyecto propuesto y Alternativa proyecto reducido	Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos (RISK-5): Los impactos potenciales relacionados con los riesgos de sufrir un ataque terrorista en el Muelle 400 serán considerablemente importantes debido a las consecuencias ambientales y públicas asociadas con la realización exitosa de un ataque terrorista.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.	No se propone otra mitigación además de la del Proyecto propuesto que se describe anteriormente	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

RE.5.2.1 Impactos significativos e inevitables

La Tabla RE-3 resume los impactos, incluyendo los impactos significativos e inevitables, asociados con el Proyecto propuesto y las alternativas. Este Informe Preliminar SEIS/SEIR ha determinado que la implementación del Proyecto propuesto o de una o más de las alternativas causará impactos significativos e inevitables en:

- La calidad del aire;
- Los recursos biológicos;
- La geología;
- El ruido;
- La recreación;
- El riesgo de alteraciones/ materiales peligrosos; y
- La calidad del agua, sedimentos y oceanografía.

No existen medidas de mitigación viables que puedan evitar la existencia de potenciales impactos o reducir los impactos a niveles que no sean significativos. Por lo tanto, se considera que estos impactos son significativos e inevitables.

Bajo CEQA y NEPA, el Proyecto propuesto y la Alternativa proyecto reducido provocan impactos significativos en la calidad del aire porque las emisiones al aire provenientes de la construcción, de las operaciones y las concentraciones ambientales de los contaminantes reglamentados según los criterios de la EPA resultantes no se pueden mitigar para que no sean significativos aún con la aplicación de todas las medidas de mitigación viables. La alternativa ninguna acción federal/ ningún proyecto provoca impactos significativos en la calidad del aire bajo CEQA porque las emisiones al aire provenientes de la construcción y de las operaciones y las concentraciones ambientales de los contaminantes reglamentados según los criterios de la EPA resultantes no se pueden mitigar para que no sean significativos aún con la aplicación de todas las medidas de mitigación viables.

Antes de la mitigación, bajo CEQA, el Proyecto propuesto y ambas alternativas causarán un aumento significativo en los riesgos de contraer cáncer debido a las emisiones de contaminantes tóxicos del aire (TACs, toxic air contaminants). Con la mitigación, el Proyecto propuesto no causará un aumento significativo en los riesgos de contraer cáncer, pero sí lo harán las dos alternativas. Para la Alternativa Proyecto reducido existirán impactos inevitables y significativos en los riesgos de contraer cáncer en los receptores residenciales y sensibles. Las mitigaciones no corresponden para la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto (a pesar de que la evaluación del impacto para la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto asume que las terminales existentes cumplirán con las medidas CAAP desde el momento de la renovación del arrendamiento; y que las medidas correspondientes CAAP se aplicaron a los cálculos de las emisiones para las tareas asociadas con los Muelles existentes bajo la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto de acuerdo con los cronogramas de renovación del arrendamiento y otros tipos de informaciones recibidos del Puerto y del Puerto de Long Beach). La Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto causará impactos significativos e inevitables en los riesgos de contraer cáncer en todos los tipos

1 de receptores, y también causará el aumento más alto en los riesgos de contraer cáncer
2 en cualquiera de las alternativas (excepto bajo NEPA, ya que la Alternativa Ninguna
3 acción federal/ ningún proyecto no causa impactos porque es idéntica a las directrices de
4 NEPA). El Proyecto propuesto causará un aumento menor al de cualquiera de las
5 alternativas en el riesgo de contraer cáncer bajo CEQA y un aumento menor al de la
6 Alternativa Proyecto reducido bajo NEPA. Ni el Proyecto propuesto ni las alternativas
7 causarán un impacto significativo e inevitable en los riesgos de contraer cáncer bajo
8 NEPA y el Proyecto propuesto tampoco causará un impacto significativo e inevitable en
9 los riesgos de contraer otras enfermedades crónicas o agudas que no sean cáncer bajo
10 CEQA o NEPA.

11 El Proyecto propuesto y todas las alternativas causarán un aumento significativo en los
12 gases del efecto invernadero (GHGs) bajo CEQA. Como no se han establecido umbrales
13 significativos de NEPA, no se realiza ninguna determinación del impacto con respecto a
14 la relevancia de las emisiones de GHG bajo NEPA.

15 Los impactos significativos también ocurrirán en los Recursos Biológicos para todas las
16 alternativas bajo CEQA, y para el Proyecto propuesto o la Alternativa Proyecto reducido
17 bajo NEPA, debido a los impactos potenciales en las especies de pájaros de estatus
18 especial (específicamente la Gaviota chica de California y el pelícano marrón de
19 California) y en los hábitat naturales (específicamente en los colchones de zosteras de la
20 Playa Cabrillo) por la posibilidad de que existan derrames de petróleo en las aguas del
21 Puerto. Además, todas las alternativas causan impactos significativos en los recursos
22 biológicos bajo CEQA y la Alternativa Proyecto reducido bajo NEPA, debido a la
23 introducción de especies invasivas (que no son nativas) mediante organismos que están
24 adheridos a los cascos de los buques y en otros equipos en el agua o en las aguas de
25 lastro. Estos impactos no se pueden mitigar para que no sean significativos aunque se
26 apliquen todas las medidas de mitigación viables.

27 Todas las alternativas también causan impactos significativos e inevitables en la
28 geología bajo CEQA, y el Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto reducido bajo
29 NEPA, debido a la exposición en aumento de las personas y las propiedades a peligros,
30 tsunamis y seiches.

31 El Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto reducido causarán un impacto
32 significativo e inevitable bajo CEQA y NEPA relacionado con el ruido, debido a los
33 impactos del ruido de la construcción en los receptores sensibles. El Proyecto propuesto
34 y la alternativa Proyecto reducido producirán impactos temporales pero significativos
35 por el ruido de la construcción bajo CEQA y NEPA en tres receptores sensibles: Área 1
36 (Muelle 204), Área 2 (Desembarcadero de yates en el faro), y el Área -2 (Stephen White
37 St. & Oliver Vickery Circle Way) (consulte la Figura 3.10-1 para las ubicaciones).

38 El Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto reducido causarán impactos
39 significativos e inevitables bajo CEQA y NEPA, asociados con los niveles significativos
40 de ruido por las tareas de construcción (es decir, debido a la instalación de pilotes
41 asociados con el Muelle 400 y la construcción de oleoductos) en los receptores donde se
42 desarrollan actividades recreativas y que algunos perciben como un factor que disminuye
43 la calidad de la experiencia recreativa. Además, la operación del Proyecto propuesto y de
44 todas las alternativas bajo CEQA y bajo el Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto
45 reducido bajo NEPA causarán impactos significativos e inevitables en la calidad de os
46 recursos recreativos y orientados a los visitantes y puede causar una potencial pérdida de

1 los recursos recreativos debido a la posibilidad de que existan derrames de petróleo
2 asociados con las operaciones propuestas en la Terminal Marina en el Muelle 400, en los
3 sitios de Parques de Tanques y en las vías de los oleoductos.

4 Todas las alternativas causan un impacto significativo en el riesgo de que existan
5 materiales alterados/peligrosos bajo CEQA, y el Proyecto propuesto y la Alternativa
6 Proyecto reducido bajo NEPA, debido al potencial impacto por los derrames de petróleo
7 crudo durante el tránsito de los buques en las aguas del Puerto, especialmente debido a
8 los impactos potenciales en las especies sensibles y en peligro. Además, el Proyecto
9 propuesto y la Alternativa Proyecto reducido causan un impacto significativo e
10 inevitable debido a los riesgos en el público y en el ambiente en las áreas cercanas al
11 Muelle 400 por un potencial ataque terrorista.

12 Todas las alternativas causarán impactos significativos en la calidad del agua bajo
13 CEQA, y el Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto reducido bajo NEPA, durante
14 las operaciones de descargas ilegales o inadvertidas de los buques durante la descarga de
15 productos en el Atracadero 408 y la posibilidad de derrames de petróleo en el Puerto (en
16 los casos de grandes volúmenes de derrames, contención y recuperación incompletas, y
17 una gran dispersión por las mareas y el viento), para las que no existen mitigaciones
18 viables.

19 **RE.5.2.2 Resumen de los impactos significativos que se pueden** 20 **mitigar, evitar o disminuir sustancialmente**

21 La Tabla RE-3 identifica los impactos significativos que se pueden mitigar, evitar o
22 disminuir significativamente. Este Informe Preliminar SEIS/SEIR ha determinado que la
23 implementación del Proyecto propuesto o de una o más de las alternativas causará
24 impactos significativos que pueden mitigarse para que pierdan relevancia en:

- 25 • El transporte por tierra y la circulación;
- 26 • El agua subterránea y los suelos, y
- 27 • en los servicios Públicos.

28 Bajo CEQA y NEPA, el Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto reducido causarán
29 impactos potencialmente significativos para el agua subterránea y los suelos debido a (1)
30 la nivelación y la construcción que podría exponer al personal de la construcción, al
31 persona operativo que se encuentra en los alrededores y a los futuros ocupantes del sitio
32 a tierras y aguas subterráneas contaminadas; (2) impactos en la calidad del agua por
33 perforaciones horizontales dirigidas (HDD, horizontal directional drilling) durante la
34 construcción de los oleoductos, y (3) la posibilidad de cambiar la velocidad o la
35 dirección del movimiento de los contaminantes a lo largo del Segmento Sur 3 del
36 oleoducto (según se define en la Sección 3.7). El Proyecto propuesto causará impactos
37 potencialmente significativos bajo CEQA y NEPA ya que se ha documentado
38 contaminación en las aguas subterráneas en las área adyacentes a la los Segmentos 1, 2 y
39 3 del Oleoducto en las proximidades de los Sitios de Zona de Tanques 1 y 2. Otras áreas
40 que poseen contaminación de las aguas subterráneas se encuentran a lo largo de las vías
41 de los oleoductos debido a la prolongada duración del uso de la tierra para fines
42 industriales en el área del Proyecto propuesto. Sin embargo, los impactos en las aguas
43 subterráneas se mitigarán para que no sean significativos (consulte la Sección 3.7).

1 Bajo CEQA y NEPA, el Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto reducido causarán
 2 un impacto significativo en el Transporte por tierra y en la Circulación debido al impacto
 3 del período de construcción en una de las intersecciones, Navy Way/Seaside Avenue,
 4 durante las horas pico de la tarde por el tráfico automovilístico. Sin embargo, con la
 5 implementación de las medidas de mitigación propuestas, este se mitigará este impacto
 6 para que sea menos significativo (consulte la Sección 3.6).

7 Bajo CEQA y NEPA, el Proyecto propuesto y la Alternativa Proyecto reducido causarán
 8 impactos potencialmente significativos en los Servicios Públicos por los desechos
 9 sólidos generados durante las tareas de construcción. Sin embargo, con la
 10 implementación de las medidas de mitigación propuestas, este se mitigará este impacto
 11 para que sea menos significativo (consulte la Sección 3.13).

12 **RE.5.2.3 Resumen de lo impactos menos significativos**

13 Basándonos en la revisión ambiental en este Informe Preliminar SEIS/SEIR, según se
 14 resumen en la Tabla RE-3, no se esperan impactos significativos bajo CEQA y NEPA
 15 por parte del Proyecto propuesto o las alternativas en las siguientes áreas con problemas
 16 ambientales:

- 17 • Recursos estéticos y visuales;
- 18 • Recursos culturales;
- 19 • Utilización de la tierra;
- 20 • Transporte marino; y
- 21 • Población y alojamiento

22 **RE.5.2.4 Impactos acumulativos**

23 El Proyecto se analizó en conjunto con otros proyectos pasados, presentes y futuros en el
 24 área que podría contribuir con los impactos considerablemente acumulativos. Como
 25 parte de la realización del análisis acumulativo, los impactos del Proyecto propuesto y de
 26 otros proyectos del Puerto se superponen para determinar si los impactos con menos
 27 significancia individualmente, se convierten en significativos cuando se combinan. Con
 28 la implementación de las medidas de mitigación propuestas, el Proyecto propuesto no
 29 causaría impactos considerablemente acumulativos para las siguientes áreas de recursos:

- 30 • Recursos estéticos y visuales;
- 31 • Recursos culturales;
- 32 • Transporte por tierra;
- 33 • Transporte marino;
- 34 • Servicios Públicos; y
- 35 • Población y alojamiento

36 El Proyecto propuesto y las alternativas causarán impactos considerablemente
 37 acumulativos para los siguientes recursos:

- 1 • La calidad del aire:
- 2 • Los recursos biológicos;
- 3 • La geología;
- 4 • Agua subterránea y Suelos;
- 5 • Utilización de la tierra;
- 6 • El ruido;
- 7 • La recreación:
- 8 • El riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos; y
- 9 • La calidad del agua, sedimentos y oceanografía.

10 Las evaluaciones de los impactos acumulativos para cada recurso se incluyen en el
11 Capítulo 4 de este Informe Preliminar SEIS/SEIR.

12 **RE.5.2.5 Justicia ambiental**

13 La posibilidad de que el Proyecto propuesto y las alternativas causen efectos
14 desproporcionadamente altos y adversos en la salud de las personas y en el ambiente
15 sobre las poblaciones minoritarias y con bajos ingresos se aborda en el análisis de
16 Justicia Ambiental (Capítulo 5) y se resume en la Tabla RE-3. El Proyecto propuesto y
17 todas las alternativas causarán efectos desproporcionados en poblaciones minoritarias o
18 con bajos ingresos debido a los impactos significativos e inevitables relacionados con la
19 calidad del aire, el ruido, la recreación y los riesgos de que existan materiales
20 alterados/peligrosos. Otros impactos potencialmente significativos del Proyecto
21 propuesto y de las alternativas se reducirán para que sean menos significativos o
22 considerablemente menos acumulativos a través de la implementación de medidas de
23 mitigación; o no tendrán efectos desproporcionados en las poblaciones minoritarias y
24 con bajos ingresos.

25 **RE.5.2.6 Impactos socioeconómicos y que inducen el** 26 **crecimiento**

27 Según lo tratado en el Capítulo 7 y 8, como el Proyecto propuesto y las alternativas serán
28 instituciones industriales, no se espera que estimulen un crecimiento económico y
29 poblacional sustancial, que hagan desaparecer los obstáculos para el crecimiento
30 poblacional, o que requieran la construcción de nuevas instalaciones para la comunidad
31 que llevarán a un crecimiento adicional en las áreas de los alrededores. Además, como
32 ninguna de las alternativas, incluyendo el Proyecto propuesto, incluye el desarrollo de
33 nuevos alojamientos o usos generados por la población, no provocarán o causarán un
34 desarrollo sustancial en el área del Proyecto propuesto. El Proyecto propuesto tampoco
35 inducirán el crecimiento indirectamente porque la nueva infraestructura que se construirá
36 para el Proyecto propuesto alojará importaciones marinas de petróleo crudo para
37 reemplazar los suministros de petróleo crudo en descenso dentro del estado (consulte el
38 Capítulo 8).

1 Durante la fase de construcción del Proyecto propuesto o de la Alternativa Proyecto
2 reducido, el empleo será mayor en el año 2010, con un pico en el empleo para la
3 construcción de 523 puestos de trabajo (observe que, de ocurrir, este pico máximo durará
4 un período breve). En la fase operativa, en 2040, el Proyecto propuesto incorporará 54
5 puestos mientras que la alternativa Proyecto reducido incorporará alrededor de 61
6 puestos de trabajo. Dada la naturaleza de los trabajos y las dimensiones de la economía
7 regional (por ejemplo, 8,3 millones de puestos de trabajo en el área comprendida por
8 cinco condados en 2008), se espera que los puestos de trabajo para la construcción y la
9 operación se ocupen con personas que ya viven dentro de la región del sur de California.
10 Si bien las nuevas posibilidades de empleo son un beneficio, de acuerdo con lo abordado
11 en los Capítulos 7 y 8, el Proyecto propuesto y las alternativas no generarán o inducirán
12 un crecimiento poblacional sustancial o significativo. El beneficio económico principal
13 del Proyecto propuesto y de la Alternativa Proyecto reducido no está relacionado con la
14 posibilidad de empleo directamente, sino que está relacionada con el reemplazo del
15 suministro de petróleo crudo nacional en descenso por un suministro importado que se
16 refinará en las refinerías del área para producir combustibles para el transporte que se
17 venderá a los clientes y a otros usuarios.

18 **RE.5.2.7 Cambios significativos e irreversibles en el ambiente**

19 El Proyecto propuesto y todas las alternativas requerirán el uso de recursos no
20 renovables; como por ejemplo, maderas, metales de aleación y recursos agregados, para
21 los componentes físicos. Sin embargo, ni el Proyecto propuesto ni las alternativas son
22 proyectos de construcción inusualmente grandes que podrían utilizar cantidades
23 extraordinarias de recursos no renovables en comparación con otros proyectos de
24 desarrollo urbanos o industriales con el mismo alcance y la misma magnitud.

25 Los recursos comprometidos de una manera irreversible e irremediable son aquellos que
26 se utilizarán en el proyecto permanentemente o durante un largo plazo. Algunos de los
27 recursos comprometidos irreversiblemente para el Proyecto propuesto son los materiales
28 necesarios para la construcción del muelle (por ejemplo, combustibles fósiles, capital,
29 roca, concreto, gravilla y tierra), y los combustibles fósiles necesarios para operar el
30 proyecto.

31 Los combustibles fósiles y la energía en forma de petrodiesel o gasolina se utilizarán
32 para los equipos y vehículos de construcción. Durante las operaciones, el petrodiesel y la
33 gasolina se utilizarán para los barcos, los equipos de las terminales, las locomotoras y
34 otros vehículos. Se consumirá energía eléctrica y gas natural durante la construcción y la
35 operación. Estos recursos energéticos serán irremediables e irreversibles. Además, la
36 contribución del Proyecto propuesto y de todas las alternativas al calentamiento global,
37 como resultado de las emisiones de gases del efecto invernadero, representan un cambio
38 irreversible en el ambiente.

39 Se utilizarán materiales y energía no recuperables durante las tareas de construcción y
40 operación, pero las cantidades necesarias se encuentran en los suministros existentes. Si
41 bien el aumento en la cantidad de materiales y energía utilizados será insignificante, no
42 estarán disponibles para otros usos.

RE.5.3 Alternativa preferible y superior en cuanto al ambiente

NEPA exige la identificación de la alternativa preferida en relación al ambiente y CEQA exige la identificación de la alternativa superior en relación al ambiente. Bajo CEQA, si se determina que la Alternativa No Project es superior en relación con el ambiente, SEIR debe identificar una alternativa superior ambientalmente entre las otras alternativas.

En el Capítulo 6 se comparan la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto y la Alternativa Proyecto reducido con el Proyecto propuesto y se clasifican de acuerdo con sus niveles de impacto. Esa comparación indica que la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto posee la menor cantidad de impactos ambientales en general y es la alternativa preferida ambientalmente bajo NEPA. La comparación también indica que la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto es la alternativa ambientalmente superior bajo CEQA para la mayoría de los recursos, a pesar de que el Proyecto propuesto es ambientalmente superior para la calidad del aire, la geología, el riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos y la calidad del agua.

Sin embargo, el propósito y la necesidad del Proyecto propuesto, según se define en USACE y se presenta en la Sección 1.1.3 y la Sección 2.3.2, es construir una terminal marina de petróleo crudo en el Muelle 400 en el Atracadero 408, y las instalaciones de transferencia relacionadas, para recibir, almacenar y transportar parte del aumento previsto en el volumen de petróleo crudo que se enviará al sur de California por mar. El Puerto es uno de los cinco lugares en el estado identificados por la Ley Costera (PRC Artículos 30700 y 30701) para el comercio marino internacional. Los mandatos legales de LAHD y de California Costal comisión identifican al Puerto de Los Ángeles y a sus instalaciones como un recurso económico/costero principal del Estado y un elemento esencial de la industria marítima nacional para la promoción del comercio, la navegación y pesca y las operaciones de un puerto. Dejar vacante las instalaciones durante un largo tiempo no cumple con los mandatos legales del Puerto. Basándose en la demanda existente y en las limitaciones en la capacidad en los usos industriales del Puerto y en los propósitos del Fideicomiso, todas o la mayoría de las instalaciones adyacentes a las aguas profundas son necesarias para alojar el comercio marino.

No es probable que bajo la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto se apruebe otro proyecto para una terminal de granel líquido en el sitio en el futuro, ya que no existe una propuesta para hacerlo. Por lo tanto, la Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto no cumplirá con el propósito y la necesidad del Proyecto propuesto bajo NEPA. Así pues, el Proyecto propuesto será la alternativa preferida.

La Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto tampoco cumplirá con los objetivos del Proyecto bajo CEQA (Sección 2.3.1) para establecer y maximizar la eficacia y capacidad de manejo de petróleo crudo por parte del Puerto, la construcción de una terminal marina para petróleo crudo capaz de alojar buques cisterna tipo VLCC; la construcción de capacidades de infraestructura asociadas que puedan ubicar eficientemente una porción de los aumentos esperados por la demanda de petróleo crudo que se enviarán al sur de California por mar, mientras se maximiza el uso de instalaciones en las profundidades creadas para el propósito por el Proyecto de Mejoramiento de la Navegación de Gran Calado y para integrarlo en la utilización general de la línea costera disponible del Puerto.

1 Por lo tanto, basándose en el análisis en este Informe Preliminar SEIS/SEIR, la
 2 Alternativa Ninguna acción federal/ ningún proyecto será la alternativa ambientalmente
 3 superior, pero no cumplirá con los objetivos del proyecto bajo CEQA. Según lo
 4 mencionado anteriormente, bajo CEQA, si se determina que la Alternativa No Project es
 5 ambientalmente superior, SEIR debe identificar una alternativa superior ambientalmente
 6 entre las otras alternativas. Entre las otras alternativas, el Proyecto propuesto es
 7 ambientalmente superior, ya que los impactos de la Alternativa Proyecto reducido
 8 generalmente serán similares pero levemente superiores en algunos casos y para algunas
 9 áreas de recursos. Además, el Proyecto propuesto podrá cumplir de mejor manera los
 10 objetivos del Proyecto si se lo compara con la Alternativa Proyecto reducido.

11 RE.6 Comentario público

12 RE.6.1 Cuestiones planteadas

13 USACE y LAHD publicaron una Lista de Revisión del Estudio Inicial de NOI y NOP y
 14 CEQA y una Lista de Revisión de Evaluación Ambiental para el Proyecto propuesto el 8
 15 de junio de 2004. Los dos organismos llevaron a cabo una audiencia/una reunión pública
 16 para determinar el alcance conjunta el 8 de julio de 2004 en Banning's Landing
 17 Community Center en Wilmington, California. Catorce personas que asistieron a la
 18 reunión pública para determinar el alcance realizaron comentarios sobre el Proyecto
 19 propuesto. El período de 45 días de revisión y comentarios finalizó el 16 de julio de
 20 2004. Se recibieron aproximadamente 15 cartas de comentarios de organismos,
 21 organizaciones e individuos. El alcance del análisis y el trabajo técnico realizado como
 22 parte de la preparación de este Informe Preliminar SEIS/SEIR se desarrollaron para
 23 tratar los comentarios recibidos de los organismos públicos y el público.

24 Los comentarios escritos y orales se agruparon por temas y se resumen a continuación de
 25 acuerdo a los temas planteados. La Tabla RE-4 resume los comentarios realizados por
 26 los individuos y en qué lugar se tratan esos comentarios en SEIS/SEIR. La mayoría de
 27 los comentarios recibidos durante los enfoques en los alcances del esfuerzo en los
 28 siguientes temas:

- 29 • La revisión ambiental/el proceso del permiso (tratado en el Capítulo 1 y 2);
- 30 • Propósito y necesidad del Proyecto (tratado en el Capítulo 1);
- 31 • Descripción del Proyecto (tratado en el Capítulo 2);
- 32 • Proyectos relacionados y posibilidades asociadas para causar efectos acumulativos
 33 (tratado en el Capítulo 4);
- 34 • Impactos del Proyecto en la calidad del aire, los riesgos en la salud asociados con
 35 las emisiones de diésel y las medidas de mitigación apropiadas (tratadas en la
 36 Sección 3.2);
- 37 • Consideración de los impactos debido a alteraciones, derrames, desastres naturales,
 38 peligros provocados por el hombre y ataques intencionados (tratados en las
 39 Secciones 3.9 y 3.12);
- 40 • Consideración de un número razonable de alternativas (tratado en el Capítulo 2, 3 y
 41 6);

- 1 • Consideración de las medidas de mitigación para resolver impactos significativos
 2 (tratado en el Capítulo 3); y
 3 • Consideración de los efectos de la Justicia Ambiental (tratado en el Capítulo 5).

Tabla RE-4. Resumen de las respuestas a NOI/NOP y a la reunión pública

<i>Resumen de los comentarios</i>	<i>En dónde se tratan en el Informe Preliminar SEIS/SEIR</i>
Se debe realizar una evaluación detenida de los efectos de tsunamis, seiches y buques pasantes	Sección 3.5, Geología Sección 3.9, Transporte marino
Cumplimiento de MOTEMS. La liquefacción se debe tratar en EIR.	Sección 3.5, Geología Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
Impactos de las colisiones de buques, fallas de la terminal, fallas en el sistema de amarre, errores humanos y actividades terroristas.	Sección 3.9, Transporte marino Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
Se deberán evaluar las cuestiones relacionadas con la evacuación y los incendios.	Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos Sección 3.13 Servicios Públicos
Efectos del Proyecto en la infraestructura antigua de la terminal y los impactos causados por los números y dimensiones de los barcos en la calidad del aire, en el tránsito de buques, en los derrames y en las especies invasivas de las aguas de lastro.	Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.3, Recursos biológicos Sección 3.9, Transporte marino
Se debe realizar una búsqueda de archivos para identificar recursos culturales potenciales en el área del proyecto. Además, se debe realizar un inventario arqueológico y una Revisión de los Archivos sobre las Tierras Sagradas. La falta de pruebas superficiales de los recursos arqueológicos no excluye la existencia subterránea.	Sección 3.4, Recursos culturales
Cualquier trabajo realizado dentro del derecho de paso del Estado requerirá un Caltrans Encroachment Permit (Permiso de traspaso de límites emitido por el Departamento Californiano de Transporte). Se necesitará un estudio del tránsito para evaluar los impactos en el sistema de transporte estatal. Recomendar limitar los viajes de los camiones relacionados con la construcción en horas que no sean pico; se requerirá un Permiso de Transporte para los vehículos que excedan las dimensiones y los pesos establecidos. Las tareas de construcción deberán respetar NPDES y el Control de las aguas de tormenta luego de la construcción.	Sección 3.6, El transporte por tierra y la circulación Sección 3.7, Agua subterránea y Suelos Sección 3.14, Calidad del agua, sedimentos y oceanografía
Los impactos potenciales para las Gaviotas chicas, una especie totalmente protegida, es una preocupación. Especialmente durante la temporada de anidamiento. También se deben tratar los impactos potenciales en la calidad del agua y en la erosión. También se debe tratar la cuestión sobre las especies invasivas de las aguas de lastro debido al aumento del tránsito marino.	Sección 3.3, Recursos biológicos Sección 3.7, Agua subterránea y Suelos Sección 3.14, Calidad del agua, sedimentos y oceanografía
LAXT exige que se considere la opción "LAXT Crude Berth" ("Muelle para petróleo crudo de LAXT") como una alternativa del proyecto ya que es una opción segura y económica.	Capítulo 2, Sección 2.5, Alternativas
Debido a las ventajas ambientales, operativas y económicas por sobre el proyecto del Muelle 400 de LAHD, el proyecto del Muelle 124 de LAHD se debe incluir como una alternativa para el proyecto.	Capítulo 2, Sección 2.5, Alternativas
La construcción y las operaciones del proyecto causarán problemas de contaminación para las comunidades cercanas.	Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología;
La revisión debe incluir los impactos de la construcción y la operación del complejo de la terminal. Se deben considerar los impactos al operar completamente el proyecto propuesto del Muelle 400.	Capítulo 3, Sección 3.1 a 3.15 Capítulo 4, Análisis acumulativo

**Tabla RE-4. Resumen de las respuestas a NOI/NOP y a la reunión pública
(continuación)**

<i>Resumen de los comentarios</i>	<i>En dónde se tratan en el Informe Preliminar SEIS/SEIR</i>
Como varias comunidades se encuentran muy cercanas al proyecto se deben considerar los impactos en la salud pública.	Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Capítulo 4, Análisis acumulativo Capítulo 5, Justicia ambiental Apéndice H, Información técnica sobre la calidad del aire
Se deben incluir las medidas de mitigación para la calidad del aire, los derrames y los ataques terroristas.	Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
También se deben tener en cuenta las cuestiones sobre la justicia del ambiente	Capítulo 5, Justicia ambiental
Se deben adoptar medidas de mitigación para el grupo estándar por el nivel de establecimiento de China Shipping. Se deben considerar las medidas de mitigación contra la opción no-project	Capítulo 3, Sección 3.1 a 3.15 Apéndice B, PCAC y las medidas de mitigación NNI
CBE estaría interesado en desarrollar un Contrato de Buen Vecino entre la comunidad y PE (ahora PLAMT).	Comentario registrado.
SCAQMD recomienda que el Manual sobre la Calidad del Aire de CEQA 1993 se utilice como guía para la preparación del análisis de la calidad del aire. El Organismo Principal debe identificar los impactos potenciales adversos en la calidad del aire que puedan ocurrir en cualquiera de las fases del proyecto y todas las fuentes de contaminantes del aire relacionados con el proyecto. Si el proyecto genera impactos significativos que sean adversos para la calidad del aire, se deben utilizar todas las medidas de mitigación viables durante la construcción y la operación del proyecto para minimizar o eliminar los impactos. SCAQMD posee información disponible en su Centro de Información Pública.	Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología;
SCAG determinó que el Proyecto no es regionalmente significativo con respecto a los Criterios de Revisión Intergubernamental de SCAG y las Pautas de CEQA; por lo tanto no se garantizan mayores comentarios.	Sección 3.8, Utilización de la tierra
Los materiales peligrosos en el Muelle 400 violan el Plan Maestro. De acuerdo con el Plan Maestro del Puerto las instalaciones de almacenamiento de graneles líquidos peligrosos, en Wilmington y San Pedro, se deben reubicar en un sitio remoto nuevo. Presentado el 22 de agosto de 2001 artículo en el Daily Breeze <i>Wentworth's port term ends, but will '100-year war'?</i>	Capítulo 2, Sección 2.5, Alternativas Sección 3.8, Utilización de la tierra
Preguntas: ¿El proyecto creará petróleo crudo o limpio? ¿Existe un compromiso con los sindicatos de trabajadores? ¿Cuántas propuestas alternativas consideró?	Capítulo 2, Descripción del proyecto Capítulo 2, Sección 2.5, Alternativas
La instalación está abierta y es peligrosa para la comunidad de San Pedro. El Proyecto estrechará el paso hacia las instalaciones de APL y APM.	Sección 3.9, Transporte marino Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
Los materiales peligrosos en el Muelle 400 violan el Plan Maestro.	Sección 3.8, Utilización de la tierra
Enviar una carta a Janice Hahn. El Consejo Central de Vecinos de San Pedro aceptó la moción de oponerse a la propuesta del solicitante. Las razones para oponerse al proyecto son: El no compromiso a utilizar trabajadores sindicalizados, la necesidad de reubicar instalaciones peligrosas, los derrames de los buques cisterna, cuestiones relacionadas con la calidad del aire, peligro de terremotos, ausencia de un plan de evacuación, cargas explosivas y la posibilidad de ser el objetivo de un ataque terrorista. Los materiales peligrosos en el Muelle 400 violan el Plan Maestro.	Capítulo 2, Descripción del proyecto Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.5, Geología Sección 3.8, Utilización de la tierra Sección 3.9, Transporte marino Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos

**Tabla RE-4. Resumen de las respuestas a NOI/NOP y a la reunión pública
(continuación)**

<i>Resumen de los comentarios</i>	<i>En dónde se tratan en el Informe Preliminar SEIS/SEIR</i>
Advierte a USACE que debe incluir una justicia ambiental completa y una Sección sobre los impactos acumulativos.	Capítulo 4, Análisis acumulativo Capítulo 5, Justicia ambiental
Necesidad de que exista un contrato de trabajo para el proyecto para todos los proyectos de construcción. Se debe continuar con la fuerte tradición de unión entre San Pedro y Wilmington. El capital más importante de la comunidad es el trabajo calificado.	Capítulo 2, Descripción del proyecto
El proyecto es ilegal bajo los términos establecidos en el Plan Maestro del Puerto. El uso apropiado de la instalación debe ser para la reubicación de las instalaciones de graneles líquidos peligrosos. El Plan Maestro se debe rehacer.	Capítulo 1, Introducción Capítulo 2, Descripción del proyecto Sección 3.8, Utilización de la tierra
Existe la preocupación de que el proyecto causará impactos a: Las Gaviotas chicas (una especie considerada en peligro a nivel federal), a la estética y a la calidad del aire. El riesgo de que ocurra un derrame de petróleo también es una preocupación.	Sección 3.1, Recursos estéticos y visuales; Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.3, Recursos biológicos Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos Sección 3.14, Calidad del agua, sedimentos y oceanografía
Solicita un período de comentarios de 90 días, un período de preguntas cara a cara/para comentarios para las asociaciones de propietarios, un folleto informativo de al menos 4 hojas que aborde los impactos ambientales y los impactos en la salud pública.	Comentario registrado.
¿De dónde vendrá del petróleo crudo, cuál es la cantidad y el volumen, cuál es la seguridad de los oleoductos, cuáles son los impactos de las emisiones de todas las instalaciones que refinarán el petróleo, y cuáles serán los impactos del transporte de los camiones?	Capítulo 1, Introducción Capítulo 2, Descripción del proyecto Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.6, El transporte por tierra y la circulación; Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
Solicitudes de mitigación: Un fondo fiduciario para la salud ambiental de \$10 millones, \$2 millones para realizar encuestas sobre la salud pública en la comunidad.	Apéndice B, PCAC y las medidas de mitigación NNI
El Plan Maestro se debe actualizar. Otras de las cuestiones planteadas son la necesidad de reubicar los materiales peligrosos y un Plan de Control de Riesgos.	Capítulo 2, Descripción del proyecto Sección 3.8, Utilización de la tierra
¿Cuántos buques cisterna llegarán al Puerto y quién o qué descargará los barcos? La generación de más energía para descargarlos generará más contaminantes del aire. También son una preocupación los accidentes de los camiones y otros peligros con respecto a la seguridad.	Capítulo 2, Descripción del proyecto Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.6, El transporte por tierra y la circulación; Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
Preocupaciones por la calidad del agua y la vida silvestre debido a la naturaleza peligrosa y tóxica del petróleo descargado. Solicitan un plan de prevención y sobre la contaminación de las aguas de tormentas como también planes de control de prevención de derrames y sobre contenedores. Impactos a las Gaviotas chicas por la construcción y la operación.	Sección 3.3, Recursos biológicos Sección 3.7, Agua subterránea y Suelos Sección 3.14, Calidad del agua, sedimentos y oceanografía
Falta de un plan integral para las instalaciones que albergarán graneles líquidos. Se opone a los buques cisterna de un solo casco debido a los peligros de derrame. ¿Cuál es el origen de los barcos que ingresan?	Capítulo 1, Introducción Capítulo 2, Descripción del proyecto Sección 3.8, Utilización de la tierra Sección 3.9, Transporte marino Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
Quiere un quemado limpio o un combustible alternativo	Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología;
El riesgo de las instalaciones debido a los terremotos.	Sección 3.5, Geología
Quiere que exista el compromiso para sindicalizar el trabajo.	Capítulo 2, Descripción del proyecto

Tabla RE-4. Resumen de las respuestas a NOI/NOP y a la reunión pública (continuación)

<i>Resumen de los comentarios</i>	<i>En dónde se tratan en el Informe Preliminar SEIS/SEIR</i>
Preocupado por el alcance del proyecto. Preocupado por la calidad del aire, la calidad del agua, el ruido de la navegación, los daños industriales y los riesgos de contraer cáncer. Se deben evaluar la justicia ambiental, la salud pública y los impactos acumulativos.	Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.10, Ruido Sección 3.14, Calidad del agua, sedimentos y oceanografía Capítulo 4, Análisis acumulativo Capítulo 5, Justicia ambiental Apéndice H, Información técnica sobre la calidad del aire
La operación y la constricción del Proyecto destruirán a las gaviotas chicas. Plan de prevención de agua de tormenta por la contaminación del agua proveniente de las escorrentías de aguas de tormenta. Contaminated sediments are also an issue in the Port.	Sección 3.3, Recursos biológicos Sección 3.14, Calidad del agua, sedimentos y oceanografía
Se deben tratar los impactos en la calidad del aire. Se debe preparar un estudio sobre el impacto en la salud. Otras cuestiones: el daño, la estética, los riesgos de explosiones, los riesgos de contraer cáncer y los impactos acumulativos.	Sección 3.1, Recursos estéticos y visuales; Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos Capítulo 4, Análisis acumulativo Capítulo 5, Justicia ambiental Apéndice H, Información técnica sobre la calidad del aire
Terrorismo, seguridad y el número de trabajadores que ocuparán el Muelle 400, evacuación y derrames peligrosos.	Sección 3.9, Transporte marino Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos Sección 3.14, Calidad del agua, sedimentos y oceanografía
Le gustaría ver lo siguientes incluido en EIR: el efecto en la calidad del aire del uso de buques cisterna de petróleo más grandes y con nueva tecnología, el número de barcos que ingresan al Puerto, el efecto de la utilización de oleoductos en vez de camiones para transportar el petróleo desde las instalaciones especialmente relacionado con la calidad del aire y el tránsito, los efectos económicos de la construcción del proyecto, efectos positivos o negativos en los trabajos y el efectos multiplicador económico por la construcción y la operación del proyecto, necesidades futuras de transporte, efectos económicos de la utilización del petróleo en el área de LA y el cumplimiento de las regulaciones por parte de las operaciones.	Capítulo 2, Descripción del proyecto Sección 3.2, Calidad del aire y meteorología; Sección 3.6, El transporte por tierra y la circulación; Capítulo 4, Análisis acumulativo Capítulo 7, Socioeconomía Capítulo 8, Impactos que inducen el crecimiento Apéndice B, PCAC y las medidas de mitigación NNI
Preocupaciones: Posibilidad de explosiones, tráfico de barcos, charrancitos americanos, terremotos y liquefacción.	Sección 3.3, Recursos biológicos Sección 3.5, Geología Sección 3.9, Transporte marino Sección 3.12, Riesgo de que existan materiales alterados/peligrosos
Necesidad de un balance entre los intereses económicos y las condiciones de vida en cuanto a las condiciones ambientales. Se debe considerar la alternativa LAXT.	Capítulo 2, Descripción del Proyecto y Sección 2.5, Alternativas
¿Quién es el solicitante de este proyecto y quién es responsable si sucede un accidente?	Capítulo 2, Descripción del proyecto

RE.6.2 Cuestiones que se deben resolver

- 1
 - 2
 - 3
 - 4
- La Sección 15123(b) (3) de las Pautas Estatales CEQA requiere que EIR identifique las cuestiones que se deben resolver. Esto incluye la elección entre las alternativas y si se pueden mitigar los impactos significativos o cómo se puede hacer. Las cuestiones

1 principales que se deben resolver sobre el Proyecto propuesto por parte del organismo
 2 principal son:

- 3 • si se puede aprobar alguna alternativa en vez del Proyecto propuesto.
- 4 • si se deben adoptar las medidas de mitigación recomendadas.
- 5 • si se debe aprobar el Proyecto propuesto.

6 **RE.6.3 Respuestas a NOI/NOP**

7 La Tabla RE-4 identifica cuál es el comentario, cómo se debe tratar y en dónde encontrar
 8 la respuesta más completa en SEIS/SEIR.

9 **RE.6.4 Cuestiones de PCAC** 10 **planteadas/Resolución**

11 El Port Community Advisory Comité (Comité Asesor de la Comunidad del Puerto) se
 12 estableció en 2001 como un comité fijo de Port of Los Angeles Board of Harbor
 13 Commissioners (La Junta). PCAC brinda un foro popular para discutir cuestiones
 14 relacionadas a la calidad de vida asociada con el Puerto a través de una serie de subcomités.
 15 Estos subcomités sirven como guía en las cuestiones ambientales, en la revisión de los EIR,
 16 en la planificación maestra y en nuevo desarrollo del Puerto.

17 Los miembros de PCAC realizaron comentarios sobre el Proyecto propuesto y el
 18 Informe Preliminar SEIS/SEIR durante el período NOI/NOP. La Tabla RE-5 resume los
 19 comentarios y las cuestiones principales planteadas por PCAC y también identifica en
 20 dónde se trata la cuestión dentro de este documento. Si el comentario o la cuestión no ha
 21 sido tratado (por ejemplo, se encuentra fuera del alcance de este documento), y por lo
 22 tanto es una cuestión por resolver, esto también se aclara en la Tabla RE-5.

Tabla RE-5. Comentarios realizados/Cuestiones planteadas por PCAC y la resolución

<i>Resumen de los comentarios</i>	<i>En dónde se tratan en el Informe Preliminar SEIS/SEIR</i>	<i>¿Cuestión sin resolver?</i>
Capacidad para almacenar y transportar petróleo crudo adicional, y el efecto en suministros futuros. Comparar los beneficios con los impactos.	Capítulo 2, Descripción del proyecto Capítulo 3, Sección 3.1 a 3.15 Capítulo 7, Socioeconomía	No

23 **RE.6.5 Acuerdo de beneficio para la comunidad**

24 El 6 de diciembre de 2007, el Puerto certificó el EIR de la Terminal de contenedores
 25 [TraPac] del Muelle 136-147. Luego el EIR del Muelle 136-147 fue llevado al Consejo
 26 de la Ciudad de Los Ángeles por un grupo de organizaciones y miembros de la
 27 comunidad (el “TraPac Appellant Group [Appellant Group]”). El 3 de abril de 2008 el

1 Board of Harbor Commissioners aprobó un memorando de entendimiento (MOU,
2 Memorandum of Understanding) con el Appellant Group que establecía un Acuerdo de
3 Beneficios para la Comunidad y se recomendó que el MOU se enviara al Consejo de la
4 Ciudad de Los ángeles para su aprobación. Como parte de MOU, el Puerto acordó
5 reunirse con el Appellant Group en Pacific L.A. Marine Terminal LLC Crude Oil
6 Terminal Draft SEIR para hablar sobre los impactos potenciales del proyecto y las
7 medidas de mitigación.

8 El Puerto se reunió con el Appellant Group el 15 de mayo de 2008 para hablar sobre el
9 Proyecto propuesto y el análisis EIR. A continuación se presenta un resumen de las
10 principales preocupaciones/comentarios planteados por el Appellant Group con las
11 respuestas en cursiva.

- 12 1. Mover el lugar del Muelle propuesto desde la Cara C a la Cara E (la parte sudeste
13 del Muelle 400) por cuestiones estéticas, recreativas y relacionadas con la
14 seguridad.

15 *Esta ubicación alternativa se aborda en la Sección 2.5.3.2.10. No se ha*
16 *considerado esta alternativa ya que requiere un dragado adicional y mayor*
17 *cantidad de desechos, la proximidad al sitio de anidamiento de las gaviotas*
18 *chicas y cuestiones sobre la navegación. La descripción del proyecto se ha*
19 *modificado para indicar que el Proyecto propuesto no generará nuevas*
20 *restricciones en la navegación recreativa en el puerto.*

- 21 2. Analizar los peligros de explosiones, incendios y derrames de petróleo de los
22 buques, tanques y oleoductos, incluyendo la proximidad al Puente Vincent
23 Thomas.

24 *Estas cuestiones se abordan en la Sección 3.12, “Riesgo de que existan materiales*
25 *alterados/peligrosos”. Además, el solicitante deberá desarrollar un Plan Integral*
26 *de Respuesta ante Derrames y adherir a un número de medidas de seguridad*
27 *como parte del Proyecto propuesto, incluyendo el equipamiento de los buques y*
28 *los tanques con sistemas de gas inerte para evitar que se formen las mezclas de*
29 *vapores combustibles. Se han agregado algunas clarificaciones con respecto a los*
30 *recursos peligrosos y vulnerables en la Sección 3.12.*

- 31 3. Analizar los impactos acumulativos, especialmente con respecto a la recreación y
32 la estética.

33 *Los impactos acumulativos se abordan en el Capítulo 4. En cuanto a la*
34 *recreación, este análisis detecta que existe un impacto considerablemente*
35 *acumulativo en la recreación como resultado de proyectos pasados, presentes y*
36 *futuros en el Puerto (Sección 4.2.11) debido a potenciales derrames de petróleo.*
37 *Sin embargo, las operaciones del Proyecto propuesto no bloquearán las vías de*
38 *navegación de los buques en el Canal Principal, según se trata en las Secciones*
39 *3.9 y 3.11.4.3.1.2. El uso de buques VLCC y el pasaje relativamente corto entre la*
40 *escollera y el Atracadero 408 minimizará el número de barcos relacionados con*
41 *el proyecto que transitan el área, y las operaciones no bloquearán la navegación*
42 *del Catalina Express, los cruceros o embarcaciones para el placer en el Canal*
43 *Principal u otras vías de tránsito designadas, y por lo tanto, no causarán*
44 *impactos al antepuerto o al océano abierto.*

1 4. Reducir la grava industrial en todo el puerto y aumentar los esfuerzos por
2 arborizar el Puerto.

3 *Las cuestiones estéticas se abordan en la Sección 3.1. Además, el Proyecto*
4 *propuesto ahora incluye una medida de mitigación para plantar árboles*
5 *alrededor de la instalación (MM AQ-27). Por otro lado, una medida*
6 *programática cuidará el color de los edificios en el sitio.*

7 5. Aumentar la participación de AMP.

8 *Este punto se puede abordar como parte del SEIS/SEIR Final Los índices de AMP*
9 *incluidos en este análisis se determinaron basándose en la viabilidad tecnológica*
10 *y operativa. Al certificar el SEIR final, la Board of Harbor Commissioners*
11 *también debe aprobar una “Determinación de Hechos”, que determinará la*
12 *viabilidad final de todas las medidas de mitigación. Si se comprueba que los*
13 *índices mayores de participación son viables, la Junta, basándose en información*
14 *nueva, podría aumentar los índices como parte de su aprobación.*

15 6. Incluir las medidas de mitigación en el arrendamiento y discutir las cuestiones
16 sobre la ejecución y las penalizaciones por el incumplimiento.

17 *Se han proporcionado nuevos términos para formalizar este requisito en la*
18 *Sección 2.1.1. Las medidas de mitigación se incluirán en el arrendamiento.*

19 7. Aumentar el número de medidas de mitigación, especialmente con respecto a las
20 emisiones de gases del efecto invernadero.

21 *Si se sugieren medidas de mitigación adicionales y viables como parte de los*
22 *comentarios recibidos en el Informe Preliminar SEIS/SEIR el Puerto podría*
23 *agregar estas medidas al SEIS/SEIR final. Este punto se abordará como parte del*
24 *SEIS/SEIR Final Al certificar el SEIR final, la Board of Harbor Commissioners*
25 *también debe aprobar una “Determinación de Hechos”, que determinará la*
26 *viabilidad final de todas las medidas de mitigación. Si se comprueba que los*
27 *índices mayores de participación son viables, la Junta podría aumentar los*
28 *índices como parte de su aprobación.*

29 8. Incentivar los porcentajes mayores de la mitigación a través de los valores del
30 arrendamiento.

31 *Esta cuestión no está excluida en este momento. Además, el arrendamiento será*
32 *un documento público que debe estar aprobado por Board of Harbor*
33 *Commissioners.*

34 9. Incluir las penalizaciones por el incumplimiento.

35 *Se han agregado términos adicionales a la Sección 2.1.1. La aplicación de las*
36 *medidas de arrendamiento se deberá realizar por medio de la comunicación de*
37 *las acciones de conformidad, si no se cumplen los plazos, y la revocación del*
38 *arrendamiento cuando el incumplimiento no se puede remediar.*

1 10. Incluir medidas de mitigación para toda la comunidad en el análisis del Informe
2 Preliminar EIS/EIR para tratar los impactos acumulativos/existentes en el Puerto y
3 fuera de este.

4 *Los impactos acumulativos se abordan en los Capítulos 3 y 4. El Proyecto*
5 *propuesto incluye un número de medidas de mitigación que tienen como objetivo*
6 *reducir los impactos específicos del proyecto y aquellos que son acumulativos.*

7 En respuesta a un número de comentarios/preocupaciones, se han realizados cambios a
8 lo largo del documento. Como parte de MOU y los procedimientos estándares de
9 extensión del Puerto, el Puerto se reunirá con el Appellant Group para discutir el
10 Informe Preliminar SEIS/SEIR y los impactos y medidas de mitigación del Proyecto
11 propuesto.

Esta página está intencionalmente blanca.