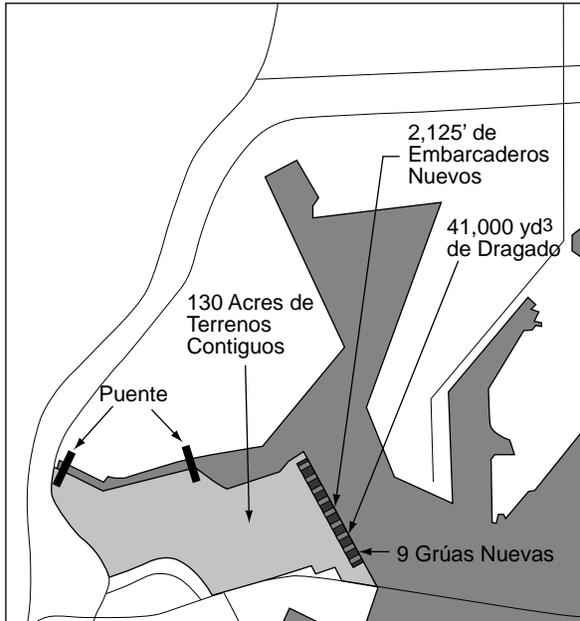


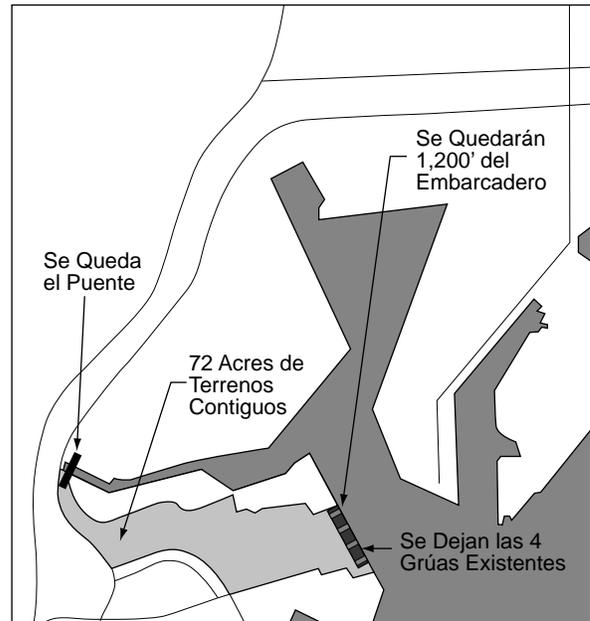
2 **Indice de Contenido**

3	<b>Sección</b>	<b>Página</b>
4	<b>Resumen Ejecutivo.....</b>	<b>RE-1</b>
5	RE.1 Introducción.....	RE-1
6	RE.2 Propósito de la Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR.....	RE-2
7	RE.2.1 Introducción de CEQA (LAHD).....	RE-2
8	RE.2.2 Introducción de NEPA (USACE).....	RE-3
9	RE.2.3 Propósito del Proyecto.....	RE-4
10	RE.2.3.1 Propósito de CEQA.....	RE-4
11	RE.2.3.2 Propósito y Necesidad del USACE.....	RE-5
12	RE.2.4 Puntos de Referencia.....	RE-5
13	RE.2.4.1 Punto de Referencia de CEQA.....	RE-5
14	RE.2.4.2 Punto de Referencia NEPA.....	RE-5
15	RE.3 Proyecto Propuesto.....	RE-7
16	RE.3.1 Panorama General.....	RE-7
17	RE.3.2 Descripción del Proyecto.....	RE-13
18	RE.3.2.1 Terrenos Contiguos de la Terminal Nueva.....	RE-13
19	RE.3.2.2 Instalaciones de los Atracaderos y Muelles.....	RE-14
20	RE.3.2.3 Reubicación de la Terminal de Catalina Express.....	RE-15
21	RE.3.2.4 Operaciones del Proyecto.....	RE-15
22	RE.4 Alternativas al Proyecto.....	RE-16
23	RE.4.1 Puntos de Referencia de las Alternativas.....	RE-16
24	RE.4.2 Alternativas Consideradas.....	RE-17
25	RE.4.3 Alternativas Analizadas en la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR.....	RE-17
26	RE.4.3.1 Alternativa 1 – No Desarrollar Ningún Proyecto.....	RE-23
27	RE.4.3.2 Alternativa 2 –Ninguna Medida Federal.....	RE-23
28	RE.4.3.3 Alternativa 3 – Menos Relleno: No se Construiría el Embarcadero Nuevo en el Atracadero 102.....	RE-25
29	RE.4.3.4 Alternativa 4 – Menos Relleno: No se Realizaría la Extensión del Embarcadero hacia el Sur en el Atracadero 100.....	RE-25
30	RE.4.3.5 Alternativa 5 – Menos Construcción y Operación: Solamente la Construcción de la Fase I.....	RE-26
31	RE.4.3.6 Alternativa 6 – Terminal Omni Cargo.....	RE-26
32	RE.4.3.7 Alternativa 7 – Uso no Relacionado con el Embarque.....	RE-27
33	RE.4.4 Alternativas Eliminadas de Mayor Consideración.....	RE-29
34	RE.5 Impactos Ambientales.....	RE-29
35	RE.5.1 Impactos No Considerados en la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR.....	RE-30
36	RE.5.2 Impactos del Proyecto Propuesto y Alternativas.....	RE-30
37	RE.5.2.1 Impactos Considerables Inevitables.....	RE-31

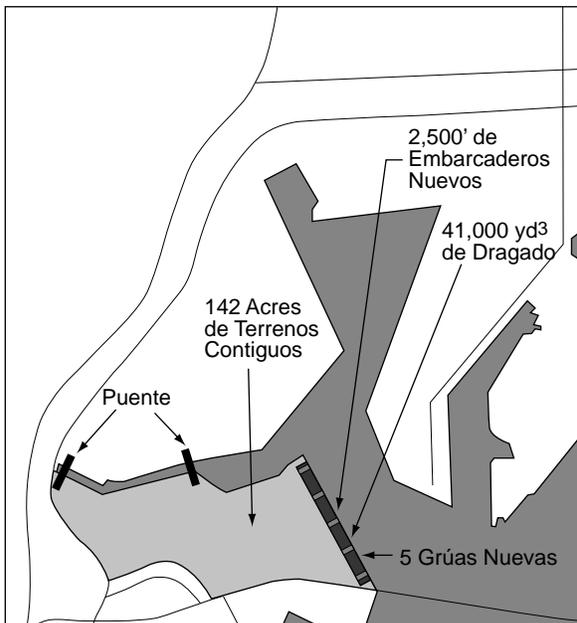
4 Menos Relleno - No se Realiza la Extensión al Sur del Embarcadero B100



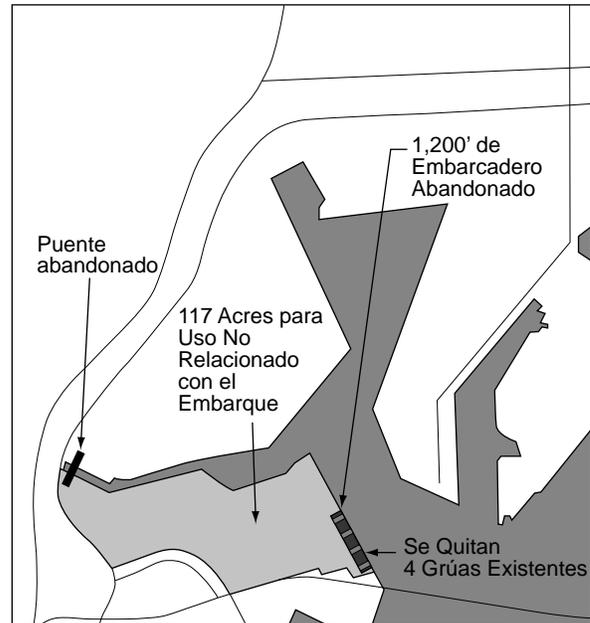
5 Menos Construcción - Solamente la Fase I



6 Terminal OMNI/RORO/Carga Voluminosa



7 Para Uso Industrial, de Oficinas, Venta al Menudeo/ No Relacionado con el Embarque

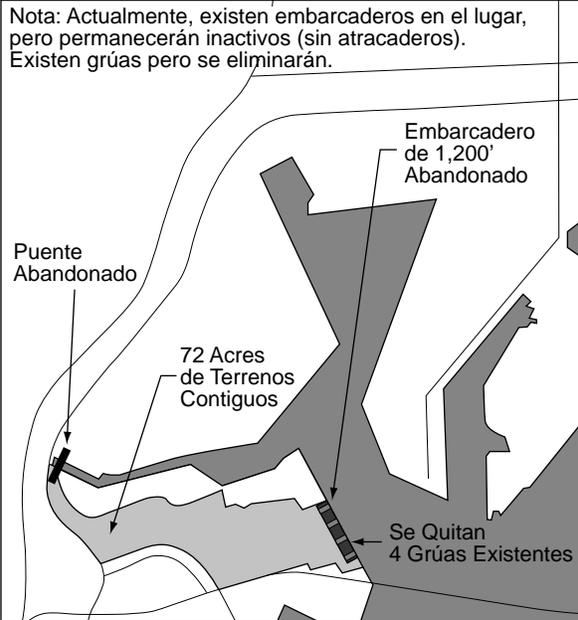


Source: POLA, 2003

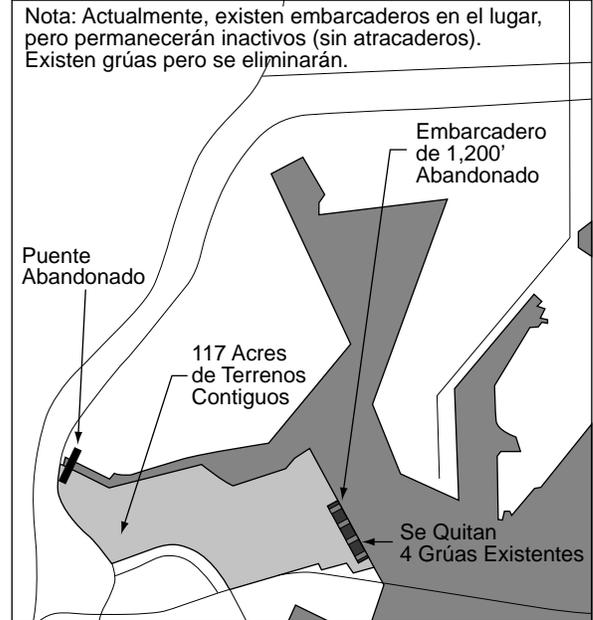
**Figura RE-3b**  
Resumen de las Alternativas del Proyecto  
EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de  
Contenedores de los Atracaderos 97-109

**CH2MHILL**

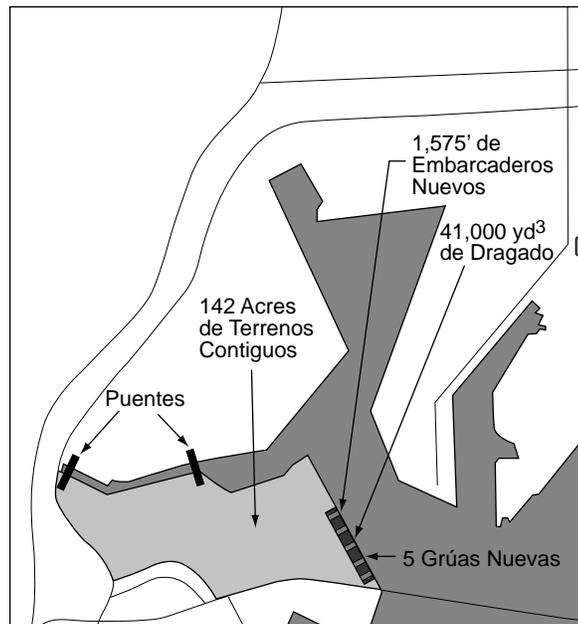
### 1 No Desarrollar el Proyecto



### 2 Ninguna Medida del Gobierno Federal

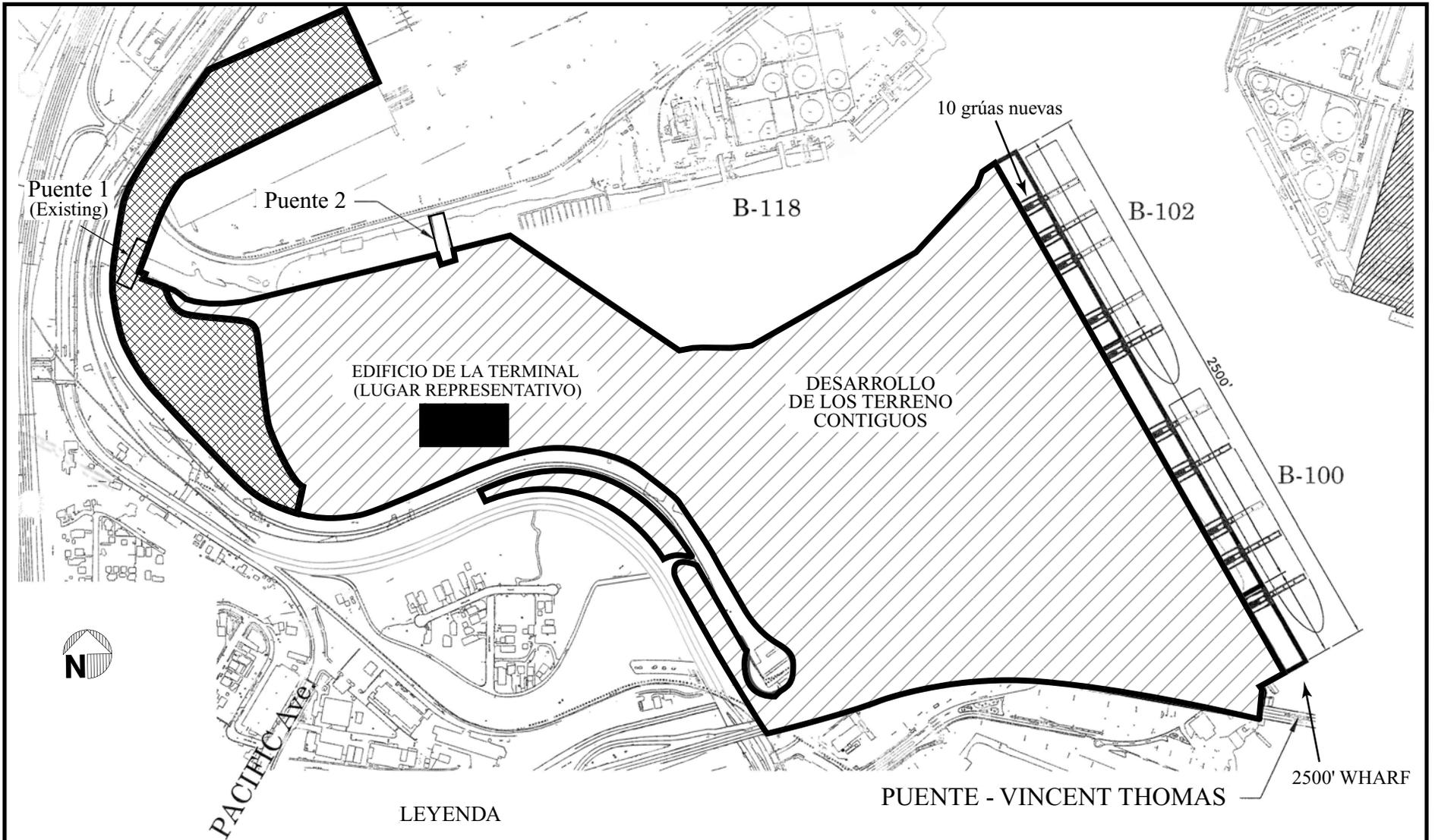


### 3 Menos Relleno - Sin Embarcadero B102



Source: POLA, 2003

**Figura RE-3a**  
**Resumen de las Alternativas del Proyecto**  
 EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de  
 Contenedores de los Atracaderos 97-109



LEYENDA

-  Terrenos Contiguos (142 acres)
-  Área de las Instalaciones y de la Puerta

**Figura RE-2**  
**Proyecto Propuesto en la**  
**Construcción Final**  
 EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de  
 Contenedores de los Atracaderos 97-109



Source: POLA, 2003

1 RE.5.2.2 Resumen del Impacto Considerable que se Puede Mitigar Evitar  
 2 o Aminorar de Manera Considerable .....RE-81  
 3 RE.5.2.3 Resumen del Impacto a un Nivel Inferior al Considerable .....RE-82  
 4 RE.5.2.4 Impactos acumulativos .....RE-82  
 5 RE.5.2.5 Justicia del Medio Ambiente .....RE-83  
 6 RE.5.2.6 Impactos Socioeconómicos o que Induzcan el Crecimiento.....RE-83  
 7 RE.5.2.7 Cambios Irreversibles Considerables al Medio Ambiente.....RE-84  
 8 RE.5.3 Alternativa Preferida y Alternativa Superior para el Medio Ambiente .....RE-84  
 9 RE.6 Comentarios del Público .....RE-85  
 10 RE.6.1 Problemas Planteados .....RE-85  
 11 RE.6.2 Asuntos por Resolver.....RE-92  
 12 RE.6.2.1 Asuntos 1 y 3 .....RE-92  
 13 RE.6.2.2 Asunto 2.....RE-92  
 14 RE.6.2.3 Selección de un Proyecto para Implementarse .....RE-92  
 15 RE.6.2.4 Asuntos de la Calidad del Aire .....RE-93  
 16 RE.6.3 Respuestas a NOI/NOP.....RE-93  
 17 RE.6.4 Asuntos Planteados de PCAC y la Resolución .....RE-93  
 18

19 **Tablas**

20 Tabla RE-1 Matriz del Resumen del Proyecto .....RE-8  
 21 Tabla RE-2 Resumen del Proyecto Propuesto y las Alternativas para una  
 22 Construcción Final (2045<sup>†</sup>) \* .....RE-18  
 23 Tabla RE-3 Resumen del Uso no Relacionado con el Embarque (Alternativa 7).....RE-28  
 24 Tabla RE-4 Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación  
 25 del Proyecto Propuesto y las Alternativas.....RE-32  
 26 Tabla RE-5 Resumen de Respuestas al NOP/NOI.....RE-86  
 27 Tabla RE-6 Resumen de los Asuntos de PCAC presentados el 28 de julio,  
 28 2003 .....RE-93  
 29

30 **Figuras**

31 Figura RE-1. Terreno del Proyecto y Área de los Alrededores .....RE-9  
 32 Figura RE-2. Proyecto Propuesto en la Construcción Final .....RE-11  
 33 Figura RE-3a. Resumen de las Alternativas del Proyecto .....RE-19  
 34 Figura RE-3b. Resumen de las Alternativas del Proyecto .....RE-21  
 35

## 2 RE.1 Introducción

3 Desde 1970, el transporte de mercancías en contenedores en los puertos de la Costa Oeste  
4 de los Estados Unidos ha aumentado veinte veces, en gran parte debido al descomunal  
5 incremento en el comercio de los Estados Unidos con las naciones de la Costa del  
6 Pacífico. Como resultado, los puertos principales de la Costa Oeste, en particular los  
7 puertos de Los Angeles, Long Beach, Oakland, Seattle y Tacoma, han necesitado  
8 constantemente optimizar y expandir sus instalaciones para adaptarse a esos incrementos.  
9 Como se mencionó en la Sección 1.1.3 de este documento, se espera que sigan creciendo  
10 los volúmenes de la carga. Optimizar su capacidad para adaptarse de manera eficiente a  
11 este crecimiento anticipado y, al mismo tiempo, manejar los impactos relacionados con  
12 ese crecimiento se ha convertido en una las principales prioridades del Departamento de  
13 Puertos de Los Angeles (LAHD, por sus siglas en inglés; y también llamado el “Puerto de  
14 Los Angeles” o “Puerto”). El Proyecto propuesto, una nueva Terminal para  
15 Contenedores para las Líneas China Shipping en los Atracaderos 97-109, representa una  
16 medida continua para alcanzar las metas y los objetivos del proceso de planificación  
17 federal, estatal y local. Esta Nueva Circulación de la Declaración del Impacto Ambiental  
18 y Reporte del Impacto Ambiental (EIS/EIR) se ha preparado de manera conjunta para  
19 evaluar los impactos al medio ambiente causados por la construcción y operación del  
20 Proyecto propuesto, así como una variedad razonable de alternativas.

21 El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) es la agencia  
22 federal líder responsable por la preparación de las partes de la Declaración del Impacto  
23 Ambiental (EIS) de este documento. El LAHD es la agencia estatal encargada de dirigir  
24 la preparación de las partes del Reporte del Impacto Ambiental (EIR) de este documento  
25 y es quien ha solicitado el proyecto propuesto de la Terminal de Contenedores de los  
26 Atracaderos 97-109 (Proyecto propuesto). USACE y LAHD han acordado preparar de  
27 manera conjunta la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar del EIS/EIR para lograr  
28 una mayor eficiencia y evitar la duplicación de esfuerzos.

29 Esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR ha sido preparada de acuerdo  
30 con los requisitos de la Ley de la Política Nacional del Medio Ambiente (NEPA)  
31 (Artículo 4341 *et seq.* del Título 42 del Código de los Estados Unidos [U.S.C.]), y  
32 conforme a las Directrices del Consejo para la Calidad del Medio Ambiente (CEQA) y  
33 los Reglamentos de Implementación USACE y NEPA. El documento también cumple  
34 con los requisitos de la Ley para la Calidad del Medio Ambiente de California (CEQA)  
35 (Art. 21000 *et seq.* del Código de Recursos Públicos [PRC]) y las Directrices de Estatales  
36 de CEQA (Artículo 1500 *et seq.* del Título 14 del Código de Reglamentos de California  
37 (CCR). El USACE es la agencia de NEPA encargada de dirigir este Proyecto propuesto,  
38 y la LAHD es la agencia principal de CEQA. La nueva circulación del Reporte

1 Preliminar EIS/EIR fue publicada originalmente en agosto del 2006. Este documento fue  
2 retirado de la circulación para enmendarse y volverse a circular en su totalidad.

## 3 **RE.2 Propósito de la Nueva Circulación del** 4 **Reporte Preliminar EIS/EIR**

5 La Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR se utilizará para  
6 proporcionarle al público y a las personas encargadas de la toma de decisiones  
7 información sobre los efectos potenciales importantes que el Proyecto propuesto puede  
8 tener en el medio ambiente (proyecto de la Terminal de Contenedores de los Atracaderos  
9 97-109) y sus alternativas. La Sección 1.3 describe las agencias que se espera que usen  
10 este documento, como las agencias principales, responsables y administrativas del  
11 fideicomiso que trabajan bajo NEPA y CEQA. La Sección 1.4 describe el alcance y el  
12 contenido requerido de la Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR y la  
13 Sección 1.5 describe los principios clave para la preparación de este documento.

### 14 **RE.2.1 Introducción de CEQA (LAHD)**

15 LAHD opera el Puerto bajo los mandatos legales del Fideicomiso Tideland del Puerto de  
16 Los Angeles (Art. 650, Parte VI, de los Estatutos de la Ciudad de Los Angeles) y la Ley  
17 de la Zona Costera (Artículo 30700 *et seq.*, Sección 20 del PRC), los cuales identifican al  
18 Puerto y a sus instalaciones como el recurso costero económico principal del estado y un  
19 elemento esencial de la industria marítima nacional para la promoción del comercio, la  
20 navegación, la pesca, actividades recreativas y operaciones portuarias. De acuerdo con el  
21 Fideicomiso Tideland, las actividades relacionadas con el Puerto deberán depender del  
22 agua y se le debe dar la más alta prioridad a la navegación, al embarque, así como las  
23 instalaciones de acceso y apoyo para adaptarse a las exigencias del comercio marítimo  
24 tanto nacional como extranjero.

25 De acuerdo con el Artículo 15121 (a) de los Reglamentos de CEQA (Capítulo 3,  
26 Sección 6, Título 14 del CCR), el propósito de un EIR es servir de documento  
27 informativo que:

28 *les proporcione a las personas encargadas de la toma de decisiones de*  
29 *las agencias públicas y al público en general información sobre el efecto*  
30 *ambiental considerable de un proyecto, identifique las maneras posibles*  
31 *para minimizar los efectos considerables y describa las alternativas*  
32 *razonables del proyecto.*

33 Las medidas contempladas por el LAHD incluyen cambios físicos al medio ambiente, los  
34 cuales podrían tener un impacto considerable potencial, de acuerdo con lo determinado  
35 en el Estudio Inicial del Proyecto (ver Apéndice A). Además, los comentarios  
36 proporcionados por las agencias públicas, las cuales incluyen a las agencias responsables  
37 y administrativas del fideicomiso, así como los del público en respuesta a la Notificación  
38 de la Intención (NOI) y la Notificación de la Preparación (NOP) han indicado también  
39 que el Proyecto propuesto podría tener impactos considerables. Por consecuencia, se  
40 requiere un EIR elaborado de acuerdo con lo dispuesto por CEQA (Artículo 21000 *et seq.*  
41 del PRC). Esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR evalúa los impactos  
42 directos, indirectos y acumulativos del Proyecto propuesto, de acuerdo con las

1 disposiciones establecidas en las Directrices de CEQA. Ésta se utilizará para enfocarse  
2 en problemas ambientales potencialmente importantes.

3 El propósito principal que LAHD busca en la Nueva Circulación de este Reporte  
4 Preliminar EIS/EIR es informar a las agencias que están considerando solicitar permisos  
5 y otras medidas requeridas para construir, arrendar y operar la alternativa seleccionada y  
6 proporcionar al público información sobre las consecuencias ambientales potenciales  
7 del Proyecto propuesto y de las alternativas. La certificación de LAHD del EIR, la  
8 Notificación de la Finalización y la Declaración de las Consideraciones Primordiales (si  
9 es necesaria) documentarán la decisión del Puerto en cuanto a que si la Nueva  
10 Circulación del Reporte Preliminar EIR es adecuada y proporcionará información sobre  
11 las decisiones posteriores que tome el LAHD para aprobar y construir la alternativa  
12 seleccionada, arrendar la Terminal del Contenedor de los Atracaderos 97-109 y otorgar  
13 los permisos necesarios de operación. El LAHD utilizaría la Nueva Circulación de este  
14 Reporte Preliminar EIS/EIR para apoyar las solicitudes de permisos, los contratos de  
15 construcción, el arrendamiento y otras medidas requeridas para implementar la  
16 alternativa seleccionada y adoptar las medidas de mitigación que, cuando sea posible,  
17 pudieran reducir o eliminar de manera considerable los impactos ambientales.

18 LAHD también podría usar la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR  
19 para obtener aprobaciones de la Comisión de la Zona Costera de California para  
20 enmendar el Plan Maestro Portuario con el fin de redesignar las áreas de tierra para  
21 adaptarse a las operaciones de las terminales nuevas de contenedores.

22 Se espera que otras agencias (federales, estatales, regionales y locales) que tienen  
23 jurisdicción sobre alguna parte del Proyecto propuesto o sobre un área de recursos  
24 afectada por el Proyecto propuesto, usen esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar  
25 EIS/EIR como parte del proceso de aprobación o de permisos.

## 26 **RE.2.2 Introducción de NEPA (USACE)**

27 Este EIS lo está preparando USACE cumpliendo con los reglamentos de NEPA para  
28 implementar el Artículo 1500-1580 del Título 40 del CFR), que requiere la evaluación de  
29 los impactos potenciales ambientales que resultan de las medidas federales. La medida  
30 federal principal relacionadas con el Proyecto propuesto es la expedición de un permiso  
31 que autorice el trabajo y las estructuras en aguas navegables de los Estados Unidos  
32 (E.E.U.U.) y la descarga del material de relleno y dragado en las aguas de los Estados  
33 Unidos. El USACE tiene la autoridad jurisdiccional sobre el Proyecto propuesto de  
34 acuerdo con el Artículo 404 de la Ley de Aguas Limpias (CWA) y el Artículo 10 de la  
35 Ley de Ríos y Puertos.

36 USACE utilizará este documento para apoyar la solicitud presentada por el LAHD a fin  
37 de conseguir un permiso para llevar a cabo actividades de relleno y dragado y construir  
38 muelles y embarcaderos de acuerdo con lo que dispone el Artículo 404 del CWA y el  
39 Artículo 10 de la Ley de Ríos y Puertos. Para el USACE, la aprobación de un permiso  
40 bajo el Artículo 404 del CWA y el Artículo 10 de la Ley de Ríos y Puertos para llevar a  
41 cabo las actividades de relleno y dragado en las aguas de los Estados Unidos,  
42 relacionadas con el Proyecto propuesto o la alternativa del Proyecto es una medida que  
43 podría dar como resultado efectos considerables en el medio ambiente, constituyendo así  
44 una medida federal importante que exija la revisión de NEPA (Art/4341 *et seq.* del  
45 Título 42 del Código de los Estados Unidos). Este documento no es una notificación  
46 pública para la solicitud de un permiso en este momento, sino que este documento  
47 público se está publicando por separado y de manera simultánea con el período de

1 revisión del público de la Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR. En las  
2 Secciones 1.2.1, 1.4.2, 2.3, y 2.4.3, se proporciona información adicional sobre el papel  
3 que desempeña USACE y su jurisdicción, así como las responsabilidades con respecto a  
4 este documento y al Proyecto propuesto y alternativas.

## 5 **RE.2.3 Propósito del Proyecto**

### 6 **RE.2.3.1 Propósito de CEQA**

7 Son tres los objetivos generales del LAHD para el Proyecto propuesto: (1) proporcionar  
8 una parte de las instalaciones necesarias para adaptar el crecimiento proyectado al  
9 volumen de la carga en contenedores en todo el Puerto, (2) cumplir con la meta que el  
10 Alcalde ha fijado para el Puerto de aumentar el crecimiento y, al mismo tiempo mitigar  
11 los impactos de dicho crecimiento en las comunidades locales y en la región de  
12 Los Angeles al implementar las medidas de control de contaminación, incluyendo los  
13 elementos del Plan de las Medidas para un Aire Limpio (CAAP) específicas del Proyecto  
14 propuesto, y (3) cumplir con el Plan Estratégico del Puerto para maximizar la eficiencia y  
15 la capacidad de las terminales, aumentando al mismo tiempo las normas ambientales a  
16 través de la aplicación de medidas factibles de mitigación.

17 Aunque estas metas interrelacionadas requieren incrementos en la eficiencia del manejo  
18 de la carga y en la capacidad de las instalaciones existentes de la terminal en el Puerto,  
19 cuando sea posible, las metas también reflejan la necesidad de desarrollar nuevas  
20 terminales de contenedores en el complejo del Puerto para adaptarse a las demandas  
21 futuras del manejo de la carga. Con el fin de lograr los tres objetivos básicos en una  
22 manera que vaya de acuerdo con las responsabilidades de confianza del público del  
23 LAHD, se necesitan lograr los objetivos de apoyo. El objetivo básico es establecer y  
24 expandir una instalación nueva de contenedores en la Cuenca Oeste en el grado requerido  
25 con el objeto de:

- 26 ■ Optimizar el uso del terreno y los canales navegables de manera que vayan de  
27 acuerdo con el uso general de los usos que se permitan bajo el Plan Maestro del  
28 Puerto.
- 29 ■ Dar cabida a los volúmenes previsibles de la carga en contenedores a través del  
30 Puerto
- 31 ■ Aumentar la eficiencia del manejo en contenedores y crear un área suficiente de los  
32 terrenos contiguos para las operaciones de la terminal de portacontenedores,  
33 incluyendo el almacenamiento, el transporte, así como la carga y descarga de los  
34 barcos portacontenedores en una manera segura y eficiente.
- 35 ■ Mejorar o construir atracaderos para barcos portacontenedores y una capacidad de  
36 infraestructura en donde sea necesario para dar cabida a los volúmenes proyectados  
37 de la carga en contenedores a través del Puerto.
- 38 ■ Proporcionar acceso a un riel para la tierra y lugares para la infraestructura de  
39 camiones capaz de minimizar la congestión o los retrasos del transporte en la  
40 superficie, y al mismo promover el transporte a los destinos locales y distantes de la  
41 carga.
- 42 ■ Proporcionar edificios y estructuras auxiliares para la terminal de portacontenedores  
43 con el fin de cumplir con los requisitos para el manejo de la carga en contenedores

## 1 RE.2.3.2 Propósito y Necesidad del USACE

2 El propósito de USACE para el Proyecto propuesto bajo NEPA se describe  
3 completamente en la Sección 2.3.2. Brevemente, el propósito general del Proyecto  
4 propuesto es establecer y maximizar la eficiencia del manejo de la carga y la capacidad  
5 en los Atracaderos 97-108 en la Cuenca Oeste con el fin de enfocarse en la necesidad de  
6 optimizar las tierras y las terminales del Puerto para el manejo de la carga actual y del  
7 futuro de la carga. Otros propósitos del Proyecto propuesto incluyen establecer la  
8 necesidad de contar con instalaciones que manejen los contenedores y que maximicen el  
9 uso de vías navegables existentes y que se integren en el uso general del Puerto. El  
10 propósito básico del Proyecto propuesto es el comercio marítimo, una actividad que  
11 depende del agua.

## 12 RE.2.4 Puntos de Referencia

### 13 RE.2.4.1 Punto de Referencia de CEQA

14 El Artículo 15125 de las Directrices de CEQA dispone que los EIRs incluyan una  
15 descripción de las condiciones ambientales físicas que existen en los alrededores del  
16 Proyecto propuesto que en el momento en el que se establezca el NOP. Las condiciones  
17 existentes en el momento en el que se circuló el NOP para que se llevara a cabo la  
18 revisión (2003) se describen en el Capítulo 3 e incluyen la finalización de la construcción  
19 de la Fase I de la Terminal China Shipping. Estas condiciones ambientales por lo general  
20 constituirían las condiciones físicas del punto de referencia sobre las cuales la agenda  
21 principal de CEQA podrá determinar si el impacto es considerable o no. Sin embargo,  
22 para propósitos de la Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR, el punto de  
23 referencia de CEQA para determinar la importancia de los impactos potenciales del  
24 Proyecto propuesto son las condiciones físicas que existían en la terminal antes de marzo  
25 del 2001, de acuerdo con la Decisión Estipulada Enmendada (ASJ) descrita en la  
26 Sección 1.4.3.

27 Antes de marzo del 2001, Yang Ming utilizó las porciones de los terrenos contiguos en  
28 los Atracaderos 97-109 para complementar el almacenamiento de contenedores de los  
29 Atracaderos 121-131 bajo una serie de asignaciones de espacio. De abril del 2000 a  
30 marzo del 2001, a Yang Ming se le permitió usar entre 8 y 11 acres aproximadamente en  
31 los Atracaderos 97-109. La producción promedio durante este período de tiempo fue de  
32 45,135 unidades equivalentes a veinte pies (TEUs, por sus siglas en inglés) (ver la  
33 Sección 2.6.1)

34 El punto de referencia de CEQA representa el establecimiento de una fecha fija, sin que  
35 crezca el Proyecto y se diferencie de la Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto  
36 (lo cual se trata en la Sección 2.6) en cuanto a que la Alternativa de No Desarrollar  
37 Ningún Proyecto permite el crecimiento en el terreno del Proyecto propuesto que se  
38 llevaría a cabo sin aprobaciones adicionales.

### 39 RE.2.4.2 Punto de Referencia NEPA

40 USACE típicamente usa la condición de Ninguna Medida del Gobierno Federal como el  
41 punto de referencia para determinar la importancia de los impactos (es decir, las  
42 condiciones dentro del terreno sin la implementación de las actividades federalmente  
43 financiadas o aprobadas de un proyecto propuesto). El punto de referencia de NEPA  
44 equivale típicamente a la Alternativa Ninguna Medida del Gobierno Federal; sin embargo,

1 para este proyecto, el punto de referencia NEPA difiere de la Alternativa Ninguna Medida  
2 del Gobierno Federal. Además, a diferencia del punto de referencia de CEQA, que se fija a  
3 través del estatuto a las condiciones que ocurren en el terreno en el momento en el que se  
4 emite el NOP, el punto de referencia NEPA puede cambiar si las condiciones ambientales  
5 en el terreno cambian debido a la falta de una medida federal.

6 El punto de referencia NEPA de este EIS representa las condiciones del terreno del  
7 Proyecto sin llevar a cabo ninguna construcción dentro del agua. El punto de referencia  
8 NEPA parte de las condiciones del terreno del 2001 y supone que, a falta de las  
9 aprobaciones federales, probablemente habría una medida del Puerto que no requiera  
10 ninguna medida federal para construir en los terrenos contiguos del Proyecto. El punto de  
11 referencia NEPA incluye la construcción de todos los elementos de las tierras altas en el  
12 terreno del Proyecto. El punto de referencia NEPA incluye la construcción de todos los  
13 elementos de las tierras altas (las tierras existentes y las áreas de relleno que anteriormente  
14 se habían aprobado a través de permisos o de profundización de canales) para los terrenos  
15 contiguos o para otros propósitos en una extensión de hasta 117 acres. Es necesario excluir  
16 las características del punto de referencia NEPA que solamente se pueden llevar a cabo con  
17 la aprobación federal para asegurar que se consideren completamente todos los impactos  
18 relacionados con todas las fases del Proyecto propuesto o el proyecto alternativo, de  
19 acuerdo con el Acuerdo Federal de Resolución Final que se trata en la Sección 1.4.3.2.

20 Para este Proyecto, se llevarían a cabo una variedad de actividades de construcción y  
21 operación, y habría impactos en las porciones de las tierras altas del terreno del Proyecto,  
22 aún cuando no se expidiera un permiso de USACE. Debido a que USACE carece de  
23 control y responsabilidad federal sobre estas actividades e impactos, los impactos de estas  
24 actividades se incluyen en el punto de referencia NEPA. Por otra parte, debido a que estas  
25 actividades e impactos cambian con el tiempo (por ejemplo, los incrementos en el manejo  
26 de la carga, las emisiones del aire y el tráfico), las condiciones del punto de referencia  
27 NEPA también cambian.

28 El punto de referencia NEPA no incluye las características de la terminal que pudieran  
29 implementarse solamente cuando se haya adquirido el financiamiento o los permisos  
30 federales para la construcción o la operación. El punto de referencia NEPA no incluye el  
31 dragado nuevo o los elementos que se encuentran debajo del agua (además de lo que se  
32 había aprobado con anterioridad para el EIS/EIR suplementario a fin de hacer más  
33 profundo el canal [USACE y LAHD, 2000], el relleno, el embarcadero nuevo o la  
34 construcción del puente.

35 Bajo el punto de referencia NEPA, se pueden almacenar hasta 632,500 TEUs de la  
36 Terminal Yang Ming en los 117 acres de los terrenos contiguos. La instalación Yang  
37 Ming actualmente tiene limitaciones de atracadero. Bajo esta alternativa, se supone que  
38 el manejo de la carga total de la terminal Yang Ming permanecerá igual con o sin tierra  
39 adicional en el Atracadero 97-109. La tierra adicional permitiría a Yang Ming manejar  
40 más operaciones realizadas con ruedas en comparación a las que se llevan a cabo en pilas  
41 de contenedores, y los contenedores serían transportados entre las dos terminales a través  
42 de un camino interno. Las operaciones realizadas a través de ruedas son más eficientes y  
43 más económicas que las de pilas de contenedores, pero, con frecuencia, las terminales  
44 están limitadas por el área de los terrenos contiguos, lo cual ocasiona que haya cierta  
45 cantidad de carga apilada.

46 En el punto de referencia NEPA no se incluyen las llegadas de los barcos en los  
47 Atracaderos 97-109. Además, debido a que la terminal del Atracadero 121-131 tiene una  
48 cantidad limitada de atracaderos bajo todas las condiciones razonablemente previsibles y

1 futuras, el punto de referencia NEPA no incluye los viajes adicionales de los barcos, de  
2 los camiones y de trenes en la terminal del Atracadero 121-131 debido a que Yang Ming  
3 usa los terrenos contiguos de los Atracaderos 97-109. Sin embargo, el punto de  
4 referencia NEPA, incluye los viajes diarios de los tractores que transportan los  
5 contenedores a lo largo del camino interno entre los Atracaderos 121-131 y los  
6 Atracaderos 97-109, así como otro equipo de la terminal para clasificar y almacenar  
7 contenedores en los Atracaderos 97-109.

8 El punto de referencia NEPA considera la implementación de las medidas CAAP  
9 existentes y las futuras. El punto de referencia NEPA también toma en consideración que  
10 se aplicarán las medidas de mitigación para reducir las emisiones de los tractores y el  
11 equipo del astillero que se utilizan en los Atracaderos 97-109. Además, toma en cuenta  
12 la medida CAAP de todo el Puerto bajo el punto de referencia NEPA. Éste último, se  
13 diferencia de la Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto, en la cual el Puerto no  
14 tomaría ninguna medida para construir y desarrollar terrenos contiguos adicionales (con  
15 excepción de los 72 acres que actualmente existen). El punto de referencia NEPA toma  
16 en cuenta que en el futuro habrá incrementos en la capacidad de la carga, como resultado  
17 del crecimiento normal y de la construcción de las tierras altas autorizada por el Puerto  
18 que no están bajo la jurisdicción federal. Por consiguiente, el punto de referencia NEPA  
19 no se fija en una fecha determinada, los impactos se determinan al comparar condiciones  
20 con y sin los componentes federales del Proyecto propuesto que existan en el futuro.

## 21 RE.3 Proyecto Propuesto

### 22 RE.3.1 Panorama General

23 El área del Proyecto propuesto se localiza dentro de la porción de la Cuenca Oeste del  
24 Puerto de Los Angeles, aproximadamente 20 millas al sur del centro de Los Angeles y  
25 justamente al sur de la comunidad de Wilmington y al este de la comunidad de San Pedro  
26 (como se muestra en la Figura RE-1). La Terminal de Contenedores de los  
27 Atracaderos 97-109 se localiza en la porción suroeste de la Cuenca Oeste del Puerto,  
28 colindando al este con el Canal Principal y la Cuenca Turning al este; al sur con Knoll  
29 Hill, Front Street y el Puente Vincent Thomas; al norte con Southwest Slip; y al oeste y  
30 suroeste con John S. Gibson Boulevard. El Proyecto propuesto (que se muestra en las  
31 Figuras RE-2 y 2-3) consiste en el desarrollo y la operación de una nueva Terminal de  
32 Contenedores para las Líneas China Shipping en los Atracaderos 97-109. La terminal  
33 sería desarrollada por LAHD en tres fases de construcción, Fase I, Fase II y Fase III,  
34 teniendo como fechas estimadas para finalizarlas en el 2003, 2011 y 2012,  
35 respectivamente. La terminal operaría durante un contrato de arrendamiento de 40 años  
36 (2005 a 2045). Se han construido los elementos de la Fase I (72 acres de terrenos  
37 contiguos, 1,200 pies de muelle y un puente a atraviesa Southwest Slip) y la terminal está  
38 operando de acuerdo con ASJ (para mayor detalles vea la Sección 1.4.3). La Fase II  
39 agregaría 45 acres de terrenos contiguos, 925 pies de muelle y un puente nuevo que  
40 atravesase Southwest Slip. La Fase III agregaría 25 acres de terrenos contiguos y 375 pies  
41 de muelle.

42 Antes de marzo del 2001, la compañía Yang Ming Marine Transport Corp. (Yang Ming)  
43 estaba utilizando porciones de los terrenos contiguos en los Atracaderos 97-109 para el  
44 almacenamiento de contenedores (aproximadamente 45,135 TEUs) bajo una serie de  
45 asignaciones de espacio. Al operar a su óptima capacidad, lo cual se espera que ocurra

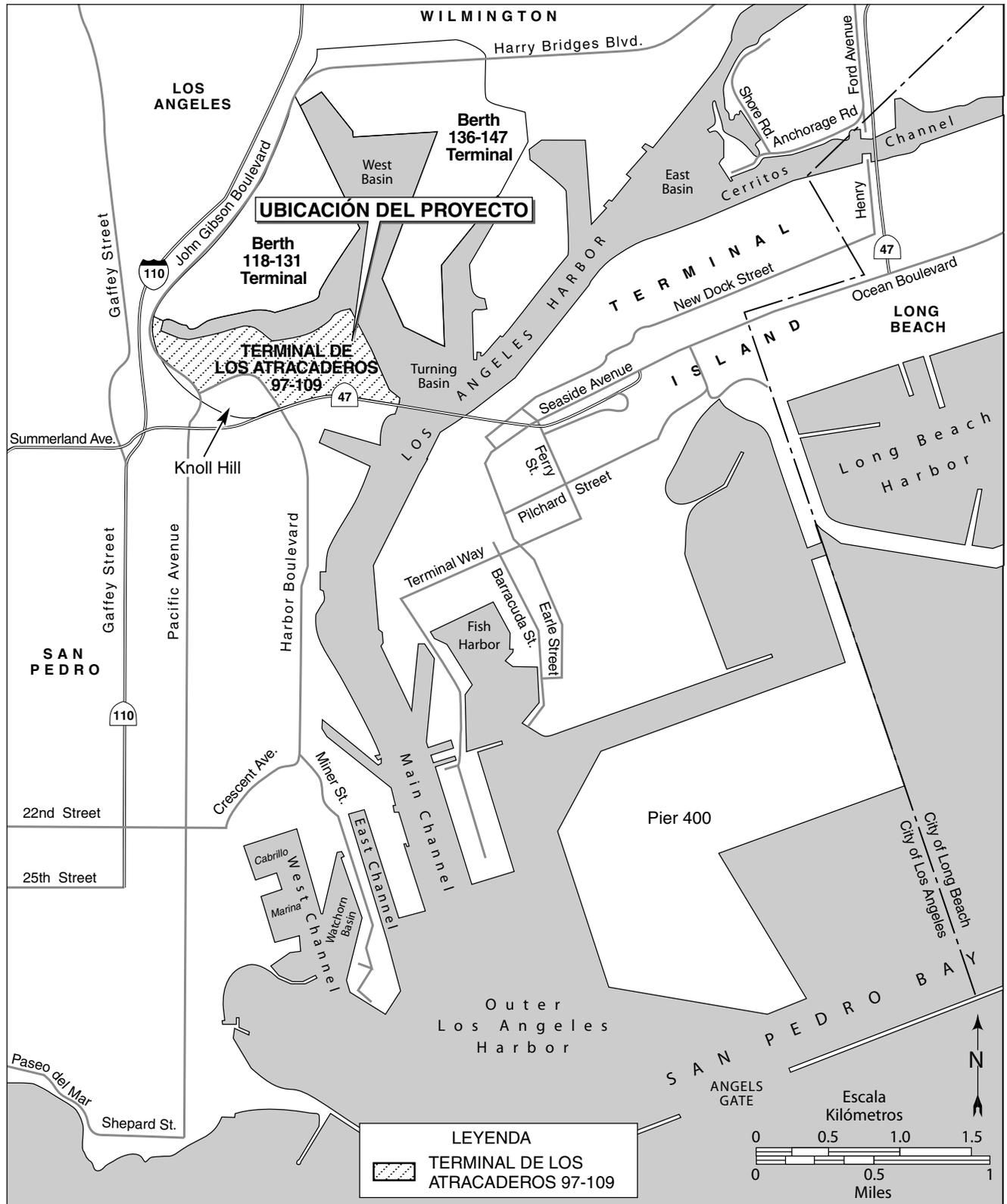
1 para el año 2030, la Terminal del Contenedor del Atracadero 97-109 tendría una  
 2 capacidad anual máxima del manejo de carga de aproximadamente 1,551,000 TEUs  
 3 (856,906 contenedores).

4 Los elementos principales del Proyecto propuesto se resumen en la Tabla RE-1 e  
 5 incluyen lo siguiente:

- 6 ■ Dragado (41,000 yardas cúbicas [yd<sup>3</sup>] de sedimentos) y desecho de los materiales de  
 7 dragado del terreno de almacenamiento de tierra de Anchorage Road del Puerto, la  
 8 construcción de un muelle nuevo en los Atracaderos 100 y 102, y la creación del  
 9 terreno contiguo incluyendo los edificios de la terminal en 142 acres.
- 10 ■ La instalación de 10 grúas nuevas A-Frame en los Atracaderos 100 y 102.
- 11 ■ Mejoras a la infraestructura de transporte en el área de los alrededores de la entrada  
 12 existente de la terminal (que comparten la terminal de los Atracaderos 97-109 y la  
 13 terminal de los Atracaderos 121-131.
- 14 ■ Dos estructuras de puentes nuevos que conecten la terminal de los Atracaderos 97-  
 15 109 y la de los Atracaderos 121-131 a lo largo de la Southwest Slip.
- 16 ■ Reubicar la Terminal Catalina al sur del Puente Vincent Thomas en el Atracadero 95
- 17 ■ Un contrato de arrendamiento de 40 años (2005 al 2045) para que China Shipping  
 18 Lines realice operaciones en la Terminal de Contenedores de los Atracaderos 97-109

**Tabla RE-1. Matriz del Resumen del Proyecto**

Atracaderos 97-109	Punto de Referencia CEQA	Punto de Referencia NEPA		Proyecto Propuesto	
	2001	2015	2045*	2015	2045*
<b>Operaciones</b>					
Acres brutos	11**	117	142	142	142
Llegadas de barcos al año	0	0	0	182	234
TEUs anuales	45,135	631,800	632,500	1,164,400	1,551,000
Número de grúas	0 <sup>#</sup>	0	0	10	10
Viajes de camiones al año	0	0	0	1,192,185	1,508,004
Viajes de ferrocarriles al año	0	0	0	648	817
Número total de puertas de acceso	1	1	1	2	2
<b>Construcción</b>					
Relleno en las aguas de los Estados Unidos (yardas cúbicas)	0	0	0	38,000	38,000
Dragado (yardas cúbicas)	0	0	0	41,000	41,000
Longitud del Muelle Nuevo ***	0	0	0	2,500	2,500
Notas: *Al máximo en 2030 ** Superficie en acres permitida variada, supuestamente de 11 acres (aproximados). ***Pies lineales # Este número refleja las condiciones del punto de referencia (Diciembre 2001).					



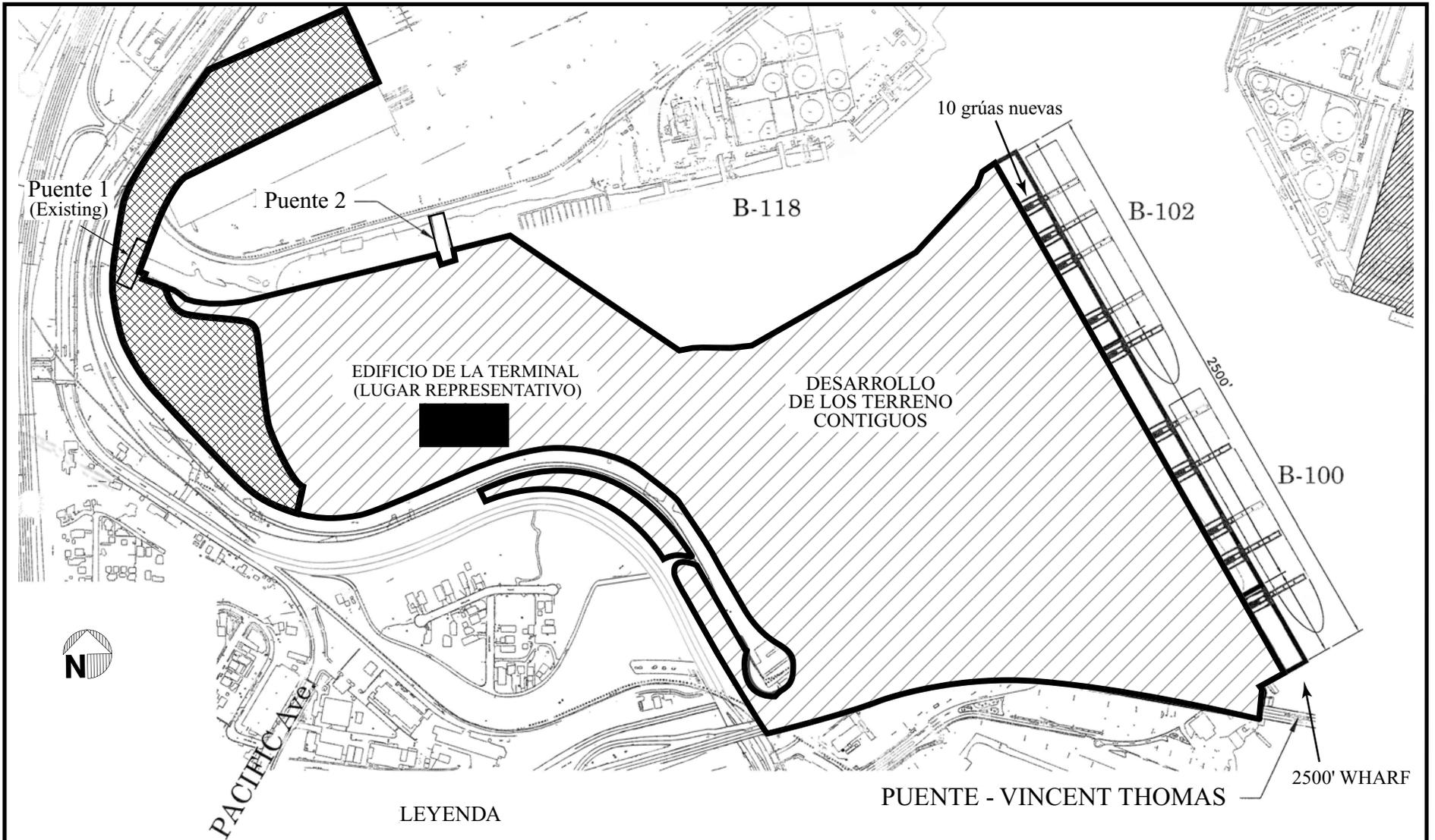
Source: POLA, 2003

**Figura RE-1**  
**Terreno del Proyecto y Área de los Alrededores**  
 EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de Contenedores de los Atracaderos 97-109

**CH2MHILL**

1

*This page intentionally left blank*



- LEYENDA
-  Terrenos Contiguos (142 acres)
  -  Área de las Instalaciones y de la Puerta

**Figura RE-2**  
**Proyecto Propuesto en la**  
**Construcción Final**  
 EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de  
 Contenedores de los Atracaderos 97-109



Source: POLA, 2003

1

*This page intentionally left blank*

## 1 RE.3.2 Descripción del Proyecto

2 El Proyecto propuesto consiste en la construcción y la operación de una nueva terminal  
3 de contenedores para las Líneas China Shipping en los Atracaderos 97-109. La terminal  
4 sería construida por LAHD en tres fases de construcción, la Fase I (finalizada en el 2003,  
5 con inicio de operaciones en el 2004), la Fase II y la Fase III, las cuales se contempla  
6 finalizar aproximadamente para el año 2011 y 2012 respectivamente. La terminal  
7 realizaría operaciones a través de un contrato de arrendamiento de 40 años (2005-2045).  
8 China Shipping está operando bajo un contrato de arrendamiento existente, el cual se está  
9 reanalizando como parte del Proyecto propuesto. Se han construido los elementos de la  
10 Fase I y la terminal está operando de acuerdo con la ASJ y el Acuerdo de Resolución  
11 Final federal. Se están reanalizando los elementos y la operación existente de la Fase I  
12 (2004 a 2007) junto con la operación y la construcción futuras (2008 a 2045) como parte  
13 de este análisis ambiental. El proyecto propuesto operaría a una capacidad máxima para  
14 el año 2030. La Figura RE-2 identifica los componentes clave y las fases de la  
15 construcción del Proyecto propuesto.

16 Los elementos específicos del Proyecto propuesto se describen con mayor detalle en la  
17 Sección 2.4.2.

### 18 RE.3.2.1 Terrenos Contiguos de la Terminal Nueva

19 La terminal nueva de contenedores propuesta incluiría 142 acres de terrenos contiguos para  
20 apoyar las operaciones de la terminal. El desarrollo de los terrenos contiguos incluiría la  
21 construcción de un edificio para operaciones marinas de tres pisos y de 12,000 pies cuadrados  
22 (pies<sup>2</sup>) y un edificio de un piso y de 3,200 pies<sup>2</sup> para el mantenimiento de las grúas  
23 (además de 2,900 pies cuadrados de cubierta) (ambos edificios se localizarían detrás del  
24 Atracadero 102), instalaciones para la entrada y la puerta, estantes para chasis, un sistema  
25 de aire comprimido, alumbrado, hidrantes de incendios y otra infraestructura y equipo  
26 necesario para asegurar un movimiento seguro y eficiente de la carga. Ambos edificios  
27 deberán cumplir con las normas de certificación de plata del Liderazgo en la Energía y en  
28 Diseño Ambiental (LEED). Estas mejoras adicionales de los terrenos contiguos  
29 requerirían actividades de construcción como la nivelación del terreno, el drenaje,  
30 pavimentado, alumbrado, cercado y la adición de las instalaciones y equipo para los  
31 servicios públicos.

32 Como parte de la construcción de la Fase I, se realizó la construcción en 72 acres de  
33 terrenos contiguos y estructuras correspondientes (como el alumbrado, los edificios de la  
34 terminal y las mejoras a las puertas). Además, ya se construyó el primero de dos puentes  
35 que conectan la Terminal del Contenedor de los Atracaderos 97-109 con la terminal  
36 existente de los Atracaderos 121-131 y que atraviesa Southwest Slip.

37 Durante la construcción de la Fase II, se desarrollarían 45 acres de terrenos contiguos,  
38 principalmente en el nuevo relleno sanitario creado por el Proyecto para hacer más  
39 profundo el canal antes de 2001. El segundo puente que conecta la Terminal de  
40 Contenedores de los Atracaderos 97-109 con la terminal de contenedores de los  
41 Atracaderos 121-131 se construiría a través de Southwest Slip, así como la construcción  
42 de toda la demás infraestructura necesaria para los terrenos contiguos de la terminal  
43 propuesta de contenedores.

1 Durante la construcción de la Fase III, se crearían aproximadamente 25 acres de terrenos  
2 contiguos nuevos en terreno que actualmente ocupa la Terminal de Catalina Express, la  
3 cual sería reubicada cerca del Atracadero 95 antes de que empiece la construcción en los  
4 terrenos contiguos. Esta área nueva de terrenos contiguos aumentaría el área de los  
5 terrenos contiguos de la terminal a aproximadamente 142 acres.

### 6 **RE.3.2.2 Instalaciones de los Atracaderos y Muelles**

7 El Proyecto propuesto incluiría un total de 2,500 pies de muelle nuevo a lo largo de los  
8 Atracaderos 100 y 102.

9 Durante la construcción de la Fase I, se completó un muelle nuevo de 1,200 pies en el  
10 Atracadero 100 y se instalaron cuatro grúas nuevas A-frame a lo largo del muelle nuevo.  
11 Durante la construcción de la Fase II (la cual se calcula que se lleve a cabo del 2009 al  
12 2011), se construiría una nueva sección del muelle (aproximadamente 925 pies) en el  
13 Atracadero 102 y se instalarían seis grúas nuevas A-frame a lo largo del muelle. Con  
14 estas grúas nuevas habrá un total de 10 grúas. Durante la construcción de la Fase III, el  
15 muelle en el Atracadero 100 se extendería aproximadamente 375 pies hacia el sur.

16 La construcción de la Fase I incluyó colocar 1.3 acres de relleno en aguas de los Estados  
17 Unidos, dragando 41,000 yd<sup>3</sup> de material (el cual se desecha en el terreno de  
18 almacenamiento de tierra de Anchorage Road), 88,000 yd<sup>3</sup> de dique de roca, colocar  
19 14,000 yd<sup>3</sup> de relleno detrás del dique, instalar numerosos pilares, construir y desarrollar  
20 72 acres de terrenos contiguos, construir un puente que atraviese Southwest Slip para  
21 conectar la Terminal de Contenedores de los Atracaderos 97-109 con la terminal de los  
22 Atracaderos 121-131, e instalar estructuras de apoyo para la terminal (instalaciones para  
23 las puertas y los edificios auxiliares).

24 La construcción de la Fase II se llevaría a cabo durante un período de aproximadamente  
25 2 años (2009 y 2011) e incluiría un muelle nuevo (un muelle de 925 pies en el Atracadero  
26 102 y seis grúas nuevas A-frame junto a la orilla), el desarrollo de 45 acres de terrenos  
27 contiguos adicionales, la construcción de otro puente que atraviese Southwest Slip que  
28 conecte la terminal de los Atracaderos 97-109 con la terminal de los Atracaderos 121-131,  
29 así como la construcción de otra infraestructura necesaria para la terminal propuesta de  
30 contenedores. Tal vez se lleguen a requerir actividades menores de dragado para el  
31 mantenimiento en el Atracadero 102, con el fin de eliminar los sedimentos que se han  
32 depositado ahí y el material dragado se desearía en el terreno para el almacenamiento  
33 de tierra en Anchorage Road.

34 La construcción de muelles nuevos requeriría que se colocaran aproximadamente  
35 204,000 yardas cúbicas de roca transportadas en barcas de la Isla Catalina para el dique  
36 de roca (88,000 yd<sup>3</sup> en la Fase I y 116,000 yd<sup>3</sup> en la Fase III), la colocación de 38,000 yd<sup>3</sup>  
37 de relleno detrás de los diques nuevos (14,000 yd<sup>3</sup> en la Fase I y 24,000 yd<sup>3</sup> en la Fase II),  
38 dragado de 41,000 yd<sup>3</sup> de sedimento a lo largo del Atracadero 100 (Fase I), y la  
39 colocación de pilares para sostener el muelle nuevo (Fases I, II y III). La roca se traería  
40 al terreno en barcas jaladas por lanchas remolcadoras para colocarlas en el dique  
41 utilizando bulldozers para empujarlas de las barcas. Los pilares se instalarían por  
42 medio de una máquina para colocar pilares, la cual está montada en una barcaza que se  
43 lleva al lugar del proyecto por medio de un remolque y está sostenida por una lancha de  
44 trabajo.

1 Los sedimentos que se dragaron durante la construcción de la Fase I se desecharon en el  
2 Área de Almacenamiento de Anchorage Road. El dragado fue realizado utilizando una  
3 draga montada en una barcaza y transportada al terreno de almacenamiento de tierra de  
4 Anchorage Road por barcasas remolcadas por barcos remolcadores. Para el desecho de  
5 las tierras altas se utilizaron excavadoras de diesel, camiones y vehículos de carga para  
6 eliminar el agua de los sedimentos de la orilla de la costa y transportar los sedimentos  
7 secos al lugar de desecho.

### 8 **RE.3.2.3 Reubicación de la Terminal de Catalina Express**

9 Como parte de la extensión del embarcadero del Atracadero 100, las operaciones de la  
10 Terminal de Catalina Express se reubicarían del Atracadero 96 al sur del Puente Vincent  
11 Thomas en el Atracadero 95. Los desembarcaderos flotantes existentes de Catalina  
12 Express se reubicarían al sur hacia Lane Victory. La entrada de pasajeros a Catalina  
13 Express se realizaría del desembarcadero flotante reubicado localizado entre Lane  
14 Victory y el puente. Se proporcionarían hasta tres desembarcaderos nuevos flotantes  
15 cerca del Atracadero 95. En estos desembarcaderos flotantes cabrían dos navíos a la vez,  
16 junto con los navíos de Catalina Express que no se estén utilizando. Se usarían las  
17 instalaciones existentes de estacionamiento que se encuentran en el Atracadero 95. Las  
18 operaciones en la Terminal Catalina se realizarían en el Edificio Pavilion actual. Se  
19 remodelaría el Princess Pavilion existente y las funciones administrativas de la Terminal  
20 Catalina Express se reubicarían en el edificio remodelado. Posteriormente, se demolería  
21 el edificio existente de la Terminal de Catalina Express.

22 La construcción dentro del agua cerca del Atracadero 95 sería muy pequeña e incluiría  
23 instalar desembarcaderos flotantes nuevos, con la autorización y permiso de USACE. Se  
24 requerirá la colocación de varios pilares, diques pequeños o relleno para sujetar los  
25 desembarcaderos. La Terminal Catalina opera de cuatro a seis navíos que miden de 95 a  
26 145 pies; la terminal opera cuatro viajes diarios a Catalina y nueve viajes el sábado y el  
27 domingo.

### 28 **RE.3.2.4 Operaciones del Proyecto**

29 Las operaciones del proyecto se describen en detalle en la Sección 2.4.2. La terminal  
30 completa de la Terminal de los Atracaderos 97-109 podría manejar un máximo de  
31 aproximadamente 1,551,000 TEUs (838,338 contenedores) al año. Se espera que se  
32 alcance la capacidad máxima para el año 2030 (Tabla RE-1).

33 En la Sección 1.1.2 se describe la operación de los navíos contenedores, su carga y  
34 descarga, así como el manejo de los contenedores en la terminal. Un máximo de tres  
35 navíos se atracarían en la terminal a la vez, pero lo usual sería que se atracaran dos navíos  
36 en el atracadero. A su capacidad máxima, la terminal tendría aproximadamente  
37 234 llegadas de barcos al año para el 2030. Se requeriría que los navíos utilizaran una  
38 combinación de potencia marítima alternativa (AMP) y combustible bajo en azufre,  
39 según se describe la Sección 3.2.4.3, para reducir las emisiones de los motores  
40 principales y auxiliares.

1 Para el año 2030, la terminal generaría aproximadamente 5,055 viajes diarios de  
2 camiones (ver la Tabla 2-1 en el Capítulo 2). Dichos viajes incluirían una carga local  
3 (principalmente del Sur de California, incluyendo también el norte de California, Arizona,  
4 Nevada y Utah), la carga nacional transportada en su totalidad por camión y la carga  
5 intermodal con destino a o proveniente de lugares más lejanos del este.

6 El componente intermodal consistiría en dos contenedores que no se podrían acomodar  
7 cerca de los depósitos de carga de los ferrocarriles en el desembarcadero que se localiza  
8 junto a los Atracaderos 121-131 de la terminal (Yang Ming). Debido a que todos los  
9 contenedores en trenes que provienen de los ferrocarriles del desembarcadero se dirigen al  
10 mismo destino, los contenedores que están destinados a otros lugares son transportados a  
11 las instalaciones cercanas de los desembarcadero para agruparse con contenedores de  
12 otras terminales que van hacia el mismo destino. Los camiones transportarían dichos  
13 contenedores en las carreteras públicas de y hacia los depósitos de carga de ferrocarriles  
14 fuera de ahí, incluyendo la Instalación de Transferencia Intermodal de Contenedores  
15 Union Pacific Carson (ICTF), Burlington Northern Santa Fe Hobart Yard en Vernon, y  
16 Union Pacific East Los Angeles Yard. La carga que no es intermodal, tanto local como  
17 nacional, sería transportada de y hacia las puertas de la terminal por medio de camiones.

18 El depósito de ferrocarriles en el desembarcadero en la terminal adjacente (Yang Ming)  
19 de los Atracaderos 121-131 manejaría la carga de la Terminal de Contenedores de los  
20 Atracaderos 97-109. Los contenedores serían arrastrados por tractores entre los  
21 atracaderos de navíos y el depósito de ferrocarriles de los Atracaderos 121-131 a través  
22 de un puente que conecta las dos terminales. En el depósito de ferrocarriles, se  
23 levantarían los contenedores de los vagones por medio de grúas móviles o grúas de  
24 puente con llantas de hule (RTG). El depósito de carga de ferrocarriles operaría 24 horas  
25 al día, 350 días al año y acomodaría dos trenes con unidades de carga doble cada día (un  
26 promedio de 375 contenedores por tren)

## 27 RE.4 Alternativas al Proyecto

### 28 RE.4.1 Puntos de Referencia de las Alternativas

29 Como se describe con mayor detalle en la Sección 2.5, las directrices de NEPA y CEQA  
30 exigen que un EIS y un EIR, respectivamente, describan una variedad de alternativas  
31 razonables para el proyecto, o su ubicación, que de manera realista, pudieran alcanzar la  
32 mayoría de los objetivos básicos del proyecto pero evitaría o reduciría de manera  
33 substancial cualquier impacto ambiental considerable, alcanzando al mismo tiempo los  
34 objetivos básicos del proyecto. Los reportes EIS/EIR deberán describir brevemente las  
35 bases para la selección o el rechazo de las alternativas y comparar los méritos de las  
36 alternativas y determinar una alternativa ambientalmente preferida (NEPA), así como una  
37 alternativa ambientalmente superior (CEQA).

38 Las agencias principales pueden tomar una determinación inicial en cuanto a cuáles son  
39 las alternativas factibles y, por lo tanto, merece una consideración más profunda y cuáles  
40 son las alternativas que no son viables. La variedad de alternativas no necesitan ir más  
41 allá de una variedad necesaria para dar cabida a una opción razonada entre las  
42 alternativas y el proyecto.

## RE.4.2 Alternativas Consideradas

Se consideraron dieciocho alternativas (entre las cuales se incluye el Proyecto propuesto, la Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto y la Alternativa de Ninguna Medida del Gobierno Federal) durante la preparación de la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR, las cuales incluyeron configuraciones y ubicaciones alternativas para la terminal. De éstas, ocho alternativas (incluyendo el Proyecto propuesto) que alcanzan la mayoría de los objetivos del Proyecto propuesto, son requeridas por la ASJ, o son requeridas bajo CEQA o NEPA (la Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto o la Alternativa de Ninguna Medida del Gobierno Federal, respectivamente) se han analizado con mayor detalle en el Capítulo 3. Estas alternativas se resumen a continuación y se describen en detalle en la Sección 2.5.1. Diez de las 18 alternativas consideradas fueron eliminadas de la consideración detallada por varias razones, según se describe en la Sección RE.4.4 y la Sección 2.5.2.

El Capítulo 6 (según como se resume en la Sección RE.5.3) compara el Proyecto propuesto y las alternativas del Proyecto, e identifica la alternativa ambientalmente preferida o la ambientalmente superior.

## RE.4.3 Alternativas Analizadas en la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR

Las siete alternativas del Proyecto propuesto que se consideran en este Reporte Preliminar EIS/EIR son:

- 1) Alternativa 1 – Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto
- 2) Alternativa 2 – Alternativa de Ninguna Medida del Gobierno Federal
- 3) Alternativa 3 – Menos Relleno: No se llevará a cabo la construcción de un Embarcadero Nuevo en el Atracadero 102
- 4) Alternativa 4 – Menos Relleno: No se llevará a cabo la Extensión del Muelle Sur en el Atracadero 100
- 5) Alternativa 5 – Menos construcción y operación: Solamente la Fase I
- 6) Alternativa 6 – Terminal Omni Cargo
- 7) Alternativa 7 – Para otros usos no relacionados con el embarque

La Tabla RE-2 presenta un resumen de las características clave del Proyecto propuesto y las alternativas, y las Figuras RE-3a y RE 3b ilustran las siete alternativas. El Capítulo 2 contiene una discusión más detallada de estas alternativas.

**Tabla RE-2.** Resumen del Proyecto Propuesto y las Alternativas para una Construcción Final (2045<sup>†</sup>)

\*

	Acres de la Terminal	Llegadas de Barcos al Año	TEUs Anuales (en millones)	Grúas	Aguas de los Estados Unidos Afectadas por el Relleno (acres)	Embarcaderos Nuevos (Pies lineales)
<b>Proyecto propuesto</b>	142	234	1.55	10	2.54	2,500
<b>Alternativa 1, No Desarrollar Ningún Proyecto<sup>a</sup></b>	72	0	0.46 <sup>#</sup>	0	1.3	1,200
<b>Alternativa 2, Ninguna Medida Federal</b>	117	0	0.63 <sup>#</sup>	0	1.3	1,200
<b>Alternativa 3, Menos Relleno: No Construir un Embarcadero Nuevo en el Atracadero 102</b>	142	130	0.94	5	2.5	1,575
<b>Alternativa 4, Menos Relleno: No Extender el Muelle Sur en el Atracadero 100</b>	130	208	1.39	9	1.34	2,125
<b>Alternativa 5, Solamente la Fase I de la Terminal</b>	72	104	0.63	4	1.3	1,200
<b>Alternativa 6, Terminal Omni Cargo **</b>	142	364	0.51/0.02/5.16	5	2.54	2,500
<b>Alternativa 7, Para Otros Usos que no Relacionados con el Embarque</b>	117	0	0	0	1.3	1,200

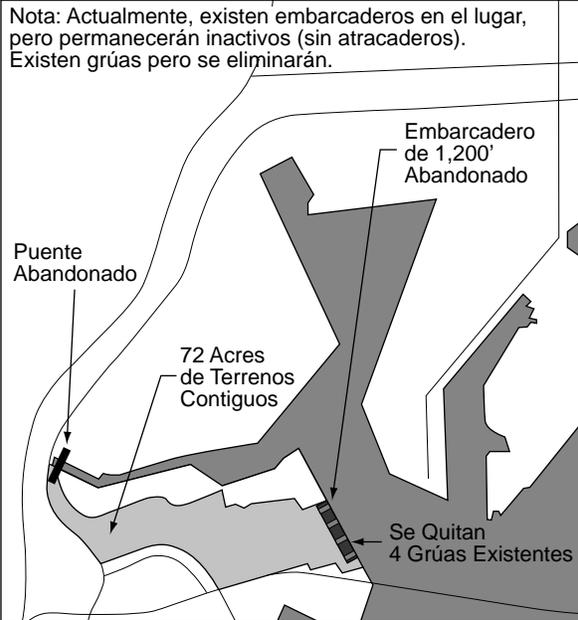
\*Esta tabla resume las características principales del Proyecto propuesto y las Alternativas.

† A su capacidad máxima en 2030

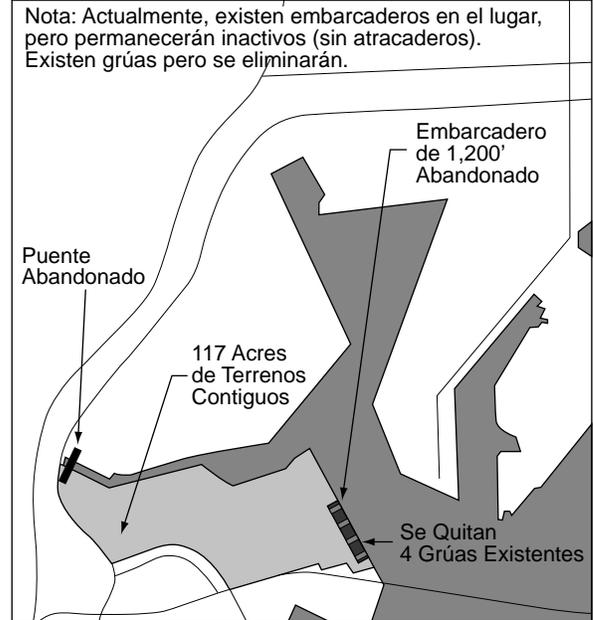
# De todas maneras habría estos TEUs en la terminal Yang Ming pero se reasignan al terreno del proyecto para mejorar la eficiencia de las operaciones de la terminal de contenedores Yang Ming.

\*\*Carga en millones de la manera siguiente: TEUs de Contenedores/ TEUs de Autos/Tonelaje de la Carga en Volumen

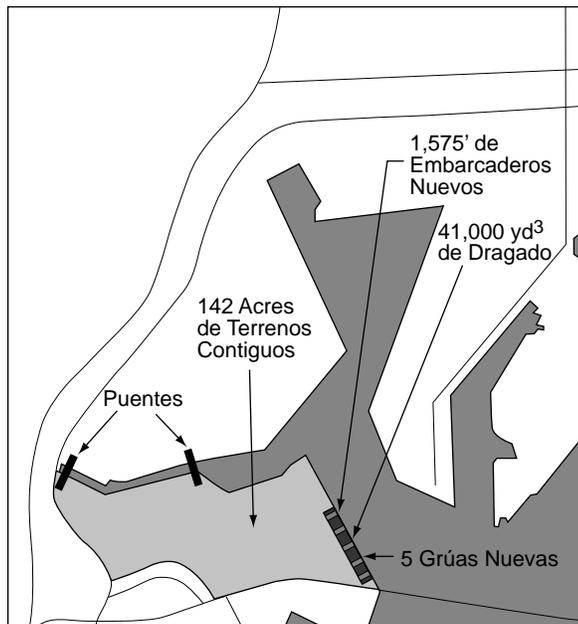
### 1 No Desarrollar el Proyecto



### 2 Ninguna Medida del Gobierno Federal



### 3 Menos Relleno - Sin Embarcadero B102



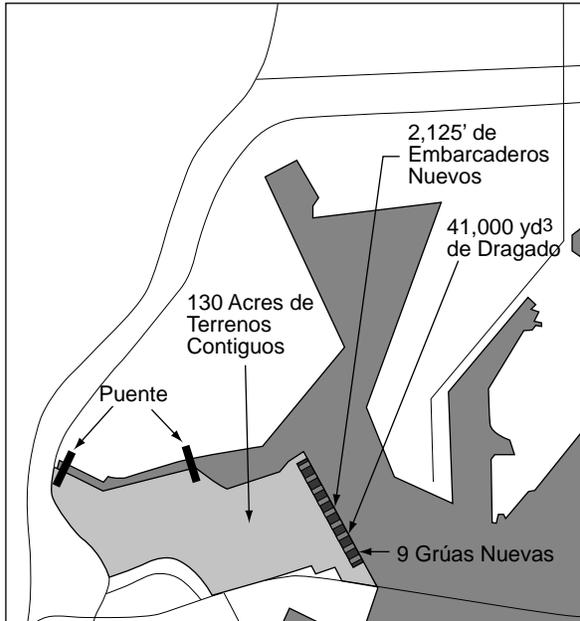
Source: POLA, 2003

**Figura RE-3a**  
**Resumen de las Alternativas del Proyecto**  
 EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de  
 Contenedores de los Atracaderos 97-109

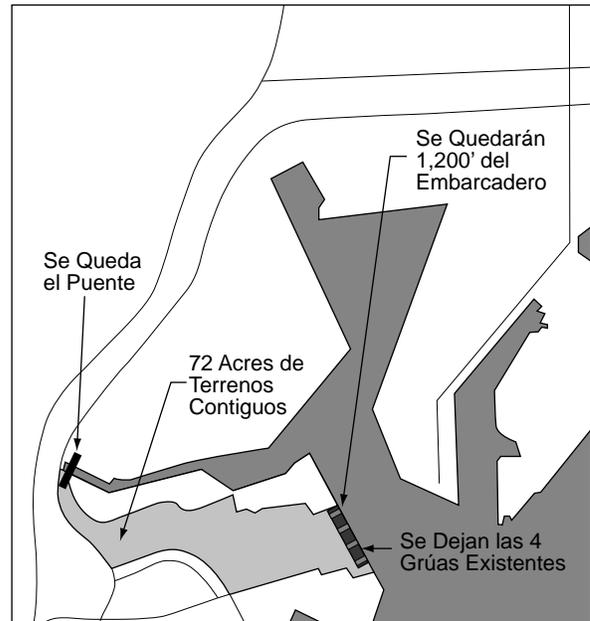
1

*This page intentionally left blank*

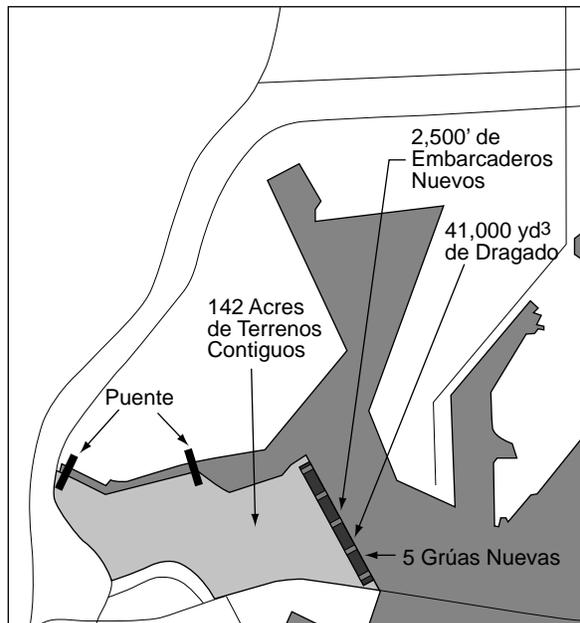
4 Menos Relleno - No se Realiza la Extensión al Sur del Embarcadero B100



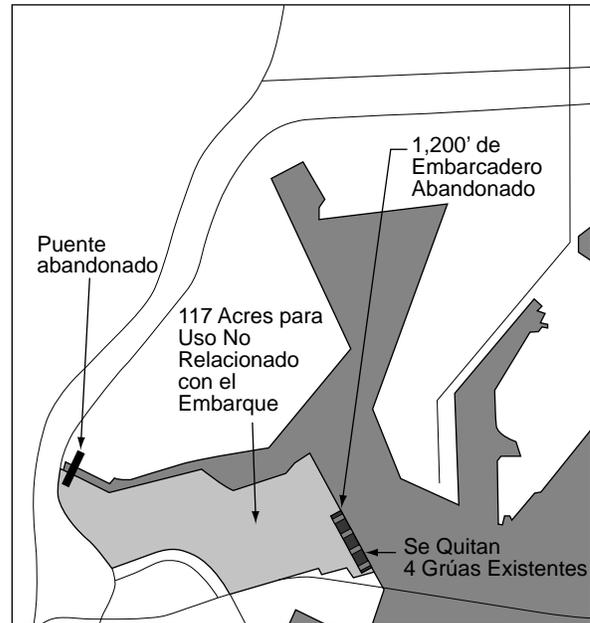
5 Menos Construcción - Solamente la Fase I



6 Terminal OMNI/RORO/Carga Voluminosa



7 Para Uso Industrial, de Oficinas, Venta al Menudeo/ No Relacionado con el Embarque



Source: POLA, 2003

**Figura RE-3b**  
Resumen de las Alternativas del Proyecto  
EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de  
Contenedores de los Atracaderos 97-109

**CH2MHILL**

*This page intentionally left blank*

### 1 **RE.4.3.1 Alternativa 1 – No Desarrollar Ningún Proyecto**

2 La Alternativa 1 utilizaría el terreno de la terminal construido como parte de la Fase I  
3 para el almacenamiento de contenedores. Debido a esto, las actividades de construcción  
4 de la Fase I se incluyen bajo la Alternativa 1 aunque no se usarían los elementos adentro  
5 del agua de la Fase I (se abandonarían). La Alternativa 1 reconoce, la finalización de las  
6 actividades de la Fase I pero tiene la intención de regresar a las condiciones previas a la  
7 Fase I dentro del mayor grado práctico posible abandonando las estructuras y los rellenos  
8 en lugar de quitarlos, lo cual requeriría de medidas federales adicionales.

9 Bajo la Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto, no habría ninguna otra medida  
10 federal o del Puerto. El Puerto no tomaría ninguna otra medida para construir y  
11 desarrollar terrenos contiguos adicionales, pero la construcción de los 72 acres existentes  
12 de terrenos contiguos (completados como parte de la Fase I) se incluirían en la  
13 Alternativa 1. Bajo esta Alternativa, se eliminarían las cuatro grúas A-frame existentes y  
14 los muelles y embarcaderos existentes (los Atracaderos 100-102) dejarían de usarse para  
15 atracar barcos, así como las operaciones de carga y descarga de contenedores. Se  
16 abandonaría el puente construido para atravesar Southwest Slip durante la Fase 1. Los  
17 1.3 acres de relleno que se agregaron a las aguas de los Estados Unidos durante la  
18 construcción de la terminal de la Fase I bajo el Proyecto propuesto (de acuerdo con lo  
19 permitido bajo el permiso de USACE y ASJ), completamente mitigado al aplicar los  
20 efectos de mitigación, seguiría en pie bajo la Alternativa 1.

21 Bajo la Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto, el terreno continuaría operando  
22 como un área de 72 acres de terrenos contiguos para contenedores de la Terminal Yang  
23 Ming bajo un permiso revocable. Yang Ming utilizaría esta área como terrenos contiguos  
24 adicionales para complementar el área de los Atracaderos 121-131. Los contenedores se  
25 transportarían entre las dos terminales a través de un camino interno.

26 Bajo la Alternativa de No Desarrollar Ningún Proyecto, hasta 457,100 TEUs de la  
27 Terminal Yang Ming se almacenarían en 72 acres de terrenos contiguos. La instalación  
28 Yang Ming actualmente tiene limitaciones para atracar. Bajo esta alternativa, se supone  
29 que la capacidad total para el manejo de carga de Yang Ming permanecería igual con o  
30 sin terreno adicional en los Atracaderos 97-109. El terreno adicional permitiría que Yang  
31 Ming operara más operaciones con vehículos de ruedas en comparación con las  
32 operaciones de cargas apiladas. Las operaciones en vehículos de ruedas son más  
33 eficientes y más baratas que las de cargas apiladas, pero con frecuencia, las terminales  
34 están limitadas por su área de terrenos contiguos necesitando cierta cantidad de cargas  
35 apiladas. No llegarían barcos en los Atracaderos 97-109 bajo esta alternativa. Además,  
36 debido a que la terminal de los Atracaderos 121-131 es limitada, el uso de los terrenos  
37 contiguos de los Atracaderos 97-109 por parte de Yang Ming no requeriría viajes  
38 adicionales de barcos, camiones o ferrocarril en la terminal de los Atracaderos 121-131  
39 (Apéndice I).

### 40 **RE.4.3.2 Alternativa 2 –Ninguna Medida Federal**

41 La Alternativa 2 utilizaría el terreno de la terminal construido como parte de la Fase I  
42 para el almacenamiento de contenedores y aumentaría además el área de los terrenos  
43 contiguos a 117 acres. Debido a esto, las actividades de construcción de la Fase I se  
44 incluyen bajo la Alternativa 2 aunque no se usarían los elementos adentro del agua de la  
45 Fase I. El dique, el relleno y el muelle de la Fase I se abandonarían. La Alternativa 2  
46 reconoce la finalización de las actividades de la Fase I pero tiene la intención de regresar

1 a las condiciones previas a la Fase I, dentro del mayor grado práctico posible  
2 abandonando las estructuras y los rellenos en lugar de quitarlos, lo cual requeriría de  
3 medidas federales adicionales.

4 La Alternativa Ninguna Medida Federal no incluiría las características adicionales de la  
5 terminal que solamente se podrían implementar cuando se adquiriera un permiso federal  
6 o financiamiento federal para la construcción o la operación. Esta Alternativa no  
7 permitiría un dragado nuevo (además del ya aprobado en Reporte EIS/EIR adicional del  
8 Proyecto de Profundización del Canal) (USACE y LAHD, 2000), relleno o la  
9 construcción de un muelle nuevo. Sin embargo, bajo la Alternativa de No Tomar  
10 Ninguna Medida Federal, en el terreno del proyecto se realizaría más desarrollo de los  
11 terrenos contiguos, lo cual no requiere de un permiso federal. La Alternativa de No  
12 Tomar Ninguna Medida Federal permitiría la construcción y el uso de almacenamiento en  
13 contenedores de todos los elementos de las tierras altas (los terrenos existentes y las áreas  
14 de relleno que anteriormente se habían aprobado a través de permiso o por la  
15 Profundización del Canal) para los terrenos contiguos o cualquier otro propósito hasta de  
16 117 acres, incluyendo 72 acres de los terrenos contiguos existentes y 45 acres adicionales  
17 propuestos para ser desarrollados como terrenos contiguos similares a los de la Fase II del  
18 Proyecto propuesto).

19 Bajo la Alternativa 2, se eliminarían las cuatro grúas A-frame existentes y los muelles y  
20 embarcaderos existentes (los Atracaderos 100-102) dejarían de usarse para atracar barcos,  
21 así como las operaciones de carga y descarga de contenedores. Se abandonaría el puente  
22 construido para atravesar Southwest Slip durante la Fase 1. Los 1.3 acres de relleno que  
23 se agregaron a las aguas de los Estados Unidos durante la construcción de la terminal de  
24 la Fase 1 bajo el Proyecto propuesto (de acuerdo con lo permitido bajo el permiso de  
25 USACE y ASJ), completamente mitigado al aplicar los efectos de mitigación, seguiría en  
26 pie bajo la Alternativa 2.

27 Bajo la Alternativa 2, el terreno continuaría operando como un área de terrenos contiguos  
28 para contenedores de la Terminal Yang Ming bajo un permiso revocable. Los terrenos  
29 contiguos de los Atracaderos 97-109 se utilizaría para clasificar y almacenar  
30 contenedores, los cuales serán transportados entre las dos terminales (Atracaderos 121-  
31 131 y Atracaderos 97-109) por equipo de las instalaciones a través de un camino interno.  
32 La instalación Yang Ming actualmente tiene limitaciones para atracar. Bajo esta  
33 alternativa, se supone que la capacidad total para el manejo de carga de Yang Ming  
34 permanecería igual con o sin terreno adicional en los Atracaderos 97-109. El terreno  
35 adicional permitiría que Yang Ming operara más operaciones con vehículos de ruedas en  
36 comparación con las operaciones de cargas apiladas. Las operaciones en vehículos de  
37 ruedas son más eficientes y más baratas que las de cargas apiladas, pero con frecuencia,  
38 las terminales están limitadas por su área de terrenos contiguos necesitando cierta  
39 cantidad de cargas apiladas. No llegarían barcos en los Atracaderos 97-109 bajo esta  
40 alternativa.

41 Bajo la Alternativa de Ninguna Medida Federal, se podrían almacenar hasta  
42 632,500 TEUs de la Terminal Yang Ming en los 117 acres de los terrenos contiguos.  
43 Además, debido a que la terminal de los Atracaderos 121-131 es limitada, si Yang Ming  
44 utiliza los Atracaderos 97-109 no habría más viajes de barcos, camiones o ferrocarriles en  
45 la terminal de los Atracaderos 121-131.

### 1 **RE.4.3.3 Alternativa 3 – Menos Relleno: No se Construiría el** 2 **Embarcadero Nuevo en el Atracadero 102**

3 Esta Alternativa se desarrollaría de manera similar al Proyecto propuesto con excepción  
4 de que no se construirían 925 pies lineales del embarcadero propuesto en el  
5 Atracadero 102 bajo el Proyecto propuesto. La longitud total del embarcadero en la  
6 terminal sería de 1,575 pies, por ejemplo, los 1,200 pies existentes del Atracadero 100 (ya  
7 construido durante la Fase I y oficialmente puesto en operación el 21 de junio del 2004) y  
8 los 375 pies propuestos de extensión al sur. Además de los 41,000 yardas cúbicas de  
9 material de dragado que se desecho en el terreno de almacenamiento de Anchorage Road  
10 y las instalaciones de pilares y relleno bajo la Fase I, se necesitarían 116,000 yardas  
11 cúbicas adicionales de un dique de roca y 24,000 yardas cúbicas de relleno detrás del  
12 dique para la extensión hacia el sur del Atracadero 100.

13 Si no se construye el embarcadero en el Atracadero 102, solamente se instalaría una grúa  
14 adicional A-frame para que haya un total de cinco grúas en la Terminal de Contenedores  
15 de los Atracaderos 97-109 (actualmente existen cuatro). La superficie total en acres de  
16 los terrenos contiguos bajo esta Alternativa sería de 142 acres, la misma que el Proyecto  
17 propuesto. La capacidad máxima total del manejo de carga sería menor que la del  
18 Proyecto propuesto, con 936,000 TEUs esperados para el año 2030. Esto se traduciría en  
19 130 llegadas anuales de barcos en los Atracaderos 97-109 con las correspondientes  
20 operaciones de los 520 barcos remolcadores. Además, esta Alternativa ocasionaría que  
21 se llevaran a cabo hasta 2,833 viajes diarios de camiones, hasta 493 movimientos de  
22 ferrocarriles de ida y vuelta al año. El desarrollo de otros componentes de la terminal en  
23 la tierra sería idéntico al Proyecto propuesto.

### 24 **RE.4.3.4 Alternativa 4 – Menos Relleno: No se Realizaría la** 25 **Extensión del Embarcadero hacia el Sur en el Atracadero** 26 **100**

27 Esta Alternativa sería similar al Proyecto propuesto con excepción de que los 375 pies  
28 lineales propuestos de embarcadero hacia el sur del Atracadero 100 y 12 de los 25 acres  
29 del terreno contiguo detrás del Atracadero 100, según se describe bajo el Proyecto  
30 propuesto, no se construirían ni se desarrollarían bajo la Alternativa 4. La longitud total  
31 del embarcadero en la terminal sería de 2,125 pies. Como parte de la construcción de la  
32 Fase I, ya se han construido 1,200 pies de muelle en el Atracadero 100 y oficialmente se  
33 puso en operación el 21 de junio del 2004. El dragado de 41,000 yardas cúbicas de  
34 relleno ya se ha realizado como parte de la construcción de la Fase I, y este material se  
35 colocó en el lugar de almacenamiento de tierra de Anchorage Road.

36 La Alternativa 4 incluiría la construcción de 925 pies adicionales de embarcadero en el  
37 Atracadero 102, para extender al norte el embarcadero existente en el Atracadero 100.  
38 No se requeriría ningún dique adicional de rocas o relleno, pero sí se puede llegar a  
39 necesita un poco de mantenimiento de dragado, con cualquier material de dragado que se  
40 desecho en el terreno de almacenamiento de tierra de Anchorage Road. Se instalarían  
41 cinco grúas adicionales A-frame en el Atracadero 102 en la Fase II para un total de nueve  
42 grúas en la Terminal de los Contenedores de los Atracaderos 97-109 (cuatro de las cinco  
43 grúas nuevas se instalaron bajo la Fase I del Proyecto propuesto). La capacidad máxima  
44 del manejo de carga sería menor a la del Proyecto propuesto con 1,392,000 TEUs  
45 esperados para el año 2030. Esto se traduciría en 208 llegadas anuales de barcos y  
46 832 viajes correspondientes barcos remolcadores. Además, esta Alternativa 4 ocasionaría

1 que se llevaran a cabo hasta 4,472 viajes diarios de camiones y hasta 734 movimientos de  
2 ferrocarriles de viaje redondo al año.

### 3 **RE.4.3.5 Alternativa 5 – Menos Construcción y Operación:** 4 **Solamente la Construcción de la Fase I**

5 Bajo la Alternativa 5, la terminal de la Fase I (completada en el año 2003, de acuerdo con  
6 lo permitido por el permiso USACE y ASJ en el Acuerdo de Resolución Final federal)  
7 operaría en niveles similares a las de hoy en día (2008). La superficie total en acres de  
8 los terrenos contiguos bajo la Alternativa 5 serían de 72 acres. Se quedaría el equipo  
9 existente y las instalaciones del terreno de la terminal (instalados durante la Fase I del  
10 Proyecto propuesto), incluyendo las cuatro grúas A-frame que se encuentran a lo largo  
11 del muelle, el puente que conecta los Atracaderos 121-131 con los Atracaderos 97-109,  
12 los terrenos contiguos pavimentados que se utilizan para el almacenamiento de  
13 contenedores, los edificios de las terminales y de las puertas, el equipo móvil que se  
14 utiliza para manejar los contenedores, 1,200 pies lineales de muelle y 1.3 acres de relleno  
15 relacionado con la construcción del muelle. Bajo esta Alternativa, sin embargo, no se  
16 construirían los elementos de la construcción de la Fase II y la Fase II (bajo el Proyecto  
17 propuesto), incluyendo el muelle del Atracadero 102 y la extensión al sur del Atracadero  
18 100, seis grúas adicionales, el segundo puente que conecta los Atracaderos 97-109 y los  
19 Atracaderos 121-131, así como los 70 acres adicionales de terrenos contiguos.

20 Bajo la Alternativa 5, China Shipping operaría la terminal bajo un contrato de  
21 arrendamiento de 40 años. Este contrato de arrendamiento incluiría las disposiciones de  
22 AMP y del equipo de la terminal de acuerdo con ASJ. La capacidad máxima de manejo  
23 de carga TEU sería menos que la del Proyecto propuesto con un total esperado de  
24 630,000 TEUs para el año 2030. Esto se traduciría en 104 llegadas anuales de barcos en  
25 los Atracaderos 97-109 y 416 viajes correspondientes de los barcos remolcadores.  
26 Además, esta Alternativa daría como resultado que se tengan que realizar 1,796 viajes  
27 diarios de camiones, y hasta 332 movimientos anuales de ferrocarriles de viaje redondo.

### 28 **RE.4.3.6 Alternativa 6 – Terminal Omni Cargo**

29 La Alternativa de la Terminal Omni Cargo sería convertir el área del proyecto en una  
30 terminal de operaciones que maneje Omni Cargo, similar a la de Pasha Stevedoring &  
31 Terminals L. P. (Pasha) que actualmente operan en los Atracaderos 174-181. El principal  
32 objetivo de la Alternativa de la Terminal Omni Cargo es proporcionar una mayor  
33 capacidad diversificada para el manejo de carga al expandir y mejorar las instalaciones  
34 existentes de la terminal. La terminal Omni manejaría contenedores, la carga de los  
35 productos en volumen y de vehículos. Los vehículos incluirían los automóviles. Los  
36 productos en volumen incluirían equipo de fábricas, productos forestales, acero, y  
37 cualquier otro material cuando peso se dé en volumen. La Alternativa 6 no alcanza el  
38 objetivo del Proyecto de dar cabida a volúmenes previsibles de carga en contenedores a  
39 través del Puerto o el objetivo de aumentar la eficiencia del manejo de contenedores y  
40 crear un área suficiente de terrenos contiguos para la operación de las terminales de  
41 contenedores, incluyendo el almacenamiento, el transporte y la carga y descarga de los  
42 buques portacontenedores de manera segura y eficiente.

43 En Alternativa se construirían 2,500 pies de embarcaderos (incluyendo el embarcadero de  
44 1,200 pies en el embarcadero del Atracadero 100 completado como parte de la Fase I, el  
45 embarcadero de 925 pies en el Atracadero fue parte de la Fase II, y la extensión al sur del  
46 embarcadero de 375 pies en el Atracadero 100 como parte de la Fase III), cinco grúas

1 nuevas A-frame (se agregaría una a las cuatro grúas existentes A-frame instaladas como  
2 parte de la Fase I) y los terrenos contiguos que ocupan 142 acres (los mismos que se  
3 encuentran bajo el Proyecto propuesto).

4 Los volúmenes de la capacidad máxima de manejo de la terminal Omni propuesta  
5 variarían por producto: 506,467 TEUs de contenedores; 17,987 TEUs de automóviles y  
6 productos en volumen que suman un total de 5,159,570 toneladas (Apéndice I). Bajo esta  
7 Alternativa, 364 llegadas anuales de barcos y se necesitarían 1,456 viajes de barcos  
8 remolcadores. Además, esta Alternativa daría como resultado que se tengan que llevar a  
9 cabo 3,982 viajes de camiones y hasta 245 movimientos anuales de viajes de ida y vuelta  
10 de ferrocarriles.

11 En el terreno se construiría un depósito nuevo de almacenamiento de 250,000- a  
12 350,000-pies<sup>2</sup>, así como una nuevas instalaciones para la puerta de entrada y de salida,  
13 maquinaria para la carga pesada, reubicación de los servicios públicos y una posible  
14 realineación de las vías existentes de ferrocarril. El desarrollo de esta Alternativa se  
15 llevaría a cabo de manera proporcional en tres fases similares a las del Proyecto  
16 propuesto.

17 La demolición y/o la nueva construcción de las instalaciones de los terrenos contiguos  
18 como la puerta de salida, el edificio de mantenimiento, el edificio de operación, el relleno  
19 extenso, la nivelación, el sistema de protección contra incendios, los drenajes pluviales,  
20 los desagües, el alumbrado, las instalaciones eléctricas y el pavimentado se completaría  
21 para atender las necesidades de la terminal Omni propuesta.

### 22 **RE.4.3.7 Alternativa 7 – Uso no Relacionado con el Embarque**

23 Una Alternativa para el uso no relacionado con el embarque normalmente no sería  
24 evaluada en detalle en un reporte del EIS/EIR para el Puerto debido a que el uso del  
25 terreno no iría de acuerdo con los objetivos del Proyecto, con una utilización máxima de  
26 los terrenos del Puerto para usos relacionados con el mismo, con el Plan Maestro del  
27 Puerto para el terreno del Proyecto, o con las Regulaciones y las Directrices para los  
28 Proyectos de Desarrollo (Art. 2002 a de LAHD).<sup>1</sup> Sin embargo, la Alternativa para el  
29 Uso no Relacionado con el Embarque se incluye para un análisis detallado en esta Nueva  
30 Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR de acuerdo con los términos ASJ, que  
31 dispone que el Reporte Preliminar EIS/EIR:

32 *...considerará las Alternativas para el proyecto China Shipping con los*  
33 *impactos reducidos, incluyendo los “usos relacionados con el Puerto” de la*  
34 *Alternativa, con excepción de una terminal de embarque en el terreno del*  
35 *Proyecto de Embarque de China...*

36 La Alternativa 7 utilizaría el terreno de la terminal construida como parte de la Fase I  
37 para el almacenamiento de contenedores. Debido a esto, se abandonarían las actividades  
38 de la construcción se incluyen bajo la Alternativa 7 aunque se abandonen los elementos  
39 del agua de la Fase I. La Alternativa 7 reconoce la finalización de las actividades de la  
40 Fase I, pero con la intención de regresar a las condiciones previas a la Fase I dentro del

---

<sup>1</sup>De acuerdo con las Directrices y Regulaciones para el Desarrollo de Proyectos del Plan Maestro del Puerto que regulan el desarrollo planeado del lugar del Proyecto disponen: “el Puerto es responsable por modernizar y construir las instalaciones necesarias para darle cabida a navíos grandes y a las demandas del comercio marítimo nacional y extranjero, así como a otras instalaciones relacionadas y que dependen del agua...” y “...la prioridad más importante para el uso del terreno o del agua dentro de la jurisdicción del Puerto de Los Angeles serán los desarrollos que dependen completamente de las áreas de agua y las áreas de la tierra del puerto para que lleven a cabo sus operaciones...” (LAHD, 2002a)

1 mayor grado práctico posible abandonando las estructuras y los rellenos en lugar de  
2 quitarlos, lo cual requeriría de medidas federales adicionales.

3 La Alternativa para el Uso no Relacionado con el Embarque convertiría el terreno  
4 existente en un Centro Regional, que generalmente sería considerado como un centro  
5 multiusos con arrendatarios importantes de venta al menudeo que sirvan de apoyo; usos  
6 para oficinas; y los usos de industria ligera que apoyen las actividades marítimas como  
7 talleres para máquinas, proveedores de velas marinas y tiendas para suministros  
8 marítimos. Además, un muelle público se construiría para apoyar las actividades de  
9 venta al menudeo y restaurantes. Este muelle se construiría para proporcionar servicios y  
10 acceso a navíos más pequeños (como botes, *wave runners* y kayaks). El muelle público  
11 sería probablemente un muelle flotante con rampas de acceso conectadas al muelle  
12 existente o al área adyacente para permitir a los usuarios de actividades recreativas que  
13 tengan acceso al Centro Regional y se requeriría un permiso de USACE antes de la  
14 construcción. Las horas de operación de la Alternativa para el Uso no Relacionado con el  
15 Embarque serían generalmente de las 8:00 a.m. a las 10:00 p.m., de lunes a viernes, y de  
16 10:00 a.m. a 2:00 a.m. durante los fines de semana.

17 Similar al Proyecto propuesto, esta Alternativa se podría desarrollar de manera  
18 proporcional en tres fases. Los usos de los terrenos contiguos existentes y las  
19 instalaciones en el terreno de 117 acres tendrían que demolerse debido a que no irían de  
20 acuerdo con el uso de esta Alternativa. Los 1.3 acres de relleno que se agregaron a las  
21 aguas de los Estados Unidos durante la construcción de la terminal de la Fase 1 bajo el  
22 Proyecto propuesto (de acuerdo con lo permitido bajo el permiso de USACE y ASJ),  
23 completamente mitigado al aplicar los efectos de mitigación, seguiría en pie bajo la  
24 Alternativa 7, al igual que el puente de Southwest Slip. El relleno de Southwest Slip  
25 continuaría llevándose a cabo como parte del Proyecto aprobado de Profundización del  
26 Canal. La construcción de atracaderos continuaría llevándose a cabo, pero se construirían  
27 los atracaderos para apoyar solamente a los navíos pequeños.

28 Los tres usos generales del terreno que se incluyen en esta Alternativa: tiendas de venta al  
29 menudeo, oficinas y usos para la industria ligera. Los usos de venta al menudeo podría  
30 consistir en tiendas departamentales nacionalmente conocidas y/o arrendatarios de  
31 tiendas venta al mayoreo. Otros usos potenciales de venta al menudeo podrían incluir  
32 tiendas pequeñas especializadas de venta al menudeo o de servicio y restaurantes que  
33 apoyaran los espacios para usos de oficina y de industria ligera propuestos para el área  
34 adyacente para el terreno. Los usos para oficina serían potencialmente las oficinas  
35 locales de los arrendatarios principales del Puerto, mientras que los usos para la industria  
36 ligera se centrarían en el apoyo a las actividades marítimas. La Tabla RE-3 proporciona  
37 un resumen cuantitativo de esta Alternativa.

**Tabla RE-3.** Resumen del Uso no Relacionado con el Embarque  
(Alternativa 7)

Uso del Terreno	FAR*	Construcción pies <sup>2</sup>	Espacios de Estacionamiento
Venta al menudeo	0.6:1 FAR	277,564	1,110
Oficina	0.4:1 FAR	277,564	694
Industria ligera	0.3:1 FAR	1,295,300	2,008
Total		1,850,428	3,812
*FAR proporción de área de suelo			

38

1 Con esta Alternativa se llevarían a cabo 24,000 viajes diarios adicionales de y hacia el  
2 terreno para el año 2030. El acceso principal al terreno se llevaría a cabo en las  
3 intersecciones señalizadas de Harbor Boulevard/ Swinford Street – la autopista  
4 interestatal 110 y la Ruta Estatal – 47 rampas, Pacific Avenue/Front Street, y John S.  
5 Gibson Boulevard/Channel Street. Los caminos internos servirían de acceso a estas  
6 lugares del terreno.

## 7 **RE.4.4 Alternativas Eliminadas de Mayor Consideración**

8 Se determinó que las siguientes Alternativas no son viables y se eliminaron de mayor  
9 consideración en esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR, de acuerdo con  
10 el Artículo 15126.6 de las Directrices de CEQA. En la Sección 2.5.2 del Capítulo 2 se  
11 incluyen los detalles adicionales relacionados con estas Alternativas y las razones por las  
12 cuales se rechazaron.

- 13 1. Uso de los Puertos de la Costa Oeste fuera del Sur de California
- 14 2. Expansión de las Terminales en el Sur de California pero fuera del Distrito del Puerto  
15 de Los Angeles
- 16 3. Uso de barcazas
- 17 4. Menos profundidad del dragado
- 18 5. Instalación de gas natural licuado de la terminal
- 19 6. Alternativas de los terrenos contiguos fuera del proyecto
- 20 7. Desarrollo de nuevos rellenos sanitarios y terminales fuera del área de la terminal de  
21 los Atracaderos 97-109 y el área adyacente de la Cuenca del Oeste
- 22 8. Otros terrenos en el Distrito del Puerto de Los Angeles
- 23 9. Muelles más estrechos
- 24 10. Desarrollo y operación de una terminal para contenedores pequeños

## 25 **RE.5 Impactos Ambientales**

26 USACE y LAHD determinaron que se debe preparar un EIS/EIR para el Proyecto  
27 propuesto. USACE y LAHD emitieron un NOI/NOP separado, y un Estudio Inicial de  
28 CEQA (IS), así como una Lista de Verificación de Evaluación Ambiental para el EIS/EIR  
29 del Proyecto para la Mejora de la Terminal de Contenedores de los Atracaderos 97-109  
30 de China Shipping el 25 de junio del 2003 y el 1° de julio del 2003, respectivamente.

31 Esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR ha sido preparada para evaluar  
32 los impactos potencialmente considerables relacionados con las Alternativas y el  
33 Proyecto propuesto, y evaluar si el Proyecto propuesto podría dar como resultado  
34 impactos acumulativos con otros proyectos de desarrollo en las áreas de los alrededores.  
35 Un impacto considerable es una determinación de un impacto bajo NEPA o CEQA y se  
36 refiere a un cambio considerable o potencialmente considerable en cualquiera de las  
37 condiciones físicas dentro del área afectada por el Proyecto. Las medidas de mitigación  
38 han sido propuestas para reducir o eliminar potencialmente los impactos considerables.

1 El nivel de impacto después de la implementación de la mitigación se describe como el  
2 impacto residual.

### 3 **RE.5.1 Impactos No Considerados en la Nueva Circulación** 4 **de este Reporte Preliminar EIS/EIR**

5 El alcance de la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR se estableció con  
6 base en el NOI que publicó USACE el 25 de junio del 2003; el NOP publicado por  
7 LAHD el 1º de julio del 2003; y los requisitos del ASJ aprobados en el Acuerdo de la  
8 Resolución Final Federal de Marzo del 2005 y de marzo del 2003. El NOI, NOP y ASJ  
9 identificaron las áreas de impacto potencial del Proyecto propuesto. El NOP también  
10 determinó que no se verían afectadas varias áreas de recursos. De acuerdo con CEQA,  
11 los asuntos encontrados en el NOP/IS que no tienen impacto, no requieren una mayor  
12 evaluación y no se tratan en este EIS/EIR. Por lo tanto, esta Nueva Circulación del  
13 Reporte Preliminar EIS/EIR no se trata los impactos a los recursos agrícolas, a los  
14 recursos mineros, a la población y a la vivienda.

### 15 **RE.5.2 Impactos del Proyecto Propuesto y Alternativas**

16 En base al NOI, NOP, ASJ, al Acuerdo de Resolución Federal y el proceso del alcance  
17 para la Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR, se ha determinado que los  
18 siguientes asuntos son potencialmente considerables o se requiere que se analicen, y, por  
19 lo tanto, se incluyen en la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar EIS/EIR.  
20 Además, la Tabla 3-1 en el Capítulo 3 enlista todas las secciones requeridas de ASJ y la  
21 sección correspondiente de Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR.

- 22 ■ Estética y recursos visuales
- 23 ■ Calidad del aire y meteorología
- 24 ■ Recursos biológicos
- 25 ■ Recursos culturales
- 26 ■ Geología
- 27 ■ Transporte terrestre
- 28 ■ Tierras y agua subterránea
- 29 ■ Peligros y materiales peligrosos
- 30 ■ Uso del terreno
- 31 ■ Transporte marítimo
- 32 ■ Ruido
- 33 ■ Actividades recreativas
- 34 ■ Servicios públicos
- 35 ■ Calidad del agua, sedimentos y oceanografía
- 36 ■ Justicia ambiental

37 De la Sección 3.1 a la 3.14 se tratan los efectos ambientales potenciales anticipados del  
38 Proyecto propuesto y las Alternativas. Estos asuntos se tratan en las secciones separadas  
39 y las medidas de mitigación para evitar los impactos o para reducir los impactos a un  
40 nivel inferior al significativo se proponen siempre que sea posible. Además, el  
41 Capítulo 5, Justicia Ambiental, evalúa el potencial del Proyecto propuesto y las

1 Alternativas, lo cual da como resultado alto impactos adversos que afectan de manera  
2 desproporcionada las poblaciones de minoría y de bajos ingresos. Las descripciones del  
3 resumen de los impactos, de las medidas de mitigación y de los impactos residuales para  
4 el Proyecto propuesto (y las Alternativas) se incluyen en la Tabla RE-4.

### 5 **RE.5.2.1 Impactos Considerables Inevitables**

6 La Tabla RE-4 identifica los impactos considerables inevitables relacionados con el  
7 Proyecto propuesto y las alternativas. Esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar  
8 EIS/EIR ha determinado la implementación del Proyecto propuesto o una o más de las  
9 Alternativas ocasionarían impactos considerables en:

- 10 ■ Estética y recursos visuales
- 11 ■ Calidad del aire y meteorología
- 12 ■ Recursos biológicos
- 13 ■ Geología
- 14 ■ Transporte terrestre
- 15 ■ Ruido
- 16 ■ Calidad del agua

17 No se disponen de medidas viables de mitigación que eviten todos los impactos  
18 potenciales o reduzcan todos los impactos a niveles inferiores a los considerables. Por lo  
19 tanto, los impactos potenciales de estas áreas de recursos se consideran considerables e  
20 inevitables.

21 Bajo CEQA, el Proyecto propuesto y de la Alternativas 3 a la 6 tendrían un impacto  
22 estético considerable e inevitable relacionado con la obstaculización de la vista que  
23 ocasionan las grúas. El Proyecto propuesto y las siete Alternativas tendrían impactos  
24 considerables en la Calidad del Aire y la Meteorologías debido a que las emisiones de  
25 aire de la construcción y operación no podrían mitigarse a niveles inferiores a los  
26 considerables aun con la aplicación de todas las medidas viables de mitigación. Además,  
27 para el Proyecto propuesto y para las Alternativas 3 a la 6, hay efectos potenciales para la  
28 salud de las personas de los alrededores debido a las operaciones de la terminal (ver la  
29 Sección 3.2).

30 Los impactos potencialmente considerables a los Recursos Biológicos provendrían del  
31 Proyecto propuesto de la Alternativas 3 a la 6 debido al potencial de introducir especies  
32 invasivas, derrames accidentales y descargas ilegales a las aguas del Puerto. Todas las  
33 alternativas también tienen impactos considerables en la Geología debido al problema  
34 sísmico, para el cual no hay ninguna mitigación viable. El Proyecto propuesto y de la  
35 Alternativas 1 a la 7 que tienen impactos considerables inevitables en el Ruido (durante  
36 las Fases de construcción). El Proyecto propuesto y de la Alternativas 3 a la 6 tendrían  
37 un impacto inevitable en la Calidad del Agua relacionada con los derrames de los navíos  
38 en el agua y la filtración de los contaminantes (de los revestimientos de los cascos).

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.1 Estética</b>				
Proyecto Propuesto	<b>AES-1:</b> El Proyecto propuesto no tendría un efecto estético negativo demostrable	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	<b>MM AES-1:</b> Colocar jardines a lo largo de Front Street e implementar el proyecto de embellecimiento de la Zona Noreste del Puerto	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
Alternativa 1	<b>AES-1:</b> La Alternativa 1 no tendría un efecto estético negativo demostrable	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
Alternativas 2 a 6	<b>AES-1:</b> Las Alternativas 2 a 6 no tendría un efecto estético negativo demostrable	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	<b>MM AES-1</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
Alternativa 7	<b>AES-1:</b> La Alternativa 7 no tendría un efecto estético negativo demostrable	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
Proyecto Propuesto	<b>AES-2:</b> El Proyecto propuesto afectaría la vista del Puente Vincent Thomas	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM AES-2:</b> Usar grúas que tengan superficies grises. <b>MM AES-3:</b> Implementar medidas de embellecimiento. <b>MM AES-4:</b> Mejoras al parque Plaza	CEQA: <b>Impacto considerable</b>
Alternativas 1 y 2	<b>AES-2:</b> Las Alternativas 1 y 2 no afectarían la vista, la vista panorámica o la vista de las carreteras escénicas	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
Alternativas 3 a 6	<b>AES-2:</b> Las Alternativas 3 a 6 afectarían la vista del Puente Vincent Thomas	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM AES-2</b> <b>MM AES-3</b> <b>MM AES-4</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b>
Alternativa 7	<b>AES-2:</b> La Alternativa 7 afectaría la vista del Puerto de la Ruta Escénica del Puerto.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM AES-5:</b> Proporcionar al Puerto áreas con vista dentro del Centro Regional	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.1 Estética (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto	<b>AES-5:</b> El Proyecto propuesto no ocasionaría cambios al carácter visual general de los jardines y paisajes pero sí cambiaría la calidad visual de algunas vistas en una manera que llegara a tener un efecto adverso considerable en la respuesta del espectador.	NEPA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM AES-2</b> <b>MM AES-3</b> <b>MM AES-4</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b>
Alternativas 1 y 2	<b>AES-5:</b> Las Alternativas 1 y 2 no ocasionarían cambios al carácter visual general y la calidad de los jardines y paisajes en una manera que pudiera llegar a tener un efecto adverso en la respuesta del espectador.	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable  Alt. 1: No corresponde	No se requiere la mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable  Alt. 1: No corresponde
Alternativas 3, 4, 5, y 6	<b>AES-5:</b> Alternativas 3 a 6 no ocasionarían cambios al carácter visual general y la calidad de los jardines y paisajes, pero sí cambiaría la calidad visual de algunas vistas en una manera que pudiera llegar a tener un efecto adverso en la respuesta del espectador.	NEPA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM AES-2</b> <b>MM AES-3</b> <b>MM AES-4</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b>
Alternativa 7	<b>AES-5:</b> La Alternativa 7 no ocasionaría cambios al carácter visual general y la calidad de los jardines y paisajes en una manera que pudiera llegar a tener un efecto adverso considerable en la respuesta del espectador.	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología</b>				
Proyecto Propuesto	<p><b>AQ-1:</b> La construcción produciría emisiones que excederían los límites considerables de emisión de SCAQMD.</p>	<p>CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>/PM<sub>2.5</sub> en la Fase I</p> <p><b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>/PM<sub>2.5</sub> en las Fases II y III</p>	<p><b>MM AQ-1:</b> Se usan navíos del puerto durante la construcción</p> <p><b>MM AQ-2:</b> Buques de carga</p> <p><b>MM AQ-3:</b> Modernización de la flota para los camiones</p> <p><b>MM AQ-4:</b> Modernización de la flota para el Equipo de Construcción</p> <p><b>MM AQ-5:</b> Mejores Prácticas de Manejo (BMPs)</p> <p><b>MM AQ-6:</b> Controles adicionales de polvo</p> <p><b>MM AQ-7:</b> Medida general de mitigación</p> <p><b>MM AQ-8:</b> Precauciones especiales cerca de terrenos delicados.</p>	<p>CEQA*: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de emisiones de VOC, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>/PM<sub>2.5</sub> en la Fase I</p> <p><b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de emisiones de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> en las Fases II y III</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación para otros contaminantes para las Fases II y III</p>
		<p>NEPA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>/PM<sub>2.5</sub> durante la Fase I</p> <p><b>Impacto considerable</b> de emisiones de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>/PM<sub>2.5</sub> durante las Fases II y III</p>	<p><b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b></p>	<p>NEPA*: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>/PM<sub>2.5</sub> en la Fase I</p> <p><b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, y PM<sub>2.5</sub> en las Fases II y III</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes en las Fases I, II, y III</p>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 1	AQ-1: La construcción produciría emisiones que excederían los límites considerables de emisión de SCAQMD.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.  <b>Impacto considerable</b> de emisiones de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase II.	MM AQ-1 a MM AQ-8	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.  <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase II.
		Determinación del impacto de NEPA de la Alternativa 1: no corresponde.		No se requiere la mitigación.
Alternativa 2	AQ-1: La construcción produciría emisiones que excederían los límites considerables de emisión de SCAQMD..	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I  <b>Impacto considerable</b> de emisiones de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase II	MM AQ-1 a MM AQ-8	CEQA*: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.  <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> y PM <sub>2.5</sub> en la Fase II  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de la Fase II
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I  <b>Impacto considerable</b> de emisiones de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , y PM <sub>2.5</sub> durante la construcción de las Fases II.  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de la Fase II		MM AQ-1 a MM AQ-8

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativas 3, 4, y 6	AQ-1: La construcción produciría emisiones que excederían los límites considerables de emisión de SCAQMD.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I  <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en las Fases II y III	MM AQ-1 a MM AQ-8	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.  <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> y PM <sub>2.5</sub> en las Fases II y III  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de las Fases II y III
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de las emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.  <b>Impacto considerable</b> de emisiones de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> durante la construcción de las Fases II y III.  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de la Fase II	MM AQ-1 a MM AQ-8	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.  <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en las Fases II y III  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de las Fases II y III
Alternativa 5	AQ-1: La construcción produciría emisiones que excederían los límites considerables de emisión de SCAQMD.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.	MM AQ-1	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.	MM AQ-1	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I.

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 7	<b>AQ-1:</b> La construcción produciría emisiones que excederían los límites considerables de emisión de SCAQMD.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I  <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en las Fases II y III	<b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I  <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> y PM <sub>2.5</sub> en las Fases II y III  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de las Fases II y III
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I  <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> durante la construcción de las Fases II y III.  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de las Fases II y III	<b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en la Fase I  <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de la emisión de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en las Fases II y III  Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes de las Fases II y III
Proyecto Propuesto	<b>AQ-2:</b> La construcción del Proyecto propuesto o las Alternativas ocasionarían concentraciones de contaminantes fuera del terreno excederían los límites considerables SCAQMD.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto considerable de NO <sub>2</sub> durante 1 hora en las Fases II y III.	<b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto considerable de NO <sub>2</sub> durante 1 hora en las Fases II y III.	<b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 1	<p><b>AQ-2:</b> La construcción de las Alternativas ocasionarían concentraciones de contaminantes fuera del terreno que excederían los límites considerables SCAQMD.</p>	<p>CEQA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO<sub>2</sub> durante 1 hora y PM<sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III</p>	<p><b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b></p>	<p>CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO<sub>2</sub> durante 1 hora y PM<sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III</p>
		<p>Determinación del impacto de NEPA de la Alternativa I: no corresponde.</p>		<p>No se requiere mitigación.</p>
Alternativas 2 y 7	<p><b>AQ-2:</b> La construcción de las Alternativas ocasionaría concentraciones de contaminantes fuera del terreno que excederían los límites considerables SCAQMD.</p>	<p>CEQA: Impacto considerable de concentraciones de NO<sub>2</sub> durante 1 hora y PM<sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III</p>	<p><b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b></p>	<p>CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO<sub>2</sub> durante 1 hora y PM<sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III</p>
		<p>NEPA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO<sub>2</sub> durante 1 hora y PM<sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III</p>		<p><b>MM AQ-1 a MM AQ-8</b></p>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativas 3, 4, y 6	AQ-2: La construcción de las Alternativas ocasionaría concentraciones de contaminantes fuera del terreno que excederían los límites considerables SCAQMD.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto considerable de NO <sub>2</sub> durante 1 hora en las Fases II y III.	MM AQ-1 a MM AQ-8	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto considerable de NO <sub>2</sub> durante 1 hora en las Fases II y III.	MM AQ-1 a MM AQ-8	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de las Fases II y III
Alternativa 5	AQ-2: La construcción de las Alternativas ocasionaría concentraciones de contaminantes fuera del terreno que excederían los límites considerables SCAQMD.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I	MM AQ-1	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I	MM AQ-1	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> durante 24 horas en la Fase I  Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes de la Fase I

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto, Alternativa 4	AQ-3: El Proyecto propuesto o la Alternativa generaría emisiones de operación que excederían los límites considerables de VOCs y SCAQMD por 10 toneladas al año.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2005, 2010, 2015, 2030, y 2045	<p>MM AQ-9: Energía marítima alternativa (AMP)</p> <p>MM AQ-10: Reducción de la velocidad de los navíos</p> <p>MM AQ-11: Motor auxiliar de barcos que usan combustible bajo en azufre, programa de mejoramiento del combustible para la caldera y el motor principal</p> <p>MM AQ-12: Válvulas de corredera en los motores principales de los barcos</p> <p>MM AQ-13: Desviar los barcos más limpios</p> <p>MM AQ-14: Nuevos modelos de navíos</p> <p>MM AQ-15: Tractores de astilleros en la Terminal de los Atracaderos 97-109</p> <p>MM AQ-16: Equipo del astillero en la estación del tren en los Atracaderos 121-131</p> <p>MM AQ-17: Otro equipo de astillero en la Terminal de los Atracaderos 97-109</p> <p>MM AQ-18: Locomotoras del astillero en la estación del tren de los Atracaderos 121-131</p> <p>MM AQ-19: Programa para camiones diesel limpios</p> <p>MM AQ-20: Camiones LNG</p> <p>MM AQ-21: Medida para la reducción de camiones parados</p> <p>MM AQ-22: Revisión periódica de las regulaciones y la nueva tecnología</p> <p>MM AQ-23: Rastreo de la capacidad máxima</p> <p>MM AQ-24: Medida de mitigación general</p>	CEQA <sup>‡</sup> : <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2005, 2010, 2015, 2030, y 2045
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de emisiones de VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2005 y 2010; y VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2015, 2030, y 2045	MM AQ-9 a MM AQ-24	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2005, 2010, 2015, 2030, y 2045

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 1	<b>AQ-3:</b> La Alternativa generaría emisiones de operación que excederían los límites considerables de VOCs y SCAQMD por 10 toneladas al año.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005: VOC, CO, NO <sub>x</sub> 2015-2045: CO 2010 Construcción + Operaciones: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , y PM <sub>2.5</sub> NEPA: No corresponde	No se aplican medidas de mitigación	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los mismos años y contaminantes del proyecto:  NEPA: No corresponde
Alternativa 2	<b>AQ-3:</b> La Alternativa generaría emisiones de operación que excederían los límites considerables de VOCs y SCAQMD por 10 toneladas al año.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005: VOCs, CO, y NO <sub>x</sub> , 2015 – 2045: CO. 2010 Construcción + Operaciones: VOCs, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>	No se aplican medidas de mitigación	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los mismos años y contaminantes del proyecto:
		NEPA: Las operaciones <b>no causan ningún impacto</b> . Las emisiones de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , y PM <sub>2.5</sub> serían considerables durante el año pico del impacto de la construcción o de la operación/impacto en el 2010.	No se aplican medidas de mitigación	NEPA: Las operaciones <b>no causan ningún impacto</b> . <b>Impacto considerable</b> de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2010

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 3	<b>AQ-3:</b> La Alternativa generaría emisiones de operación que excederían los límites considerables de VOCs y SCAQMD por 10 toneladas al año.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005-2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> después de la mitigación de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005-2010: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005: VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2010 Construcción + Operaciones: NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> después de la mitigación de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2010 Construcción + Operaciones: VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 5	<b>AQ-3:</b> La Alternativa generaría emisiones de operación que excederían los límites considerables de VOCs y SCAQMD por 10 toneladas al año.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005-2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> después de la mitigación de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005-2010: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> ,
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> <sup>‡</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005: VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2010 Construcción + Operaciones: NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b> <sup>‡</sup> después de la mitigación de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2010 Construcción + Operaciones: VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>
Alternativa 6	<b>AQ-3:</b> La Alternativa generaría emisiones de operación que excederían los límites considerables de VOCs y SCAQMD por 10 toneladas al año.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005-2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24 **</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b> <sup>†</sup> después de la mitigación de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005-2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> <sup>‡</sup> de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005-2010: VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24 **</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b> <sup>‡</sup> después de la mitigación de los siguientes años y contaminantes del proyecto: 2005: VOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2015 – 2045: VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> 2010 Construcción + Operaciones: NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 7	<b>AQ-3:</b> La Alternativa generaría emisiones de operación que excederían los límites considerables de VOCs y SCAQMD por 10 toneladas al año.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de emisiones de VOCs, CO, PM <sub>10</sub> en 2015, CO y PM <sub>10</sub> en 2030, y PM <sub>10</sub> en 2045	<b>MM AQ-31:</b> Mejoras a las instalaciones para peatones fuera del terreno del proyecto	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de VOC, CO, PM <sub>10</sub> en 2015, CO y PM <sub>10</sub> in 2030, y PM <sub>10</sub> en 2045. Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes y años
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2015; y VOC, PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2030 y 2045	<b>MM AQ-31</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de VOC, CO, NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2015; y VOC, PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> en 2030 y 2045. Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes y años
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>AQ-4:</b> El Proyecto propuesto o las operaciones de las Alternativas ocasionarían concentraciones de contaminantes del aire del medio ambiente fuera de este lugar que excederían los límites considerables de SCAQMD	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año y de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24 **</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año NO <sub>2</sub> y de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año y de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes	<b>MM AQ-9 a MM AQ-24 **</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año NO <sub>2</sub> y de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todos los demás contaminantes
Alternativa 1	<b>AQ-4:</b> Las operaciones de las Alternativas ocasionarían concentraciones de contaminantes del aire del medio ambiente fuera de este lugar que excederían los límites considerables de SCAQMD	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes NEPA: No corresponde	No se aplican medidas de mitigación.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes NEPA: No corresponde

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativa 2	<b>AQ-4:</b> Las operaciones de la Alternativa ocasionarían concentraciones de contaminantes del aire del medio ambiente fuera de este lugar, las cuales excederían los límites considerables de SCAQMD	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año y de PM <sub>10</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes	No se aplican medidas de mitigación.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año y de PM <sub>10</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes	No se aplican medidas de mitigación.	NEPA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de NO <sub>2</sub> durante 1 hora y durante 1 año Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes
Alternativa 7	<b>AQ-4:</b> Las operaciones de la Alternativa ocasionarían concentraciones de contaminantes del aire del medio ambiente fuera de este lugar, las cuales excederían los límites considerables de SCAQMD	CEQA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes	No se proponen medidas adicionales de mitigación	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de las concentraciones de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> de las concentraciones de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes	No se proponen medidas adicionales de mitigación	NEPA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación de las concentraciones de PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas Impacto inferior a un nivel considerable de todos los demás contaminantes
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>AQ-5:</b> El Proyecto propuesto o la Alternativa no generaría tráfico de vehículos, que contribuyera a que se excedieran las normas de CO de 1 hora o de 8 horas.	CEQA: Menor a un nivel considerable, ya que no se excederían las normas de CO	No se proponen medidas adicionales de mitigación	CEQA: Menor a un nivel considerable, ya que no se excederían las normas de CO
		NEPA: Menor a un nivel considerable, ya que no se excederían las normas de CO No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.	No se proponen medidas adicionales de mitigación	NEPA: Menor a un nivel considerable, ya que no se excederían las normas de CO No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto t y Alternativas 1 a 7	AQ-6: El Proyecto propuesto o la Alternativa no crearía un olor desagradable en el receptor sensible más cercano.	CEQA: Impactos de malos olores menores a un nivel considerable	No se proponen medidas adicionales de mitigación	CEQA: Impactos de malos olores menores a un nivel considerable
		NEPA: Impactos de malos olores menores a un nivel considerable.  No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.	No se proponen medidas adicionales de mitigación	NEPA: Impactos de malos olores menores a un nivel considerable.  No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.
Proyecto Propuesto y Alternativas 4 y 6	AQ-7: El Proyecto propuesto o la Alternativa expondría a los receptores a niveles considerables de contaminantes tóxicos del aire (TACs)	CEQA: <b>Impacto considerable de riesgo de contraer cáncer y efectos graves no relacionados con el cáncer</b>  Impacto inferior a un nivel considerable de efectos crónicos no relacionados con el cáncer	MM AQ-9 a MM AQ-24 **	CEQA: <b>Impacto considerable de riesgo de contraer cáncer y de efectos graves no relacionados con el cáncer</b>
		NEPA: <b>Impacto considerable de riesgo de contraer cáncer y efectos graves no relacionados con el cáncer</b>  Impacto inferior a un nivel considerable de efectos crónicos no relacionados con el cáncer	MM AQ-9 a AQ-24 **	NEPA: <b>Impacto considerable de riesgo de contraer cáncer y de efectos graves no relacionados con el cáncer</b>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Alternativas 3 y 5	AQ-7: La Alternativa expondría a los receptores a niveles considerables de contaminantes tóxicos del aire (TACs).	CEQA: <b>Impacto considerable de riesgo de contraer cáncer y efectos graves no relacionados con el cáncer</b>  Impacto inferior a un nivel considerable de efectos crónicos no relacionados con el cáncer	MM AQ-9 a MM AQ-24	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable de riesgo de contraer cáncer y de efectos graves no relacionados con el cáncer  <b>Impacto considerable</b> de efectos graves no relacionados con el cáncer
		NEPA: <b>Impacto considerable de riesgo de contraer cáncer y efectos graves no relacionados con el cáncer</b>  Impacto inferior a un nivel considerable de efectos crónicos no relacionados con el cáncer	MM AQ-9 a AQ-24	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable de riesgo de contraer cáncer y de efectos graves no relacionados con el cáncer  <b>Impacto considerable</b> de riesgo de contraer cáncer después de la mitigación
Alternativas 1, 2 y 7	AQ-7: La Alternativa no expondría a los receptores a niveles considerables de contaminantes tóxicos del aire (TACs).	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable de contraer cáncer, y efectos graves y crónicos no relacionados con el cáncer	No se proponen medidas adicionales de mitigación	CEQA Impacto inferior a un nivel considerable de riesgo de contraer cáncer, y de efectos graves y crónicos no relacionados con el cáncer
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable de contraer cáncer, y efectos graves y crónicos no relacionados con el cáncer de las Alternativas 2 y 7.  No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.	No se proponen medidas adicionales de mitigación  La mitigación de la Alternativa 1 no es aplicable	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable de contraer cáncer, y efectos graves y crónicos no relacionados con el cáncer de las Alternativas 2 y 7.  No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.2 Calidad del Aire y Meteorología (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	AQ-8: El Proyecto propuesto o la Alternativa no obstruyen la implementación de un AQMP aplicable.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable de acuerdo con AQMP	No se proponen medidas adicionales de mitigación	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable de acuerdo con AQMP
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable de acuerdo con AQMP	No se proponen medidas adicionales de mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable de acuerdo con AQMP
		No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1	La mitigación no se aplica a la Alternativa 1	No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	AQ-9: El Proyecto propuesto produciría emisiones de gas de invernadero (GHG) que excederían los niveles límites del 2003.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	MM AQ-9, AQ-10, AQ-17, AQ-20, AQ-21 **, y: MM AQ-25: Certificación LEED MM AQ-26: Focos compactos de luz fluorescente MM AQ-27: Auditoría de energía MM AQ-28: Paneles solares MM AQ-29: Reciclaje MM AQ-30: Plantar árboles	CEQA: <b>Impacto considerable</b> después de la mitigación
		NEPA: No existe ninguna determinación de importancia	MM AQ-9, AQ-10, AQ-17, AQ-20, AQ-21, y AQ 25 a AQ-30 **	NEPA: No existe ninguna determinación de importancia

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.3 Recursos Biológicos</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>BIO-1b:</b> Las operaciones no ocasionarían una pérdida de individuos o del hábitat de especies consideradas en peligro de extinción, amenazadas, exóticas, protegidas o candidatas de acuerdo con las normas federales o estatales, o especies consideradas de interés particular, o la pérdida del hábitat de importancia fundamental de acuerdo con las normas federales.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación; sin embargo, <b>MM BIO-2</b> reduciría aún más el potencial de crear un impacto.  <b>MM BIO-2:</b> Todas las llegadas de barcos en los Atracaderos 97-109 cumplirán con el VSRP expandido de 12 nudos entre 40 nm del Point Fermin y el Área de Prevención a partir del 2009	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación; sin embargo, <b>MM BIO-2</b> reduciría aún más el potencial de crear un impacto.	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 y 6	<b>BIO-2a:</b> Las actividades de construcción ocasionarían una alteración o reducción considerable de un hábitat natural, un lugar acuático especial, una comunidad de plantas, incluyendo pantanos, que sean estatal, federal o localmente designados.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> a EFH ocasionado por colocar relleno en la Cuenca Oeste; no existe ningún impacto a otros hábitats naturales, lugares acuáticos especiales o comunidades de plantas	<b>MM BIO-1:</b> LAHD aplicará 1.27 créditos (= 2.54 acres en el área interior del Puerto) disponibles en la Bolsa Chica o en las orillas de mitigación de la zona exterior del Puerto para compensar la pérdida de peces y del hábitat de la flora y la fauna debido a la construcción del relleno de la Cuenca Oeste.	CEQA: No existe ningún impacto
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> a EFH ocasionado por colocar relleno en la Cuenca Oeste; no existe ningún impacto a otros hábitats naturales, lugares acuáticos especiales o comunidades de plantas	<b>MM BIO-1</b>	NEPA: No existe ningún impacto

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.3 Recursos Biológicos (continuación)</b>				
Alternativas 1, 2, 4, 5, y 7	<b>BIO-2a:</b> La colocación del dique y del relleno de la Fase I ocasionó una pérdida del hábitat acuático. Las actividades de construcción no ocasionarían ninguna alteración o reducción considerable de un hábitat natural, un lugar acuático especial, una comunidad de plantas, incluyendo pantanos, que sean estatal, federal o localmente designados.	CEQA: <b>Impacto considerable</b> a EFH ocasionado por colocar relleno en la Cuenca Oeste; no existe ningún impacto a otros hábitats naturales, lugares acuáticos especiales o comunidades de plantas	<b>MM BIO-1:</b> Los créditos de mitigación bajo BIO-1 de las Alternativas 1, 2, 4, 5, y 7 serían 0.65 créditos de la Zona Exterior del Puerto.	CEQA: No existe ningún impacto
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> a EFH ocasionado por colocar relleno en la Cuenca Oeste; no existe ningún impacto a otros hábitats naturales, lugares acuáticos especiales o comunidades de plantas  No se aplica a la Alternativa 1	<b>MM BIO-1:</b> Los créditos de mitigación bajo BIO-1 de las Alternativas 2, 4, 5, y 7 serían 0.65 créditos de la Zona Exterior del Puerto.  La mitigación no se aplica a la Alternativa 1	NEPA: No existe ningún impacto  No se aplica a Alternativa 1
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>BIO-4a:</b> Las actividades de dragado, relleno y de construcción del embarcadero alterarían de manera considerable las comunidades biológicas locales.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM BIO-1</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> del trabajo dentro del agua, y no existe ningún impacto de la construcción de los terrenos contiguos existentes  No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.	<b>MM BIO-1</b>  La mitigación no se aplica a la Alternativa 1	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable del trabajo dentro del agua, y no existe ningún impacto de la construcción de los terrenos contiguos existentes  No existe ninguna determinación de NEPA en cuanto al impacto de la Alternativa 1.
Proyecto Propuesto y Alternativas 3, 4, 5, y 6	<b>BIO-4b/c:</b> La operación de las instalaciones propuestas en la Cuenca Oeste tiene el potencial de ocasionar derrames accidentales o de introducir al Puerto especies que no son originarias de la región y que pudieran alterar las comunidades biológicas locales.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	No existe ninguna mitigación disponible más allá del cumplimiento normativo	CEQA: <b>Impacto considerable</b>
		NEPA: <b>Impacto considerable</b>	No existe ninguna mitigación disponible más allá del cumplimiento normativo	NEPA: <b>Impacto considerable</b>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.3 Recursos Biológicos (continuación)</b>				
Alternativas 1, 2, y 7	<b>BIO-4b/c:</b> La operación de las instalaciones nuevas no alterarían de manera considerable las comunidades biológicas locales ni introducirían especies invasivas	CEQA: Nivel inferior al considerable	No se requiere la mitigación	CEQA: Nivel inferior al considerable
		NEPA: Nivel inferior al considerable No se aplica a la Alternativa 1	No se requiere la mitigación	NEPA: Nivel inferior al considerable No se aplica a la Alternativa 1
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 y 6	<b>BIO-5:</b> El relleno de la Cuenca Oeste ocasionaría una pérdida permanente del hábitat marino.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM BIO-1</b> (1.27 créditos en la Zona Exterior del Puerto)	CEQA: No existe ningún impacto
		NEPA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM BIO-1</b> (1.27 en la Zona Exterior del Puerto)	NEPA: No existe ningún impacto
Alternativas 1, 2, 4, 5, y 7	<b>BIO-5:</b> El relleno de la Cuenca Oeste ocasionaría una pérdida permanente del hábitat marino.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM BIO-1:</b> Los créditos de mitigación bajo <b>BIO-1</b> de la Alternativa 4 o de la Alternativa 5 representarían 0.65 créditos en la Zona Exterior del Puerto.	CEQA: No existe ningún impacto
		NEPA: <b>Impacto considerable</b> No se aplica a la Alternativa 1	<b>MM BIO-1:</b> Los créditos de mitigación bajo <b>BIO-1</b> de la Alternativa 4 o de la Alternativa 5 representarían 0.65 créditos en la Zona Exterior del Puerto.  La mitigación no se aplica a la Alternativa 1	NEPA: No existe ningún impacto No se aplica a la Alternativa 1
Alternativa 7	<b>BIO-5:</b> La colocación de una cantidad pequeña de dique y relleno en la Cuenca Oeste ocasionaría una pequeña pérdida permanente del hábitat acuático en la Zona Interior del Puerto.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM BIO-1:</b> Los créditos de mitigación bajo <b>BIO-1</b> de la Alternativa 7 serían determinados durante el diseño pero serían menos a los requeridos para el Proyecto propuesto.	CEQA: No existe ningún impacto
		NEPA: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM BIO-1:</b> Los créditos de mitigación bajo <b>BIO-1</b> de la Alternativa 7 serían determinados durante el diseño pero serían menos a los requeridos para el Proyecto propuesto.	NEPA: No existe ningún impacto

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.4 Recursos Culturales</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 2, 3, 4, 6, y 7	<b>CR-1:</b> La construcción del Proyecto propuesto o de las Alternativas 2, 3, 4, 6, y 7 tiene un potencial sumamente bajo de alterar, dañar o degradar los Recursos Culturales arqueológicos y etnográficos desconocidos (se llevó a cabo la construcción de la Fase I aplicada a la Alternativa 1, y no se encontró ningún recurso arqueológico).	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	<b>MM CR-1:</b> En el improbable caso de que se encuentre algún artefacto, un hueso, concha o piedra no originaria del área culturalmente depositados durante la construcción, el trabajo se interrumpirá inmediatamente y se reubicará a otra área. El contratista detendrá la construcción dentro de un área de 10 metros (30 pies) del lugar en donde estos hallazgos se encuentren expuesto hasta que un arqueólogo sea contratado por el Puerto para que los evalúe usando los criterios de elegibilidad NRHP y CRHR (ver el Art. 800.11.1 Título 36 del CFR y el Artículo 15064.5(f), Título 14 del Código de Reglamentos de California). Si los recursos se consideran ser importantes, no se tocarán y se manejarán de acuerdo con la Sección 106 de las Directrices de CEQA.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable; No se aplica a la Alt. 1	<b>MM CR-1</b> La mitigación no se aplica a la Alternativa 1	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación; No se aplica a la Alt. 1

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.5 Geología</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3, 4, 6, y 7	<b>GEO-1a:</b> La actividad sísmica a lo largo de la Zona de la Falla de Palos Verdes o de otras fallas regionales, podría producir una ruptura de la falla, sacudidas del terreno sísmico, licuación, o alguna otra falla sísmica del terreno que expusiera a las personas y a las estructuras a un riesgo mayor al normal durante el período de construcción.	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	No se dispone de medidas de mitigación para reducir el impacto a un nivel inferior al considerable	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	No se dispone de medidas de mitigación para reducir el impacto a un nivel inferior al considerable	NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
Alternativa 2	<b>GEO-1a:</b> La actividad sísmica a lo largo de la Zona de la Falla de Palos Verdes o de otras fallas regionales, podría producir una ruptura de la falla, sacudidas del terreno sísmico, licuación, o alguna otra falla sísmica del terreno que expusiera a las personas y a las estructuras a un riesgo mayor al normal durante el período de construcción.	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	No se dispone de medidas de mitigación para reducir el impacto a un nivel inferior al considerable	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: No existe ningún impacto	No se requiere la mitigación	NEPA: No existe ningún impacto
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 7	<b>GEO-1b:</b> La actividad sísmica a lo largo de la Zona de la Falla de Palos Verdes o de otras fallas regionales, podría producir una ruptura de la falla, sacudidas del terreno sísmico, licuación, o alguna otra falla sísmica del terreno que expusiera a las personas y a las estructuras a un riesgo mayor al normal durante el período de operaciones (hasta el año 2045).	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	No se dispone de medidas de mitigación para reducir el impacto a un nivel inferior al considerable	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	No se dispone de medidas de mitigación para reducir el impacto a un nivel inferior al considerable	NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.5 Geología (continuación)</b>				
Alternativas 1 y 2	<b>GEO-1b:</b> La actividad sísmica a lo largo de la Zona de la Falla de Palos Verdes o de otras fallas regionales, podría producir una ruptura de la falla, sacudidas del terreno sísmico, licuación, o alguna otra falla sísmica del terreno que expusiera a las personas y a las estructuras a un riesgo mayor al normal durante el período de operaciones (hasta el año 2045).	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	No se dispone de medidas de mitigación para reducir el impacto a un nivel inferior al considerable	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se requiere la mitigación	NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1
Proyecto Propuesto y Alternativas 3, 4, 6, y 7	<b>GEO-2a:</b> La construcción dentro del área del Puerto expondrá a la gente y a las estructuras a un riesgo sustancial a tsunamis o elevaciones considerables de la marea. La actividad sísmica local o distante y los derrumbes submarinos podrían ocasionar tsunamis o elevaciones de la marea dentro del Proyecto propuesto y de las áreas de los alrededores.	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	<b>MM GEO-1:</b> Planificación de la respuesta de emergencia	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	<b>MM GEO-1</b>	NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
Alternativa 2	<b>GEO-2a:</b> La construcción dentro del área del Puerto expondrá a la gente y a las estructuras a un riesgo sustancial a tsunamis o elevaciones considerables de la marea. La actividad sísmica local o distante y los derrumbes submarinos podrían ocasionar tsunamis o elevaciones de la marea dentro del Proyecto propuesto y de las áreas de los alrededores.	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	<b>MM GEO-1:</b> Planificación de la respuesta de emergencia	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: No existe ningún impacto	No se requiere la mitigación	NEPA: No existe ningún impacto

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.5 Geología (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 7	<b>GEO-2b:</b> Las operaciones dentro del área del Puerto expondrá a la gente y a las estructuras a un riesgo sustancial a tsunamis o elevaciones considerables de la marea. La actividad sísmica local o distante y los derrumbes submarinos podrían ocasionar tsunamis o elevaciones de la marea dentro del Proyecto propuesto y de las áreas de los alrededores.	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	<b>MM GEO-1</b>	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	<b>MM GEO-1</b>	NEPA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
Alternativas 1 y 2	<b>GEO-2b:</b> Las operaciones dentro del área del Puerto expondrá a la gente y a las estructuras a un riesgo sustancial a tsunamis o elevaciones considerables de la marea. La actividad sísmica local o distante y los derrumbes submarinos podrían ocasionar tsunamis o elevaciones de la marea dentro del Proyecto propuesto y de las áreas de los alrededores.	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable	<b>MM GEO-1</b>	CEQA: Impacto <b>considerable</b> e inevitable
		NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se requiere la mitigación	NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.6 Transporte/Circulación</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>TRANS-2:</b> El tráfico vehicular a largo plazo relacionado con el Proyecto propuesto ocasionaría un mayor impacto considerable a las proporciones de capacidad o volumen del tráfico de la intersección del estudio o nivel de servicio.	<b>CEQA: Impacto considerable</b>	Proyecto propuesto, Alt 4, y Alt 6: <b>MM TRANS-1:</b> Carriles adicionales en Avalon Boulevard y Harry Bridges Boulevard. <b>MM TRANS-2:</b> Carril adicional de tráfico de paso en las calles Alameda y Anaheim <b>MM TRANS-3:</b> Carriles adicionales y reconfiguración en las Rampas John S. Gibson y I-110 <b>MM TRANS-4:</b> Carriles adicionales en Fries Avenue y Harry Bridges Boulevard. <b>MM TRANS-5:</b> Carriles adicionales en Broad Avenue y Harry Bridges Boulevard. <b>MM TRANS-6:</b> Carriles adicionales en Seaside y Navy Way. Alternativa 3: <b>MM TRANS-1</b> a <b>MM TRANS-5</b> Alternativa 5: <b>MM TRANS-4</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		<b>NEPA: Impacto considerable</b>	MM TRANS-1 a MM TRANS-6 Alternativa 3: <b>MM TRANS-1</b> a <b>MM TRANS-5</b> Alternativa 5: <b>MM TRANS-4</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable
Alternativas 1 y 2	<b>TRANS-2:</b> Las Alternativas no ocasionarían tráfico que afecten las proporciones de capacidad o volumen de la intersección o el nivel de servicio.	CEQA: No existe ningún impacto	No se requiere la mitigación	CEQA: No existe ningún impacto
		NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se requiere la mitigación	NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.6 Transporte/Circulación (continuación)</b>				
Alternativa 7	<p><b>TRANS-2:</b> El tráfico vehicular a largo plazo relacionado con la Alternativa 7 afectaría de manera considerable las proporciones de capacidad o volumen del tráfico de más de 12 intersecciones del estudio.</p>	<p><b>CEQA: Impacto considerable</b></p>	<p><b>MM TRANS-4 a 6,</b>  <b>MM TRANS-7:</b> Carriles adicionales para dar vuelta y de tráfico de paso en Avalon Boulevard y Harry Bridges Boulevard  <b>MM TRANS-8:</b> Carril adicional de tráfico de paso en Harbor Boulevard y en la rampa para entrar a SR-47 WB <b>MM TRANS-9:</b> Carril adicional de tráfico de paso en Harbor Boulevard y Swinford Street  <b>MM TRANS-10:</b> Carril adicional para dar vuelta y carriles de tráfico de paso en John S. Gibson Boulevard y en las rampas de I-110 NB  <b>MM TRANS-11:</b> Carril adicional para dar vuelta y carriles de tráfico de paso en Figueroa Street y en las rampas C Street/I-110  <b>MM TRANS-12:</b> Carriles adicionales para dar vuelta en Pacific Avenue y Front Street  <b>MM TRANS-13:</b> Carril adicional de tránsito de paso en Neptune Avenue y Harry Bridges Boulevard  <b>MM TRANS-14:</b> Carriles adicionales para dar vuelta en John S. Gibson Boulevard y Channel Street</p>	<p>CEQA: Impacto considerable e inevitable en Figueroa Street y Harry Bridges Boulevard, Harbor Boulevard y Swinford Street, John S. Gibson Boulevard y las rampas I-110 NB , y Fries Avenue y Harry Bridges Boulevard.</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación de todas las demás intersecciones</p>
		<p><b>NEPA: Impacto considerable</b></p>	<p><b>MM TRANS-4 a 14</b></p>	<p>NEPA: Impacto considerable e inevitable en Figueroa Street y Harry Bridges Boulevard, Harbor Boulevard y Swinford Street, John S. Gibson Boulevard y en las rampas I-110 NB, Fries Avenue y Harry Bridges Boulevard.</p> <p>Impacto inferior a un nivel considerable después de la mitigación en todas las demás intersecciones</p>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.6 Transporte/Circulación (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 6	<b>TRANS-3:</b> Un incremento en los empleados del lugar debido a las operaciones del Proyecto propuesto ocasionaría un incremento a un nivel inferior al considerable en el uso del tránsito público.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se requiere la mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable NEPA no se aplica a la Alternativa 1
Alternativa 7	<b>TRANS-3:</b> Un incremento en los empleados del Centro Regional debido a las operaciones del Proyecto propuesto ocasionaría un incremento considerable en el uso del tránsito público.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	No se dispone de una mitigación disponible	CEQA: Impacto considerable e inevitable
		NEPA: <b>Impacto considerable</b>	No se dispone de una mitigación disponible	NEPA: Impacto considerable e inevitable
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 6	<b>TRANS-4:</b> Las operaciones del Proyecto propuesto ocasionarían un incremento a un nivel inferior al considerable en la congestión de la autopista.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable No existe ningún impacto de las Alternativas 1 y 2	No se requiere la mitigación	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable No existe ningún impacto de las Alternativas 1 y 2
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable No existe ningún impacto de la Alternativa 2 NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se requiere la mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable No existe ningún impacto de la Alternativa 2 NEPA no se aplica a la Alternativa 1
Alternativa 7	<b>TRANS-4:</b> La Alternativa 7 ocasionaría un incremento considerable en la congestión de la autopista (I-110 y C Street).	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	No se dispone de una mitigación disponible	CEQA: Impacto considerable e inevitable
		NEPA: <b>Impacto considerable</b>	No se dispone de una mitigación disponible	NEPA: Impacto considerable e inevitable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.6 Transporte/Circulación (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 5	<b>TRANS-5:</b> Las operaciones del Proyecto propuesto ocasionarían un incremento en la actividad de los ferrocarriles, ocasionando retrasos potenciales en el tráfico regional en los cruces de Henry Ford Avenue y Avalon Boulevard.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	No se dispone de una mitigación disponible	CEQA: Impacto considerable e inevitable
		NEPA: <b>Impacto considerable</b>	No se dispone de una mitigación disponible	NEPA: Impacto considerable e inevitable
Alternativas 1, 2 y 7	<b>TRANS-5:</b> Las operaciones no ocasionarían una actividad de los ferrocarriles que ocasionen retrasos en el tráfico regional en los cruces de Henry Ford Avenue y Avalon Boulevard.	CEQA: No existe ningún impacto	No se requiere la mitigación	CEQA: No existe ningún impacto
		NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se requiere la mitigación	NEPA: No existe ningún impacto NEPA no se aplica a la Alternativa 1

1

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.7 Tierras y agua subterránea</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>GW-1a:</b> En las actividades de construcción se pueden encontrar sustancias tóxicas y otros contaminantes relacionados con los usos históricos del Puerto, lo cual daría como resultado que el persona de la construcción o de las operaciones se expongan a sustancia a corto plazo (durante la construcción) o que los ocupantes se expongan a estas sustancias a largo plazo.	<b>CEQA: Impacto considerable</b>	<b>MM GW-1:</b> Medidas correctivas del lugar <b>MM GW-2:</b> Plan de contingencia en caso de contaminación	<b>CEQA:</b> Impacto inferior a un nivel considerable
		<b>NEPA: Impacto considerable</b> Alt. 1: No corresponde Alt. 2: No existe ningún impacto	<b>MM GW-1</b> <b>MM GW-2</b> La mitigación no se aplica a la Alternativa 1	<b>NEPA:</b> Impacto inferior a un nivel considerable Alt. 1: No corresponde Alt. 2: No existe ningún impacto
<b>3.8 Peligros</b>				
Alternativa 7	<b>RISK-4b:</b> La Alternativa 7 podría ocasionar impactos considerables debido a que tiene el potencial de exponer a un número considerable de personas a una mayor cantidad de riesgos para la salud.	<b>CEQA: Impacto considerable</b>	<b>MM HAZ-1</b> El Departamento del Puerto de Los Angeles llevará a cabo un Análisis de Riesgo en las instalaciones de los Atracaderos 118-120 el cual consideraría la ubicación del Centro Regional e incorporaría una barrera en el diseño.	<b>CEQA:</b> Impacto inferior a un nivel considerable
		<b>NEPA: Impacto considerable</b>	<b>MM HAZ-1</b>	<b>NEPA:</b> Impacto inferior a un nivel considerable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.9 Uso del Terreno</b>				
No existe ningún impacto considerable ocasionado por la construcción u operación del Proyecto propuesto o de las Alternativas. Por lo tanto, no se requiere ninguna medida de mitigación.				
<b>3.10 Transporte Marítimo</b>				
No existe ningún impacto considerable ocasionado por la construcción u operación del Proyecto propuesto o de las Alternativas. Por lo tanto, no se requiere ninguna medida de mitigación.				

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.11 Ruido</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>NOI-1:</b> Las actividades de construcción generarían temporal o periódicamente un ruido que excede los niveles límites considerables en receptores delicados cerca del lugar del Proyecto.	<b>CEQA: Impacto considerable</b>	<b>NOI-1:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Límite de las horas de construcción.</li> <li>b) Límites de los días de trabajo de la construcción.</li> <li>c) Barreras temporales contra el ruido.</li> <li>d) Equipo con el mantenimiento y amortiguadores adecuados.</li> <li>e) Prohibiciones de inactividad.</li> <li>f) Requisitos de los lugares para colocar el equipo.</li> <li>g) Selección de equipo silencioso.</li> <li>h) Notificación.</li> <li>i) Martillo hidráulico IHC para colocar pilares.</li> <li>j) Requisitos para presentar reportes.</li> </ul>	<b>CEQA: Impacto considerable</b>
		NEPA: <b>Impacto considerable;</b> No se aplica a la Alt. 1	<b>NOI-1:</b> Mitigación No se aplica a la Alt. 1	NEPA: <b>Impacto considerable;</b> No se aplica a la Alt. 1

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.11 Ruido (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativa 4	<b>NOI-3:</b> Las operaciones generarían niveles de ruido que exceden los límites considerables en receptores delicados cerca del lugar del Proyecto. (Knoll Hill y Front Street).	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>NOI-2:</b> Instalación de muros contra el ruido en el lugar del Proyecto o en los receptores afectados.	CEQA: <b>Impacto considerable</b>
		NEPA: <b>Impacto considerable</b>	<b>NOI-2</b>	NEPA: <b>Impacto considerable</b>
Alternativa 3	<b>NOI-3:</b> Las operaciones generarían niveles de ruido que exceden los límites considerables en receptores delicados cerca del lugar del Proyecto. (Knoll Hill y Front Street).	CEQA: <b>Impacto considerable</b>	<b>NOI-2</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b>
		NEPA: No existe ningún impacto considerable	No se requiere ninguna mitigación	NEPA: No existe ningún impacto considerable
Alternativas 5, 6, y 7	<b>NOI-3:</b> Las operaciones generarían niveles de ruido que exceden los límites considerables en receptores delicados cerca del lugar del Proyecto. ( Front Street).	NEPA: <b>Impacto considerable</b>	<b>NOI-2</b>	CEQA: <b>Impacto considerable</b>
		NEPA: No existe ningún impacto considerable	No se requiere la mitigación	NEPA: No existe ningún impacto considerable
<b>3.12 Actividades Recreativas</b>				
No existe ningún impacto considerable ocasionado por la construcción u operación del Proyecto propuesto o de las Alternativas. Por lo tanto, no se requiere ninguna medida de mitigación.				

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.13 Servicios Públicos</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 6	<b>PS-1:</b> El Proyecto propuesto o las Alternativas 1-6 no aumentarían la demanda de agentes de policía adicionales o de instalaciones que requieran instalaciones adicionales.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable; No se aplica a la Alt. 1	No se requiere la mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable; No se aplica a la Alt. 1
Alternativa 7	<b>PS-1:</b> La Alternativa 7 podría aumentar la demanda de agentes de policía adicionales o de instalaciones	<b>CEQA: Impacto considerable</b>	<b>MM PS-4:</b> Preparar un plan de seguridad para atender la necesidad de tener más agentes de policía	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		<b>NEPA: Impacto considerable</b>	<b>MM PS-4:</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 6	<b>PS-2:</b> El Proyecto propuesto o las Alternativas 1 a 6 no requerirían personal adicional o equipo relacionado con la estación de bomberos para mantener los niveles de servicio.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable; No se aplica a la Alt. 1	No se requiere la mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable; No se aplica a la Alt. 1
Alternativa 7	<b>PS-2:</b> La Alternativa 7 podría requerir personal adicional o equipo relacionado con la estación de bomberos para mantener los niveles de servicio.	<b>CEQA: Impacto considerable</b>	<b>MM PS-5:</b> Coordinar y cumplir con el personal de LAFD y con los requisitos del equipo	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		<b>NEPA: Impacto considerable</b>	<b>MM PS-5:</b> Coordinar y cumplir con el personal de LAFD y con los requisitos del equipo	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.13 Servicios Públicos (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto	<b>PS-4:</b> El Proyecto propuesto podría generar desperdicios sólidos que excedan, a largo plazo, la capacidad de las instalaciones existentes en el área del Proyecto propuesto.	CEQA: Suministro de agua y capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable Desecho sólido: <b>Considerable</b> después del año 2030 y proveniente de los escombros de la demolición	<b>MM PS-1:</b> Reciclaje de los materiales de construcción <b>MM PS-2:</b> Uso de materiales con contenido de reciclaje <b>MM PS-3:</b> Aseguraría un manejo adecuado a largo plazo de los desperdicios sólidos a partir del año 2025.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Suministro de agua y capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable Desecho sólido: <b>Impacto considerable</b>	<b>MM PS-1 a MM PS-3</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable
Alternativa 1	<b>PS-4:</b> La Alternativa 1 generaría desperdicios sólidos de las operaciones después de las fechas en las que se cierran los rellenos sanitarios (2030).	CEQA: Suministro de agua y capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable Desecho sólido: <b>Considerable</b> después del año 2030 y originado de los escombros de la demolición	<b>MM PS-3</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: No corresponde	No se requiere la mitigación	NEPA: No corresponde
Alternativa 2	<b>PS-4:</b> La Alternativa 2 generaría desperdicios sólidos de las operaciones después de las fechas en las que se cierran los rellenos sanitarios (2030).	CEQA: Suministro de agua y capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable Desecho sólido: <b>Considerable</b> después del año 2030 y originado de los escombros de la demolición	<b>MM PS-3</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable	No se requiere la mitigación	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.13 Servicios Públicos (continuación)</b>				
Alternativas 3 a 6	<b>PS-4:</b> Las Alternativas 3 a 6 generarían desperdicios sólidos de las operaciones después de las fechas en las que se cierran los rellenos sanitarios (2030).	CEQA: Suministro de agua y capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable  Desecho sólido: <b>Considerable</b> después del año 2030 y originado de los escombros de la demolición	<b>MM PS-1 a MM PS-3</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Suministro de agua y capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable  Desecho sólido: <b>Considerable</b> después del año 2030 y originado de los escombros de la demolición	<b>MM PS-1 a MM PS-3</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable
Alternativa 7	<b>PS-4:</b> Esta Alternativa requeriría consultar con el LADWP para determinar cuál sería el suministro de agua. Si DWP no puede proporcionar el agua requerida, podría ocurrir un impacto considerable. Esta Alternativa también generaría desechos sólidos de las operaciones después de la fecha en la que se cierran los rellenos sanitarios. (2030)	CEQA: Capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable  Suministro de agua: <b>Considerable</b>  Desecho sólido: <b>Considerable</b> en las operaciones llevadas a cabo después de 2030	<b>MM PS-1 a MM PS-3</b> , y <b>MM PS-6</b> Coordinar con LADWP y, si es necesario, compensar el uso de agua excesivo de la Alternativa 7 del Proyecto propuesto con medidas de compensación de conservación de agua y agua reciclada.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Capacidad para el tratamiento de aguas residuales: Impacto inferior a un nivel considerable  Suministro de agua: <b>Considerable</b>  Desecho sólido: <b>Considerable</b> en las operaciones llevadas a cabo después de 2030 y originado por el escombros de demolición	<b>MM PS-1 a MM PS-3</b> , y  <b>MM PS-6</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>3.14 Calidad del Agua, Sedimentos y Oceanografía</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<p><b>WQ-1e:</b> La operación de las instalaciones del Proyecto propuesto podrían crear contaminación, polución o alteraciones de acuerdo con lo que dispone el Artículo 13050 del CWC u ocasionar que se violen las normas reguladores en las aguas del Puerto.</p>	<p>CEQA: Descarga de aguas pluviales provenientes de las tierras altas: Impacto inferior a un nivel considerable</p> <p>Derrames, descargas ilegales y filtraciones de los navíos dentro del agua: <b>Impacto considerable</b></p>	<p>No se requiere mitigación de las actividades de las tierras altas.</p> <p>No se dispone de una mitigación por los impactos ocasionados por los derrames, las descargas ilegales y filtraciones.</p>	<p>CEQA: Tierras altas: Impacto inferior a un nivel considerable</p> <p>Adentro del agua: <b>Impacto considerable e inevitable</b></p>
		<p>NEPA: Descarga de aguas pluviales provenientes de las tierras altas: Impacto inferior a un nivel considerable</p> <p>Derrames, descargas ilegales y filtraciones de los navíos dentro del agua: <b>Impacto considerable</b></p>	<p>No se requiere mitigación de las actividades de las tierras altas.</p> <p>No se dispone de una mitigación por los impactos ocasionados por los derrames, las descargas ilegales y filtraciones.</p>	<p>NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable</p> <p>Adentro del agua: <b>Impacto considerable e inevitable</b></p>
Alternativas 1, 2, y 7	<p><b>WQ-1e:</b> La operación de las instalaciones no requeriría navíos que originen polución, contaminación o alteraciones de acuerdo con lo que dispone el Artículo 13050 del CWC o que violen las normas reguladores en las aguas del Puerto.</p>	<p>CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable</p>	<p>No se requiere la mitigación</p>	<p>CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable</p>
		<p>NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable; No se aplica a la Alt. 1</p>	<p>No se requiere la mitigación</p>	<p>NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable; No se aplica a la Alt. 1</p>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>Estética:</b> El Proyecto propuesto o la Alternativa, en forma conjunta con otros proyectos relacionados, harían una contribución acumulativamente considerable a la estética.  AES-1, AES-2, AES-4, y AES-5.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable
Alternativas 1, 2, y 7	<b>Estética:</b> Las Alternativas 1, 2, y 7 en forma conjunta con otros proyectos relacionados, harían una contribución acumulativamente considerable a los impactos de la luz y del resplandor <b>AES-4</b> .	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable
Alternativa 7	<b>Estética:</b> El Proyecto propuesto o la Alternativa, en forma conjunta con otros proyectos relacionados, harían una contribución acumulativamente considerable a la estética  AES-2	CEQA Acumulativamente considerable pero evitable	MM AES-5	Impacto inferior a un nivel considerable
		NEPA: Acumulativamente considerable pero evitable	MM AES-5	Impacto inferior a un nivel considerable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 6	<p><b>Calidad del Aire:</b> La construcción u operación del Proyecto propuesto o de la Alternativa, en forma conjunta con otros proyectos relacionados harían una contribución acumulativamente considerable a la calidad del aire (la Alternativa 7 no ocasionaría un impacto acumulativo de los malos olores)</p> <p>La operación del Proyecto propuesto o la Alternativa contribuiría a impactos considerables acumulativos a la salud (con excepción de la Alternativa 7).</p> <p><b>AQ-1 a AQ-4, AQ-6, AQ-7, y AQ-9</b></p>	<p>CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable</p>	<p>No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.</p>	<p>CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable</p>
		<p>NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable</p> <p>NEPA no se aplica a la Alternativa 1</p> <p>No se ha tomado ninguna determinación del impacto de acuerdo con lo que establece NEPA para <b>AQ-9</b></p>		<p>No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.</p>
Alternativa 7	<b>AQ-1 a AQ-4, y AQ-9</b>	<p>CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable</p>	<p>No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.</p>	<p>CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable</p>
		<p>NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable</p> <p>No se ha tomado ninguna determinación del impacto de acuerdo con lo que establece NEPA para <b>AQ-9</b></p>		<p>No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.</p>

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>Biología:</b> El Proyecto propuesto y las Alternativas 3 a 6 ocasionarían un incremento al tráfico de navíos, el cual podría contribuir potencialmente a la mortandad de las ballenas ocasionando una contribución acumulativamente considerable a un impacto acumulativo considerable ( <b>BIO-1</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>Biología:</b> El potencial del Proyecto propuesto, junto con otros proyectos de reducir o alterar de manera considerable hábitats naturales, lugares acuáticos especiales, comunidades de plantas, incluyendo pantanos, que sean estatal, federal o localmente designados, es acumulativamente considerable, pero evitable con la mitigación ( <b>BIO-2</b> ).	CEQA: Impacto acumulativamente considerable en EFH, pero evitable con la mitigación  No existe ningún impacto en otros hábitats naturales, lugares acuáticos especiales, comunidades de plantas	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Impacto en EFH a un nivel inferior al acumulativamente considerable con mitigación
		NEPA: Impacto acumulativamente considerable en EFH, pero evitable con la mitigación  No existe ningún impacto en otros hábitats naturales, lugares acuáticos especiales, comunidades de plantas	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Impacto en EFH a un nivel inferior al acumulativamente considerable con mitigación
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>Biología:</b> El potencial del Proyecto propuesto, junto con otros proyectos, de ocasionar una alteración considerablemente acumulativa a las comunidades biológicas locales (por ejemplo, de la introducción de especies invasivas o de derrames accidentales) es acumulativamente considerable e inevitable ( <b>BIO-4</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos (continuación)</b>				
Alternativas 1 a 7	<b>Biología:</b> Las Alternativas 1, 2, y 7 ocasionarían la pérdida del hábitat de fondo suave, lo cual representaría una contribución acumulativamente considerable a un impacto acumulativo considerable. <b>(BIO-4)</b> .	CEQA: Impacto acumulativamente considerable en el hábitat del fondo suave, pero evitable con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Impacto en el hábitat del fondo suave a un nivel inferior al acumulativamente considerable con mitigación
		NEPA: Impacto acumulativamente considerable en el hábitat del fondo suave, pero evitable con la mitigación NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Impacto en el hábitat del fondo suave a un nivel inferior al acumulativamente considerable con mitigación NEPA no se aplica a la Alternativa 1
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>Biología:</b> El potencial del Proyecto propuesto junto con otros proyectos ocasionaría una pérdida del hábitat marino <b>(BIO-5)</b> es acumulativamente considerable pero evitable con la mitigación.	CEQA: Acumulativamente considerable pero evitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable pero evitable NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación NEPA no se aplica a la Alternativa 1
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>Geología:</b> El Proyecto propuesto, de manera conjunta con otros proyectos relacionados, ocasionaría impactos acumulativamente considerables e inevitables relacionados con los sismos <b>(GEO-1)</b> , tsunamis o mareas altas <b>(GEO-2)</b> en el lugar del Proyecto propuesto.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación NEPA no se aplica a la Alternativa 1

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>Transporte:</b> El tráfico de la construcción puede ocasionar impactos acumulativos inevitables en las intersecciones cercanas ( <b>TRANS-1</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable NEPA no se aplica a la Alternativa 1	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación NEPA no se aplica a la Alternativa 1
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>Transporte:</b> La operación puede ocasionar impactos acumulativos inevitables en las intersecciones cercanas ( <b>TRANS-2</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable pero mitigable	<b>MM TRANS 1-6</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable pero mitigable	<b>MM TRANS 1-6</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
Alternativa 7	<b>Transporte:</b> La operación puede ocasionar impactos acumulativos inevitables en las intersecciones cercanas ( <b>TRANS-2</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	<b>MM TRANS 1-14</b>	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	<b>MM TRANS 1-14</b>	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
Alternativa 7	<b>Transporte:</b> La operación puede ocasionar impactos acumulativos inevitables en el tránsito público ( <b>TRANS-3</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 7	<b>Transporte:</b> La operación puede ocasionar impactos acumulativos inevitables en la congestión de la autopista ( <b>TRANS-4</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 5	<b>Transporte:</b> La operación puede ocasionar impactos acumulativos inevitables en retrasos en los cruces del tren ( <b>TRANS-5</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>Tierras y agua subterránea:</b> La construcción podría encontrarse con una contaminación causada por usuarios anteriores del terreno, lo cual podría representar peligros de seguridad. (Impacto GW-1).	CEQA: Acumulativamente considerable pero mitigable	<b>MM GW-1</b> <b>MM GW-2</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable pero mitigable	<b>MM GW-1</b> <b>MM GW-2</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos (continuación)</b>				
Alternativa 7	<b>Riesgos:</b> La Alternativa 7 ocasionaría irregularidades con las directrices de Desarrollo del Puerto (RMP). <b>(RISK-4)</b>	CEQA: Acumulativamente considerable pero mitigable	<b>MM HAZ-1:</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable pero mitigable	<b>MM HAZ-1:</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>Ruido:</b> El ruido de la construcción del Proyecto propuesto generado a corto plazo <b>(NOI-1)</b> , combinado con otros proyectos de construcción ocasionaría impactos acumulativos considerables, ya que las barreras temporales contra el ruido <b>(MM NOI-1)</b> no podrían ser suficientes para reducir el incremento proyectado en el nivel del ruido del ambiente a niveles inferiores a los considerables.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
Proyecto Propuesto y Alternativas 1 a 7	<b>Ruido:</b> El ruido operacional <b>(NOI-3)</b> , combinado con otros niveles de ruido ocasionarían impactos acumulativos considerables en receptores en el área del Proyecto.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	CEQA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	NEPA: Acumulativamente considerable e inevitable con mitigación

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos (continuación)</b>				
Alternativa 7	<b>Servicios Públicos:</b> La Alternativa 7 haría una contribución acumulativamente considerable a impactos acumulativamente considerables a los servicios del orden público. <b>(PS-1).</b>	CEQA: Acumulativamente considerable; los impactos en los servicios del orden público son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto <b>(MM PS-4).</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable; los impactos en los servicios del orden público son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto <b>(MM PS-4).</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
Alternativa 7	<b>Servicios Públicos:</b> La Alternativa 7 haría una contribución acumulativamente considerable a impactos acumulativamente considerables a los servicios de protección de los bomberos. <b>(PS-2).</b>	CEQA: Acumulativamente considerable; los impactos en los servicios de protección de bomberos son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto <b>(MM PS-5).</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable; los impactos en los servicios de protección de bomberos son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto <b>(MM PS-5).</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
Alternativa 7	<b>Servicios Públicos:</b> La Alternativa 7 haría una contribución acumulativamente considerable a impactos acumulativamente considerables al suministro de agua. <b>(PS-4).</b>	CEQA: Acumulativamente considerable; los impactos en el suministro de agua son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto <b>(MM PS-6).</b>	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
		NEPA: Acumulativamente considerable; los impactos en el suministro de agua son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto <b>(MM PS-6).</b>	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>4.0 Impactos Acumulativos (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 7	<b>Servicios Públicos:</b> El Proyecto propuesto o la Alternativa haría una contribución acumulativamente considerable a impactos acumulativamente considerables a la demanda de servicios públicos, específicamente el desecho de desperdicios sólidos ( <b>PS-4</b> ).	CEQA: Acumulativamente considerable; los impactos en el desecho de desperdicios sólidos son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad para los impactos en el desecho de los desperdicios sólidos ( <b>MM PS-1 a MM PS-3</b> ).	CEQA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación.
		NEPA: Acumulativamente considerable; los impactos en el desecho de desperdicios sólidos son evitables con la mitigación	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad para los impactos en el desecho de los desperdicios sólidos ( <b>MM PS-1 a MM PS-3</b> ).	NEPA: Impacto inferior a un nivel considerable con mitigación
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>Calidad del agua, sedimentos, oceanografía:</b> El Proyecto propuesto o la Alternativa junto con otros proyectos acumulativos, tienen el potencial de crear contaminación, polución, alteraciones o de violar normas aplicables relacionadas con la calidad de los sedimentos y del agua marina. El Proyecto propuesto haría una contribución acumulativamente considerable a los impactos acumulativamente considerables a la calidad del agua debido al filtrado de los revestimientos de los cascos, a los derrames accidentales y/o a las descargas ilegales de los navíos dentro del Puerto. ( <b>WQ-1</b> ).	CEQA: La contribución acumulativamente considerable a los impactos ocasionados por los derrames potenciales, las descargas ilegales de los navíos o el filtrado del revestimiento de los cascos es inevitable con la mitigación.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad	CEQA: El impacto de los derrames potenciales, las descargas ilegales de los navíos o el filtrado del revestimiento de los cascos es acumulativamente considerable e inevitable con la mitigación.
		NEPA: La contribución acumulativamente considerable a los impactos ocasionados por los derrames potenciales, las descargas ilegales de los navíos o el filtrado del revestimiento de los cascos es inevitable con la mitigación.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad	NEPA: El impacto de los derrames potenciales, las descargas ilegales de los navíos o el filtrado del revestimiento de los cascos es acumulativamente considerable e inevitable con la mitigación.

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>5.0 Justicia del Medio Ambiente</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 6	<b>Estética (AES-5):</b> Las grúas ocasionarían obstrucción de la vista en el Puente Vincent Thomas Bridge desde la zona oeste y sur del terreno del Proyecto.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 7	<b>Calidad del aire (AQ-1):</b> La construcción ocasionaría emisiones contaminantes en el lugar del proyecto y en las áreas próximas a las residencias.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 7	<b>Calidad del aire (AQ-2):</b> La construcción del Proyecto propuesto ocasionaría concentraciones de contaminantes del aire en el medio ambiente fuera del terreno (NO <sub>2</sub> durante 1 hora y PM <sub>10</sub> /PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas); las concentraciones serían más elevadas en las áreas próximas al Proyecto propuesto.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 7	<b>AQ-3:</b> Las operaciones del Proyecto propuesto ocasionarían excesos en los límites de SCAQMD de contaminantes del aire (VOC, CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , y PM <sub>2.5</sub> ); las concentraciones serían más elevadas en las áreas próximas al Proyecto propuesto.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>5.0 Justicia del Medio Ambiente (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 7	<b>AQ-4:</b> Las operaciones del Proyecto propuesto ocasionarían excesos en los límites de SCAQMD de contaminantes del aire fuera del terreno (concentraciones NO <sub>2</sub> , promedio anuales y durante 1 hora y de PM <sub>10</sub> y PM <sub>2.5</sub> durante 24 horas); las concentraciones serían más elevadas en las áreas próximas al Proyecto propuesto.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 6	<b>AQ-6:</b> El Proyecto propuesto crearía impactos de malos olores a un nivel inferior al considerable de acuerdo con lo que establecen CEQA y NEPA, pero haría una contribución acumulativamente considerable a los impactos acumulativos a los malos olores.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se aplican medidas de mitigación.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>5.0 Justicia del Medio Ambiente (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 6	<b>AQ-7:</b> Los incrementos en las emisiones tóxicas de las operaciones del Proyecto propuesto ocasionarían impactos considerables de riesgo de contraer cáncer. El área afectada (con mitigaciones) incluye las extensiones del censo de poblaciones hasta de un 90 por ciento de minorías y hasta un 50 por ciento de bajos ingresos. El Proyecto propuesto y las Alternativas también tendrían efectos considerables en los riesgos graves no relacionados con el cáncer y harían una contribución acumulativamente considerable a los riesgos crónicos no relacionados con el cáncer.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 7	<b>Transporte/Circulación (TRANS-1):</b> El proyecto crearía incrementos temporales en las fases de la construcción en el tráfico de camiones y automóviles, lo cual constituiría un impacto considerable en 5 intersecciones cerca del Proyecto	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativas 3 a 5	<b>Transporte/Circulación (TRANS-5):</b> Las operaciones darían como resultado mayores viajes de los ferrocarriles, lo cual ocasionaría retrasos significativos en los cruces de trenes en el área del proyecto.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.

**Tabla RE-4.** Resumen de los Impactos Considerables Potenciales, la Mitigación\* del Proyecto Propuesto y las Alternativas (continuación)

\*Todas las medidas de mitigación son resúmenes de medidas de mitigación más detalladas que se encuentran en las secciones individuales de los impactos.

Alternativa	Impactos Ambientales §	Determinación del Impacto	Medidas de Mitigación	Impactos después de la Mitigación
<b>5.0 Justicia del Medio Ambiente (continuación)</b>				
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 7	<b>Ruido (NOI-1):</b> El Proyecto propuesto produciría un ruido considerable e inevitable e impactos acumulativos durante la construcción del proyecto.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativa 4	<b>Ruido (NOI-3):</b> El Proyecto propuesto y Alternativa 4 producirían impactos considerables inevitables de la operación del proyecto	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
Proyecto Propuesto y Alternativas 2 a 7	<b>Ruido (NOI-3):</b> El Proyecto propuesto y Alternativas 2 a 7 producirían impactos considerables inevitables de la operación del proyecto	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.	No se ha propuesto ninguna mitigación adicional a la mitigación del Proyecto propuesto descrita con anterioridad.	Efecto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos.
<p>§ A menos que se indique lo contrario, todas las descripciones de los impactos de cada una de las Alternativas son las mismas que las que se describen el Proyecto propuesto.</p> <p>*Ya que todavía no se ha determinado la combinación final del equipo de construcción, este estudio no ha cuantificado las medidas de mitigación <b>MM AQ-5, MM AQ-7, y MM AQ-8</b> ; los impactos residuales se basan en <b>AQ-1 – AQ-4 y AQ-6</b>.</p> <p>† Se basa en la diferencia entre las emisiones en un día de actividad pico durante las operaciones del Proyecto propuesto y los puntos de referencia de CEQA y NEPA, según se considere apropiado.</p> <p>‡ Dada la incertidumbre de implementar las medidas de mitigación <b>MM AQ-13, MM AQ-14, y MM AQ-21 a MM AQ-24</b>, el análisis de emisión mitigada solamente considera los efectos de las medidas de mitigación <b>MM AQ-9 a MM AQ-12 y MM AQ-15 a MM AQ-20</b>.</p> <p>** Para la Alternativa 6, las Medidas de Mitigación <b>MM AQ-9 y MM AQ-15 a MM AQ-18</b> tienen diferentes requisitos a las otras Alternativas. En la Sección 3.2, Alternativa 6: <b>Impacto AQ-3</b> proporciona más detalles.</p>				

1 Bajo CEQA y NEPA, el Proyecto propuesto y de la Alternativa 3 a 6 tendría un impacto  
2 estético considerable inevitable relacionado con el hecho de que las grúas obstruyen la  
3 vista. El Proyecto propuesto y de la Alternativa 2 a 7 se evaluaron para determinar los  
4 impactos debido a que representan una variedad razonable de Alternativas (la  
5 Alternativa 2 también se evaluó porque NEPA requiere el análisis de la Alternativa de No  
6 Tomar Ninguna Medida Federal). Comparado con el punto de referencia de NEPA, todas  
7 estas Alternativas tienen impactos inevitables considerables inevitables en la Calidad del  
8 Aire y Meteorología, Geología (actividad sísmica), y Ruido. El Proyecto propuesto y de  
9 la Alternativa 3 a 6 también tiene un impacto potencialmente considerable e inevitable en  
10 los Recursos Biológicos mediante la introducción posible de especies invasivas al Puerto  
11 de los navíos y los derrames accidentales de los navíos. El Proyecto propuesto y de la  
12 Alternativa 3 a 6 tendrían un impacto considerable inevitable en la Calidad del Aire  
13 relacionada con los derrames de navíos dentro del agua y el filtrado de los contaminantes  
14 (de los revestimientos de los cascos). La Alternativa 7 tendría un impacto considerable  
15 inevitable en varias intersecciones después de la mitigación.

### 16 **RE.5.2.2 Resumen del Impacto Considerable que se Puede Mitigar** 17 **Evitar o Aminorar de Manera Considerable**

18 La Tabla RE-4 identifica el impacto considerable que se puede mitigar, evitar o aminorar  
19 de manera sustancial bajo el NEPA o CEQA. Esta Nueva Circulación del Reporte  
20 Preliminar EIS/EIR ha determinado la implementación del Proyecto propuesto o una o  
21 más Alternativas ocasionarían impactos considerables que se pueden mitigar a un nivel  
22 inferior al considerables:

- 23 ■ Estética
- 24 ■ Recursos Biológicos
- 25 ■ Transporte terrestre
- 26 ■ Tierra y agua subterránea
- 27 ■ Peligros y materiales peligrosos
- 28 ■ Servicios públicos

29 Bajo el concepto de la Estética, la Alternativa 7 ocasionaría un impacto considerable  
30 relacionado con la obstrucción de las actividades del Puerto de la ruta Escénica del Puerto,  
31 que se mitigaría se proporcionan áreas con vista dentro del Centro Regional. Bajo CEQA  
32 y NEPA, el poner relleno en la Cuenca Oeste para la implementación del Proyecto  
33 propuesto y de la Alternativa 1 a 7 (las Alternativas 1, 2 y 7 incluyen los impactos dentro  
34 del agua de la Fase I) ocasionaría una pérdida permanente del hábitat acuático, un  
35 impacto considerable en los Recursos Biológicos que se mitigarían a un nivel inferior al  
36 considerable mediante la aplicación de los créditos existentes de mitigación del hábitat  
37 (ver la Sección 3.3). Las Alternativas 3 a 6 tendrían un impacto considerable en el  
38 Transporte Terrestre en ciertas inspecciones en el área de estudio debido a una mayor de  
39 tráfico vehicular generado por las operaciones de la terminal o del Centro Regional.  
40 Estos impactos podrían mitigarse a un nivel inferior al considerable mediante  
41 modificaciones a dichas intersecciones. El Proyecto propuesto y de la Alternativas 1 a la  
42 7 tendrían un Impacto considerable en el Agua Subterránea relacionado con el potencial  
43 para combatir la contaminación durante la construcción, pero los impactos se mitigarían a  
44 un nivel inferior al considerable. La Alternativa 7 tendría un impacto considerable  
45 relacionado con los Peligros asignando recursos vulnerables dentro de la zona de carga de

1 la terminal de los Atracadero 118-120, pero este impacto potencial se mitigaría a un nivel  
2 inferior al considerable. El Proyecto propuesto y de la Alternativas 2 a la 7 tendrían un  
3 impacto considerable en la capacidad de los desechos de la construcción, pero estos  
4 impactos serían mitigados a un nivel inferior al nivel considerable. Además, la  
5 Alternativa 7 también tendría un impacto considerable para prestar servicios de la policía,  
6 bomberos y agua. pero estos impactos también se mitigarían a un nivel inferior al  
7 considerable.

### 8 **RE.5.2.3 Resumen del Impacto a un Nivel Inferior al Considerable**

9 Basándose en la revisión ambiental de la Nueva Circulación de este Reporte Preliminar  
10 EIS/EIR, tal y como se ha resumido en la Tabla RE-4, no se espera que haya ningún  
11 impacto considerable de acuerdo con lo que dispone CEQA o NEPA que sea ocasionado  
12 por el Proyecto propuesto o por las Alternativas en las siguientes áreas del medio  
13 ambiente:

- 14 ■ Recursos culturales
- 15 ■ Uso del terreno
- 16 ■ Transporte de los navíos marítimos
- 17 ■ Actividades recreativas

### 18 **RE.5.2.4 Impactos acumulativos**

19 El Proyecto propuesto se analizó junto con otros proyectos relacionados en cuanto cuál es  
20 el potencial de que éstos contribuyan a los impactos acumulativos considerables (después  
21 de una mitigación aplicable) en las siguientes áreas de recursos:

- 22 ■ Recursos culturales
- 23 ■ Tierras y aguas subterráneas
- 24 ■ Peligros y materiales peligrosos
- 25 ■ Uso del terreno
- 26 ■ Transporte de navíos marítimos
- 27 ■ Actividades recreativas
- 28 ■ Servicios públicos

29 El Proyecto propuesto o las Alternativas podrían ocasionar impactos considerables  
30 acumulativos en las siguientes áreas de recursos:

- 31 ■ Estética
- 32 ■ Calidad del aire y meteorología
- 33 ■ Recursos Biológicos
- 34 ■ Geología
- 35 ■ Transporte terrestre
- 36 ■ Ruido
- 37 ■ Calidad del aire, sedimentos y oceanografía

1 Las evaluaciones del impacto acumulativo para cada recurso se incluyen en el Capítulo 4  
2 de esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR.

### 3 **RE.5.2.5 Justicia del Medio Ambiente**

4 En el análisis de la Justicia Ambiental (Capítulo 5) se trata el potencial que existe que el  
5 Proyecto propuesto y las Alternativas causen efectos adversos al medio ambiente y a la  
6 salud a los seres humanos entre las poblaciones de minoría y de bajos ingresos. El  
7 Proyecto propuesto y todas las Alternativas ocasionarían efectos desproporcionados en  
8 las poblaciones de minoría y de bajos ingresos como consecuencia de una vista inevitable  
9 y considerable, calidad del aire e impactos del ruido de la construcción, así como efectos  
10 desproporcionados en las poblaciones de minoría debido a una contribución inevitable y  
11 acumulativamente considerable relacionada con la congestión de la construcción.

12 El Proyecto propuesto y todas las Alternativas, con excepción de la Alternativa 1 (la cual  
13 no está sujeta a NEPA) tendrían un efecto desproporcionado en las poblaciones de  
14 minoría y de bajos recursos como consecuencia de una contribución acumulativa de las  
15 actividades de operación al ya existente riesgo considerable a la salud proveniente de los  
16 tóxicos del aire. El Proyecto propuesto y las Alternativas tendrían un efecto  
17 desproporcionado en las poblaciones de minoría y de bajos recursos como consecuencia  
18 de su contribución acumulativa a los impactos en el sistema de transporte durante la fase  
19 de construcción. Otros impactos potencialmente considerables del Proyecto propuesto y  
20 de las Alternativas se reducirían a un nivel inferior al considerable o a un nivel menor al  
21 acumulativamente considerable a través de la implementación de medidas de mitigación,  
22 no afectarían las poblaciones de seres humanos, o el Proyecto propuesto o las  
23 Alternativas no tendrían efectos desproporcionados en las poblaciones de minoría o de  
24 bajos ingresos.

### 25 **RE.5.2.6 Impactos Socioeconómicos o que Induzcan el Crecimiento**

26 Tal y como se trató en los Capítulos 7 y 8, debido a que el Proyecto propuesto y las  
27 Alternativas serían instalaciones industriales, no se espera que estimulen un sustancial  
28 crecimiento económico o de la población, que eliminen los obstáculos al crecimiento de  
29 la población o que se necesite la construcción de instalaciones nuevas para la comunidad  
30 lo cual originara un crecimiento adicional en las áreas de los alrededores. Además,  
31 debido a que ninguna de las Alternativas, incluyendo el Proyecto propuesto, incluye el  
32 desarrollo de viviendas nuevas o usos generados por la población, no provocarían un  
33 desarrollo residencial nuevo sustancial en el área del Proyecto propuesto.

34 Durante la construcción del Proyecto propuesto, el nivel de empleos generados fue mayor  
35 durante la Fase I en el año 2002, cuando se agregaron a la economía regional,  
36 aproximadamente 860 empleos al año, tanto directos como indirectos (ver el Capítulo 7).  
37 La mayoría de los empleos se atribuyen al empleo directo en el sector de la construcción  
38 de la economía. (El número total de trabajos en el Sur de California en 2002 se estimó  
39 ser de aproximadamente 7.8 millones.) La generación de estos empleos directos en la  
40 región se considera ser un beneficio. Como se indicó en el Capítulo 7, aunque la  
41 construcción aumentaría las oportunidades económicas en el área y en la región, no se  
42 espera que ni el Proyecto propuesto ni las Alternativas generen un crecimiento  
43 considerable de la población o del desarrollo del uso de la tierra. Esto se debe a que la  
44 mayoría de los nuevos trabajos directos que se lleguen a crear mediante la construcción  
45 serían trabajos a corto plazo que se espera sean ocupados por personas que ya están  
46 empleados en la industria de la construcción local y regional y que residen en la región.

1 Se estima que los cambios netos en el empleo atribuibles a las operaciones de la terminal  
2 bajo las condiciones del Proyecto propuesto en comparación con las condiciones de la  
3 alternativa de No Desarrollar el Proyecto en el área de cinco condados (los condados de  
4 Los Angeles, Orange, Riverside, San Bernardino, y Ventura) serán de 5,949 empleos del  
5 año 2030 a 2045. Comparado con los niveles regionales de empleos, esta contribución  
6 constituye menor del 0.1 por ciento del empleo regional. Sin embargo, es probable que  
7 estos empleos estén relativamente bien pagados y proporcionen sustitutos para los  
8 empleos que se pierden en el sector de la manufactura. La mayor parte de los empleos  
9 directos se crearían dentro de los sectores del transporte y de servicios públicos de la  
10 economía regional.

### 11 **RE.5.2.7 Cambios Irreversibles Considerables al Medio Ambiente**

12 El Proyecto propuesto y todas las Alternativas requieren el uso de recursos no renovables,  
13 como madera, aleaciones de metales y recursos agregados para los componentes físicos.  
14 Sin embargo, ni el Proyecto propuesto ni las Alternativas representan proyectos de  
15 construcción excepcionalmente grandes que llegaran a usar cantidades extraordinarias de  
16 recursos no renovables en comparación con otros proyectos de desarrollo urbano o  
17 industrial de similar magnitud o alcance.

18 Los recursos que están asignados irreversible e irremediamente son aquellos que  
19 utilizaría el proyecto sobre una base permanente y a largo plazo. Los recursos  
20 irreversiblemente asignado al Proyecto propuesto incluyen los 2.54 acres de área de agua  
21 que tendrían que ser llenados; los materiales necesarios para construir los 2.500 pies del  
22 muelle nuevo, (por ejemplo, combustibles fósiles, capital, roca, concreto, grava y tierras);  
23 así como los combustibles fósiles necesarios para operar el Proyecto.

24 Los combustibles fósiles y la energía en forma de gasolina y diesel se utilizarían para el  
25 equipo y los vehículos de la construcción. Durante las operaciones, los barcos, el equipo  
26 de la terminal, las locomotoras, camiones y otros vehículos utilizarían gasolina y diesel.  
27 Durante la construcción y la operación se consumirá energía eléctrica y el gas natural.  
28 Estos recursos de energía serían irreversibles e irremediabiles. Además, la contribución el  
29 Proyecto propuesto y todas las Alternativas hacia el calentamiento global, como  
30 consecuencia de los gases invernadero, representa un cambio irreversible al medio  
31 ambiente.

32 La energía y los materiales no recuperables se utilizarían durante la construcción y las  
33 actividades de las operaciones, pero las cantidades que se necesitan se pueden satisfacer  
34 fácilmente mediante los suministros existentes. Aunque el incremento en la cantidad de  
35 materiales y energía utilizados sería insignificante, estos recursos no estarían disponibles  
36 para otros usos.

### 37 **RE.5.3 Alternativa Preferida y Alternativa Superior para el** 38 **Medio Ambiente**

39 NEPA requiere de la identificación de una Alternativa que se prefiera para el medio  
40 ambiente y CEQA requiere la identificación de una Alternativa Superior para el medio  
41 ambiente. De acuerdo con lo que dispone CEQA, si se determina que una Alternativa de  
42 No Desarrollar Ningún Proyecto es ambientalmente superior, el EIR deberá identificar  
43 una Alternativa ambientalmente superior de entre otras Alternativas.

1 En el Capítulo 6, el Proyecto propuesto y las siete Alternativas del proyecto que  
2 requerirían de una medida federal (por ejemplo, permisos) se compararon con el punto de  
3 referencia NEPA y se clasificaron de acuerdo con el nivel de impacto. La comparación  
4 clasificó la Alternativa de no Tomar Ninguna Medida Federal (Alternativa 2) como la  
5 mejor, seguida por la Alternativa de Actividades No Relacionadas con el Embarque en  
6 términos de tener menos impactos ambientales en general. Por consiguiente, la  
7 Alternativa de No Tomar Ninguna Medida Federal es la Alternativa Ambientalmente  
8 Preferida de acuerdo con lo que dispone NEPA.

9 En el Capítulo 6, el Proyecto propuesto fue comparado con cada una de las siete  
10 Alternativas y fue clasificado de acuerdo con el nivel de impactos para identificar la  
11 Alternativa ambientalmente superior bajo CEQA. Basándose en la clasificación que se  
12 muestra en la Tabla 6-5, la Alternativa de No Desarrolla Ningún Proyecto (Alternativa 1)  
13 es la Alternativa ambientalmente superior. De acuerdo con lo que exige CEQA, cuando  
14 la Alternativa ambientalmente superior es la Alternativa de No Desarrollar Ningún  
15 Proyecto, se deberá identificar otra Alternativa en el EIR como ambientalmente superior.  
16 En vista de la clasificación de la Tabla 6-5 en el Capítulo 6, la Alternativa de No Tomar  
17 Ninguna Medida Federal se considera ser la Alternativa ambientalmente superior bajo  
18 CEQA.

## 19 RE.6 Comentarios del Público

### 20 RE.6.1 Problemas Planteados

21 Durante el proceso para determinar el alcance del proceso, varios individuos y  
22 representantes de organizaciones dieron comentarios sobre el alcance y el contenido del  
23 reporte EIS/EIR.

24 USACE y LAHD determinaron que se debería preparar un EIS/EIR para el Proyecto  
25 propuesto. USACE y LAHD publicaron un NOI/NOP por separado y el IS de CEQA, así  
26 como la Lista de Verificación de la Evaluación Ambiental el EIS/EIR del Proyecto para  
27 la Mejora de la Terminal de Contenedores de los Atracaderos 97-109 de China Shipping  
28 el 25 de junio del 2003 y el 1° de julio respectivamente. Las agencias y el público  
29 sometieron más de 40 respuestas por escrito al NOI/NOP. La Tabla RE-5 presenta un  
30 resumen de los comentarios relevantes sobre el NOI/NOP y en donde se puede incluir un  
31 comentario particular en este EIS/EIR.

32 El alcance de esta Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR, se estableció  
33 basándose en el NOI publicado por USACE el 25 de junio del 2003; el NOP publicado  
34 por LAHD el 1° de julio del 2003; y los requisitos del ASJ aprobados en marzo del 2005.

35 Los comentarios verbales y por escrito se han agrupado en temas comunes y se resumen a  
36 continuación por tema planteado. La Tabla RE-5 presenta un resumen de los comentarios  
37 hechos por los individuos y en dónde se deben incluir dichos comentarios en el EIS/EIR.

**Tabla RE-5. Resumen de Respuestas al NOP/NOI**

Persona que Presenta el Comentario	Resumen del Comentario	En qué Parte del EIR se Incluye
<b>Comentarios de Individuos</b>		
Johanna Bradfield 8/25/03	Preocupaciones por los efectos a la salud ocasionados por un mayor tráfico de camiones.	Calidad del Aire – Sección 3.2
Ms. Kristin Bradfield Sin Fecha	Preocupaciones con la salud del público, la estética, la economía personal debido a la calidad del aire, el tráfico y el ruido.	Estética – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Transporte terrestre – Sección 3.6 Ruido – Sección 3.11
Constance Clark 7/10/03	Preocupaciones de los impactos del tráfico de ferrocarriles en la congestión del tráfico y el acceso de emergencia.	Transporte terrestre – Sección 3.6
Chris Donovan 7/12/03	Preocupaciones con los impactos del tráfico y el lugar del proyecto.	Alternativas – Capítulo 2 Transporte terrestre – Sección 3.6
Sylvia Garibay 7/10/03	Solicitó que el EIR analizara los impactos del ferrocarril y de los camiones.	Transporte terrestre – Sección 3.6
Eddie Greenwood 7/10/03	Preocupaciones con la seguridad de los trabajos en relación con el alumbrado, los impactos a la calidad del agua y los servicios público.	Servicios Públicos – Sección 3.13 Calidad del Agua – Sección 3.14 Alumbrado y seguridad de empleos inherentes al diseño del Proyecto.
Janet R. Gunter 7/31/03	Preocupaciones con el uso de los EIRs anteriores, el propósito del proyecto, la contaminación del aire, la luz y el resplandor, la estética, el ruido, tráfico, peligros geológicos, peligros a la seguridad y el incentivo al crecimiento.	Propósitos del Proyecto – Capítulo 2 Estética (y luz/resplandor) – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Geología – Sección 3.5 Transporte terrestre – Sección 3.6 Seguridad del Público (riesgos de seguridad) – Sección 3.8 Ruido – Sección 3.11 Crecimiento – Capítulo 8
Arthur Hernyez 7/10/03	Preocupaciones con los malos olores, los contaminantes, el ruido. También expresó inquietudes con el desarrollo de los ferrocarriles, el acceso al océano, las aguas y los puentes.	Calidad del Aire – Sección 3.2 Ruido – Sección 3.11 Otras Preocupaciones No Relacionadas con el Proyecto.
John Miller 7/28/03	Preocupaciones con el tráfico, los impactos acumulativos, los peligros geológicos, la seguridad y la calidad del aire.	Calidad del Aire – Sección 3.23.2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Geología – Sección 3.5 Transporte terrestre – Sección 3.6 Seguridad del Público (riesgos de seguridad)– Sección 3.8 Impactos Acumulativos – Capítulo 4

**Tabla RE-5. Resumen de Respuestas al NOP/NOI**

Persona que Presenta el Comentario	Resumen del Comentario	En qué Parte del EIR se Incluye
John Miller 7/31/03	Preocupaciones con la segmentación del proyecto, los impactos acumulativos, los contaminantes de los elementos tóxicos del aire y la contaminación del suelo.	Segmentación – Capítulo 2 (Descripción del Proyecto) Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Agua Subterránea (contaminación) – Sección 3.7 Peligros (contaminación) – Sección 3.8
Hugh Moore 7/10/03	Limitar el desarrollo industrial a la Isla de la Terminal.	Resumen Ejecutivo – Sección RE6.2.2
Jonathan Nave 7/10/03	Preocupaciones con el tráfico y los contaminantes del aire, en el Puerto y en SR-47.	Calidad del Aire – Sección 3.23.2
Richard R. Paoletti, P.E. 8/14/03	Preocupaciones sobre el número de impactos potencialmente considerables, impactos acumulativos y aprobación del proyecto.	Impacto considerables – Capítulo 3 Impactos Acumulativos – Capítulo 4 N/A, a ser considerado por la Junta de Comisionados
Ray Patricio 8/14/03	Recomendó el uso de grúas eléctricas para evitar los impactos a la calidad del aire y expresó inquietudes hacia la estética y el tráfico de camiones y de ferrocarriles.	Estética (y luz/resplandor) – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Transporte terrestre – Sección 3.6 Grúas eléctricas – Apéndice C
Carol Piceno 7/10/03	El EIS/EIR debería identificar cuáles son los viajes que necesitan llevar a cabo los camiones del proyecto, abordar los impactos a la salud y a la estética que ocasionan los camiones y los trenes en Wilmington, y proporcionar información sobre el costo económico de la atención médica que se tiene que recibir como causa de la contaminación.	Estética – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Asuntos Económicos – Capítulo 7
Juan Piceno 7/10/03	Preocupaciones sobre la contaminación de aire ocasionada por los camiones diesel.	Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2
Daniel Ruvalcaba 7/10/03	Preocupaciones con la salud del pública y la justicia ambiental en la comunidad de Wilmington. Asimismo, inquietudes con la calidad del aire, el tráfico, el ruido y la estética.	Estética – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Transporte terrestre – Sección 3.6 Ruido – Sección 3.11 Justicia del Medio Ambiente – Capítulo 5

**Tabla RE-5. Resumen de Respuestas al NOP/NOI**

Persona que Presenta el Comentario	Resumen del Comentario	En qué Parte del EIR se Incluye
Ariel Serrano 7/10/03	Solicitó información adicional	N/A
Fred Underwood 7/9/03	Preocupaciones con los impactos en las vistas escénicas de las montañas y de los edificios del centro de Los Angeles que se perfilan en el horizonte desde el área noreste de Barton Hill, los impactos a la luz y el resplandor, los materiales peligrosos y contaminantes, el ruido, el tráfico y los impactos acumulativos.	Estética – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Transporte terrestre – Sección 3.6 Agua Subterránea y Tierras – Sección 3.7 Peligros – Sección 3.8 Ruido – Sección 3.11
Mirian Melton Villanueva 8/4/03	Preocupaciones con las Alternativas, la estética, el tráfico y la seguridad.	Alternativas – Capítulo 2 Estética – Sección 3.1 Transporte terrestre – Sección 3.6 Seguridad – Sección 3.8
Gayle A. Williamson 7/25/03	Preocupaciones con la infraestructura del transporte regional y los impactos de seguridad del público, especialmente en I-110.	Transporte terrestre – Sección 3.6 Peligros (Seguridad del Público) – Sección 3.8
Kathleen Woodfield 7/31/03	Preocupaciones con la luz y la estética, los recursos biológicos, el tráfico, los peligros geológicos, la calidad del aire, la salud y seguridad, y las justicias ambientales.	Estética (y luz/resplandor) – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud– Sección 3.2 Geología – Sección 3.5 Transporte terrestre – Sección 3.6 Peligros – Sección 3.8 Justicia del Medio Ambiente – Capítulo 5
Desconocido Sin fecha	Recomienda que se usa el Flyaway de Knoll Hill y las modificaciones de I-710 para la reducción del impacto en el tráfico. También recomienda que se complete el Proyecto y se pinten las grúas de color azul claro.	Descripción del Proyecto – Capítulo 2 Estética – Sección 3.1 Transporte terrestre – Sección 3.6
<b>Comentarios de las Organizaciones</b>		
Agustin Eichwald Communities for a Better Environment Sin fecha	Preocupaciones con las emisiones de diesel del Proyecto y los impactos que el Proyecto ocasione a la calidad del aire, a la salud del público, a la economía, al tráfico, a la estética, a la flora y la fauna y a la ecología.	Estética – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Socioeconomía – Capítulo 7 Transporte terrestre – Sección 3.6 Ecología, y la Flora y la Fauna – Sección 3.3

**Tabla RE-5. Resumen de Respuestas al NOP/NOI**

Persona que Presenta el Comentario	Resumen del Comentario	En qué Parte del EIR se Incluye
Jesse Marquez Coalition for a Safe Environment 7/31/03	Preocupaciones con el lugar del terreno, los impactos económicos, el propósito de proyecto, la salud del público, la justicia ambiental y los impactos acumulativos. También preocupado con el uso de los EIRs anteriores. Le gustaría que se aumente el enlace con el público.	Propósitos del Proyecto – Capítulo 2 Alternativas – Capítulo 2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Seguridad del Público (riesgos de seguridad)– Sección 3.8 Impactos Acumulativos – Capítulo 4 Justicia del Medio Ambiente – Capítulo 5
Bruce Risley LA Harbor College 7/10/03	Preocupaciones con el tráfico de camiones en I-110, Anaheim Street y las áreas de los alrededores.	Tráfico – Sección 3.6
Frank O'Brien 7/10/03 Los Angeles Harbor/Watts Economic Development Corporation	Preocupaciones con los impactos del proyecto relacionados con la geología, el uso de la tierra, el tráfico, el estacionamiento, el área del habitat natural, efectos acumulativos, a la luz. También preocupado por las suposiciones de los puntos de referencia y los límites de los impactos.	Introducción (Puntos de Referencia) – Capítulo 1 Estética – Sección 3.1 Recursos Biológicos – Sección 3.3 Geología – Sección 3.5 Transporte terrestre – Sección 3.6 Uso del Terreno – Sección 3.9 Actividades Recreativas – Sección 3.12 Impactos Acumulativos – Capítulo 4
Julie Masters Natural Resources Defense Council Scott Khun Communities for a Better Environment Todd Campbell Coalition for Clean Air 7/31/03	Preocupaciones con los EIRs anteriores, el propósito del proyecto, las Alternativas del proyecto y las condiciones de los puntos de referencia. También preocupados con los contaminantes del aire y con la estética.	EIRs anteriores – Capítulo 1 Propósitos del Proyecto – Capítulo 2 Alternativas – Capítulo 2 Condiciones de los Puntos de Referencia – Capítulo 1 Estética – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2
John Greenwood Northwest San Pedro Neighborhood Council 7/24/03	Preocupaciones con la contaminación del aire, el tráfico y la seguridad del público (comunidades de los alrededores y fuerza de trabajo del Puerto)	Calidad del Aire – Sección 3.2 Transporte terrestre – Sección 3.6 Seguridad del Público (riesgos de seguridad)– Sección 3.8
Port of Los Angeles Community Advisory Committee 7/28/03	Preocupaciones con los impactos a la estética, la calidad del aire, los recursos biológicos, el tráfico, los efectos a la salud, las fallas, los derrumbes del tierra dentro del mar, los planes de evacuación, y los efectos acumulativos.	Estética – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud – Sección 3.2 Geología – Sección 3.5 Transporte terrestre – Sección 3.6 Uso del Terreno – Sección 3.9 Servicios Públicos – Sección 3.13 Impactos Acumulativos – Capítulo 4

**Tabla RE-5. Resumen de Respuestas al NOP/NOI**

Persona que Presenta el Comentario	Resumen del Comentario	En qué Parte del EIR se Incluye
Noel Park San Pedro y Peninsula Homeowners' Coalition 7/30/03	Preocupaciones con los efectos a la salud de las emisiones de diesel, tráfico, estética, luz y resplandor, energía, uso de la tierra, ruido, respuesta de emergencia, seguridad del público, peligros y justicia ambiental.	Estética (y luz/resplandor) – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud– Sección 3.2 Geología – Sección 3.5 Transporte terrestre – Sección 3.6 Peligros – Sección 3.8 Uso del Terreno – Sección 3.9 Ruido – Sección 3.11 Energía – Sección 3.13 Justicia del Medio Ambiente – Capítulo 5
Tom Politeo Sierra Club, Angeles Capítulo, Harbor Vision Task Force 8/1/03	<p>Recomienda volver a examinar el proceso del plan maestro regional y del Puerto para asegurar que el Proyecto propuesto pueda ser apoyado viablemente por la infraestructura y el medio ambiente.</p> <p>Preocupados de que el Proyecto propuesto pudiera exceder los límites de infraestructura de terreno y vías navegables, incluyendo las autopistas y las calles locales.</p> <p>Recomienda cambiar las prácticas empresariales del Puerto.</p> <p>Las inquietudes incluyen el aire carcinogéno en la región proveniente de las emisiones de diesel, la degradación de los terrenos del Puerto, los impactos a la vista, la mala condiciones de la flota de los camiones, la salud del público, las prácticas del manejo de camiones, los impactos acumulativos, las especies invasivas, la respuesta de emergencia, la luz y el resplandor, el ruido, los efectos a la salud y la justicia al medio ambiente.</p>	<p>Estética (y luz/resplandor) – Sección 3.1 Calidad del Aire – Sección 3.2 Riesgos a la Salud– Sección 3.2 Recursos Biológicos – Sección 3.3 Transporte terrestre – Sección 3.6 Ruido – Sección 3.11 Servicios Públicos – Sección 3.13 Impactos Acumulativos – Capítulo 4 Justicia del Medio Ambiente – Capítulo 5</p>
Arthur Hernyez Wilmington Property Owners Association 7/21/03	Preocupaciones con el desarrollo de ferrocarriles, el ruido y el acceso al océano.	Ruido – Sección 3.11 Otras Preocupaciones No Relacionadas con el Proyecto.

**Tabla RE-5. Resumen de Respuestas al NOP/NOI**

Persona que Presenta el Comentario	Resumen del Comentario	En qué Parte del EIR se Incluye
<b>Comentarios de las Agencias</b>		
Departamentos de Caza y Pesca de California 7/17/05	Preocupado con los impactos potenciales relacionados con el habitat, las especies amenazadas y en peligro de extinción, la erosión, la calidad del agua y el desecho del material de dragado.	Descripción del Proyecto – Capítulo 2 Recursos Biológicos – Sección 3.3 Calidad del Agua, Sediments, y Oceanografía – Sección 3.13
Departamento de Transporte de California (Caltrans) 7/10/05	Recomendó evaluar los impactos al tráfico en varias rutas estatales y autopistas interestatales en las áreas alrededor del Proyecto e identificó varias opciones de mitigación.	Transporte terrestre – Sección 3.6
Comisión de Islas del Estado de California 8/1/03	Preocupada con la introducción de las especies que no pertenecen al aire de descargas de agua, los efectos del transporte, la calidad del aire y las justicias del medio ambiente.	Calidad del Aire – Sección 3.2 Recursos Biológicos – Sección 3.3 Transporte terrestre – Sección 3.6 Justicia del Medio Ambiente – Capítulo 5
Oficina de Ingeniería de la Ciudad de Los Angeles, 7/15/03	Solicitó que se tratara el tema de la realineación de Front Street.	La realineación de Front Street ha sido eliminada como un elemento del Proyecto.
Departamento de Transporte de la Ciudad Los Angeles, 7/15/03	Recomendó varios parámetros para evaluar los efectos del tráfico del Proyecto propuesto.	Transporte terrestre – Sección 3.6
Asociación de Gobiernos del Sur de California 7/8/03	Determinó que el Proyecto propuesto no es regionalmente considerable.	N/A
Distrito del Manejo Calidad del Aire del Sur de California 7/8/03	Recomendó usar el manual de Calidad del Aire de SCAQMD CEQA como guía para evaluar los impactos a la calidad del aire del Proyecto propuesto, y proporcionó información relacionada con los impactos a la construcción, los impactos de operación y la mitigación.	Calidad del Aire – Sección 3.2
Guarda Costera de los Estados Unidos 7/8/03	Hizo recomendaciones sobre la coordinación del Proyecto.	N/A

1 La mayoría de los problemas ambientales, las inquietudes o la solicitud de información  
2 identificada y el proceso del alcance han sido abordados o tratados en este EIS/EIR.  
3 Otros asuntos planteados incluyen:

- 4 ■ Asunto 1: Se solicitó un estudio económico sobre los costos de la atención médica  
5 relacionados con el Proyecto propuesto.
- 6 ■ Asunto 2: Limitar la actividad industrial a la Isla de la Terminal y el uso de las vías  
7 navegables como un amortiguador entre las actividades y las áreas residenciales  
8 cercanas.
- 9 ■ Asunto 3: Se solicitó un Análisis de las Utilidades Financieras y una Evaluación del  
10 Impacto Económico del Proyecto propuesto.

## 11 **RE.6.2 Asuntos por Resolver**

12 El Artículo 15123(b)(3) de las Directrices de CEQA del Estado dispone que el EIR debe  
13 incluir los asuntos por resolver; esto incluye si se puede o cómo se pueden mitigar los  
14 impactos considerables. Esta sección trata los asuntos principales del Proyecto propuesto  
15 que se han de resolver.

### 16 **RE.6.2.1 Asuntos 1 y 3**

17 En cuanto a los asuntos 1 y 3, de la Sección 7 de este EIS/EIR, el Análisis  
18 Socioeconómico evalúa los efectos socioeconómicos anticipados del Proyecto propuesto  
19 y las Alternativas basadas en los costos estimados de capital y la capacidad máxima TEU.  
20 La evaluación utiliza el modelo MARAD, el cual es un modelo económico del puerto. El  
21 Análisis Socioeconómico se enfoca en los efectos económicos ocasionados a la economía  
22 regional en términos de empleo e ingresos fiscales, pero no incluye los costos de la  
23 atención médica.

### 24 **RE.6.2.2 Asunto 2**

25 En cuanto al asunto 2, en todo el Puerto se encuentran numerosas instalaciones  
26 industriales, que maneja la carga por volumen, contenedores, carga de volumen seco,  
27 automóviles y otros productos básicos. El área disponible de la Isla de la Terminal es  
28 limitada y no podría darle cabida a todas las instalaciones industriales en el Puerto. Sin  
29 embargo, la Isla de la Terminal es importante para prestar los servicios existentes y  
30 futuros del Puerto y continuarán para ser considerados para otras actividades de la  
31 terminal del Puerto.

### 32 **RE.6.2.3 Selección de un Proyecto para Implementarse**

33 Aunque se ha identificado una Alternativa ambientalmente preferida de acuerdo con lo  
34 dispuesto por NEPA y una Alternativa ambientalmente superior de acuerdo con lo  
35 requerido por CEQA, aún no se ha tomado ninguna determinación en cuanto a cuál será  
36 el proyecto que se deberá implementar. Al seguir la consideración del EIS/EIR, la Junta  
37 de Comisionados tomará una decisión sobre el Proyecto propuesto o sobre una de las  
38 Alternativas del Proyecto. De igual manera, USACE considerará al EIS/EIR al preparar  
39 el Acta de la Decisión, la cual documentará la decisión de USACE sobre la medida  
40 propuesta, incluyendo la expedición de cualquier permiso de USACE de acuerdo con lo  
41 que dispone el Artículo 404 de la Ley de Aguas Limpias y el Artículo 10 de la Ley de  
42 Ríos y Puertos, así como cualquier otro requisito de mitigación ambiental que se exija.

## 1 RE.6.2.4 Asuntos de la Calidad del Aire

2 El análisis del impacto del Proyecto propuesto determinó que la implementación de las  
3 medidas identificadas de mitigación no reducirían las emisiones pico diarias de la  
4 construcción de VOC, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, y PM<sub>2.5</sub> a niveles inferiores a sus  
5 respectivos límites considerables de SCAQMD. No hay disponible ninguna medida de  
6 mitigación viable que redujera más estos impactos considerables. Por lo tanto, estos  
7 impactos a la calidad del aire seguirían siendo considerables, adversos e inevitables.

8 El análisis del impacto del Proyecto propuesto también determinó que la implementación  
9 de las medidas identificadas de mitigación no reducirían las emisiones pico diarias de  
10 operación de VOC, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, y PM<sub>2.5</sub> a niveles inferiores a sus respectivos  
11 límites considerables de SCAQMD durante algunos o todos los próximos años del  
12 Proyecto propuesto. Además, la implementación de estas medidas no podrían mitigar los  
13 riesgos considerables de cáncer residencial. No hay disponible ninguna medida de  
14 mitigación viable que redujera más estos impactos considerables. Por lo tanto, estos  
15 impactos a la calidad del aire seguirían siendo considerables, adversos e inevitables

## 16 RE.6.3 Respuestas a NOI/NOP

17 La Tabla RE-5 identifica a la persona que hizo el comentario, cuál fue su comentario, de  
18 qué manera se ha abordado, y en dónde encontrar una respuesta más completa en esta  
19 Nueva Circulación del Reporte Preliminar EIS/EIR.

## 20 RE.6.4 Asuntos Planteados de PCAC y la Resolución

21 El Comité Asesor de la Comunidad del Puerto (PCAC) fue establecida en el año 2001  
22 como un comité permanente de la Junta de Comisionados de Puertos del Puerto de  
23 Los Angeles (la Junta). El Comité Asesor de la Comunidad del Puerto de Los Angeles le  
24 proporciona un foro público para hablar sobre asuntos del Puerto relacionados con la  
25 calidad de vida a través de una serie de subcomités. Estos subcomités proporcionan una  
26 guía sobre los asuntos ambientales, la revisión de los EIRs, el plan maestro y el redesarrollo  
27 del Puerto. El PCAC presentó comentarios sobre le NOI/NOP del Proyecto propuesto a  
28 finales de julio 2003, y la Tabla RE-6 resume sus preocupaciones y recomendaciones.  
29 Además, el Apéndice C proporciona con mayor detalle las preocupaciones y  
30 recomendaciones del PCAC, junto con un resumen de todas las reuniones de PCAC  
31 relacionadas con este Proyecto y un análisis de las medidas de mitigación propuestas por el  
32 PCAC.

**Tabla RE-6.** Resumen de los Asuntos de PCAC presentados el 28 de julio, 2003

Resumen del Comentario	En qué sección de Incluye	Asunto pendiente?
Impactos a los recursos biológicos: interferencia con el movimiento de aves	Sección 3.5: Recursos Biológicos	No
Potencial de dividir una comunidad existente debido a una mayor cantidad de tráfico y la realineación de Harbor Boulevard.	Sección 3.6: Transporte terrestre Sección 3.9: Uso del Terreno	No
Riesgos de la Seguridad del Tráfico debido al diseño y a una mayor cantidad de tráfico.	Capítulo 2: Descripción del Proyecto Sección 3.6: Transporte terrestre	No

**Tabla RE-6. Resumen de los Asuntos de PCAC presentados el 28 de julio, 2003**

Resumen del Comentario	En qué sección de Incluye	Asunto pendiente?
Impactos a las escuelas, residencias y otros usos delicados.	Sección 3.2: Calidad del Aire Sección 3.13: Servicios Públicos	No
Impactos de la justicia ambiental, los cuales incluyen el valor de la vivienda.	Capítulo 5: Justicia del Medio Ambiente	No
Estacionamiento para los camiones del Proyecto que están haciendo cola.		
Proporcionar una descripción completa del proyecto, en la cual se incluyan a los puentes y el almacenamiento de contenedores.	Capítulo 2: Descripción del Proyecto	No
Preguntas sobre la meta del proyecto y los métodos para alcanzarla.	Capítulo 2: Descripción del Proyecto	
Identificar las fases del Proyecto.	Capítulo 2: Descripción del Proyecto	No
Identificar las áreas de las etapas de la construcción, las mejoras de circulación.	Capítulo 2: Descripción del Proyecto	No
Las grúas grandes tienen el potencial de obstruir la vista del Puente Vincent Thomas.	Sección 3.1: Estética	No
Enfocarse en los impactos estéticos acumulativos.	Capítulo 4: Impactos Acumulativos	No
Evaluar los impactos a la luz y el resplandor bajo condiciones en las que haya o no haya luz del Puerto.	Sección 3.1: Estética	No
Usar grúas móviles del puerto para mitigar los impactos visuales.	Apéndice C	No
Usar las grúas de bajo perfil para mitigar los impactos visuales.	Sección 3.1: Estética	No
Reducir el alumbrado nocturno de las instalaciones que no estén en operación.		
Proporcionar mejorar estéticas y de embellecimiento dentro y fuera del Puerto. O construir una réplica del Puente Vincent Thomas en un lugar de alto perfil.	Sección 3.1: Estética Apéndice C	No
Balancear las emisiones del Proyecto con las emisiones correspondientes de otras áreas del Puerto.	Capítulo 1: Introducción (Sección 1.7.6)	Sí
Cumplir con las normas actuales y anticipadas de la calidad del aire. (por ej. PM <sub>2.5</sub> ).	Sección 3.2: Calidad del Aire	Sí
Atender los impactos identificados de la calidad del aire.	Sección 3.2: Calidad del Aire	No
Examinar los impactos de la calidad del aire en la luz o en otras fuentes.	Sección 3.2: Calidad del Aire	Sí

**Tabla RE-6. Resumen de los Asuntos de PCAC presentados el 28 de julio, 2003**

Resumen del Comentario	En qué sección de Incluye	Asunto pendiente?
Establecer estaciones de monitoreo de contaminantes del aire en Wilmington y San Pedro.		
Evaluar los efectos de los contaminantes del aire a la salud de los seres humanos.	Sección 3.2: Calidad del Aire	No
Usar recorridos realistas en la evaluación de la calidad del aire.	Sección 3.2: Calidad del Aire	No
Incluir a los vehículos que provienen fuera del estado en la evaluación de la calidad del aire.		
Evaluar las emisiones del aire debido a una mayor congestión.	Sección 3.2: Calidad del Aire	No
Usar combustibles alternativos como mitigación.	Sección 3.2: Calidad del Aire	No
Usar energía eléctrica para el equipo como mitigación.	Apéndice C	Sí
Usar energía de la orilla para los buques hoteles como modo de mitigación.	Sección 3.2: Calidad del Aire	No
Establecer un programa para retirar los camiones más viejos que originen más contaminación.		
Implementar las medidas fuera del Puerto para reducir las emisiones del Puerto.		
Abordar el tema de la falla de Palos Verdes Tratar las áreas de derrumbes de tierra dentro del agua identificadas en el mapa en la Bahía y junto a Palos Verdes.	Sección 3.5: Geología	No
Evaluar la mayor cantidad de tráfico en las rutas de evacuación.	Sección 3.6: Transporte terrestre	No
Evaluar los retrasos de la respuesta de emergencia, así como el ingreso y egreso de la estación de Policía de Harbor.		
Mitigar los impactos a los tiempos de respuesta para casos de emergencia.		
Pueden ocurrir peligros potenciales de contenedores cerca o debajo del Puente Vincent Thomas. (materiales peligrosos).		
Riesgos totales de las zonas de explosiones.	Sección 3.8: Peligros y Materiales Peligrosos	No

**Tabla RE-6. Resumen de los Asuntos de PCAC presentados el 28 de julio, 2003**

Resumen del Comentario	En qué sección de Incluye	Asunto pendiente?
Incluir planes completos de evacuación para la comunidad como mitigación.		
Evaluar los impactos en las rutas de evacuación.	Sección 3.13: Servicios Públicos	No
Excluir a los camiones y contenedores dentro de un área de 300 pies del lado norte del Puente Vincent Thomas.		
Establecer una zona de exclusión de 300 pies alrededor de las instalaciones de los contenedores.		
Tratar el asuntos de los peligros de los tsunamis.		
Proporcionar fases alternativas para las mejoras de Harbor Boulevard como mitigación.		
Usar Front Street y el viejo astillero Todd Shipyard para desviar el Tráfico de Embarque de China de Front Street.	N/A: La realineación de Front Street no forma parte del Proyecto.	No
Usar las áreas de Front Street y Todd Shipyard para el almacenamiento de camiones.	N/A.	No
Examinar los impactos potenciales al tráfico del vecindario.		
Evaluar los impactos relacionados con el acceso al agua.		
Incluir en el análisis de tráfico, los recorridos de los camiones para desechar contenedores vacíos.	Sección 3.6: Transporte terrestre	No
Evaluar los conflictos entre el tráfico de la calle y las vías de ferrocarril.	Sección 3.6: Transporte terrestre	No
Evaluar los impactos relacionados con la vía de ferrocarril que cruza Henry Ford Avenue.		
Incluir todas las vías de tren en el mapa del sistema de circulación.		
Evaluar la necesidad de una nueva infraestructura y evaluar la responsabilidad de la implementación.	Sección 3.6: Transporte terrestre (medias de mitigación)	No
Coordinar la infraestructura con el desarrollo del proyecto.		
Incluir medios para reducir los viajes de los camiones como medio de mitigación.		

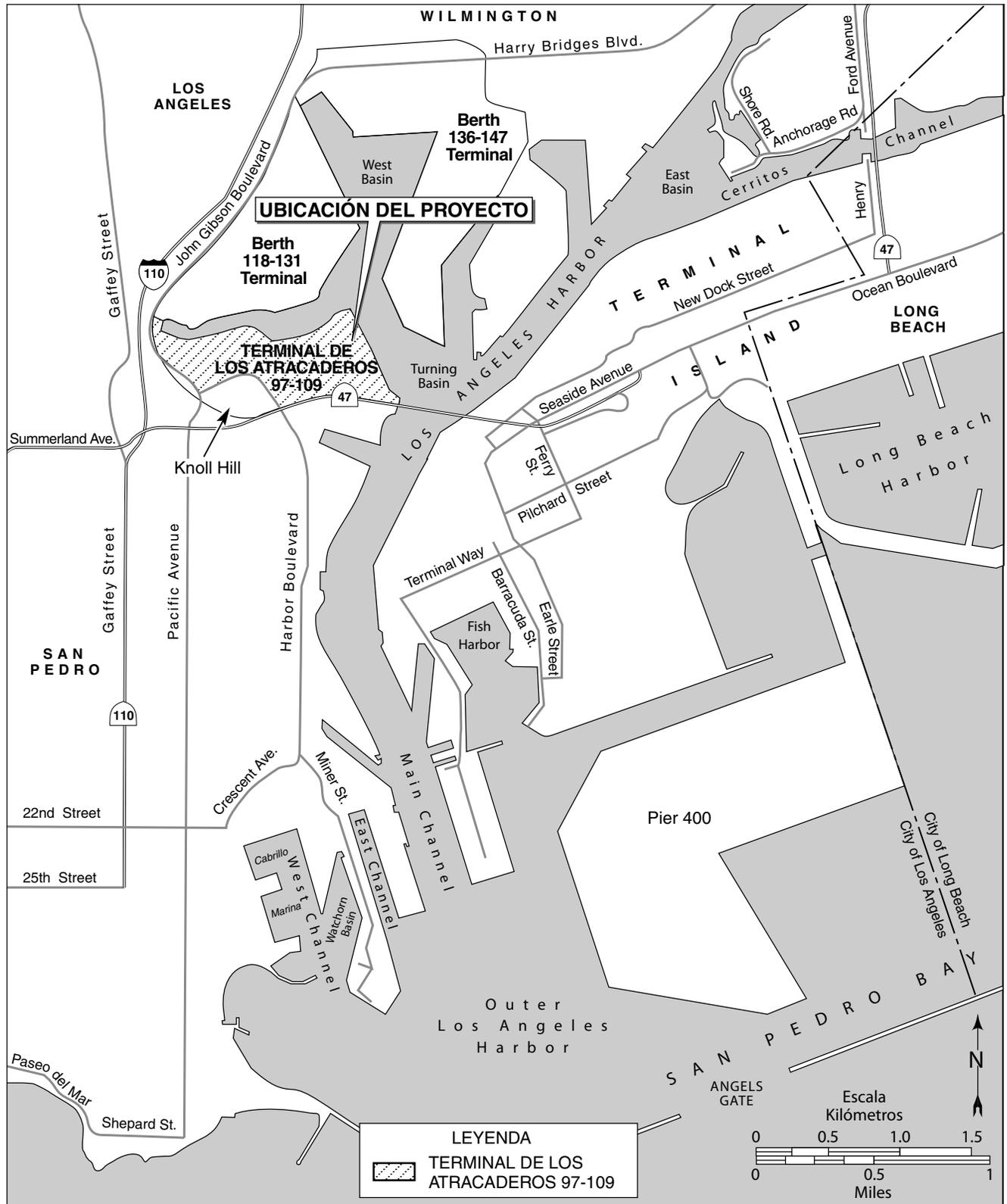
**Tabla RE-6.** Resumen de los Asuntos de PCAC presentados el 28 de julio, 2003

Resumen del Comentario	En qué sección de Incluye	Asunto pendiente?
Incluir equipo que utilice energía de manera eficiente. Evaluar los impactos acumulativos y del proyecto de las operaciones industriales del Puerto que afecten a la comunidad. Incluir las áreas de redesarrollo de Pacific Corridor y Beacon Street.		
Evaluar los impactos acumulativos y del proyecto de las operaciones industriales del Puerto que creen condiciones adversas fuera del Puerto. Incluir el estatus económico de las diferentes extensiones de censos en relación con la calidad del aire.		
Evaluar los impactos adversos en cuanto al uso de la tierra, la estética, los recursos culturales, la salud y la seguridad del público.		
Incluir una evaluación del valor a la propiedad y el efecto que tienen las actividades del puerto en éste, comparándolo con el de otras áreas con una proximidad similar al agua.		
Identificar la medida de mitigación para atender las condiciones adversas de las actividades industriales del Puerto.		
Evaluar y mitigar los impactos individuales y acumulativos.	Capítulo 3 Capítulo 4: Impactos Acumulativos	No
Identificar las responsabilidades administrativas y financieras de mitigación.	Capítulo 3	No
Implementar la mitigación de acuerdo con lo solicitado por la Coalición para un Medio Ambiente Seguro.		
La Alternativa No Desarrollar Ningún Proyecto debe incluir el embarque adicional a la costa este a través del Canal de Panamá.		
Alternativa de tener una instalación con una capacidad menor. Usos alternativos relacionados con el Puerto como un astillero o actividades marítimas.	Capítulo 2: Descripción del Proyecto	No
Uso alternativo del área para las necesidades regionales o de la comunidad como marinas privadas.	Capítulo 2: Descripción del Proyecto	No

**Tabla RE-6.** Resumen de los Asuntos de PCAC presentados el 28 de julio, 2003

Resumen del Comentario	En qué sección de Incluye	Asunto pendiente?
Lugares alternativos en donde ahora se encuentran las marinas privadas.		
Alternativa para aumentar la eficiencia del Puerto como una mejor tecnología y turnos alternativos de trabajo.		

1



Source: POLA, 2003

**Figura RE-1**  
**Terreno del Proyecto y Área de los Alrededores**  
 EIS/EIR del Proyecto de la Terminal de Contenedores de los Atracaderos 97-109

**CH2MHILL**