

Resumen ejecutivo

Introducción

Este capítulo proporciona un resumen del ~~borrador del~~ Informe de Impacto Ambiental (EIR) Final preparado para el Proyecto de Reemplazo de Muelle Seco Flotante y Mejora de la Zona Costera (Proyecto de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito) es la Agencia Principal de la CEQA para el EIR y, como tal, tiene la responsabilidad principal de evaluar los efectos ambientales del proyecto propuesto y considerar si aprobar el proyecto propuesto a la luz de estos efectos.

Según lo requerido por la CEQA, este ~~borrador~~ EIR final: (1) describe el proyecto propuesto, incluyendo su ubicación, objetivos y características; (2) describe las condiciones existentes en el sitio del proyecto y en los alrededores cercanos; (3) analiza los efectos físicos adversos directos, indirectos y acumulativos que se producirían en las condiciones existentes si se implementara el proyecto propuesto; (4) identifica los medios factibles para evitar o disminuir sustancialmente los efectos adversos significativos del proyecto propuesto; (5) proporciona una determinación de la importancia para cada impacto después de incorporar la mitigación; y (6) evalúa una gama razonable de alternativas factibles al proyecto propuesto que cumplirían con los objetivos básicos del proyecto y reducirían un impacto significativo relacionado con el proyecto.

Este Resumen Ejecutivo cubre los siguientes temas: (1) Descripción del proyecto; (2) Áreas de controversia/cuestiones planteadas por las agencias y el público; y (3) cuestiones a resolver, incluyendo efectos ambientales significativos y la consideración de alternativas al proyecto propuesto.

Este ~~borrador~~ EIR final y sus apéndices están disponibles para su revisión en el sitio web del Distrito en <https://www.portofsandiego.org/public-records/port-updates/notices-disclosures/ceqa-documents>. Además, una copia impresa está disponible para que el público la revise durante el horario comercial del Distrito en el Edificio de Administración Portuaria ubicado en 3165 Pacific Hwy, San Diego, CA 92101.

Los cambios realizados al borrador de EIR de circulación pública y el EIR final se muestran tachados para las eliminaciones y subrayado para las adiciones.

Descripción del proyecto

Descripción general

General Dynamics-NASSCO (NASSCO) es una empresa especializada en el diseño y construcción de buques para clientes militares y comerciales. El proyecto propuesto evaluado en este ~~borrador~~ EIR final es un proyecto de reparación y reemplazo para la infraestructura costera asociada con las operaciones de construcción y reparación naval en el astillero NASSCO. El proyecto está diseñado para abordar las deficiencias existentes relacionadas con la antigüedad y el estado de las estructuras, el deslave de la costa y las condiciones operativas obsoletas en el dique seco existente. El proyecto propuesto incluye los siguientes elementos:

- Remoción y reemplazo del dique seco flotante existente y construcción de infraestructura de apoyo;
- Mejoras en el muelle del complejo de reparaciones;

- Reparaciones a la pared del muelle y muro de contención a lo largo de tramos de la costa a lo largo del arrendamiento de NASSCO, que incluye segmentos de la línea de costa desde el Lote 20 al Muelle 12, muelle de aproximación del dique seco flotante al Amarradero 8, vías al Muelle de construcción, Amarradero 2 al Amarradero 3, Amarradero 4 al Amarradero 5, y Amarradero 6 a la Pared del muelle de Base Naval; y.
- Reparación estructural y/o sustitución de los pilares seleccionadas en los amarraderos 2, 3, 4, 5, 6, en el Muelle 12 y el muelle de aproximación del dique seco flotante se acercan al muelle, y en la Plataforma del Amarradero 1.

La mayoría del trabajo propuesto se llevará a cabo dentro de la jurisdicción del Distrito; sin embargo, el proyecto implicará algunas actividades fuera del límite de cabeza de muelle (*Pierhead*) de los Estados Unidos (es decir, instalación de duques de alba para amarre en alta mar al oeste y reposicionamiento temporal del dique seco flotante en posición "Lote 20" durante el lanzamiento de buques desde las vías de construcción o muelle de construcción). NASSCO solicitará directamente a la Comisión Costera de California (CCC) la autorización y los derechos para esos componentes del proyecto; sin embargo, este borrador de EIR final analiza todo el proyecto propuesto, según los requisitos de la CEQA.

Ubicación del proyecto y configuración existente

El sitio del proyecto está ubicado en la Bahía de San Diego y adyacente a esta, dentro del arrendamiento de NASSCO, ubicado en 2798 East Harbor Drive en San Diego, California. Aunque el arrendamiento de NASSCO abarca 126 acres de área de mareas, las mejoras del proyecto ocurrirán en aproximadamente 2.2 acres de instalaciones junto al agua dentro del arrendamiento y las actividades generales relacionadas con la construcción y la operación ocurrirán dentro de un área de aproximadamente 75 acres. La Figura ES-1 muestra la ubicación regional y el acceso al sitio del proyecto, mientras que la Figura ES-2 proporciona la ubicación precisa y los límites del sitio del proyecto.

El arrendamiento de NASSCO está situado en una zona altamente industrializada y limita al norte con Harbor Drive, un importante corredor de transporte norte-sur que conecta el Aeropuerto Internacional de San Diego, la costa, el Centro de Convenciones, el Distrito Gaslamp, el Distrito Ballpark y Barrio Logan. La Bahía de San Diego limita el sitio del proyecto al sur y al oeste. Los usos de tierras de la industria pesada al noroeste del sitio del proyecto incluyen una instalación de reparación de buques operada por BAE Systems. Los usos militares de tierras al este y sureste del sitio del proyecto incluyen la Base Naval de San Diego. Los usos de la tierra al norte del sitio del proyecto a través de Harbor Drive y el derecho de vía del ferrocarril incluyen usos militares, de la industria ligera y de terrenos comerciales y oficinas.

El sitio del proyecto se encuentra en una zona urbanizada que se desarrolla íntegramente con usos industriales relacionados con el mar. La designación de uso del suelo para el sitio del proyecto es Industrial Relacionado con la Marina (Tierra) y atraque especializado (Agua). El sitio del proyecto está ubicado dentro de la Subárea Industrial de Harbor Drive del Distrito de Planificación 4, Terminal Marina de la Tenth Avenue, del Plan Maestro de Puerto certificado del Distrito.

El sitio del proyecto incluye los siguientes componentes principales, como se muestra en la Figura ES-3: Un dique seco flotante, el muelle del complejo de reparaciones, las paredes del muelle y los pilares de apoyo. El dique seco flotante es una estructura en la que flotan los buques y luego el agua se drena para permitir la construcción, el mantenimiento y la reparación en condiciones secas. Está conectado a la tierra por un muelle de aproximación con pilotes con duque de alba para amarre integrado. Los duques de alba para amarre son pilotes que se utilizan para asegurar los buques con cuerdas. El muelle del complejo de reparaciones es un muelle de madera que se ha utilizado anteriormente como área de preparación para la reparación y puesta en marcha de buques. No está en uso temporalmente debido a problemas de seguridad. La pared del muelle existente del sitio del proyecto incluye un muro de contención de roca frente a la pared que ha fallado en ciertos lugares. Los pilotes estructurales soportan a las diversas estructuras en el agua y laterales del muelle.



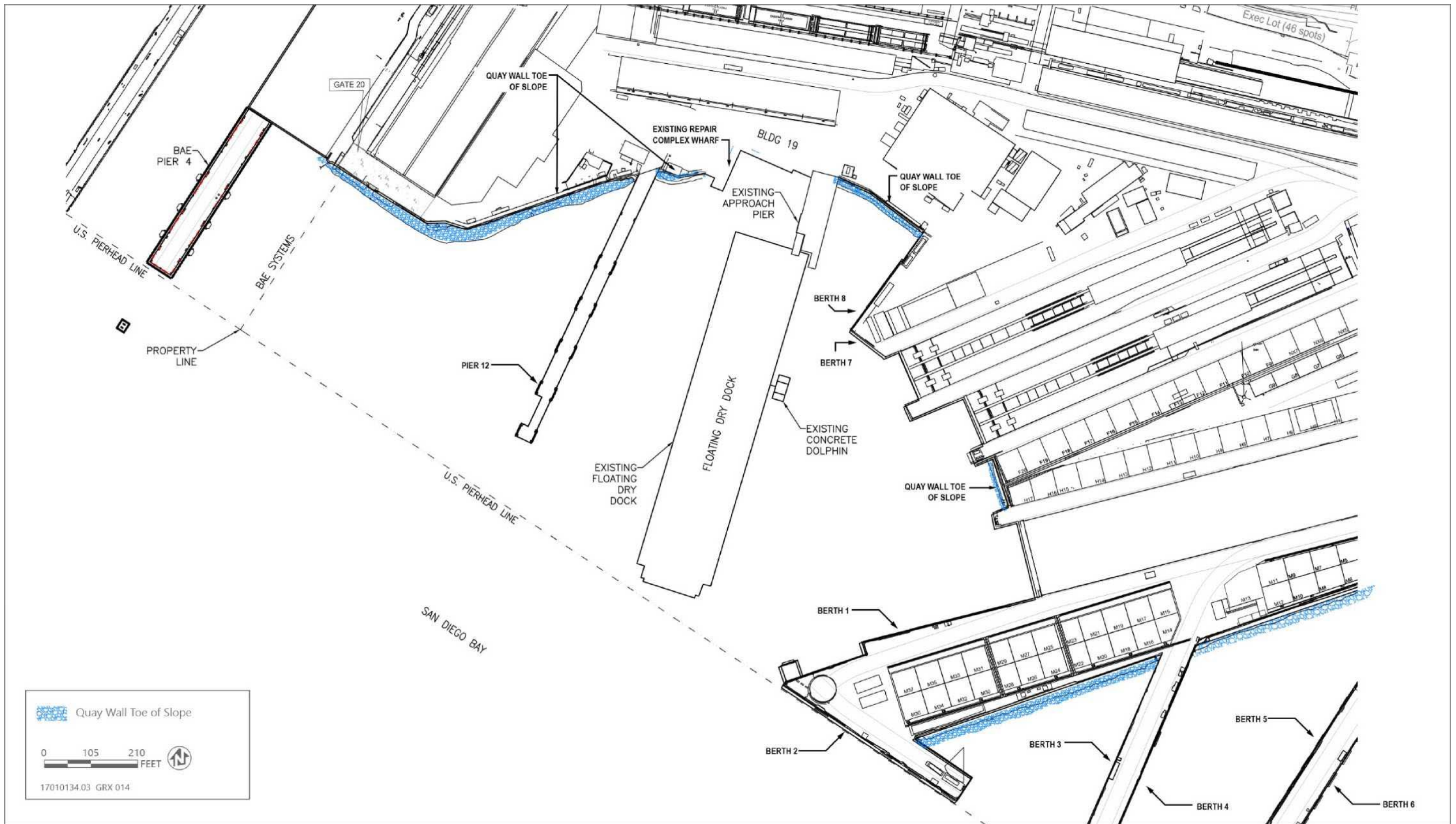
Fuente: Adaptado por Ascent Environmental en 2021

Figura ES-1. Ubicación regional



Fuente: Adaptado por Ascent Environmental en 2021

Figura ES-2. Mapa de ubicación del proyecto



Fuente: Figura de Anchor QEA, LLC en 2021; adaptada por Ascent Environmental en 2021.

Figura ES-3. Instalaciones existentes

Objetivos del proyecto

Para cumplir con la necesidad y el propósito del proyecto propuesto, se han identificado los siguientes objetivos del proyecto.

1. Satisfacer las necesidades de las flotas actuales y anticipadas de los clientes militares y comerciales modernizando las instalaciones de astilleros de NASSCO a través de la mejora y/o reemplazo de la infraestructura y el equipo existentes.
2. Continuar el uso de las vías fluviales existentes, la costa disponible y las instalaciones de astilleros existentes dentro del puerto de una manera ambientalmente responsable.
3. Mejorar la protección del medio ambiente y cumplir con los estándares de seguridad actuales mediante la modernización de los equipos y las instalaciones.
4. Preservar los empleos manteniendo la capacidad física y la capacidad técnica para apoyar la presencia de la Marina, así como las necesidades marítimas comerciales en San Diego.
5. Instalar una infraestructura que permita reposicionar el dique flotante desde su ubicación de origen a una ubicación dentro del arrendamiento de manera más eficiente, reduciendo así la cantidad de tiempo y operaciones necesarias para liberar buques recién construidos o reparados al agua de la infraestructura de vías de NASSCO.
6. Demoler y reconstruir el muelle del complejo de reparaciones, que históricamente se ha utilizado como un área de preparación para la reparación y puesta en marcha de buques, pero que ha sido temporalmente retirado de uso debido a problemas de seguridad.
7. Reparar el muro de contención deteriorado existente y la pared del muelle para restaurar el revestimiento a la plena funcionalidad, proteger contra la erosión, proteger las estructuras en la tierra y evitar un mayor deterioro.
8. Reparar o reemplazar los pilotes deteriorados para garantizar la estabilidad y seguridad continuas de las estructuras existentes, como el muelle de aproximación al dique seco.

Componentes del proyecto

El proyecto incluye el reemplazo o reparación de cada uno de los componentes descritos a continuación, lo que incluye el dique seco flotante, el muelle del complejo de reparaciones, el muro de contención a lo largo de la pared del muelle, y los pilotes estructurales asociados con amarraderos y muelles en todo el arrendamiento de NASSCO. El plan de sitio propuesto se muestra en la Figura ES-4.

Componente 1- Sustitución y modificación del dique seco flotante

Las instalaciones existentes de dique seco flotante consisten en un dique seco flotante, un duque de alba para amarre con pilotes y un muelle de aproximación con pilotes con duque de alba para amarre integrado utilizado para el acceso de vehículos y peatones al dique seco flotante. La configuración actual del astillero de NASSCO requiere que el dique seco flotante se reubique desde la posición inicial a otro amarradero dentro del arrendamiento durante el lanzamiento de los buques desde las vías inclinadas de construcción o el dique de construcción.

El proyecto incluye la eliminación del dique seco flotante existente y la sustitución por un nuevo dique seco flotante de características similares y la misma funcionalidad. Para apoyar la ubicación del nuevo dique seco flotante, el duque de alba para amarre existente será removido y reemplazado por cuatro nuevos duques de alba para amarre con pilotes de concreto y sistemas de defensas asociados.

Dos de los duques de alba para amarre darán apoyo al dique seco flotante en la posición de inicio, y los dos duques de alba para amarre restantes darán apoyo al dique seco flotante en la posición temporal "Lote 20". La posición del Lote 20, ubicada al oeste del Muelle 12, se usará para la ubicación temporal del dique seco flotante durante el lanzamiento de buques desde las vías y el dique de construcción. No se producirán cambios en las actividades operativas con la excepción de un uso reducido del remolcador debido a condiciones de operación más eficientes asociadas con el uso de la posición del lote 20. Para permitir el reposicionamiento del dique seco flotante, una parte del muelle de aproximación al dique seco flotante existente se retirará y se instalará un nuevo sistema de defensas. Además, los pilotes estructurales en el muelle de aproximación existente serán reparados o reemplazados. El proyecto también incluirá un nuevo sistema de puentes y pasarelas temporarios para la nueva posición temporal del lote 20. Se requieren mejoras en la infraestructura de soporte para cumplir con los estándares y códigos actuales.

En general, el Componente 1 resultará en un aumento neto en 4,170 pies cuadrados de cobertura permanente sobre el agua asociada con el propuesto dique seco flotante, duques de alba para amarre y sistemas de defensas y un aumento neto en 300 pies de cobertura temporal sobre el agua asociada con el sistema de puentes y pasarelas temporarios. Habrá un aumento neto de 201 pilotes. Estos componentes resultarán en ~~una disminución~~ un aumento neto en el área de relleno en el agua de ~~73,367~~ pies cuadrados y un aumento neto en el volumen de relleno de 629 yardas cúbicas.

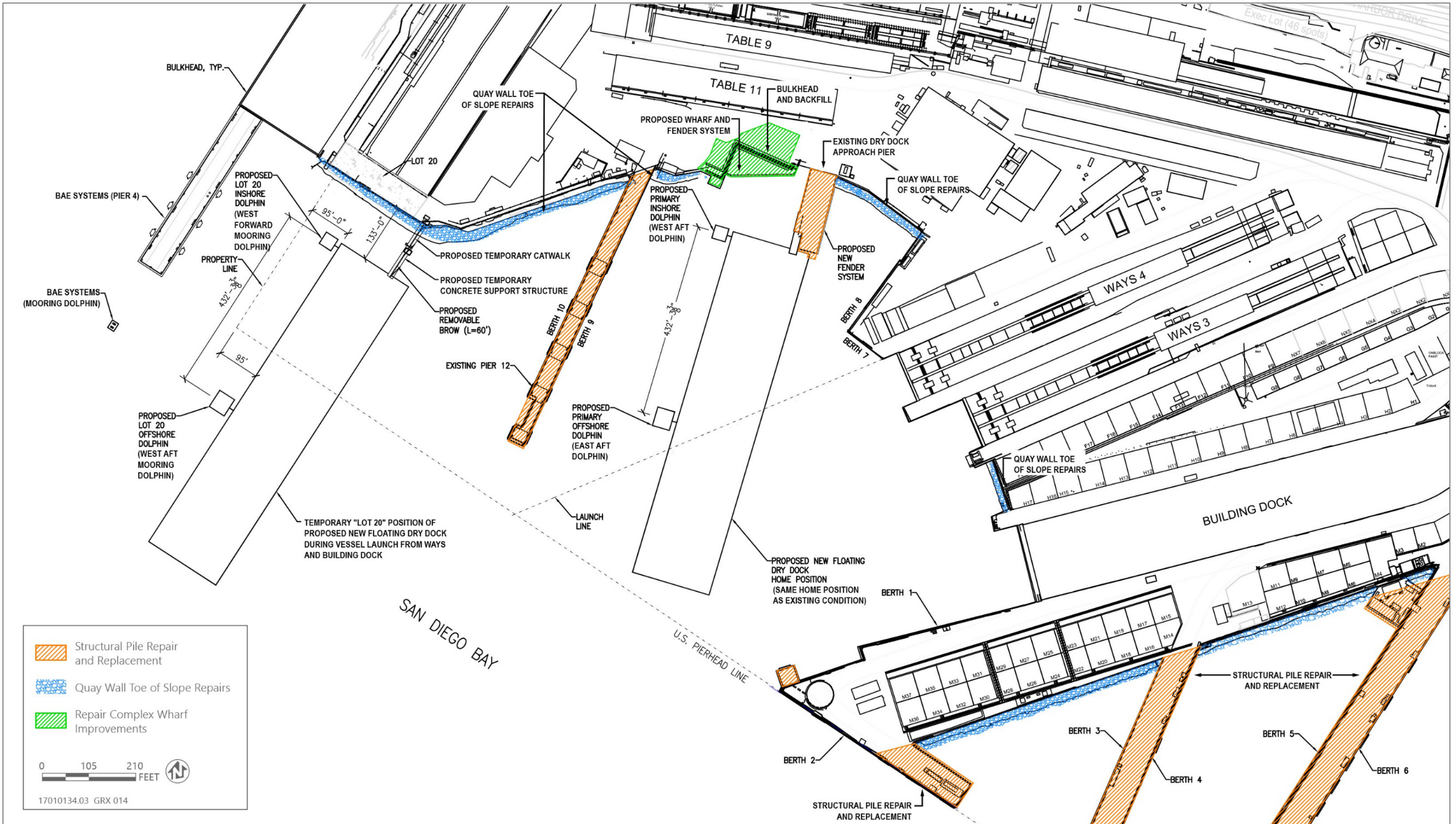
Componente 2- Reemplazo del muelle del complejo de reparaciones

En su estado actual, el muelle del complejo de reparaciones construido en madera existente no es utilizable para dar apoyo a las operaciones de reparación. El proyecto incluye la sustitución del antiguo muelle de madera por un muelle más grande soportado sobre pilotes de hormigón y protegido por un sistema de defensas de muelle. Se instalará un retén de pilotes en lámina (es decir, muro de contención) para reforzar la línea de costa de 293 pies adyacente al muelle mejorado.

En general, el Componente 2 resultará en un aumento neto en la cobertura sobre el agua de 6,040 pies cuadrados. Aproximadamente 100 pilotes de apoyo existentes serán removidos y desechados, resultando en una disminución neta de 22 pilotes y un aumento neto en 293 pies lineales de pilotes en láminas. Estos componentes resultarán en un aumento neto en el área de pilotes de 272 pies cuadrados y un volumen de relleno de pilotes de 566 yardas cúbicas. Además, habrá un aumento neto en el área de relleno de 12,203 pies cuadrados y el volumen de relleno de 3,357 yardas cúbicas.

Componente 3- Reparaciones y sustitución del muro de contención de la pared del muelle

Hay fallas en el muro de contención y sectores expuestos de la costa en todo el sitio del proyecto. El proyecto incluye reparaciones a los muros de contención fallidos a lo largo de los 950 pies lineales de costa expuesta entre el Amarradero 2 y el Amarradero 5. Además, el proyecto incluye reparaciones a 1,500 pies lineales adicionales de segmentos de la costa expuestos, incluyendo del lote 20 al Muelle 12, el muelle de aproximación del dique seco flotante al Amarradero 8, vías al dique de construcción y el Amarradero 6 a la pared del muelle de la Base de la Marina. Las reparaciones del muro de contención incluirán la construcción de un nuevo anclaje de roca, cubierto con una capa de aproximadamente 9 pulgadas de piedra filtrante y una capa de 2 pies de escollera (*riprap*) de roca de un cuarto de tonelada. También se pueden colocar bolsas de lechada y concreto para llenar los vacíos en la pendiente fallida. El relleno estará colocado sobre tela filtrante. En total, las reparaciones del muro de contención de la pared del muelle se producirán a lo largo de aproximadamente 2,450 pies lineales dentro del arrendamiento, con un área de relleno de 53,900 pies cuadrados de área y un volumen de relleno de 7,940 yardas cúbicas.



Fuente: Figura de Anchor QEA, LLC en 2021; adaptada por Ascent Environmental en 2021.

Figura ES-4. Plan de sitio propuesto

Componente 4- Reparación y sustitución de pilotes estructurales

Aproximadamente 957 pilotes estructurales existentes que soportan los Amarraderos 2, 3, 4, 5, 6 y el Muelle 12, el muelle de aproximación al muelle seco flotante y la plataforma del Amarradero 1 muestran signos de deterioro, grietas, corrosión y desgaste. Aproximadamente 100 pilotes serán reparados o reemplazados por año con una duración total de construcción de aproximadamente 10 años. La distribución puede cambiar en función de la necesidad en la instalación, pero el número total no superará los 100 por año y los 10 por día. Si la condición de los pilotes estructurales no permite su reparación, los pilotes serán reemplazados en especie con la misma dimensión y material. En resumen, el Componente 4 resultará en un aumento neto en el área de pilotes de 1,301 pies cuadrados y un volumen de relleno de pilotes de 1,445 yardas cúbicas.

Resumen de cobertura y volumen de relleno

La Tabla ES-1 resume la cobertura neta sobre el agua y los volúmenes de relleno para el proyecto. Esta tabla asume que los pilotes estructurales serán reparados, no reemplazados. Si la reparación no es factible, el pilote reemplazado coincidirá con el pilote existente y no dará lugar a ningún aumento neto en el relleno o la cobertura sobre el agua.

Tabla ES-1 Cobertura en el agua y valores de relleno en el agua

Componente del proyecto	Cobertura sobre el agua	Área de relleno	Volumen de relleno
Existente (para ser reemplazado o demolido)			
Dique seco flotante, duque de alba para amarre, y muelle de aproximación	144,697 pies cuadrados	92 pies cuadrados	214 yardas cúbicas
Muelle del complejo de reparaciones	12,600 pies cuadrados	100 pies cuadrados ¹	20 yardas cúbicas ¹
Pared del muelle	--	53,900 pies cuadrados	10,700 yardas cúbicas
Pilotes estructurales	--	1,488 pies cuadrados	1,654 yardas cúbicas
Total existente	157,297 pies cuadrados	55,580 pies cuadrados	12,588 yardas cúbicas
Propuesto			
Dique seco flotante, pasarela y ceja desmontable, duques de alba para amarre y defensas para los duques de alba, y defensa para muelle de aproximación	148,867 pies cuadrados (permanente) 300 pies cuadrados (temporal)	459 pies cuadrados	843 yardas cúbicas
Muelle del complejo de reparaciones (pared de pilote en láminas y relleno, almohadilla de hormigón y sistema de defensas)	18,640 pies cuadrados	12,203 12,003 pies cuadrados (incluso relleno y relleno de pilotes)	3,357 yardas cúbicas (incluso relleno y relleno de pilotes)
Reparaciones y sustitución del muro de contención de la pared del muelle	--	53,900 pies cuadrados	Adicional 7,940 yardas cúbicas ² para un total de 18,640 yardas cúbicas
Reparación y sustitución de pilotes estructurales	--	2,789 pies cuadrados	3,099 yardas cúbicas
Total propuesto	167,507 pies cuadrados (permanente) 300 pies cuadrados (temporal)	69,351 69,151 pies cuadrados	25,939 yardas cúbicas
Total neto	+10,210 pies cuadrados (permanente) +300 pies cuadrados (temporal)	+13,771 13,571 pies cuadrados	+13,351 yardas cúbicas

¹El área de relleno de pilotes y el volumen de relleno de pilotes existentes en el muelle del complejo de reparaciones no se conocen porque no todos los pilotes son accesibles hasta que se retira la cubierta del muelle. Las condiciones actuales no son seguras para obtener un recuento exacto del número de pilotes bajo el muelle del complejo de reparaciones; sin embargo, se ha utilizado una estimación de 100 pilotes en función del tamaño del área.

²Aproximadamente el proyecto propone 7,940 yardas cúbicas de volumen de relleno adicional para el componente de reparación y reemplazo del muro de contención de la pared del muelle. Como este relleno sumará al volumen de relleno existente de 10,700 yardas cúbicas, la cantidad total de volumen de relleno bajo la condición existente más la proyectada será de 18,640 yardas cúbicas. El área de relleno de este componente seguirá siendo la misma que la condición existente (es decir, sin aumento neto en el área de relleno).

Construcción

Todos los elementos de construcción propuestos serán costeros (en el agua y/o sobre el agua). Se prevé que la mayoría de los componentes del proyecto (es decir, reemplazo y modificación de diques secos flotantes, mejoras de muelles complejos de reparación y reparaciones del muro de contención de la pared del muelle [amarraderos 2-5]) se construyan entre 2024 y 2026; sin embargo, las reparaciones de paredes de muelles según sea necesario pueden extenderse hasta 2028 y la reparación y reemplazo de pilotes estructurales puede extenderse hasta 2035. Las actividades de construcción se llevarán a cabo 24 horas al día y siete días a la semana; sin embargo, el trabajo durante las horas nocturnas (entre las 7:00 p.m. y las 7:00 a.m.) se limitará a actividades que no generarán ruido molesto, excesivo u ofensivo. Las actividades de hincado de pilotes solo se llevarán a cabo durante las horas con luz natural.

Se prevé que se requerirán los siguientes equipos para implementar el proyecto: barcaza de cubierta flotante con sistema de perforación de pozo; grúa para instalación de pilotes; remolcador para apoyar la barcaza de la grúa; controlador de pilotes de impacto vibratorio y/o diésel para instalación de pilotes; gánguiles flotantes para transporte de material a la barcaza de la grúa; lanchas de empuje para transportar personal y equipos pequeños; bomba y pluma de concreto; unidades de soldadura portátiles para soldar sobre el agua; y generadores de diésel para la energía de la barcaza. Las áreas designadas existentes en o cerca del sitio de construcción se utilizarán para la puesta en escena, la disposición y el estacionamiento de contratistas de construcción. El equipo y los materiales del contratista generalmente se movilizarían y desmovilizarían del lado del agua del sitio del proyecto y mediante el uso de una barcaza. Hasta 10 trabajadores por contrato de construcción estarán presentes en el sitio de construcción cada día.

El dique seco flotante existente será vendido o descartado fuera del Estado. La basura y los escombros de construcción no peligrosos se enviarán a instalaciones de reciclaje aprobadas. Un mínimo del 65 por ciento de los desechos de la construcción serán reciclados. La basura no peligrosa restante y los escombros que no se pueden reciclar se manejarán a través del actual transportista de basura de NASSCO, Republic Services, y se desecharán en vertederos locales ubicados fuera de la zona costera. Los pilotes de madera tratados con creosota serán manejados, detallados y transportados a un vertedero permitido para su eliminación. Si se generan otros desechos peligrosos, los desechos peligrosos establecidos en la Ley de Conservación y Recuperación de Recursos (RCRA) y los que no están en la RCRA serán eliminados por los transportadores actuales de desechos peligrosos de NASSCO y transportados bajo un manifiesto de desechos a una instalación autorizada de tratamiento, almacenamiento y eliminación de desechos peligrosos.

Durante la construcción, se implementarían las mejores prácticas de manejo (BMP) para garantizar el cumplimiento de los requisitos de la agencia reguladora y las condiciones de permisos. Las BMP incluirán medidas para ayudar a prevenir la degradación de la calidad del agua, evitar la liberación de desechos de construcción y materiales peligrosos, limitar el tiempo de inactividad de los equipos de construcción y las emisiones de polvo fugitivo, proteger los recursos biológicos y controlar la erosión y la sedimentación. Estas BMP se incorporarán como condiciones de aprobación del proyecto en el Permiso de Desarrollo Costero.

Operaciones

A excepción del duque de alba en alta mar oeste propuesto que servirá a la posición temporal del lote 20, todas las mejoras costeras se producirán dentro del arrendamiento existente de NASSCO. El nuevo dique seco flotante y la infraestructura asociada permitirían a los empleados de NASSCO continuar sus operaciones de construcción y reparación naval existentes en condiciones de trabajo seguras. El muelle del complejo de reparaciones está ubicado dentro de la instalación que se asigna principalmente para

apoyar las operaciones de reparación de buques. El nuevo tamaño y configuración del complejo de muelle de reparaciones permitirá la centralización de los materiales necesarios para apoyar la reparación de buques dentro de esta área en lugar de otras áreas en toda la instalación. Esto se prevé para reducir la actividad de elevadores de horquilla y camiones dentro de la instalación y reducir la cantidad de tiempo que el equipo está en tránsito. Además, la nueva posición temporal del lote 20 mejorará la eficiencia de las operaciones de

construcción naval de NASSCO y reducirá las horas de operación de los remolcadores debido al tipo mecánico de sistema de amarre que se implementará en el nuevo dique seco. El sistema minimiza la necesidad de líneas de amarre, lo que resulta en una reubicación más eficiente al lanzar buques nuevos desde las vías y el dique de construcción. El proyecto no resultará en una expansión del uso existente del sitio, un aumento en las operaciones de construcción y reparación naval, o empleados adicionales más allá de los necesarios durante la construcción.

NASSCO tendrá que mantener todas las BMP operativas y de mantenimiento existentes en cumplimiento con el Permiso Nacional del Sistema de Eliminación de Descarga de Contaminantes (NPDES) de NASSCO (Orden R9-2016-0116) y el Manual del Plan de BMP de la instalación. La escorrentía de aguas pluviales de las instalaciones de NASSCO, incluidas las nuevas estructuras sobre el agua, se capturará y se contendrá en el sistema de desvío de aguas pluviales existente para su posterior descarga al Sistema de Alcantarillado Sanitario Metropolitano de San Diego.

Áreas de controversia conocida/cuestiones planteadas por las agencias y el público

La Sección 15123 de las Pautas estatales de la CEQA requiere que el resumen de un EIR incluya áreas de controversia conocidas por la Agencia Principal, incluidas las cuestiones planteadas por las agencias y el público. El Distrito publicó un Aviso de Preparación (NOP) con el Secretario del Condado, de acuerdo con la Sección 15082 de las Pautas estatales de la CEQA. El período de revisión pública de 30 días para el NOP comenzó el 25 de enero de 2023 y terminó el 24 de febrero de 2023. El NOP y los avisos de disponibilidad del NOP fueron enviados por correo a agencias públicas, organizaciones y personas interesadas para solicitar sus comentarios sobre el alcance y el contenido del análisis ambiental. El Distrito también celebró una reunión virtual de alcance público el 16 de febrero de 2023. El NOP se incluye como Apéndice A de este EIR.

Se recibieron cuatro cartas de comentarios durante el período de revisión pública del NOP. Los principales problemas planteados fueron la calidad del aire; los recursos culturales; las emisiones de gases de efecto invernadero; los peligros y materiales peligrosos; la hidrología y la calidad del agua; y el transporte, la circulación y el estacionamiento. En la Tabla 1-2 del Capítulo 1, *Introducción*, se incluye un resumen de todos los comentarios recibidos y todas las cartas de comentarios del NOP se incluyen en el Apéndice A de este EIR.

Después de preparar el borrador del EIR, el Distrito lo circuló para una revisión pública de 45 días, que comenzó el 18 de abril de 2023 y terminó el 2 de junio de 2023. El Distrito publicó una versión electrónica del borrador del EIR en el sitio web del Distrito. Se enviaron copias impresas a la Biblioteca Central de la Ciudad de San Diego y a la Biblioteca Logan Heights. Una copia impresa también estaba disponible para su revisión en el Edificio de Administración del Distrito en 3165 Pacific Highway, San Diego, CA 92101. Un Aviso de Disponibilidad fue publicado con el Secretario del Condado el 18 de abril de 2023, publicado en el sitio web del Distrito, y enviado por correo a agencias públicas, organizaciones y personas que expresaron interés en el proyecto. El Distrito envió un correo electrónico con la información del NOA a los miembros del público que se habían registrado para recibir dichas actualizaciones. Todos

los documentos requeridos, incluso el Formulario de Notificación de Finalización, fueron enviados al Centro de Custodia Estatal (SCH) y el SCH publicó el NOA en la base de datos CEQAnet de la Oficina de Investigación de Planificación.

El Distrito recibió seis cartas de comentarios sobre el borrador del EIR durante el período de revisión pública de agencias y organizaciones. De conformidad con la sección 15088 de las Pautas estatales de la CEQA, el Distrito proporcionó respuestas por escrito a los comentarios que planteaban cuestiones ambientales, que se incluyen como Capítulo 9, *Comentarios recibidos y Respuestas del Distrito, de este EIR final*. Los temas ambientales planteados en los comentarios incluyeron la calidad del aire y los riesgos para la salud, los recursos biológicos, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el cambio climático, los peligros y los materiales peligrosos, la hidrología y la calidad del agua, el uso y la planificación del suelo y el transporte.

Problemas por resolver

Resumen de los impactos del proyecto

Este ~~borrador del~~ EIR final examina los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto, lo que incluye información relacionada con las condiciones existentes del sitio, análisis de los tipos y magnitud de los impactos ambientales individuales y acumulativos, y medidas de mitigación factibles que podrían reducir o evitar los impactos ambientales. De acuerdo con el Apéndice G de las Pautas estatales de la CEQA, se analizaron los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto para las siguientes áreas.

- Calidad del aire y riesgo para la salud
- Recursos biológicos
- Cambio Climático, Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y Energía
- Geología y suelos
- Peligros y materiales peligrosos
- Hidrología y Calidad del Agua
- Uso del suelo y planificación
- Ruido y vibración
- Transporte, circulación y estacionamiento

La Tabla ES-2, presentada al final de este capítulo, proporciona un resumen de los impactos ambientales que podrían resultar del proyecto propuesto y las medidas de mitigación factibles que reducirían o evitarían los impactos significativos. Para cada impacto, el Cuadro ES-2 identifica la importancia del impacto antes de la mitigación, las medidas de mitigación aplicables y el nivel de importancia del impacto después de la implementación de las medidas de mitigación.

De conformidad con la Sección 15063 de las Pautas Estatales de la CEQA, el Distrito preparó una Lista de Verificación Ambiental del Estudio Inicial que determinó que los efectos relacionados con la estética, los recursos agrícolas y forestales, los recursos culturales, los recursos minerales, la población y la vivienda, los servicios públicos, la recreación y los recursos culturales tribales, los sistemas de servicios públicos los incendios forestales no serían significativos. Además, el Distrito determinó a través de la Lista de Control Ambiental del Estudio Inicial que el proyecto tendría un impacto menos que significativo o ningún impacto en ciertas áreas problemáticas dentro de la calidad del aire, geología y suelos, peligros y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, uso y planificación del suelo, ruido y transporte. De conformidad con la Sección 15128 de las Pautas estatales de la CEQA, se proporciona una breve explicación que indica las razones por las que los efectos sobre estos recursos no serían significativos en el Capítulo 5, *Consecuencias Adicionales de la Implementación del Proyecto*. La Lista de Verificación Ambiental del Estudio Inicial se incluye como Apéndice B de este EIR final.

Resumen de las alternativas del proyecto

Las siguientes alternativas se analizan en detalle en el Capítulo 6, *Alternativas al proyecto propuesto*. El propósito principal del análisis de alternativas es considerar y analizar una gama razonable de alternativas factibles con suficiente detalle para fomentar la toma de decisiones informadas y la participación pública en el proceso de revisión ambiental. Las alternativas al proyecto propuesto se resumen a continuación.

Alternativa 1- Alternativa Sin proyecto/Sin construcción

La CEQA requiere que la Alternativa Sin Proyecto/Sin Construcción trate y analice los impactos potenciales que ocurrirían si el proyecto propuesto no fuera implementado. Bajo la alternativa sin proyecto/sin construcción, el astillero NASSCO operaría como lo hace actualmente hasta el vencimiento del arrendamiento actual en 2040. Ninguno de los componentes del proyecto propuesto sería construido e implementado.

La Alternativa Sin proyecto/Sin construcción no abordaría las deficiencias existentes relacionadas con la antigüedad y el estado de las estructuras, el deslave de la costa ni las condiciones operativas en el dique seco existente. Específicamente, esta alternativa conservaría el dique seco flotante existente que ha llegado al final de su vida útil y conservaría la infraestructura de apoyo (por ejemplo, duques de alba para amarre y muelle de aproximación) que no cumplen con las normas y códigos actuales. Además, la Alternativa Sin Proyecto/Sin Construcción mantendría configuración actual del astillero, que requiere que el dique seco flotante se reubique desde la posición inicial a otro amarradero dentro del arrendamiento durante el lanzamiento de los buques desde las vías inclinadas de construcción o el dique de construcción. Por lo tanto, esta alternativa no lograría la eficiencia operativa de reposicionar el dique seco flotante en la posición del lote 20 durante el lanzamiento de los buques, que es una distancia más corta desde la ubicación de origen que el amarradero que se utiliza actualmente. Además, el muelle del complejo de reparaciones, que actualmente está en mal estado y proporciona un espacio de almacenamiento y disposición limitado, permanecería en su estado actual. Las fallas del muro de construcción existente y la costa expuesta también se dejarían en su estado actual y seguirían siendo susceptibles al daño de la acción de las olas. Por último, los pilotes dañados se mantendrían en su estado actual y seguirían siendo susceptibles de deterioro e inestabilidad. Sin las mejoras del proyecto, el astillero NASSCO no podría funcionar de forma segura para apoyar varias operaciones de construcción y reparación naval.

Alternativa 2- Alternativa de cobertura sobre el agua reducida

La Alternativa 2 incluiría todos los elementos del proyecto descritos en el Capítulo 2, *Configuración medioambiental* y descripción del proyecto, excepto que el Componente 2 (Reemplazo del muelle del complejo de reparaciones) se reduciría en escala. Como se muestra en las Figuras 3.5-1 y 3.5-2 de la Sección 3.5, *Peligros y materiales peligrosos*, una parte del muelle del complejo de reparaciones existente se encuentra dentro de un área de contaminación de sedimentos existente asociada con el Sitio de Sedimentos del Astillero según la CAO R9-2012-0024 emitida por la RWQCB de San Diego. Aunque las actividades de remediación se completaron según la CAO, los sedimentos contaminados debajo del muelle del complejo de reparaciones no pudieron ser removidos porque la estructura existente hizo que el área fuera inaccesible para el dragado y, a diferencia de otras áreas inaccesibles dentro de los límites del CAP, no se utilizó cubierta de arena y de arena de grava debajo del muelle del complejo de reparaciones. Consulte la Figura 2-10 del Capítulo 2, *Configuración medioambiental y descripción del proyecto*, para obtener una ilustración de los cambios que se planifican en el muelle del complejo de reparaciones como parte del proyecto.

Para reducir la posible perturbación de sedimentos contaminados dentro del sitio de sedimentos del astillero, la Alternativa 2 solo reconstruiría el muelle del complejo de reparaciones al mismo tamaño que

la condición existente, que es de 12,600 pies cuadrados. Esto representaría una reducción general del tamaño en aproximadamente 6,000 pies cuadrados, reduciendo las estructuras sobre el agua y la sombra en aproximadamente la misma cantidad, y reduciendo el área y el volumen de relleno propuesto en aproximadamente 10,000 a 12,000 pies cuadrados y 2,000 a 3,000 yardas cúbicas, respectivamente. Se espera, sin embargo, que igual se requerirán las secciones de pilotes en láminas para reforzar la línea de costa existente y con soporte de una cierta cantidad de relleno.

Con esta alternativa, la plataforma de hormigón soportada por pilotes aumentaría aproximadamente 6,300 pies cuadrados (para un total de aproximadamente 12,600 pies cuadrados) ya que tomaría el lugar del área propuesta para relleno debajo del proyecto propuesto. En consecuencia, si bien habría sustancialmente menos sombra y relleno sobre el agua, esta alternativa también requeriría aproximadamente el doble de pilotes de hormigón prefabricados de 24 pulgadas octogonales y de 18 pulgadas cuadradas para soportar la plataforma de hormigón más grande (12,600 pies cuadrados frente a 6,330 pies cuadrados). Por lo tanto, aunque la cantidad de cobertura sobre el agua, sombreado y relleno de la bahía se reduciría, las actividades de hincado de pilotes aumentarían.

El propósito de esta alternativa es reducir los impactos del proyecto relacionados con los recursos biológicos, los peligros y materiales peligrosos, la hidrología y la calidad del agua. Debido a que esta alternativa requeriría una huella más pequeña que el proyecto propuesto dentro del sitio de sedimentos de astilleros identificado según la CAO R9-2012-0024, agregaría menos cobertura de estructura sobre el agua, y reduciría significativamente la cantidad de relleno añadido en la bahía, se prevé que resulte en un impacto reducido en los recursos biológicos, peligros y materiales peligrosos, y la hidrología y la calidad del agua.

Como se trató en el Capítulo 6, la Alternativa 2 reduciría los impactos del proyecto relacionados con la calidad del aire y el riesgo para la salud; los recursos biológicos; el cambio climático, las emisiones de gases de efecto invernadero y la energía; peligros y materiales peligrosos; hidrología y calidad del agua durante la construcción. Sin embargo, estos impactos no se evitarían por completo. La construcción del muelle del complejo de reparaciones más pequeño y otros componentes del proyecto (es decir, mejoras en el muelle de aproximación, instalación del duque de alba para amarre costero del lote 20 y otras reparaciones y reemplazos de pilotes en todo el sitio del proyecto) seguiría dando lugar a impactos en esas áreas de recursos, pero en menor grado. Además, el tamaño reducido del muelle del complejo de reparaciones en la Alternativa 2 proporcionaría capacidades limitadas de almacenamiento y disposición en comparación con el proyecto propuesto. Por lo tanto, la Alternativa 2 sería menos efectiva para cumplir con los objetivos del proyecto (#1, #2 y #6) que incluyen la implementación de mejoras en la infraestructura que continúen utilizando el espacio disponible dentro del arrendamiento en apoyo de las operaciones de construcción y reparación naval de NASSCO y no lograría completamente mejoras en la eficiencia para ayudar a satisfacer las necesidades de los clientes militares y comerciales actuales y anticipados.

Alternativa ambientalmente superior

De acuerdo con la CEQA, el EIR está obligado a identificar la alternativa ambientalmente superior. Aunque la Alternativa Sin Proyecto/Sin Construcción (Alternativa 1) reduce la mayor cantidad de impactos, la CEQA requiere que cuando la alternativa ambientalmente superior sea la Alternativa Sin Proyecto/Sin Construcción, se identifique otra alternativa.

Como se trató en la Sección 6.5.2, la Alternativa de cobertura sobre el agua reducida (Alternativa 2) se considera la alternativa ambientalmente superior, y los impactos generales en los recursos ambientales se reducirían en comparación con el proyecto propuesto. Sin embargo, la Alternativa 2 no reduciría los impactos del proyecto propuesto en la medida en que los impactos menos importantes del proyecto se evitarían por completo.

Tabla ES-2. Impactos del proyecto y medidas de mitigación

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
3.1 Calidad del aire y riesgo para la salud				
Impactos del proyecto				
Conflicto con un plan de calidad del aire aplicable	La implementación del proyecto propuesto no entraría en conflicto ni obstaculizaría la implementación de los planes de calidad del aire aplicables.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Aumento neto acumulativo considerable de uno de los contaminantes "criterio"	La implementación del proyecto propuesto no resultaría en un aumento neto acumulativo considerable de ningún contaminante criterio para el cual la región del proyecto no cumpla conforme a alguna norma federal o estatal de calidad del aire ambiente aplicable.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Exposición de receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes	La implementación del proyecto propuesto no expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Creación de olores objetables	La implementación del proyecto propuesto no resultaría en otras emisiones (como las que generan olores) que afectarían negativamente a una cantidad sustancial de personas.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Impactos acumulativos				
La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos de la calidad del aire no sería acumulativamente considerable y sería menos que significativa; no se requeriría una mitigación adicional específica a los impactos acumulativos.				
3.2 Recursos biológicos				
Impactos del proyecto				
Efecto adverso sustancial en	Impacto-BIO-1: El ruido de la construcción impacta en el	PS	MM-BIO-1: Implementar medidas de construcción para evitar o reducir los impactos de búsqueda de alimento	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
<p>cualquier especie candidata, sensible o de condición especial</p>	<p>comportamiento de búsqueda de alimento de especies aviarias protegidas. La construcción del proyecto propuesto podría dar lugar a impactos de ruido inducidos por la construcción que podrían alterar el comportamiento de las especies protegidas. Los impactos de ruido inducidos por la construcción del hincado de pilotes podrían alterar el comportamiento de búsqueda de alimento del charrán mínimo de California si la construcción ocurre durante la temporada de anidación de esta ave (del 1 de abril al 15 de septiembre). Otras especies de aves sensibles que se alimentan peces, como el pelícano marrón, pueden verse afectadas de manera similar. Este impacto sería potencialmente significativo.</p>		<p>relacionados con el ruido en especies de aves como el charrán mínimo de California y otras especies de aves sensibles que se alimentan de peces. Si las actividades de hincado de pilotes ocurren entre 1 de abril y 15 de septiembre, el solicitante del proyecto deberá contratar a un biólogo calificado aprobado por el Distrito para realizar un monitoreo durante las actividades de hincado de pilotes. <u>El biólogo calificado debe tener al menos cuatro años de capacitación universitaria en biología marina o una ciencia relacionada y/o tener experiencia de campo demostrada en el ambiente marino del sur de California.</u> El solicitante del proyecto tomará medidas específicas, según lo aprobado por el Distrito, para reducir o detener temporalmente las actividades productoras de ruido si el biólogo calificado identifica que las actividades están afectando el comportamiento de búsqueda de alimento de especies de aves sensibles. Estas acciones incluirán lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para todas las actividades de hincado de pilotes realizadas durante la temporada de anidación del charrán mínimo de California (del 1 de abril al 15 de septiembre), un biólogo calificado debe estar en el sitio observando las actividades de búsqueda de alimento del charrán mínimo de California y otras especies de aves sensibles con potencial de ocurrir (por ejemplo, pelícano marrón de California). Si se observa algún charrán mínimo de California (u otra especie de ave sensible), el biólogo calificado tendrá la autoridad de detener o modificar la actividad de hincado de pilotes para asegurar que el comportamiento de búsqueda de alimento no se altere por la construcción. Las modificaciones de trabajo que pueden limitar los impactos del ruido del hincado de pilotes pueden incluir: <ol style="list-style-type: none"> a. Reducir la intensidad de hincado de pilotes. b. Colocación de paneles de insonorización en el equipo de hincado de pilotes. c. Restringir el hincado de pilotes a períodos en los que no hay especies de aves sensibles. 2. Durante cualquier actividad de construcción que pudiera ocurrir dentro del hábitat de búsqueda de alimento, 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
<p>Efecto adverso sustancial en cualquier especie candidata, sensible o de condición especial (Continuación)</p>	<p>Impacto-BIO-2: Posible perturbación de nidos protegidos por la Ley del Tratado de Aves Migratorias y el Código de Pesca y Caza de California contra el ruido de la construcción. El ruido de las actividades de construcción podría afectar a las especies protegidas por la Ley del Tratado de Aves Migratorias y el Código de Pesca y Caza de California si las actividades de construcción ocurren durante la temporada general de anidación de aves (15 de febrero al 31 de agosto). Por ejemplo, las especies de aves dependientes del mar, como la garza nocturna corona negra, anidan en árboles cerca de la costa, donde las actividades de anidación podrían verse perturbadas por el ruido de la construcción. La perturbación puede hacer que las aves que anidan abandonen los sitios de anidación o alteren el comportamiento de anidación de manera que disminuya el éxito de la anidación. En consecuencia, este impacto sería potencialmente significativo.</p>	<p>PS</p>	<p>deberá haber un biólogo monitor en el lugar <u>entre el 1 de abril y el 15 de septiembre</u> para asegurar que no se agite, mate o hiera a las <u>especies de aves especiales incluidas en la CESA.</u></p> <p>MM-BIO-2: Implementar medidas de construcción para evitar o reducir los impactos relacionados con el ruido en especies de aves como el charrán mínimo de California y otras especies sensibles de aves dependientes del mar que anidan. Para evitar impactos en las aves dependientes del mar para anidar durante la temporada de reproducción (es decir, 4 de abril <u>15 de febrero</u> al 15 de septiembre), el proponente del proyecto implementará las siguientes medidas durante la construcción:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El proponente del proyecto deberá contratar a un biólogo calificado, aprobado por el Distrito, para realizar un estudio de anidación de aves dependientes del mar dentro de los 500 pies de la actividad de generación de ruido 1 semana antes del inicio de la construcción utilizando equipo pesado. <u>El biólogo calificado debe tener al menos cuatro años de capacitación universitaria en biología marina o una ciencia relacionada y/o tener experiencia de campo demostrada en el ambiente marino del sur de California.</u> 2. El proponente del proyecto deberá presentar el estudio al Distrito para su revisión y aprobación, y el área de amortiguación, definida a continuación, si la hubiera, antes del comienzo de estas actividades en el sitio del proyecto. 3. Los estudios de anidación consistirán en una inspección exhaustiva del área del proyecto por un biólogo calificado. El estudio se realizará entre el amanecer y las 12:00 p.m., cuando las aves están más activas. Si no se detectan nidos activos durante estos estudios, el biólogo calificado preparará y presentará al Distrito una carta informe que documente los resultados del estudio. Si hay un retraso de más de 7 días entre el momento en que se realiza el estudio de anidación de aves y el comienzo de las actividades de construcción, el biólogo calificado deberá volver a investigar para confirmar que no se han establecido nuevos nidos. 	<p>LTS</p>

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<ol style="list-style-type: none"> 4. Si el estudio confirma la anidación dentro de los 500 pies de la huella de perturbación, el proponente del proyecto establecerá una zona de amortiguación de no perturbación alrededor de cada nido para evitar la perturbación o destrucción del nido hasta después de la temporada de anidación o cuando un biólogo calificado determine que el nido ya no está activo. El tamaño y las limitaciones de la zona de amortiguación sin perturbación serán determinados por el biólogo calificado en el momento del descubrimiento. Además, si el biólogo calificado prepara cualquier reporte posterior, los reportes serán presentados al Distrito. 5. El biólogo calificado establecerá un nivel de sonido ambiental de referencia midiendo los niveles de sonido ambiental durante la hora del día en que se espera que se produzca el trabajo. La distancia de vigilancia desde el nido se elegirá de manera que no perturbe a la especie. 6. Si las especies de aves sensibles comienzan a anidar dentro de los 500 pies de la construcción generadora de ruido y se modifica el comportamiento de la especie, el biólogo calificado establecerá un nivel de sonido ambiental de referencia midiendo los niveles de sonido a una distancia sin perturbar a la especie durante un día representativo de construcción. El biólogo calificado debe monitorear esos nidos diariamente durante las actividades de construcción, hasta después de la temporada de anidación o cuando un biólogo calificado determine que el nido ya no está activo. Si el monitoreo muestra niveles de sonido superiores a 10 dBA por encima de los niveles ambientales de la línea de base (incluido ruido representativo de construcción), y se modifica el comportamiento de las especies, el biólogo calificado tendrá la autoridad de detener o modificar la actividad de construcción para garantizar que el comportamiento de anidación de las especies de aves sensibles no se altere por el ruido de la construcción. 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
<p>Efecto adverso sustancial en cualquier especie candidata, sensible o de condición especial (Continuación)</p>	<p>Impacto-BIO-3: Posible interrupción o lesión de tortugas marinas verdes, mamíferos marinos y peces durante las actividades de hincado de pilotes. La construcción en el agua asociada con la construcción propuesta podría generar suficiente ruido bajo el agua para lesionar físicamente o causar la modificación del comportamiento de mamíferos marinos, tortugas marinas y peces a partir de un martillo percutor o el hincado de los pilotes vibratorios que se produce durante la construcción. Cualquier impacto relacionado con el ruido dependería del tipo de actividad que se realice, la proximidad a las aguas marinas y la biología de las especies consideradas. La actividad de impacto de martillos percutores o el hincado de pilotes vibratorios en el agua podría generar suficiente ruido bajo el agua para lesionar (acoso de nivel A) o alterar el comportamiento (acoso de nivel B) de</p>	PS	<p>7. Si se exceden los umbrales sonoros mencionados anteriormente, el proponente del proyecto implementará acciones recomendadas por el biólogo calificado y aprobadas por el Distrito para reducir los niveles sonoros dentro de los umbrales.</p> <p>8. Si el biólogo calificado determina que el ruido no puede atenuarse, las actividades generadoras de ruido deben cesar hasta que se logre una atenuación adecuada del ruido o se complete la anidación.</p> <p>9. <u>Específicamente para los charranes mínimos de California, la temporada de anidación es del 1 de abril al 15 de septiembre. Todos los requisitos descritos anteriormente se aplicarán durante este período de tiempo si se identifica charranes mínimos de California en anidación durante los estudios de aves.</u></p> <p>MM-BIO-3: Implementar medidas de reducción de ruido durante las actividades de instalación de pilotes para evitar impactos en mamíferos marinos, tortugas marinas verdes y peces. Antes y durante las actividades de construcción que involucren la instalación de pilotes con martillos percutores en el agua o la instalación o remoción de pilotes vibratorios, el proponente del proyecto implementará medidas de reducción de ruido para mamíferos marinos, tortugas marinas verdes y peces, que incluirán los siguientes requisitos:</p> <p>1. Durante un período de 15 minutos antes del inicio de la construcción en el agua, Un biólogo calificado <u>será</u> contratado por el proponente del proyecto y aprobado por el Distrito, deberá <u>para</u> supervisar un radio de impacto alrededor de las zonas de instalación de pilotes activos para garantizar que especies <u>marinas sensibles con condición especial</u> no estén presentes (<u>es decir, mamíferos marinos, tortugas marinas verdes, peces</u>). El biólogo calificado debe <u>tener al menos cuatro años de capacitación universitaria en biología marina o una ciencia relacionada y/o tener experiencia de campo demostrada en el ambiente marino del sur de California. Cumplir con los requisitos mínimos según la definición de</u></p>	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
	mamíferos marinos, tortugas marinas verdes y peces. Este impacto sería potencialmente significativo.		<p>las Pautas de NOAA para el Desarrollo de un plan de monitoreo de mamíferos marinos (2022). El radio de impacto se establecerá mediante la determinación de la mayor zona de influencia asociada con las actividades de construcción en el agua que tengan lugar esa jornada de trabajo (Zona de influencia es el área que se extiende al área de acoso de Nivel B indicada en la Tabla 3.2-5 y 3.2-64 del EIR).</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Si el biólogo calificado observa alguna especie de condición especial marina sensible dentro del radio de impacto antes de iniciar la instalación de los pilotes, el proponente del proyecto no comenzará a trabajar hasta que la especie de condición especial marina sensible haya abandonado se haya desplazado el área a ser afectada. <u>El reinicio de las actividades de hincado de pilotes empleará el método de inicio suave identificado en el punto 5 más abajo.</u> Pueden aplicarse excepciones si se obtiene una Autorización de Acoso incidental (IHA) de la NOAA, en cuyo caso la IHA identificará esas excepciones. 3. Las actividades de hincado de pilotes solo se llevarán a cabo durante el día cuando los biólogos monitores puedan observar visualmente a los mamíferos marinos. 4. El hincado de pilotes no podrá exceder los 10 pilotes por día y 1,000 golpes por pilote o una combinación que no exceda un total de 10,000 golpes en 1 día. 5. El hincado de pilotes en el agua comenzará con arranques suaves de acuerdo con la Sección 4.5 de las Mejores Prácticas de Manejo y Normas Ambientales del Distrito para las Actividades de Reparación y Mantenimiento Estructural en el Agua para las Instalaciones Portuarias Existentes conducidas por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019) aumentando gradualmente la fuerza del hincado de pilotes. 6. <u>La remoción de pilotes deberá realizarse utilizando un método de extracción directa o de remoción vibratoria. El uso del método de remoción vibratoria estará sujeto a los mismos requisitos de mitigación que el hincado de pilotes vibratorio identificado en esta medida de mitigación.</u> 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p><u>7. La instalación de pilotes se realizará utilizando el método de martillo vibratorio o martillo percutor. 6-La instalación de una cortina acústica de burbujas, una carcasa de aislamiento, un bloque de madera de amortiguación u otro método de atenuación aprobado por NMFS o CDFW se instalará si se monitorean a la distancia atenuada identificada en las Tablas 3.2-5 y 3.2-6 del EIR. Se requerirá lo dispuesto en Tabla 10 (Peces), Tabla 11 (Mamíferos marinos) y Tabla 12 (Tortuga marina verde) del Apéndice F (i.e., la Evaluación Subacuática del Proyecto de Mejoramiento de Dique Seco Flotante y Línea Costera de NASSCO del Puerto de San Diego, preparado por Illingworth y Rodkin [Febrero de 2022]) si se monitorean a la distancia “atenuada” identificada en estas tablas. De lo contrario, se requerirá un monitoreo de las distancias identificadas en la condición no atenuada de estas mismas tablas.6</u></p>	
			<p><u>7.8. El biólogo monitor tomará nota de las observaciones de la presencia de especies marinas sensibles, incluidos el charrán mínimo de California, las tortugas marinas verdes y los mamíferos marinos, dentro de la zona de influencia (ver las tablas 3.2-5 y 3.2-6, 10, 11 y 12 del Apéndice F del EIR). Las observaciones incluirán focas del puerto y leones marinos de California transportados. El biólogo monitor debe observar el sitio durante 15 minutos antes de todas las actividades de hincado de pilotes y durante todas las actividades de hincado de pilotes. Si se observan especies marinas sensibles dentro de la zona de influencia, durante o dentro de los 15 minutos antes del hincado de los pilotes, el biólogo monitor notificará inmediatamente al supervisor o inspector in situ y exigirá que no se inicie el hincado de pilotes o que se cese temporalmente hasta que las especies protegidas se hayan desplazado fuera de la zona de influencia por sí mismas. El biólogo monitor estará facultado para interrumpir el trabajo en cualquier momento debido al comportamiento observado de las especies o a la incertidumbre sobre el potencial de dañar a una especie debido a las actividades de hincado de pilotes o al ruido generado por la actividad.</u></p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p><u>7.9.</u> Se han establecido “zonas de cierre” para especies marinas sensibles. Si una especie marina sensible entra en la zona de cierre durante el hincado activo de pilotes, el biólogo monitor detendrá el hincado de pilotes hasta que la especie protegida salga de la zona de cierre. Estas zonas de cierre se indican en la Tabla 3.2-5 y <u>3.2-6</u> del EIR.</p> <p><u>8.10</u> Durante el hincado y extracción de pilotes será necesario controlar el nivel de ruido para los peces en el agua. Si los niveles de exposición al ruido (SEL) exceden los niveles aceptables descritos en los Criterios provisionales para el daño a los peces (consulte la Tabla 3.2-1 del EIR final) durante el monitoreo, el biólogo calificado (definido como una persona que tiene al menos cuatro años de capacitación universitaria en biología marina o una ciencia relacionada y/o ha demostrado experiencia de campo en el ambiente marino del sur de California) tendrá la autoridad para requerir atenuación acústica adicional (por ejemplo, carcasa de aislamiento, cortina de aire, etc.). El hincado de pilotes puede reanudarse cuando los niveles de ruido permanecen por debajo de los criterios provisionales para los umbrales de lesiones a los peces.</p> <p><u>11.</u> Si las condiciones meteorológicas o marítimas restringen la capacidad del biólogo monitor para observar especies marinas sensibles dentro de la zona de influencia, las actividades de hincado de pilotes cesarán hasta que las condiciones mejoren.</p> <p><u>9.12.</u> El biólogo monitor mantendrá registros de las especies, fecha y hora de cualquier observación de especies marinas sensibles, así como el comportamiento de la especie y las comunicaciones con el contratista durante el hincado de pilotes. El biólogo monitor deberá presentar copias de estos registros al Distrito semanalmente durante la construcción.</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
<p>Efecto adverso sustancial en cualquier especie candidata, sensible o de condición especial (Continuación)</p>	<p>Impacto-BIO-4: El deterioro de la calidad del agua afecta la búsqueda de alimento del charrán mínimo de California y el pelícano marrón de California. Las actividades de construcción asociadas con la reparación y el reemplazo de pilotes estructurales, las reparaciones del muro de contención de la pared del muelle y las mejoras del muelle del complejo de reparaciones podrían aumentar los niveles de turbidez en las aguas dentro de la bahía, lo que podría limitar la capacidad para localizar presas de los charranes mínimos de California y otras especies de aves sensibles que buscan peces. Las actividades de construcción también podrían resultar potencialmente en impactos sobre especies protegidas por la introducción involuntaria de contaminantes como combustible, petróleo y/u otros fluidos industriales y mecánicos en las aguas de los EE.UU., ya sea desde equipos de construcción, vehículos de construcción en tierra, buques de construcción y estructuras parcialmente completadas sobre el agua. Este impacto sería potencialmente significativo.</p>	<p>PS</p>	<p>Implementar MM-HAZ-1 a MM-HAZ-9 conforme a la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i>.</p> <p>Implementar MM-WQ-2 conforme a la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i>.</p> <p>MM-BIO-4: Implementar medidas de construcción para eliminar los impactos en la calidad del agua para el charrán mínimo de California, otras especies de aves que se alimentan de peces y la hierba anguila. Durante todas las actividades de construcción en el agua que perturbarían los sedimentos, el solicitante del proyecto deberá implementar las siguientes medidas de construcción de acuerdo con las disposiciones federales, estatales y estatales aplicables, lo que incluye, sin limitación, la aplicación de la RWQCB de la Sección 401 de la CWA y las condiciones de permiso NPDES aplicables,; la aplicación de USACE de la Sección 404 y la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos, <u>y el Permiso Regional N° 72: CDFG División 3, Capítulo 3.5 Artículo 2300;</u> y la aplicación del Distrito de la Ordenanza de Manejo y Control de Descarga de Aguas pluviales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El solicitante del proyecto debe implementar la educación de contratistas para las operaciones de buques. Se formará a los operadores de buques para que sepan que cualquier contacto con el fondo desde las buques, barcas, anclajes o sartas puede suspender sedimentos que resultan en impactos en la calidad del agua y turbidez que limitan la capacidad de las especies de aves que se alimentan de peces para localizar presas e interrumpir la productividad de la hierba anguila. Además, se instruirá a los operadores de buques para que minimicen las actividades que dirigen el lavado de hélices hacia áreas poco profundas con sustratos que pueden suspenderse y dar lugar a una mayor turbidez. 2. El solicitante del proyecto desplegará una cortina de turbidez alrededor del hincado de pilotes u otras áreas de actividad que perturban los sedimentos para restringir la pluma de turbidez de la superficie visible al área de construcción. La cortina de turbidez consistirá en una cortina de lastre colgante con una línea de flotación de superficie y se extenderá desde la superficie hasta la columna de agua sin perturbar el fondo basándose en la 	<p>LTS</p>

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>elevación de marea más baja y el balanceo de la cortina dentro de la columna de agua. La cortina de turbidez deberá cumplir con las especificaciones de diseño, instalación, uso, rendimiento y/o modificaciones descritas en las Mejores Prácticas de Manejo y Normas Ambientales del Distrito para las Actividades de Reparación y Mantenimiento Estructural en el Agua para Instalaciones Portuarias Existentes conducidas por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019). El objetivo de esta medida es minimizar el área en la que se obstruye la visibilidad de las presas del charrán mínimo de California y otras especies de aves sensibles que se alimentan peces (por ejemplo, el pelícano marrón de California).</p> <p>3. <u>El proponente del proyecto desarrollará los planos de construcción sobre el agua en etapas para identificar las ubicaciones planeadas para las etapas de construcción y evitar que se coloquen en ubicaciones que darían sombra a la hierba anguila durante un período prolongado de tiempo. Se contratará a un biólogo calificado para que ayude a evitar la colocación sobre la hierba anguila y será responsable de determinar la duración de la colocación, según las condiciones específicas de la ubicación y el momento del año, sin que resulte en un impacto adverso significativo para el hábitat de la hierba anguila. El biólogo calificado debe tener al menos cuatro años de capacitación universitaria en biología marina o una ciencia relacionada y/o tener experiencia de campo demostrada en el ambiente marino del sur de California. El biólogo calificado deberá enviar verificaciones de cumplimiento escritas trimestralmente al Distrito, que incluirá la documentación fotográfica sellada con fecha como evidencia. Como se identifica en el Impacto-BIO-8, toda pérdida permanente del hábitat de la hierba anguila será mitigada de acuerdo con el CEMP según lo requiere la MM-BIO-6.</u></p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>3.4. Si los impactos en la hierba anguila debido a la calidad del agua no pueden ser mitigados a través de la educación del contratista y el despliegue de cortinas de limo, el solicitante del proyecto deberá implementar medidas de mitigación para las pérdidas de la hierba anguila de acuerdo con la Política de Mitigación de California y con MM-BIO-6.</p> <p>5. <u>De acuerdo con los requisitos del Permiso Regional N° 72 y CDFG División 3, Capítulo 3.5 párrafo 2300, el proyecto propuesto debe presentar un estudio de Caulerpa antes de la construcción. El estudio debe ser consistente con el Protocolo de Control de Caulerpa desarrollado y mantenido conjuntamente por NOAA y CDFW.</u></p>	
<p>Efecto adverso sustancial en cualquier especie candidata, sensible o de condición especial (Continuación)</p>	<p>Impacto-BIO-5: Pérdida de hábitat de búsqueda de alimentos en aguas abiertas de estructuras sobre el agua. El charrán mínimo de California y otras aves sensibles que se alimentan de peces (por ejemplo, pelícanos) tienen el potencial de utilizar el hábitat de aguas abiertas dentro y junto al sitio del proyecto para oportunidades de búsqueda de alimento. El aumento de la cobertura sobre el agua resultante de las estructuras sobre el agua reduciría el hábitat disponible en aguas abiertas que especies de aves que se alimentan de peces utiliza para búsqueda de alimento. Esta cobertura también se traduce en una reducción de la productividad primaria en la columna de agua y el fondo marino. Este impacto sería potencialmente significativo.</p>	<p>PS</p>	<p>MM-BIO-5: Implementar la mitigación de cobertura sobre el Agua en coordinación con las agencias de recursos apropiadas y el Distrito para compensar la pérdida de hábitat en aguas abiertas. Antes del inicio de las actividades de construcción que puedan resultar en cobertura de agua, el solicitante del proyecto deberá cumplir con lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El solicitante del proyecto deberá consultar con las agencias de recursos apropiadas, lo que incluye, entre otras, NMFS, USFWS, RWQCB, y/o USACE, en cuanto a la mitigación de impactos asociados con la pérdida de usos beneficiosos de la cobertura sobre el agua, la pérdida de la función del hábitat en aguas abiertas y la sombra. El solicitante del proyecto deberá asegurar todos los permisos aplicables para la mitigación de la cobertura sobre el agua antes del comienzo de la construcción en la costa y deberá cumplir con todos los requisitos de permisos durante y después de la construcción en la costa. Una o más de las agencias de recursos apropiadas pueden requerir condiciones adicionales de aprobación o mayor mitigación que las especificadas en esta medida de mitigación. 2. El solicitante del proyecto implementará una de las siguientes opciones de mitigación, o una combinación de las mismas, según lo determine el Distrito antes de la emisión de un CDP para el proyecto. Estas opciones proporcionan la mitigación mínima para los impactos de cobertura sobre el agua y/o los impactos de la sombra. 	<p>LTS</p>

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>A. Eliminar una cantidad de cobertura existente sobre el agua dentro de la Bahía de San Diego que es equivalente al aumento neto del proyecto propuesto en la cobertura sobre el agua <u>que representaría un hábitat para búsqueda de alimento comparable</u>. Esto reemplazaría el área afectada por el proyecto en una proporción de mitigación de 1:1, sujeto a la revisión y aprobación del Distrito.</p> <p>B. Restaurar o crear una cantidad de hábitat de hierba anguila dentro de la Bahía de San Diego equivalente al aumento neto del proyecto propuesto en la cobertura sobre el agua en un lugar adecuado dentro de la Bahía de San Diego, en una proporción de 1:1 para hierba anguila consistente con la CEMP, lo que compensaría el aumento neto en la cobertura sobre el agua al mejorar la estructura del hábitat y la productividad primaria en el sitio de restauración. (Tenga en cuenta que la relación 1:1 es una mitigación adecuada para los impactos en aguas abiertas. La relación 1.2:1 es apropiada para impactos en la hierba anguila <u>donde habría creación de hábitat de hierba anguila</u> como se identifica en MM-BIO-6.) La restauración o creación del hábitat de hierba anguila requerirá que el solicitante del proyecto prepare un plan de mitigación para la revisión y aprobación del Distrito. El plan de mitigación, como mínimo, incluirá una descripción del sitio de restauración, los requisitos de mitigación, el plan de plantación (por ejemplo, sitios de trasplante, sitios donantes, sitio de referencia), métodos de restauración (por ejemplo, recolección o compra de plantas, unidades de trasplante), el momento del trabajo de restauración y un programa de monitoreo para incluir criterios de éxito de mitigación. El solicitante del proyecto deberá obtener todos los permisos aplicables y todos los acuerdos de Bienes Raíces del Distrito aplicables para el sitio de mitigación antes del comienzo de la construcción. Además, todos los materiales de relleno propuestos para descarga en la Bahía de San Diego para el desarrollo del sitio de mitigación deberán cumplir con los requisitos de la Evaluación Propuesta de</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>Material Dragado para Descarga en Aguas de los Estados Unidos de la USACE – Manual de Pruebas (Manual Nacional de Pruebas).</p> <p>C. Si un banco de mitigación adecuado dentro de la Zona Costera que aún no está disponible está disponible en el futuro, antes de la construcción del proyecto propuesto, el solicitante del proyecto puede comprar créditos de cobertura sobre el agua para compensar el aumento neto en la cobertura sobre el agua.</p> <p>D. Sujeto a la aprobación y conclusiones de la Junta de Comisionados Portuarios, el solicitante del proyecto puede comprar una cantidad de créditos del programa de crédito de sombra del Distrito establecido de conformidad con la Política 735 de la BPC equivalente al total de sombra final del proyecto (es decir, a satisfacción de las agencias de recursos apropiadas).</p> <p>E. Como se especifica en MM-BIO-6, para la cobertura sobre el agua, un biólogo calificado debe llevar a cabo estudios de hierba anguila según la CEMP para determinar los posibles impactos de la construcción en la hierba anguila. Si los estudios previos y posteriores a la construcción determinan que las estructuras sobre el agua darán sombra e impactarán la hierba anguila, entonces la mitigación de la pérdida de hierba anguila se llevará a cabo de acuerdo con la CEMP en una proporción de mitigación de 1.2:1 <u>para la creación de hábitat de hierba anguila</u> según la cantidad de hierba anguila impactada.</p>	
<p>Efecto adverso sustancial sobre el hábitat ribereño o la comunidad natural sensible</p>	<p>Impacto-BIO-6: Posible deterioro de la calidad del agua o impactos relacionados con la construcción en hierba marina. Los impactos relacionados con la construcción asociados con las actividades de construcción propuestas podrían resultar en una mayor turbidez de los buques de apoyo, equipos, instalación de estructuras y pilotes, y más sombra de los buques de apoyo, barcasas y</p>	<p>PS</p>	<p>Implementar MM-BIO-4, como se ha descrito anteriormente.</p> <p>MM-BIO-6: Implementar la mitigación y el monitoreo de hierba marina de conformidad con la política de mitigación de hierba marina de California. El solicitante del proyecto deberá cumplir con todos los requisitos de la Política de Mitigación de Hierba Marina de California (CEMP) (NMFS 2014). Si los impactos sobre la hierba marina se producen en base a una comparación de estudios previos y posteriores a la construcción de la hierba marina como se especifica en esta medida de mitigación, NASSCO contratará a un biólogo marino</p>	<p>LTS</p>

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
	<p>reubicación de la estructura de dique seco. La operación de los buques sobre aguas poco profundas durante la construcción puede disminuir la luz hacia el fondo marino al aumentar la turbidez por el lavado de la hélice o el contacto directo con el fondo marino. Las partículas suspendidas reducen la claridad del agua y pueden reducir la luz que llega a las células de las plantas y algas. Cuando las partículas en suspensión se asientan en los productores primarios como el perifiton, las macroalgas y la hierba anguila, pueden seguir evitando que la luz llegue a las células de las plantas y reducir la productividad primaria. Además, cualquier contacto con el lecho marino donde se produce la hierba marina podría desalojar y eliminar directamente la hierba marina y otra vegetación. Estos impactos relacionados con la construcción serían significativos.</p>		<p>calificado para desarrollar un plan de mitigación y monitoreo de la hierba marina de conformidad con la CEMP (NMFS 2014). <u>El biólogo calificado debe tener al menos cuatro años de capacitación universitaria en biología marina o una ciencia relacionada y demostrada en la preparación de planes de mitigación y monitoreo de conformidad con la CEMP.</u> El plan de mitigación y monitoreo se presentará al Distrito y al NMFS para su aprobación y se implementará para compensar cualquier pérdida de hierba anguila. Los requisitos específicos de esta mitigación incluyen los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antes del comienzo de actividades de construcción en el agua, un biólogo marino calificado contratado por NASSCO y aprobado por el Distrito llevará a cabo un estudio de hierba anguila antes de la construcción <u>en todo el sitio del proyecto, incluso en las áreas de las etapas en el agua y sobre el agua planificadas (por ej., construcción de barcasas y otras embarcaciones)</u>. Los estudios sobre hierba anguila se llevarán a cabo durante la temporada de crecimiento de la hierba anguila (marzo-octubre), y los resultados serán válidos por 60 días, a menos que se completen en septiembre u octubre; si se completan en septiembre u octubre, los resultados serán válidos hasta la reanudación de la próxima temporada de cultivo. El solicitante del proyecto deberá proporcionar el estudio sobre hierba anguila previo a la construcción al Distrito y al NMFS, así como puntos de contacto regulatorios de agencias que deberán proporcionar permisos de proyecto como CCC, USACE y RWQCB de San Diego. • Dentro de los 30 días posteriores a la finalización de las actividades de construcción en el agua, un biólogo marino calificado contratado por NASSCO y aprobado por el Distrito llevará a cabo un estudio de hierba anguila después de la construcción durante la temporada de crecimiento de hierba anguila activa (1 de marzo – 31 de octubre). Si la construcción termina fuera de la temporada de crecimiento (noviembre de 1 a febrero de 28), el monitoreo se retrasará hasta la reanudación de la temporada de crecimiento. El estudio posterior a la construcción evaluará los posibles impactos a la hierba anguila asociados con la construcción. Una vez completada el estudio posterior a la construcción, el biólogo marino calificado presentará el informe del 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>estudio al Distrito y a las agencias de recursos dentro de 30 días.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si se detectan impactos en la hierba anguila, NASSCO implementará lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Un biólogo marino calificado contratado por NASSCO y aprobado por el Distrito deberá desarrollar un plan de mitigación de hierba anguila para la mitigación en especie. El biólogo marino calificado presentará el plan de mitigación al Distrito y al NMFS dentro de los 60 días siguientes al estudio posterior a la construcción. ○ La mitigación de los impactos de la hierba anguila deberá estar en una proporción de no menos de 1.2:1, según lo exige la CEMP. ○ La mitigación comenzará dentro de los 135 días de cualquier impacto observado en la hierba anguila, de tal manera que la mitigación comience dentro de la misma temporada de crecimiento de la hierba anguila en la que se producen los impactos. ○ Una vez finalizada la mitigación, el biólogo calificado llevará a cabo el monitoreo del desempeño de la mitigación en los hitos de desempeño de 0, 12, 24, 36, 48 y 60 meses. ○ El biólogo calificado debe llevar a cabo todo el monitoreo de mitigación durante la temporada de crecimiento de hierba anguila activa y debe evitar la temporada de bajo crecimiento (noviembre-febrero). Las normas de desempeño se ajustarán a las establecidas en la CEMP. ○ El biólogo calificado deberá enviar los informes de monitoreo y los datos espaciales al Distrito y al NMFS dentro de los 30 días posteriores a la finalización de cada período de monitoreo. Los informes de monitoreo incluirán todos los requisitos específicos identificados en la CEMP. • Se realizarán al menos dos años de estudios de hierba anguila anuales posteriores a la construcción durante la temporada activa de crecimiento de la hierba anguila. Los 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>estudios anuales adicionales evaluarán el potencial de impactos a largo plazo de la sombra de estructuras en la hierba anguila.</p> <p>Si se detectan impactos en el la hierba anguila durante el período de 2 años posterior a la construcción, el proponente del proyecto proporcionará una mitigación adicional para los impactos de la hierba anguila trasplantando hierba anguila en un sitio de restauración adecuado en una proporción de 1.2:1. La planificación conservadora de la mitigación puede evitar la mitigación y el monitoreo prolongados a través de la planificación de impactos a largo plazo y el trasplante de hierba anguila antes del monitoreo y la evaluación de todos los impactos.</p>	
<p>Efecto adverso sustancial sobre el hábitat ribereño o la comunidad natural sensible (Continuación)</p>	<p>Impacto-BIO-7: Pérdida de hábitat marino por aumento de relleno en la Bahía de San Diego. El proyecto aumentaría el volumen de relleno existente en aproximadamente 13,351 yardas cúbicas en un área de aproximadamente 13,571 pies cuadrados. Estos impactos de relleno se producirían parcialmente en áreas de hábitat submareales sin vegetación poco profundas y moderadamente profundas. Debido a la posible pérdida de hábitats marinos que se recomiendan para la conservación y mejora en la Bahía de San Diego, algunos de los cuales han estado disminuyendo históricamente, el aumento en el relleno se consideraría un impacto adverso significativo.</p>	<p>PS</p>	<p>MM-BIO-7: Implementar la mitigación de relleno en el agua en coordinación con las agencias de recursos apropiadas y el Distrito para compensar la pérdida permanente de hábitat submareal sin vegetación poco profundo y moderadamente profundo resultante del relleno en el agua. Antes del inicio de las actividades de construcción que puedan resultar en relleno en el agua, el solicitante del proyecto deberá cumplir con lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El solicitante del proyecto deberá consultar con las agencias de recursos apropiadas, lo que incluye, entre otras, NMFS (conforme a la Ley Magnuson-Stevens), USFWS (Sección 7 a través de uno o más permisos federales), RWQCB (conforme a la Sección 401 de la CWA), y/o USACE (conforme a la Sección 404 de la CWA y la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos), en relación con la mitigación de los impactos asociados con la pérdida de usos beneficiosos del relleno en el agua y la pérdida asociada de la función del hábitat. El solicitante del proyecto deberá asegurar todos los permisos aplicables para la mitigación del relleno en el agua antes del comienzo de la construcción en la costa, lo que incluye, sin limitación, un permiso conforme a la Sección 404 de la CWA y un permiso conforme a la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos de la USACE y una certificación conforme a la Sección 401 de la CWA de calidad del agua de la RWQCB. 	<p>LTS</p>

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>2. El solicitante del proyecto implementará una de las siguientes opciones de mitigación, o una combinación de las mismas, a satisfacción de las agencias de permisos (USACE y RWQCB). Estas opciones proporcionan la mitigación mínima para los impactos de relleno en el agua con una relación de mitigación de 1:1. Una o más de las agencias de recursos apropiadas pueden requerir mitigación adicional o mayor que las especificadas en esta medida de mitigación.</p> <p>A. Eliminar una cantidad de cobertura existente sobre el agua, lo que incluye estructuras abandonadas, dentro de la Bahía de San Diego equivalente al aumento neto del proyecto propuesto en el relleno en el agua según los planos finales de construcción. Esto reemplazaría el área afectada por el proyecto en una proporción de mitigación de 1:1, sujeto a la revisión y aprobación del Distrito.</p> <p>B. Comprar créditos de mitigación de hábitat en especie en el futuro Banco de Mitigación de Humedales en el estanque 20 u otro banco de mitigación aprobado por las agencias de recursos para garantizar que no se produzcan pérdidas netas de aguas de la bahía debido a los impactos del relleno. Antes de cualquier actividad de construcción que resulte en los impactos de relleno, el solicitante del proyecto deberá proporcionar evidencia al Distrito y a las agencias autorizantes de que los créditos de mitigación hayan sido comprados. Según los planos de construcción finales aprobados, los créditos de mitigación compensarán el aumento neto de los impactos de relleno con una relación de mitigación de 1:1.</p> <p>3. <u>No se debe utilizar material contaminado o con alto contenido de limo. Además, los sedimentos de relleno de contenido orgánico no se colocarán en el ambiente marino cuando no sean compatibles con los sedimentos nativos existentes. Se requieren sedimentos compatibles al colocar el relleno del proyecto en la Bahía de San Diego.</u></p>	

<p>Efecto adverso sustancial sobre el hábitat ribereño o la comunidad natural sensible (Continuación)</p>	<p>Impacto-BIO-8: Pérdida de productividad de hierba anguila por cobertura y sombra en el agua. El proyecto propuesto aumentaría permanentemente la cobertura sobre el agua en la Bahía de San Diego en 10,210 pies cuadrados. Mientras que solo se prevé que el proyecto propuesto generará sombra directamente en solo un máximo de 2 metros cuadrados (pasarela hasta el dique seco cuando se encuentre en la posición del lote 20), cualquier aumento en la cobertura sobre el agua conducirá a una menor productividad de la hierba anguila debido a la sombra donde la estructura sobre el agua está por encima de la hierba anguila. <u>De igual manera, la colocación a largo plazo de las embarcaciones de construcción sobre el hábitat de la hierba anguila, si fuera a suceder, también podría resultar en posibles impactos adversos de sombra al hábitat de la hierba anguila. La pérdida de productividad de la hierba anguila afecta a todos los niveles tróficos más altos debido a la pérdida de producción de carbono orgánico. La sombra en la hierba anguila puede reducir directamente la extensión del área de la hierba anguila y/o la densidad del lecho de hierba anguila. La pérdida de producción de hierba anguila también puede tener impacto en el uso de la hierba anguila como alimento o refugio. El efecto se extiende a los organismos en los niveles más altos de alimentación que tal vez no usan directamente la hierba anguila pero que utilizan la hierba anguila como recurso.</u> La pérdida de productividad de la hierba anguila por la cobertura y la sombra sobre el agua sería un impacto significativo.</p>	<p>PS</p>	<p>Implementar MM-BIO-6, como se ha descrito anteriormente.</p>	<p>LTS</p>
---	---	-----------	--	------------

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
Efecto adverso sustancial sobre los humedales estatales o federales protegidos	Impacto-BIO-6 e Impacto-BIO-7 , como se ha descrito anteriormente. Impacto-WQ-1, Impacto-WQ-2e Impacto-WQ-3 , como se describe en la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i> .	PS	Implementar MM-BIO-4, MM-BIO-6y MM-BIO-7 , como se ha descrito anteriormente. Implementar MM-WQ-1 y MM-WQ-2 conforme a la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i> . Implementar MM-HAZ-10 conforme a la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i> .	LTS
Interferencia sustancial con el movimiento de cualquier residente nativo o pez migratorio o especies de vida silvestre	Impacto-BIO-9: Potencial para interferir sustancialmente con el movimiento de la vida silvestre e impedir sustancialmente el uso de los sitios de viveros de vida silvestre. Es probable que la vida silvestre acuática, incluidos peces, aves y mamíferos marinos, transite periódicamente por el medio ambiente marino en el sitio del proyecto para acceder al hábitat de búsqueda de alimento y descanso en otras partes de la Bahía de San Diego o en el mar. El sitio del proyecto también contiene hierba anguila, que es un área de vivero para muchos peces y mariscos de importancia comercial y recreativa. El proyecto propuesto tiene el potencial de afectar la hierba anguila, el hábitat en aguas abiertas y las especies de vida silvestre de estatus especial durante la construcción. Estos impactos tienen el potencial de interferir sustancialmente con el movimiento de peces u otras especies de vida silvestre o impedir sustancialmente el uso del hábitat de viveros de vida silvestre nativa. Los impactos serían significativos.	PS	Implementar MM-BIO-1, MM-BIO-2, MM-BIO-3, MM-BIO-4, MM-BIO-5, MM-BIO-6 y MM-BIO-7 , como se ha descrito previamente. Implementar MM-HAZ-1 a MM-HAZ-9 como se trató en la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i> .	LTS
Conflicto con las políticas, ordenanzas o planes de conservación del hábitat aplicables	Impacto-BIO-10: Conflicto con el plan de manejo integrado de recursos naturales de la Bahía de San Diego. Antes de la incorporación de las medidas de mitigación MM-BIO-1 a MM-BIO-7, MM-HAZ-1 a MM-HAZ-10, Y MM-WQ-1	PS	Implementar MM-BIO-1 a MM-BIO-7 , como se ha descrito anteriormente. Implementar MM-WQ-1 y MM-WQ-2 , como se ha descrito en la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i> .	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
	y MM-WQ-2 , podría producirse un conflicto potencial con el plan de manejo integrado de recursos naturales, lo que podría resultar en impactos potenciales en la vida silvestre marina, el hábitat sensible y la calidad del agua.		Implementar MM-HAZ-10 conforme a la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i> .	

Impactos acumulativos

La contribución del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con los recursos biológicos no sería acumulativamente considerable, ya que se requeriría que el proyecto implementara las medidas de mitigación **MM-BIO-1** a **MM-BIO-7**, **MM-WQ-1** y **MM-WQ-2**, y **MM-HAZ-1** a **MM-HAZ-10**; no se requeriría ninguna mitigación adicional específica para los impactos acumulativos.

3.3 Emisiones de gases de efecto invernadero y energía

Impactos del proyecto

Generar emisiones de gases de efecto invernadero que pueden tener un efecto significativo en el medio ambiente	El proyecto propuesto no generaría emisiones de GEI, ya sea directa o indirectamente, que puedan tener un impacto significativo en el medio ambiente. Los impactos serían menos que significativos.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Conflicto con un plan, política o regulación aplicable para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	El proyecto propuesto no entraría en conflicto con ningún plan, política o regulación aplicable adoptados con el propósito de reducir las emisiones de GEI.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Tener un impacto ambiental significativo debido al consumo inútil, ineficiente o innecesario de	La implementación del proyecto propuesto no resultaría en un consumo inútil, ineficiente e innecesario de energía que podría resultar en efectos ambientales potencialmente significativos, ni entraría en conflicto con	LTS	No se requiere mitigación.	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
recursos energéticos o conflicto con los planes de energía renovable o eficiencia energética	los planes estatales y locales de energía renovable y eficiencia energética.			
Impactos acumulativos				
La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con las emisiones de GEI y el consumo de energía sería menos que acumulativamente considerable; no se requeriría una mitigación adicional específica a los impactos acumulativos.				
3.4 Geología y suelos				
Impactos del proyecto				
Causar efectos adversos sustanciales que involucren la falla de tierra relacionada con el sistema sísmico	Impacto-GEO-1: Potencial para que las estructuras del proyecto causen o exacerben los peligros geológicos de las fallas terrestres relacionadas con el sistema sísmico, incluida la licuefacción. No se proporcionaron recomendaciones de diseño y construcción específicas del sitio para los 1,500 pies lineales de reparaciones de la costa (desde el lote 20 hasta el muelle 12, el muelle de aproximación al dique seco flotante hasta al amarradero 8, vías al dique de construcción, y amarradero 6 a la pared del muelle de la Base Naval) porque las condiciones geológicas no fueron evaluadas específicamente en esa área. Sin la ingeniería geotécnica adecuada, las estructuras propuestas no pueden ser diseñadas e instaladas para resistir y evitar causar o exacerbar los peligros geológicos y las reparaciones de la costa según sea necesario tendrían potencial para resultar en un impacto significativo.	PS	MM-GEO-1: Requerir una investigación geotécnica final antes de comenzar las reparaciones de la línea de costa según sea necesario. Antes de la emisión de una CDP <u>la aprobación de los planos del trabajo de construcción</u> para el proyecto, el solicitante del proyecto preparará y presentará al Distrito una investigación geotécnica final de cualquier reparación de la línea de la costa desde el lote 20 hasta el muelle 12, el muelle de aproximación al dique seco flotante hasta el amarradero 8, vías al dique de construcción, y el amarradero 6 a la pared del muelle de la Base Naval. El solicitante deberá incorporar todas las recomendaciones de la investigación geotécnica complementaria en el diseño del proyecto para garantizar que todas las estructuras estén diseñadas según las especificaciones basadas en las condiciones geotécnicas específicas del sitio, y la implementación de las recomendaciones será requerida como condición para la aprobación del CDP.	LTS
Ocasionar deslizamientos de tierra, propagación lateral, hundimiento,	Impacto-GEO-2: Posibilidad de que las estructuras del proyecto estén ubicadas en unidades geológicas o suelos inestables y resulten en deslizamientos de tierra, propagación lateral, hundimiento, licuefacción o colapso. No se proporcionaron recomendaciones de diseño y	PS	Implementar MM-GEO-1 , como se ha descrito anteriormente.	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
licuefacción o colapso por estar ubicado en unidades geológicas o suelos inestables	construcción específicas del sitio para los 1,500 pies lineales de reparaciones de la costa (desde el lote 20 hasta el muelle 12, el muelle de aproximación al dique seco flotante hasta al amarradero 8, vías al dique de construcción, y amarradero 6 a la pared del muelle de la Base Naval) porque las condiciones geológicas no fueron evaluadas específicamente en esa área. Sin la ingeniería geotécnica adecuada, las estructuras propuestas no pueden ser diseñadas e instaladas para resistir y evitar causar o exacerbar los peligros geológicos de las unidades geológicas o suelos inestables y las reparaciones de la costa según sea necesario tendrían potencial para resultar en un impacto significativo.			

Impactos acumulativos

La contribución del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con la geología y los suelos no sería acumulativamente considerable porque el proyecto se diseñaría y construiría de acuerdo con las recomendaciones de la Investigación Geotécnica del Proyecto (Apéndice I) y cualquier investigación geotécnica complementaria requerida por **MM-GEO-1**; no se requeriría ninguna mitigación adicional específica de los impactos acumulativos.

3.5 Peligros y materiales peligrosos

Impactos del proyecto

Crear un peligro significativo a través del transporte, uso o eliminación rutinarios de materiales peligrosos	La implementación del proyecto propuesto no crearía un peligro significativo para el público o el medio ambiente a través del transporte, uso o eliminación rutinarios de materiales peligrosos.	LTS	No se requieren medidas de mitigación.	LTS
Crear un peligro significativo a través de condiciones de malestar o accidente razonablemente previsible	Impacto-HAZ-1: Liberación accidental de materiales peligrosos en la Bahía de San Diego. Se podrían liberar accidentalmente materiales peligrosos en la Bahía de San Diego durante las actividades de construcción, lo que podría resultar en un impacto potencialmente	PS	MM-HAZ-1: Estructuras de contención secundarias. El solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que se asegure de que el petróleo y combustibles estén contenidos en estructuras secundarias de contención durante cualquier actividad de demolición o construcción para que los derrames y fugas estén contenidos y se evite que entren en la Bahía de San Diego. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
	significativo para el público y la vida silvestre.		<p>solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-2: Capacitación relacionada con riesgos de los trabajadores. Antes de comenzar cualquier actividad de demolición o construcción, el solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que proporcione capacitación a los trabajadores de la construcción en áreas de tareas específicas, que incluya los peligros potenciales resultantes de derrames accidentales de petróleo y/o combustible, y el funcionamiento adecuado del equipo. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-3: Inspección del equipo. Antes de comenzar cualquier actividad de demolición o construcción, el contratista y los operadores del equipo deben realizar inspecciones del equipo antes de su uso para identificar y tratar el desgaste, las piezas defectuosas y las pérdidas. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-4: Instrumentación adecuada del equipo. Antes de comenzar cualquier actividad de demolición o construcción, el solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que identifique la instrumentación requerida para cada pieza de equipo para evitar derrames de materiales desde la barcaza. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-5: Monitoreo de materiales peligrosos. Antes de comenzar cualquier actividad de demolición o construcción, el solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>asigne personal de construcción para monitorear visualmente derrames de petróleo y combustible durante la construcción. Si se detecta un derrame de petróleo o combustible, se apagarán todos los equipos y se identificará, contendrá y notificará la fuente del derrame. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-6: Petróleo/Kits para derrames. Antes de comenzar cualquier actividad de demolición o construcción, el solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que informe a los trabajadores de la construcción dónde se encuentran los kits para derrames de petróleo/combustible, cómo desplegar las almohadillas absorbentes de aceite y las pautas de eliminación adecuadas. La barcaza tendrá un complemento completo de kits para petróleo/combustible a bordo durante todo el período de construcción para permitir la implementación rápida y oportuna de la contención de derrames. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-7: Procedimientos de carga de barcasas. Antes de comenzar cualquier actividad de demolición o construcción, el solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que identifique los límites de carga de las barcasas y los procedimientos de carga, y se deberán marcar los niveles apropiado proyectados en el casco de la barcaza de materiales. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-8: Colocación de pilotes removidos. Al colocar los pilotes y escombros retirados y removidos en la barcaza, el solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>emplee una barcaza con paredes de contención y “tinas removibles” para evitar que cualquier sedimento, madera o desechos metálicos caigan al agua. El contratista deberá ubicar la barcaza lo más cerca posible de la costa al transferir materiales y/o escombros dentro y fuera de la barcaza de trabajo. Si es necesario, se utilizarán trampas para evitar que los residuos caigan al agua. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-9: Limpieza del material removido. El solicitante del proyecto deberá exigir a su contratista que limpie el crecimiento marino del material removido antes de su eliminación. El solicitante del proyecto también deberá exigir a su contratista que limpie los escombros generados por las actividades de construcción. El contratista restaurará los muelles utilizados para intercambio de materiales a las condiciones previas a la construcción. Esta medida se indicará en los planos de construcción y/o contrato de construcción y la prueba de cumplimiento de este requisito será presentada por el solicitante del proyecto al Director del Departamento de Servicios de Desarrollo del Distrito antes del comienzo de las actividades de demolición y construcción.</p>	
<p>Crear un peligro significativo a través de condiciones de malestar o accidente razonablemente previsibles</p>	<p>Impacto-HAZ-2: Potencial para encontrar materiales peligrosos en sedimentos en áreas previamente inaccesibles de la costa. El Informe de Progreso del Monitoreo Posterior a la Remediación del Año 5 (febrero de 2022) y el Informe del Estudio de Investigación y Caracterización de Excesos (mayo de 2022) indican que se cumplieron los objetivos de remediación con respecto a la química, toxicidad y niveles de bioacumulación de los sedimentos en el Sitio Sur, que es donde se encuentra el proyecto propuesto. Sin embargo, <u>este hallazgo todavía está pendiente de aceptación por parte de la</u></p>	<p>PS</p>	<p>Implementar MM-WQ-1 y MM-WQ-2, como se ha descrito en la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i>.</p> <p>MM-HAZ-10: Implementar un programa de manejo de sedimentos. Esta medida de mitigación requiere que el solicitante del proyecto prepare e implemente un programa de manejo de sedimentos para evitar o reducir los impactos potenciales que pueden ocurrir debido a la perturbación de la contaminación de sedimentos existente en las actividades de construcción en el agua del proyecto. Las actividades de construcción en el agua del proyecto se llevarán a cabo dentro de las áreas sujetas a la CAO R9-2012-0024 y están sujetas a la jurisdicción regulatoria de la RWQCB y el USACE. El solicitante del proyecto debe obtener un permiso conforme a la Sección 404 de la CWA y un permiso conforme a la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos del USACE y una certificación de calidad</p>	<p>LTS</p>

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
	<p><u>RWQCB. Además, las actividades de construcción en el agua, como la remoción de pilotes y la instalación de pilotes nuevos y de reemplazo que ocurren dentro de los sedimentos en áreas que eran inaccesibles para el dragado de remediación asociado con la CAO debido a las estructuras que intervienen, podrían encontrar y perturbar sedimentos contaminados que no se pudieron dragar previamente. Estas áreas incluyen el muelle de aproximación al dique seco existente, así como el área debajo del muelle del complejo de reparaciones y áreas a lo largo del muro de contención existente. Además, las áreas previamente dragadas en SMU-1, SMU-2 y SMU-3 de la CAO recibieron materiales de cobertura que serían perturbados por los componentes del proyecto, como los duques de alba para amarre propuestos en SMU-1 y SMU-2. Finalmente, la reparación y reemplazo de pilotes estructurales propuestos adyacentes al SMU-4 pueden encontrar sedimentos contaminados durante las actividades de reemplazo. La perturbación del material de la cubierta colocado en el muelle de aproximación al dique seco (mostrado en la Figura 3.5-2a), y a lo largo del muro de contención existente en SMU-3 (mostrado en las Figuras 3.5-4a y 3.5-4b3), y en las áreas restantes que recibieron materiales de cobertura (Figuras 3.5-2a y 3.5-2b [SMU-2] y 3.5-31 y 3.5-3b [SMU-1]) como parte de la solución reparación relacionada con la CAO, así como la actividad debajo del muelle del complejo de reparaciones y adyacente a SMU-4, en uno o más de estos lugares, potencialmente exponen el sedimento contaminado subyacente y</u></p>		<p>del agua conforme a la Sección 401 de la CWA de la RWQCB antes de comenzar las actividades de construcción en el agua. Por lo tanto, el programa de manejo de sedimentos se preparará en consulta con la RWQCB y el USACE y debe ser consistente con los requisitos de los permisos conforme a la Sección 404 y la Sección 10 emitidos por el USACE y la certificación de calidad del agua conforme a la Sección 401 emitida por la RWQCB para el proyecto.</p> <p>Antes del comienzo de cualquier demolición o construcción en el agua, el solicitante del proyecto deberá contratar a un profesional calificado, aprobado por el Distrito, con experiencia sustancial (es decir, más de 5 años) en contaminación de sedimentos marinos, muestreo de sedimentos y remediación de contaminación. El Profesional calificado preparará y supervisará la implementación de un programa de manejo de sedimentos para partes del sitio del proyecto donde las actividades de construcción en el agua tengan el potencial de perturbar los sedimentos. El programa de manejo de sedimentos, cuya implementación será la responsabilidad del solicitante del proyecto, estará vigente durante toda la duración de las actividades de construcción en la costa para el proyecto propuesto.</p> <p>El programa de manejo de sedimentos incluirá los siguientes elementos, cada uno de los cuales tiene mecanismos de temporización específicos, como se identifica en la descripción de cada elemento a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plan de muestreo y análisis (SAP). Antes de cualquier demolición o construcción en el agua que pueda perturbar los sedimentos, el Profesional calificado deberá (1) delinear el área de posible perturbación (Área de perturbación); (2) desarrollar un plan de muestreo y análisis (SAP) que incluya el muestreo de sedimentos antes y después de la construcción; y (3) realizar el muestreo de sedimentos. El SAP, que incluirá una garantía de calidad/control de calidad (QAPP) con procedimientos operativos estándar (SOP), se aplicará a todas las actividades perturbadoras de sedimentos del proyecto y establecerá la metodología específica que se utilizará, los lugares donde se produciría el muestreo y procedimientos de descontaminación y eliminación adecuados para el 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
	<p>redistribuye COC en la columna de agua y a través del suelo de la bahía expuesto. Como resultado, los posibles impactos adversos podrían ocurrir en las comunidades bentónicas, peces que buscan alimentos en el fondo del mar y/o plancton, <u>así como los usos beneficiosos de la Bahía de San Diego</u>. Por lo tanto, la perturbación de sedimentos dentro de las áreas identificadas anteriormente se consideraría un impacto significativo.</p>		<p>muestreo y análisis tanto antes como después de la construcción. Las muestras de sedimentos se analizarán para detectar la presencia de cobre, mercurio, tributilestaño (TBT), bifenilos policlorados (PCB) e hidrocarburos aromáticos polinucleares de alto peso molecular (HPAH), que fueron los COC primarios identificados por la RWQCB en la CAO R9-2012-0024, <u>y arsénico, cadmio, plomo y zinc, que son los COC secundarios identificados en la CAO.</u></p> <p>En consulta con la RWQCB, el área de muestreo y la metodología de muestreo identificarán los lugares de muestreo que se determinen apropiados para caracterizar adecuadamente cualquier área de perturbación asociada con el proyecto propuesto, lo que incluye todas las áreas que no fueron dragadas como parte de las actividades de remediación de la CAO porque eran inaccesibles, pero serán accesibles después de la implementación del proyecto y serán perturbadas por el proyecto. Todos los muestreos de sedimentos deben realizarse antes de la actividad de construcción que perturba los sedimentos y deben realizarse de acuerdo con los requisitos del SAP. El SAP debe ser presentado a la RWQCB y al Distrito para su revisión y aprobación, y la evidencia de la aprobación de la RWQCB debe ser presentada al Distrito para su verificación.</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>2. Informe de caracterización de sedimentos. Una vez finalizado el muestreo previo a la construcción, y antes de la construcción en el agua, el Profesional calificado preparará un informe de caracterización de sedimentos que delineará las extensiones y concentraciones verticales y laterales de los COC del sitio del proyecto en áreas donde se proponga el hincado o remoción de pilotes y otras actividades perturbadoras de sedimentos como parte de este proyecto. El Informe de caracterización de sedimentos se basará en el muestreo de sedimentos previo a la construcción realizado por el SAP. El solicitante del proyecto deberá presentar el informe de caracterización de sedimentos a la RWQCB y al Distrito para su aprobación como representativo de las condiciones de sedimentos existentes en el área de perturbación. Si el muestreo previo a la construcción se produce de forma incremental a medida que se planifican diferentes fases o áreas para perturbaciones, entonces el Profesional calificado preparará memorandos técnicos que documenten las diferentes fases del muestreo, que se presentarán para su revisión al Distrito y a la RWQCB a medida que se recopilen los datos.</p> <p>3. Plan de manejo de sedimentos. El Profesional calificado contratado por el solicitante del proyecto preparará un plan de manejo de sedimentos basado en los hallazgos del informe de caracterización de sedimentos descrito anteriormente en consulta con la RWQCB y el Distrito, y sujeto a su aprobación. Una vez aprobado, el plan de manejo de sedimentos será implementado por el solicitante del proyecto y estará sujeto a la supervisión regulatoria de la RWQCB y el Distrito. <u>Es importante destacar que el plan de manejo de sedimentos deberá ser revisado, sujeto a la aprobación del Distrito, siempre que se recojan datos de esfuerzos de muestreo incrementales (por ejemplo, cada fase, cada área planificada para perturbación) como parte de los pasos 1 y 2 descritos anteriormente.</u> El plan de manejo de sedimentos describirá detalladamente las acciones necesarias que se emplearán cuando se perturben los sedimentos en el área de alteración para evitar que la actividad de construcción en costa genere contaminación o exacerbe las condiciones</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>de contaminación de sedimentos existentes documentadas en el informe de caracterización de sedimentos. El plan de manejo de sedimentos deberá considerar y ser coherente con los requisitos del proyecto especificados en las medidas de mitigación MM-HAZ-1 a MM-HAZ-9, que incluyen diversas BMP para evitar liberaciones accidentales en las aguas de la Bahía, MM-WQ-1, que requiere un plan de monitoreo de la calidad del agua, y MM-WQ-2, que requiere la implementación de varias de las mejores prácticas de manejo de la calidad del agua (BMP), lo que incluye requisitos específicos para actividades perturbadoras de sedimentos, como el hincado de pilotes.</p>	
			<p>4. Muestreo y análisis posterior a la construcción. Al concluir las actividades de construcción dentro de un área de perturbación, el Profesional calificado realizará el muestreo y análisis posteriores a la construcción de acuerdo con el SAP (previamente preparado en el Paso 1 anterior) para determinar si las actividades de perturbación de sedimentos en el agua resultaron en COC por encima de los niveles previos a la construcción documentados en el informe de caracterización de sedimentos. Los resultados del muestreo y análisis posteriores a la construcción se presentarán a la RWQCB y al Distrito, dentro de los 30 días posteriores a la conclusión del muestreo.</p>	
			<p>5. Remediación. Si los resultados del muestreo posterior a la construcción muestran que los niveles de COC exceden los niveles identificados a partir del muestreo previo a la construcción, se requerirá la aplicación de medidas correctivas para restablecer los niveles de COC a los niveles observados en el muestreo previo a la construcción o por debajo de los observados. Sin embargo, no se requerirá que el proyecto mitigue a niveles de contaminación inferiores a los niveles de muestreo previos a la construcción para cumplir con esta medida de mitigación. Estas acciones correctivas, que estarán sujetas a la revisión y aceptación de la RWQCB, pueden incluir, entre otras, dragado y/o cubierta de arena, <u>grava, arena de grava, según se determine apropiado en consulta con el Distrito y la RWQCB.</u> La RWQCB también revisará las medidas</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>necesarias para mitigar cualquier posible efecto significativo de las medidas correctivas, que pueden incluir las medidas de mitigación incorporadas en el EIR final para el Proyecto de remediación de sedimentos en astilleros e incluidas en el MMRP, lo que incluye, entre otras, las medidas de mitigación requeridas relacionadas con la calidad del agua (Medidas de mitigación 4.2.1 [Monitoreo automático del dragado], 4.2.2 [Mejores prácticas de manejo], 4.2.3 [Cortinas de limo flotantes alrededor del dragado], 4.2.4 [Monitoreo de la calidad del agua durante las acciones de remediación], 4.2.5 [Instalación de placa para derrames], 4.2.6 [Mejores prácticas para cucharas bivalvas], 4.2.7 [Diseño apropiado de la cubierta de arena], 4.2.8 [Colocación controlada de la cubierta de arena], 4.2.9 [Plan de manejo de dragado], 4.2.10 [Área de contención de drenaje], 4.2.11 [Evitar el incumplimiento de la almohadilla de drenaje], 4.2.12 [Preparación de un SWPPP], 4.2.13 [Requisitos de descarga a alcantarillado sanitario], y 4.2.14 [Actividades de dragado, transporte y eliminación para el control de fuentes y tratamiento] y relacionadas con materiales peligrosos (Medidas de mitigación 4.3.1 [Contención secundaria], 4.3.2 [Plan de manejo de dragado], 4.3.3 [Plan de contingencia], 4.3.4 [Plan de salud y seguridad], 4.3.5 [Plan de comunicación], 4.3.6 [Plan de manejo de sedimentos], 4.3.7 [Plan de transporte de materiales peligrosos] y 4.3.8 [Plan de control de tráfico]).</p>	
			<p>6. Documentación de progreso. El solicitante del proyecto deberá presentar un informe de progreso a la RWQCB y al Distrito para su revisión de forma recurrente durante las actividades de remediación como mínimo trimestralmente y que puede ser tan frecuente como mensualmente, lo que será determinado a discreción de la RWQCB y el Distrito en función de las circunstancias presentes en el momento de las actividades.</p>	
			<p>7. Documentación final. La documentación final que demuestre el trabajo de remediación completado también se presentará a la RWQCB y al Distrito. Una vez que las concentraciones de COC no excedan los niveles previos a la construcción documentados en el informe de caracterización de sedimentos, esta medida de mitigación no requiere ninguna remediación adicional. Sin embargo,</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			como requisito de la certificación conforme a la Sección 401 de la CWA y como la agencia con jurisdicción primaria sobre la calidad del agua en la Bahía de San Diego, la <u>Unidad de Restauración del Sitio</u> de la RWQCB puede requerir pasos adicionales, según corresponda, en el curso del requerimiento, supervisión y administración de las <u>medidas de remediación (bajo la autoridad proporcionada conforme a la Sección 13304 del Código del Agua de California)</u> <u>condiciones de la certificación de la calidad del agua conforme a la Sección 401 de la CWA, que</u> la agencia considere necesario para cumplir con la Ley de Agua Limpia y la Ley de Control de Calidad del Agua Porter-Cologne.	
Crear un peligro al estar ubicado en un sitio que está listado como un sitio de materiales peligrosos de acuerdo con la Sección 65962.5 del Código de Gobierno	Impacto-HAZ-2 , como se mencionó anteriormente.	PS	Implementar MM-HAZ-10 , como se ha descrito anteriormente. Implementar MM-WQ-1 y MM-WQ-2 , como se ha descrito en la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i> .	LTS
Impactos acumulativos				
La contribución del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con peligros y materiales peligrosos no sería acumulativamente considerable, ya que se requeriría que el proyecto implementara las medidas de mitigación MM-BIO-1 a MM-BIO-7 , MM-WQ-1 y MM-WQ-2 , y MM-HAZ-1 a MM-HAZ-10 ; no se requeriría ninguna mitigación adicional específica para los impactos acumulativos.				
3.6 Hidrología y calidad del agua				
Impacto del proyecto				
Violar las normas de calidad del agua o los requisitos de descarga residual o degradar la calidad del agua	Impacto-WQ-1: Degradación de la calidad del agua por perturbación de sedimentos durante la construcción en el agua. El proyecto propone componentes que implicarían la construcción en el agua y la perturbación del suelo de la bahía. La perturbación del suelo de la bahía causaría que los	PS	Implementar la medida de mitigación MM-BIO-4 como se describe en la Sección 3.2, <i>Recursos Biológicos</i> . MM-WQ-1: Proporcionar evidencia de Certificación de calidad del agua conforme a la Sección 401 y monitorear la turbidez y los constituyentes de preocupación durante la perturbación de sedimentos relacionados con la construcción. Antes de comenzar las actividades de	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
de superficie o subterránea	sedimentos se volvieron a suspender temporalmente, aumentando así la turbidez y potencialmente disminuyendo los niveles de oxígeno disuelto, aumentando la salinidad, aumentando las concentraciones de sólidos suspendidos y potencialmente liberando productos químicos presentes en el sedimento en la columna de agua dentro y fuera de los límites del proyecto. Los impactos serían significativos.		<p>construcción en el agua que tienen el potencial de perturbar los sedimentos, el proyecto propuesto debe proporcionar evidencia al Distrito de que se ha obtenido la certificación conforme a la Sección 401 de la CWA de la Junta Regional de Control de Calidad del Agua (RWQCB) para las actividades perturbadoras de sedimentos.</p> <p>A menos que la RWQCB requiera medidas adicionales o alternativas que proporcionen un grado equivalente o mayor de protección del medio ambiente como condiciones para la emisión de la certificación de calidad del agua conforme a la Sección 401 de la CWA, el proponente del proyecto implementará los siguientes pasos para asegurar que el proyecto propuesto no viole los objetivos de calidad del agua del Plan de la cuenca ni dificulte su implementación o de otra manera entre en conflicto con el Marco de monitoreo y evaluación de la RWQCB en la Región de San Diego y el Enfoque estratégico de evaluación de la calidad del agua para la Bahía de San Diego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contratar a un especialista en calidad del agua con al menos 5 años de experiencia en monitoreo de calidad del agua para preparar un plan de monitoreo de calidad del agua y llevar a cabo monitoreo de calidad del agua para demostrar al Distrito y a la RWQCB que las actividades de construcción en el agua no violan el Plan de la cuenca ni los objetivos aplicables de calidad del agua. • Obtener la aprobación del plan de monitoreo de la calidad del agua del Distrito y la RWQCB (relacionado con la certificación de calidad del agua conforme a la Sección 401 de la CWA) antes de iniciar las actividades de construcción en el agua. • El plan de monitoreo de la calidad del agua deberá incorporar: <ul style="list-style-type: none"> ○ (1) Todos los requisitos de monitoreo y presentación de informes reglamentarios específicos del permiso (por ejemplo, condiciones de la Sección 401 de CWA), y ○ (2) Una descripción detallada del plan de monitoreo de la calidad del agua propuesto, que identificará claramente los límites del proyecto, los 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>componentes químicos de preocupación y los objetivos de calidad del agua identificados en consulta con la RWCQB, la agencia con la jurisdicción principal sobre la calidad del agua en la Bahía de San Diego.</p> <p>El plan de monitoreo de la calidad del agua también proporcionará una descripción detallada del monitoreo de la calidad del agua que se llevará a cabo antes, durante y después de las actividades de construcción para garantizar el cumplimiento de esta medida de mitigación. El plan de monitoreo se diseñará para indicar si se han identificado excesos de los objetivos de calidad del agua. Dependiendo del alcance del proyecto y de la posibilidad de liberación de contaminantes derivados del proyecto, el monitoreo de la calidad del agua incluirá inspecciones visuales de turbidez y desechos, así como monitoreo de la columna de agua utilizando equipos de campo de monitoreo de la calidad del agua adecuados y calibrados para medir, como mínimo: turbidez, oxígeno disuelto, pH, temperatura y salinidad. Si el monitoreo de la columna de agua indica que se han excedido los objetivos de calidad del agua identificados en consulta con la RWQCB (por ejemplo, turbidez u oxígeno disuelto), se recogerán muestras de la columna de agua y se analizarán para determinar los productos químicos específicos del proyecto que sean motivo de preocupación. El proponente del proyecto utilizará un laboratorio certificado por el Programa de Acreditación de Laboratorios Ambientales del Estado de California (ELAP) para todas las pruebas analíticas, excepto en aquellos casos en los que las mediciones como la temperatura del agua y el pH se puedan determinar inmediatamente en el campo y no poner en peligro las muestras al exceder el tiempo de transporte al laboratorio para análisis.</p> <p>El monitor de calidad del agua designado garantizará que la turbidez no se extienda fuera del área de construcción inmediata. Dependiendo de los requisitos del permiso, el monitor de calidad del agua puede detener los trabajos de construcción y alertará a las agencias reguladoras (por ejemplo, la RWQCB) si se observa una violación de</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>la calidad del agua. Además, el proponente del proyecto coordinará los esfuerzos de monitoreo de la calidad del agua y proporcionará copias de todos los datos mensuales de monitoreo de la calidad del agua a la RWQCB y al Distrito durante toda la duración de la construcción del proyecto, como se describe en el calendario de informes del plan de monitoreo aprobado por la agencia o permisos específicos del proyecto.</p> <p>MM-WQ-2: Implementar las mejores prácticas de manejo de la calidad del agua durante la construcción. Durante las actividades de construcción, las BMP, que deben estar listadas en las especificaciones y planos del contratista y con evidencia proporcionada al Distrito, serán implementadas por el proponente del proyecto e incluirán lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El contratista deberá comprender y cumplir plenamente con los términos y condiciones de las aprobaciones y permisos obtenidos, así como con todas las BMP del proyecto. • Todas las actividades de construcción se llevarán a cabo dentro de la huella designada del proyecto. • Se minimizará la perturbación en el fondo del océano y en las zonas intermareales. • El proponente del proyecto no almacenará material en el fondo del piso de la Bahía de San Diego y no barrerá ni nivelará la superficie del fondo con la cuchara. • Se mantendrá en el sitio los tipos apropiados y cantidades suficientes de materiales para contener cualquier derrame o liberación involuntaria de materiales que pueda causar una condición de contaminación o perturbación si los materiales llegan a aguas de los Estados Unidos y/o del Estado. • El solicitante del proyecto (NASSCO) debe administrar, almacenar, tratar y desechar adecuadamente los desechos de acuerdo con las leyes y regulaciones federales, estatales y locales aplicables. Se implementará el manejo 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>de desechos para evitar o minimizar la exposición de los desechos a las precipitaciones o a la escorrentía de las aguas pluviales. El almacenamiento, manejo, tratamiento o eliminación de desechos no creará condiciones de contaminación, polución o perturbación según se define en la Sección 13050 del Código del Agua de California.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se colocarán redes, bolsas de arena, lonas u otras formas de barreras alrededor de las áreas de almacenamiento para evitar que los desechos entren al agua. • <u>La remoción de pilotes deberá realizarse utilizando un método de extracción directa o de remoción vibratoria. El uso del método de remoción vibratoria estará sujeto a los mismos requisitos de mitigación que el hincado de pilotes vibratorio identificado en MM-BIO-3. Se prohíbe el balanceo de pilotes.</u> • <u>Los pilotes retirados de las zonas con contaminación presentes no deben sacudirse, desprenderse, despojarse o rasparse, dejarse colgando para que goteen ni ninguna otra acción destinada a limpiar o eliminar el material adherido de los pilotes. Todo sedimento asociado con los pilotes retirados no debe devolverse a la vía fluvial.</u> • Todo el equipo debe lavarse antes de transportarlo al sitio del proyecto y debe estar libre de sedimentos, escombros y materiales extraños. Todos los equipos utilizados en contacto directo con el agua de superficie deben limpiarse con vapor antes de su uso. Todos los equipos que utilicen gas, aceite, líquido hidráulico u otros productos derivados del petróleo deben inspeccionarse para detectar pérdidas antes de su uso y deben monitorearse para detectar pérdidas. El equipo estacionario (por ejemplo, motores, bombas, generadores, etc.) debe colocarse sobre planos de goteo u otros tipos de contención. • Las plumas flotantes deben mantenerse alrededor del área del proyecto para capturar los desechos flotantes. Los buzos deben recuperar los desechos no flotantes del fondo de la bahía dentro de las 72 horas de conocerse la 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p>situación. Todos los escombros y la basura se recogerán y desecharán en contenedores de desechos apropiados al final de cada día de construcción. Se prohibirá la descarga de materiales peligrosos en el sitio del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Después de la finalización del proyecto, todos los escombros generados por el proyecto, materiales de construcción, exceso de material, desechos y la basura deben ser removidos del sitio del proyecto para su eliminación en un vertedero autorizado u otro sitio de eliminación de conformidad con las leyes y regulaciones federales, estatales y locales. • Todos los escombros y la basura se recogerán y desecharán en contenedores de desechos apropiados al final de cada día de construcción. • Se prohibirá la descarga de materiales peligrosos en el sitio del proyecto. • Se deben especificar los requisitos de movimiento de embarcaciones con carga controlada, conexiones de línea y/o caballos de fuerza de los remolcadores y embarcaciones de apoyo en el sitio del proyecto para evitar que vuelvan a suspenderse sedimentos. Tales medidas pueden incluir restricciones de velocidad, el establecimiento de áreas fuera del límite y el uso de buques de tiro poco profundos. • NASSCO desplegará y mantendrá una longitud continua de cortinas de limo único que rodeen completamente las actividades del proyecto en el agua para controlar y contener la migración de sedimentos que se vuelven a suspender en la superficie del agua y en la profundidad. El despliegue de la cortina de limo deberá cumplir con los siguientes requisitos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Las cortinas de limo deben estar compuestas por material geotextil Tipo III. 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Las cortinas de limo deben restringir la pluma de turbidez visible de la superficie o los escombros superficiales al área de construcción y perturbación de sedimentos y deben controlar y contener la migración de sedimentos o escombros que se vuelven a suspender en la superficie del agua y en la profundidad. ○ La cortina de limo debe mantenerse como un cerramiento de turbidez completo. Las cortinas de limo deben estar apoyadas por plumas para escombros flotantes en áreas de aguas abiertas, como a lo largo de la bahía de la zona de perturbación. A lo largo de los bordes de los muelles, las cortinas de limo pueden estar conectadas a la estructura del muelle. ○ La parte inferior de las cortinas de limo debe tener pesas de lastre o varillas fijadas a la base del tejido para resistir la flotabilidad natural del tejido de la cortina de limo y disminuir la tendencia a moverse en respuesta a las corrientes. Cuando sea posible y aplicable, las cortinas de limo flotantes deben anclarse y desplegarse desde la superficie del agua hasta justo encima del sustrato. ○ Si es necesario, se deben instalar cortinas de limo con solapas de marea para facilitar el despliegue de la cortina en áreas de mayor flujo. Según una determinación del Distrito, y sujeto a la aceptación de la RWQCB de conformidad con la Ley Federal de Agua Limpia (CWA) y la Ley de Control de Calidad del Agua Porter-Cologne, se pueden usar cortinas de aire junto con las cortinas de limo para contener sedimentos que se vuelven a suspender, mejorar la seguridad de los trabajadores, y permitir que las barcazas transiten dentro y fuera del área de trabajo sin la necesidad de abrir y cerrar las compuertas de la cortina de limo. 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Las cortinas de limo deben ser monitoreadas continuamente para detectar daños, dislocaciones o huecos y deben ser reparadas inmediatamente cuando se pierda la continuidad o donde se haya aflojado. ○ Las cortinas de limo no deben retirarse hasta que la columna de turbidez visible se haya disipado y/o los residuos de la superficie hayan sido colados y eliminados. ○ La perturbación de sedimentos dentro de los límites de remediación identificados en la Figura 3.5-1, 3.5-2 y 3.5-3 requerirá cortinas de limo dobles en lugar de cortinas de limo simple. ● Procedimientos específicos a la actividad en el agua (instalación o extracción de pilotes). El proponente del proyecto llevará a cabo la instalación o remoción de pilotes de una manera que implemente los requisitos de permisos aplicables, lo que incluye el permiso conforme a la Sección 404 de la CWA emitido por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y la Certificación de la Calidad del Agua conforme a la Sección 401 de la CWA emitida por la Junta Regional de Control de Calidad del Agua. Es posible que se requiera hincado de pilotes con martillos percutores, inyección interna o perforación en función del tipo de instalación o eliminación de pilotes que se realice. Se requerirán las siguientes medidas adicionales basadas en el tipo de instalación o remoción de pilotes que se produzca. <ul style="list-style-type: none"> ○ Hincado de pilotes con martillo percutor <p data-bbox="1161 1206 1707 1398">El proponente deberá instalar cortinas de turbidez que cumplan con las Mejores Prácticas de Manejo y Normas Ambientales del Distrito para las Actividades de Reparación y Mantenimiento Estructural en el Agua para Instalaciones Portuarias Existentes conducidas por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019).</p> ○ Perforación 	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			<p><u>Se podrá utilizar la perforación si la autoriza la RWQCB con un certificado de calidad del agua conforme a la Sección 401 de la CWA. La perforación no estará permitida a menos que el solicitante del proyecto pueda demostrar, a satisfacción del Distrito, que no hay alternativas factibles para el uso de perforación. Si no hay alternativas factibles a la perforación,</u> Cuando se levanten las sartas durante la construcción en el agua, se levantarán lentamente, al menos una cuarta parte de la velocidad a la que se levantan las sartas durante el funcionamiento normal. Antes de que la sarta alcance el subsuelo del fondo de la bahía durante la remoción, el operador debe llevar a cabo la extracción de la sarta en intervalos de 2 minutos (extracción repetida de 2 minutos seguida de una pausa de 2 minutos) para reducir la perturbación del sedimento de la bahía.</p>	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Inyección interna <p><u>Se podrá utilizar la inyección interna si lo autoriza el USACE con un permiso conforme a la Sección 401 de la CWA o la RWQCB con una certificación de calidad del agua conforme a la Sección 401 de la CWA. La inyección interna no estará permitida a menos que el solicitante del proyecto pueda demostrar, a satisfacción del Distrito, que no hay alternativas factibles para el uso de inyección interna. Si no hay alternativas posibles a la inyección interna,</u> El uso de la inyección interna estará sujeto a la instalación de cortinas de limo dobles, independientemente de la ubicación dentro del sitio del proyecto (MM-WQ-2), al monitoreo posterior a la construcción (MM-WQ-1) y a limitaciones en el caudal del agua, velocidad de la boquilla de inyección y duración según lo determinado por la RWQCB durante el proceso de permisos conforme a la Sección 401.</p>	
			<p>Esta medida también se implementará junto con MM-HAZ-1 a MM-HAZ-10. Además, esta medida se aplicará a menos que la RWQCB, la agencia gubernamental encargada de hacer cumplir la Ley Federal de Agua Limpia y la Ley Estatal de Control de Calidad del Agua Porter-Cologne, determine qué medidas adicionales o alternativas que proporcionen un grado</p>	

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
			equivalente o mayor de protección ambiental son apropiadas y necesarias para emitir la certificación de calidad del agua conforme a la Sección 401 de la CWA.	
<p>Violar las normas de calidad del agua o los requisitos de descarga residual o degradar la calidad del agua de superficie o subterránea</p> <p>(Continuación)</p>	<p>Impacto-WQ-2: Degradación de la calidad del agua por liberación accidental de materiales peligrosos en la Bahía de San Diego. La construcción del proyecto implicaría el uso y la eliminación de desechos peligrosos, incluidos combustibles, lubricantes y disolventes. Se podrían liberar accidentalmente materiales peligrosos en la Bahía de San Diego durante las actividades de construcción, lo que podría resultar en un impacto potencialmente significativo para la calidad del agua.</p>	PS	<p>Implementar las medidas de mitigación MM-HAZ-1 a MM-HAZ-9 como se ha descrito en la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i>.</p> <p>Implementar la medida de mitigación MM-WQ-2, como se ha descrito en la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i>.</p>	LTS
<p>Violar las normas de calidad del agua o los requisitos de descarga residual o degradar la calidad del agua de superficie o subterránea</p> <p>(Continuación)</p>	<p>Impacto-WQ-3: Potencial para encontrar materiales peligrosos en sedimentos en áreas previamente inaccesibles de la costa y áreas previamente dragadas y cubiertas. La RWQCB de San Diego emitió la CAO R9-2012-0024 por la contaminación de sedimentos dentro de los arrendamientos de NASSCO y BAE Systems. Los sedimentos marinos contaminados fueron removidos de algunos lugares dentro del sitio de sedimentos del astillero conforme a la Orden R9-2013-0093 usando técnicas de dragado ambiental. Sin embargo, se colocaron cubiertas de arena o arena de grava en cuatro áreas dentro del arrendamiento de NASSCO donde las actividades de dragado habrían amenazado la estabilidad de las laderas, <u>las áreas de dragado cubiertas o no eran accesibles al dragado debido a</u> las estructuras en el agua. Como tal, la contaminación presente en esos sedimentos no se eliminó, sino que se cubrió para evitar la mezcla de contaminantes con la columna de agua o sedimento limpio. Una quinta área</p>	PS	<p>Implementar la medida de mitigación MM-HAZ-10 como se ha descrito en la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i>.</p>	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
	<p>debajo del muelle del complejo de reparaciones estaba inaccesible para el dragado y la cubierta de arena y es probable que los contaminantes estén presentes en concentraciones elevadas en los sedimentos superficiales en esta ubicación. El proyecto permitiría el acceso a estas áreas previamente inaccesibles <u>o perturbaría áreas que previamente fueron dragadas y cubiertas. Por lo tanto, el</u> retiro y reemplazo de pilotes propuesto tiene el potencial de perturbar los sedimentos contaminados del fondo marino asociados con actividades anteriores que han ocurrido conforme a la CAO R9-2012-0024, lo que puede resultar en un impacto potencialmente significativo en la calidad del agua.</p>			
<p>Alterar el patrón de drenaje existente de manera que (1) se cree o contribuya agua de escorrentía en exceso a la capacidad del sistema de drenaje de aguas pluviales o proporcione fuentes adicionales de escorrentía contaminada o (2) impida o redireccione los flujos de inundación</p>	<p>La implementación del proyecto propuesto no alteraría sustancialmente el patrón de drenaje existente del sitio o área, incluso mediante la alteración del curso de un arroyo o río o mediante la adición de superficies impermeables, de una manera que crearía o contribuiría a la escorrentía de agua que excedería la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o planificados, o que proporcionaría fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada.</p>	LTS	No se requiere mitigación.	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
Conflicto con un plan de control de calidad del agua o un plan de manejo sustentable de aguas subterráneas	Impacto-WQ-1, Impacto-WQ-2e Impacto-WQ-3 como se ha comentado anteriormente.	PS	Implementar la medida de mitigación MM-BIO-4 como se describe en la Sección 3.2, Recursos biológicos. Implementar las medidas de mitigación MM-HAZ-1 a MM-HAZ-10 como se ha descrito en la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i> . Implementar las medidas de mitigación MM-WQ-1 y MM-WQ-2 como se describió anteriormente.	LTS
Impactos acumulativos				
La contribución del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con la hidrología y la calidad de lagua no sería acumulativamente considerable, ya que se requeriría que el proyecto implementara las medidas de mitigación MM-WQ-1 y MM-WQ-2, MM-BIO-4 y MM-HAZ-1 a MM-HAZ-10 ; no se requeriría ninguna mitigación adicional específica para los impactos acumulativos.				
3.7 Uso del suelo y planificación				
Impactos del proyecto				
Causar un impacto ambiental significativo debido a un conflicto con cualquier plan, política o regulación de uso del suelo adoptado con el propósito de evitar o mitigar un efecto ambiental	Impacto-LU-1: Conflicto con la Ley Costera de California y el plan de manejo integrado de recursos naturales de la Bahía de San Diego. Antes de la incorporación de las medidas de mitigación MM-BIO-1 a MM-BIO-7, MM-HAZ-1 a MM-HAZ-10 y MM-MM-WQ-1 y MM-WQ-2 , podría producirse un conflicto potencial con LA Ley Costera de California y el plan de manejo integrado de recursos naturales, lo que podría resultar en impactos potenciales en la vida silvestre marina, el hábitat sensible y la calidad del agua.	PS	Implementar las medidas de mitigación MM-BIO-1 a MM-BIO-7 como se describe en la Sección 3.2, <i>Recursos biológicos</i> . Implementar las medidas de mitigación MM-HAZ-1 a MM-HAZ-10 como se ha descrito en la Sección 3.5, <i>Peligros y materiales peligrosos</i> . Implementar las medidas de mitigación MM-WQ-1 y MM-WQ-2 , como se ha descrito en la Sección 3.6, <i>Hidrología y calidad del agua</i> .	LTS
Impactos acumulativos				
La contribución del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con el uso del suelo y planificación no sería acumulativamente considerable, ya que se requeriría que el proyecto implementara las medidas de mitigación MM-BIO-1 a MM-BIO-7, MM-HAZ-1 a MM-HAZ10 y MM-WQ-1 y MM-WQ-2 ; no se requeriría ninguna mitigación adicional específica para los impactos acumulativos.				
3.8 Ruido y vibración				
Impactos del proyecto				
Generación de un aumento sustancial temporal o	La implementación del proyecto propuesto no generaría un aumento sustancial temporal o permanente de los niveles de ruido ambiental	LTS	No se requiere mitigación.	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
permanente de los niveles de ruido ambiental en exceso de las normas aplicables	en las proximidades del proyecto que exceda las normas locales de ruido.			
Generación de niveles excesivos de vibración terrestre o ruido terrestre	La implementación del proyecto propuesto no expondría a las personas ni generaría vibraciones terrestre ni niveles de ruido terrestre excesivos.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Exposición a las personas a niveles excesivos de ruido en la pista de aterrizaje o en el aeropuerto	La implementación del proyecto propuesto no expondría a las personas que residen o trabajan en el área del proyecto a niveles excesivos de ruido de una pista de aterrizaje privada, aeropuerto público o aeropuerto de uso público.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Impactos acumulativos				
La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con el ruido y la vibración sería menos que acumulativamente considerable; no se requeriría una mitigación adicional específica a los impactos acumulativos.				
3.9 Transporte, circulación y estacionamiento				
Impactos del proyecto				
Conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación	El proyecto propuesto no entraría en conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación, lo que incluye transporte público, carreteras, bicicletas y las instalaciones peatonales.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Conflicto o inconsistencia con las Pautas estatales Sección 15064.3, Subdivisión (b) de la CEQA.	El proyecto propuesto no entraría en conflicto ni sería incompatible con las Pautas estatales de la Sección 15064.3, subdivisión (b) de la CEQA.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS
Aumento sustancialmente de los peligros debido a la característica de	El proyecto propuesto no aumentaría sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico	LTS	No se requiere mitigación.	LTS

Problema	Impacto	Importancia antes de la mitigación	Medidas de mitigación	Importancia después de la mitigación
diseño geométrico o usos incompatibles	(por ejemplo, curvas pronunciadas o intersecciones peligrosas) o usos incompatibles (por ejemplo, equipos agrícolas).			
Generar un acceso de emergencia inadecuado	El proyecto propuesto no generaría en un acceso inadecuado de emergencia.	LTS	No se requiere mitigación.	LTS

Impactos acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con el transporte, circulación y estacionamiento sería menos que acumulativamente considerable; no se requeriría una mitigación adicional específica a los impactos acumulativos.

Notas: NI = Sin impacto; LTS = Menos que significativo; PS = Potencialmente significativo; SU = Significativo e inevitable

Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente.