

# ES Resumen ejecutivo

## ES.1 Introducción

Este capítulo ofrece un resumen del Informe Preliminar de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto Estación de Camiones Eléctricos de Tidelands Avenue (el proyecto propuesto o el proyecto) de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El Distrito Portuario Unificado de San Diego (el Distrito) es la agencia principal bajo la Ley CEQA a cargo del informe EIR y, como tal, tiene la responsabilidad principal de evaluar los efectos ambientales del proyecto propuesto y de considerar su aprobación a la luz de estos efectos.

Según lo exige la Ley CEQA, el presente informe preliminar EIR: (1) describe el proyecto propuesto, incluyendo su ubicación, objetivos y características; (2) describe las condiciones existentes en el sitio del proyecto y sus alrededores; (3) analiza los efectos físicos adversos directos, indirectos y acumulativos que ocurrirían sobre las condiciones existentes si se implementara el proyecto propuesto; (4) identifica medios factibles para evitar o reducir sustancialmente los efectos adversos significativos del proyecto propuesto; (5) proporciona una determinación de la importancia de cada impacto después de incorporar la mitigación; y (6) evalúa un rango razonable de alternativas factibles al proyecto propuesto que cumplirían con sus objetivos básicos y reducirían el impacto significativo del proyecto. En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley CEQA, el informe EIR evaluó los impactos potenciales y las medidas de mitigación; sin embargo, el análisis concluyó que no se producirían impactos significativos y no se requiere mitigación.

El presente resumen ejecutivo cubre los siguientes temas: (1) Descripción del proyecto; (2) Áreas de controversia conocida/problemas planteados por las agencias y el público; (3) Problemas a resolver, incluidos los efectos ambientales significativos y la consideración de alternativas al proyecto propuesto; (4) un resumen de las alternativas al proyecto; y (5) la alternativa ambientalmente superior. El presente informe preliminar EIR 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>. Asimismo, el público puede obtener una copia impresa para revisión durante el horario de atención en las oficinas administrativas del Distrito ubicadas en 3165 Pacific Highway, San Diego, California 92101, en las bibliotecas National City Public Library, 1401 National City Boulevard, National City, CA 91950 y Logan Heights Library, 567 S 28th St., San Diego, CA 92113.

## ES.2 Descripción del proyecto

### ES.2.1 Descripción General

Skychargers LLC (Solicitante) es el proponente del proyecto y fue seleccionado por la junta del puerto luego de un proceso público transparente que incluyó consideraciones sobre la ubicación, el tamaño y los componentes de la propuesta. El proyecto consta de los siguientes componentes: (1) Puestos de carga y estacionamiento para camiones cero emisiones (ZEV); (2) Estructuras de sombra con tecnología fotovoltaica (FV); (3) Sistema de almacenamiento de energía en baterías (BESS); (4) Tienda de conveniencia; y (5) Mejoras a la infraestructura. El objetivo del proyecto propuesto es dar servicio a los camiones eléctricos que a menudo llegan a la terminal marítima cercana y las instalaciones de almacenamiento asociadas de la cercanía.

El proyecto propuesto contaría con un total de 70 puestos de carga. Los 70 puertos de carga tendrían capacidad de carga simultánea. Se prevé que hasta 30 camiones utilicen el sitio durante el año operativo inicial como parte del Programa TaaS (del inglés, Trucking as a Service), un servicio en el que se cobra una tarifa mensual estándar y, a cambio, el operador del camión tiene acceso a un vehículo con mantenimiento y carga total listo para trabajar. El programa también puede incluir una opción para que los operadores se conviertan en propietarios de los camiones ZEV al final del contrato de arrendamiento. Gradualmente, podrían sumarse 16 camiones más al programa en los próximos 3 a 5 años. Además, el sitio ofrecería infraestructura de carga de camiones ZEV para apoyar a las flotas municipales, empresas locales con flotas de camiones y vehículos de pasajeros, dependiendo de la capacidad disponible, con prioridad para los camiones ZEV que prestan servicio al Distrito. Como parte del Programa TaaS, los operadores participantes pueden tener puestos de carga/estacionamiento asignados exclusivamente, y los camiones que presten servicio en una de las dos terminales de mercancías marítimas tendrán prioridad sobre todos los demás vehículos al acceder a los puestos de carga. El sitio estaría equipado con puertas que podrían usarse para controlar el acceso según fuera necesario para hacer cumplir la prioridad de uso.

## ES.2.2 Ubicación del proyecto y entorno existente

El sitio del proyecto incluye aproximadamente 4,8 acres de área de arrendamiento dentro de una parcela de aproximadamente 8,2 acres, que es un sitio pavimentado existente y está ubicado en 1640 Tidelands Avenue (número de parcela del tasador 760-044-51-00) en la ciudad de National City en el condado de San Diego, California. National City se encuentra a aproximadamente 5 millas al sur del centro de San Diego, a orillas de la Bahía de San Diego, y a aproximadamente 10 millas al norte de la frontera entre Estados Unidos y México. National City limita con la ciudad de San Diego al norte y al este, la ciudad de Chula Vista al sur, las áreas no incorporadas de Lincoln Acres y Bonita al sur y sureste, y la bahía de San Diego al oeste.

El sitio del proyecto está localizado inmediatamente al sur del edificio del Centro de Operaciones Portuarias del Distrito (anteriormente conocido como el edificio de Servicios Generales del Puerto), ubicado en 1400 Tidelands Avenue en National City. El sitio está delimitado al este por Tidelands Avenue, al sur por West 19th Street y al oeste por la Base Naval de los EE. UU. en San Diego. La Puerta 13, una de las puertas de acceso a la Base Naval de los EE. UU., está en el extremo oeste de West 19th Street.

El sitio se encuentra dentro del área frontal de la bahía de National City: Distrito de Planificación 5 del Plan Maestro del Puerto, subárea industrial norte, con zonificación para fines industriales y marítimos. Los usos permitidos son fabricación, almacenamiento, instalaciones de transporte y distribución. El proyecto está sujeto a un permiso de desarrollo costero inapelable del Distrito.

El sitio del proyecto actualmente pavimentado se utiliza como un patio de carga y descarga de desbordamiento y área de almacén de chasis (estacionamiento) de Pasha Automotive Services. No existen estructuras en el sitio. El sitio está pavimentado principalmente con asfalto y se pueden ver algunos árboles ornamentales a lo largo del borde este; todo el perímetro está cercado.

Hay dos rutas designadas para camiones: una ruta corre a lo largo de Harbor Drive, luego se conecta con las autopistas adyacentes I-5 e I-15 a través de 28th Street o 32nd Street en la ciudad de San Diego o 8th Street en National City; la otra ruta de camiones corre a lo largo de Tidelands Avenue entre th24 Street y el Centro Cívico. La ruta de Harbor Drive es un derecho de paso controlado por el municipio de San Diego; la ruta de Tidelands

Avenue también es un derecho de paso controlado por el municipio de National City. El cumplimiento de las rutas de camiones es competencia de los municipios de San Diego y National City, respectivamente, ya que están ubicadas dentro del derecho de paso sobre el cual el Distrito no tiene autoridad directa para su cumplimiento.

## ES.2.3 Objetivos del proyecto

Los objetivos del proyecto propuesto son los siguientes:

1. Contribuir al logro del objetivo del Distrito de electrificar sus operaciones marítimas, específicamente el movimiento de mercancías mediante camiones pesados.
2. Facilitar el cumplimiento de las metas del Distrito a largo plazo sobre las emisiones de las operaciones marítimas.
3. Reducir las emisiones de contaminantes criterio y mejorar la calidad del aire y los beneficios para la salud en la comunidad portuaria y la gran cuenca atmosférica de San Diego.
4. Diseñar un centro de carga para camiones que utilice las mejores prácticas de la industria en materia de seguridad, incluidas áreas de estacionamiento de entrada y salida siempre hacia adelante y estacionamiento de paso (sin marcha atrás para salir).
5. Brindar equidad en materia de salud a través de la descarbonización y la reducción de la contaminación en zonas y comunidades donde la calidad del aire ha sido históricamente deficiente.
6. Apoyar el objetivo a largo plazo de la Estrategia Marítima de Aire Limpio (MCAS) que busca que el 100 % de viajes a las terminales de mercancía marítima sea de camiones pesados ZEV para 2030 y asimismo que el Objetivo 2 de la estrategia MCAS en cuanto al uso de camiones logre avances importantes, centrándose en facilitar el desarrollo de infraestructura para respaldar la transición al uso de camiones ZEV.
7. Producir un tamaño y una escala que permitan lograr una eficiencia en los costos de desarrollo y una fuente de energía asequible y sostenible para los operadores.
8. Generar y almacenar electricidad sin emisiones de carbono en el sitio para complementar la energía de los servicios públicos y reducir la intensidad de carbono de la energía proporcionada en el sitio.
9. Priorizar el acceso a la infraestructura de carga de los operadores de camiones ZEV que visiten una de las terminales de mercancías marítimas del Distrito y maximizar el uso de la energía cargada.
10. Ofrecer a los operadores de camiones ZEV independientes y de flotas pequeñas una instalación de carga segura, rápida y confiable cerca de las terminales de mercancías marítimas.
11. Apoyar la coherencia entre las políticas del Distrito y el Plan de Acción de Transporte de Carga Sostenible de California.
12. Utilizar los fondos de subvención otorgados y cumplir con las obligaciones contractuales de construir 70 puestos de carga para camiones ZEV de manera expedita.

## ES.3 Áreas de controversia conocida/ Problemas planteados por las agencias y el público

De conformidad con la Sección 15123(b)(2) de la Ley CEQA, un informe EIR debe identificar áreas de controversia conocidas por la agencia principal, incluidos los problemas planteados por las agencias y el público,

y los problemas que deben resolverse. El Distrito distribuyó un Aviso de preparación (NOP) para solicitar comentarios de la agencia y del público sobre el alcance y el contenido del informe EIR. El Aviso de preparación estuvo disponible durante un período mínimo de revisión pública de 30 días desde el miércoles 18 de junio de 2025 hasta el lunes 21 de julio de 2025. Se llevaron a cabo dos reuniones públicas de delimitación del alcance para solicitar comentarios sobre el alcance del informe EIR propuesto. La primera reunión se llevó a cabo en persona a las 6:00 p. m. del martes 24 de junio de 2025, en la sala comunitaria de la biblioteca National City Public Library. La segunda reunión fue una reunión pública virtual que se llevó a cabo a las 6:00 p. m. del miércoles 25 de junio de 2025.

Se recibieron un total de ocho cartas de comentarios durante el período de revisión pública del NOP. Las cuestiones planteadas por las agencias y el público abordaban la calidad del aire, la energía, los peligros y materiales peligrosos, el ruido, el transporte, los recursos culturales tribales y alternativas. El Cuadro 1-2 del Capítulo 1, Apéndice B de este informe EIR, Introducción, muestra un resumen de todos los comentarios recibidos y todas las cartas de comentarios presentadas con motivo del aviso de preparación.

### ES.3.1 Resumen de las cuestiones ambientales interrelacionadas que se han planteado

Varias de las cuestiones ambientales planteadas fueron preocupaciones de seguridad debido al riesgo de incendio y a las emisiones de humo y de combustión asociadas. Estas están interrelacionadas con múltiples temas dentro de la estructura de este documento (y de la Ley CEQA en general). En un esfuerzo por ayudar al público a identificar esos temas en el presente informe EIR y comprender cómo se han abordado, esta sección resume estas cuestiones interrelacionadas e indica al lector las secciones de este informe EIR donde puede encontrar un análisis detallado.

La Sección 3.1, Calidad del aire, analiza las cuestiones relacionadas con las emisiones que podrían liberarse en el aire en caso de incendio en las instalaciones. El análisis aborda las emisiones de un incendio en las baterías de tecnología de iones de litio que podría ser causado por el fenómeno de descontrol térmico, por el cual el sistema esencialmente se sobrecalienta hasta un punto en el que se enciende. Durante las operaciones normales, no se producirían emisiones tóxicas al aire del proyecto. El sistema BESS estaría equipado con (1) sistemas de monitoreo y control, (2) sistemas de detección y protección contra incendios y (3) sistemas de ventilación de gas, entre otros, para prevenir, monitorear y/o controlar cualquier mal funcionamiento de las celdas de batería. Se realizó un análisis de modelado de dispersión para evaluar los impactos de riesgo contra la salud de las emisiones durante un incendio causado por un evento de descontrol térmico y determinar hacia dónde viajarían dichas emisiones en función de los patrones de viento predominantes. Se consideró que los impactos relacionados con la calidad del aire eran menos que significativos. Para más detalles, consulte la sección 3.1.4.3 del presente informe EIR.

Los problemas relacionados con los riesgos y materiales peligrosos, como el riesgo de un evento de descontrol térmico y el incendio de un camión eléctrico, se analizan en la Sección 3.3, Riesgos y materiales peligrosos. La

instalación del sistema BESS propuesto utilizaría baterías de iones de litio, que contienen materiales líquidos inflamables y corrosivos. Como se indica en la sección 3.1, Calidad del aire, es posible que un evento de descontrol térmico pueda provocar un incendio y que la quema posterior libere emisiones. El sistema BESS propuesto por el proyecto está diseñado para contener dichos incendios dentro de un único módulo de batería.

Las baterías se almacenarían en un recinto y se contendrían de acuerdo con las especificaciones que cumplen con los requisitos federales, estatales y locales aplicables, como ventilación adecuada, materiales resistentes al ácido y la presencia de suministros de respuesta a derrames. Las baterías se almacenarían en un recinto y se contendrían de acuerdo con las especificaciones que cumplen con los requisitos federales, estatales y locales aplicables, como ventilación adecuada, materiales resistentes al ácido y la presencia de suministros de respuesta a derrames. El recinto BESS también estaría equipado con sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) para la gestión térmica de las baterías. Los recintos utilizados para almacenar materiales peligrosos también se inspeccionarán periódicamente para detectar cualquier signo de falla o fuga. Gracias a la ingeniería de seguridad del sistema BESS, los resultados del análisis de riesgos y materiales peligrosos y la implementación de un análisis de mitigación de riesgos (HMA) específico al sitio (Apéndice D4) y un Plan de Respuesta a Emergencias (ERP) (Apéndice D5), el potencial de condiciones de perturbación o accidentes que involucren materiales peligrosos durante la operación del proyecto se minimizaría de manera efectiva. Para obtener más información, consulte la sección 3.3.4.3 del presente informe EIR.

Las cuestiones relacionadas con las alternativas al proyecto, incluida una ubicación alternativa o una alternativa con tecnológica de baterías, se analizan en el Capítulo 6, Alternativas. Como se resume a continuación en la Sección ES.4, las alternativas analizadas en detalle en el Capítulo 6 incluyen: no realizar el proyecto; no utilizar un generador temporal; seleccionar una ubicación alternativa.

En respuesta a los comentarios públicos que expresan preocupación por los riesgos de incendio de las baterías de litio, la Alternativa Tecnológica BESS considera el uso de diferentes tecnologías de batería, como baterías de flujo de hierro o baterías de zinc. Se considera que estas tecnologías, ofrecidas por fabricantes nacionales como ESS Tech (Iron Flow) y EOS Energy Enterprises (Zinc), tienen una estabilidad térmica mejorada y una inflamabilidad reducida en comparación con los sistemas convencionales basados en litio. Sin embargo, no existe un historial exitoso de la instalación y la operación de estas tecnologías, su construcción y mantenimiento cuestan más y requerirían espacio adicional. Además, la alternativa que considera no utilizar un generador temporal eliminaría las emisiones a corto plazo asociadas con el uso de un generador diésel temporal,

lo que reduciría la gravedad de los impactos relacionados con la calidad del aire, la energía, riesgos y materiales peligrosos y el ruido. Para obtener más información, consulte el capítulo 6 del presente informe EIR.

## ES.4 Problemas por resolver

### Resumen de los impactos del proyecto

El presente informe preliminar EIR examina los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto, como la información relacionada con las condiciones existentes del sitio, análisis de los tipos y la 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 Directrices estatales de la Ley CEQA, se analizaron los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto para las siguientes áreas.

- Calidad del aire ▪ Energía
- Riesgos y materiales peligrosos ▪ Hidrología y calidad del agua
- Ruido
- Transporte

El Cuadro ES-1, presentado al final de este Resumen Ejecutivo, proporciona un resumen de los impactos ambientales que podrían resultar de la implementación del proyecto propuesto y las medidas de mitigación factibles que reducirían o evitarían los impactos. Para cada impacto, el Cuadro ES-1 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. Como se muestra en el Cuadro ES-1, el informe EIR determinó que todos los impactos serían menos que significativos y no se requiere mitigación.

De conformidad con la Sección 15063 de las Directrices de la Ley CEQA, el Distrito preparó un Estudio Inicial que determinó que no se producirían niveles significativos de efectos en cuanto a la estética, los recursos agrícolas y forestales, los recursos biológicos, los recursos culturales, la geología y los suelos, las emisiones de gases de efecto invernadero, el uso y planificación de la tierra, los recursos minerales, el ruido, la población y la vivienda, los servicios públicos, la recreación, los recursos culturales tribales, los servicios públicos y los sistemas de servicios, y los incendios forestales. En el Estudio Inicial también se determinó que los impactos relacionados con el ruido eran menos que significativos; sin embargo, en respuesta a los comentarios públicos, las cuestiones relacionadas con el ruido se abordan en el Capítulo 3, Análisis ambiental, del presente informe EIR. Dos tribus nativas americanas de California respondieron a la solicitud de consulta del Distrito y ambas solicitaron monitoreo tribal durante las actividades de alteración del suelo. Como resultado de la consulta, aunque el sitio está previamente desarrollado y pavimentado, y la excavación es limitada, el Distrito ha incorporado la Condición del Proyecto (PC)-TCR-1, que requiere el monitoreo tribal durante la excavación que penetra el pavimento existente. Consulte la Sección 2.8.3 para obtener la descripción completa de la Condición del Proyecto (PC). Esta medida garantiza que cualquier recurso cultural tribal potencial encontrado durante la construcción será identificado y protegido adecuadamente. Asimismo, el Distrito determinó a través del Estudio Inicial que el proyecto tendría un impacto poco significativo o ningún impacto en ciertos umbrales sobre la calidad del aire, energía, riesgos y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, y transporte. De acuerdo con la Sección 15128 de las Directrices de la Ley CEQA, en el Capítulo 5, Consecuencias adicionales de la implementación del proyecto, se proporciona una breve explicación que indica las razones por las cuales los efectos sobre estos recursos no serían significativos. La Lista de verificación ambiental del Aviso de preparación/Estudio inicial se incluye como Apéndice A en este informe EIR.

## ES.5 Resumen de las alternativas al 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 informada y la participación pública en el proceso de revisión ambiental. A continuación se resumen las alternativas al proyecto propuesto.

### ES.5.1 Alternativa 1 – No realizar el proyecto

La Ley CEQA exige que la alternativa de no realizar un proyecto someta a discusión y análisis los posibles impactos que se producirían si el proyecto propuesto no se implementara. Bajo la alternativa que considera no realizar el proyecto, el sitio del proyecto continuaría siendo utilizado como patio de carga y descarga de desbordamiento y como área de almacenamiento de chasis (estacionamiento) de Pasha Automotive Services. Ninguno de los componentes del proyecto propuesto se construiría ni implementaría.

Bajo la alternativa de no realizar el proyecto, no se implementaría el desarrollo propuesto de infraestructura de carga para camiones ZEV, que incluye una cubierta fotovoltaica, sistema BESS y servicios para conductores. Como resultado, no se construirían nuevas instalaciones de carga en las terminales marítimas y las instalaciones asociadas ni cerca de ellas, y no se proporcionarían adaptaciones operativas como arrendamiento de camiones ZEV o carga prioritaria.

## ES.5.2 Alternativa 2 – No utilizar un generador temporal

Bajo esta alternativa, el proyecto prescindiría del uso de un generador diésel temporal durante la fase operativa inicial y, en su lugar, dependería únicamente de los sistemas fotovoltaicos, el sistema BESS y la conexión a la red eléctrica desde el principio. Si bien este enfoque puede resultar en una capacidad de carga limitada durante las operaciones iniciales, particularmente antes de la interconexión total a la red y la optimización de los sistemas fotovoltaicos/sistema BESS, eliminaría las emisiones a corto plazo asociadas con el uso de generadores. Aunque las emisiones del generador temporal en el marco del proyecto propuesto no se consideran significativas, esta alternativa se alinearía mejor con los objetivos de sostenibilidad del proyecto y la estrategia MCAS del Distrito al evitar por completo las fuentes de energía basadas en combustión.

## ES.5.3 Alternativa 3 – Ubicación alternativa

Bajo esta alternativa, el proyecto propuesto se ubicaría en la esquina suroeste de la intersección de 19th St./Tidelands Ave., en lugar de la esquina noroeste de esta intersección, donde actualmente se propone el proyecto. La ubicación actual se identificó luego de un proceso transparente que duró años y que comenzó con la emisión por parte del Distrito de una Solicitud de Información (RFI) el 23 de mayo de 2022 (Apéndice H), en la que se solicitaron comentarios e información sobre cuestiones que incluían, entre otras, interés en el proyecto, modelos comerciales, preferencias de ubicación y los costos y cronogramas para el desarrollo de infraestructura pública para camiones ZEV. La Solicitud de Información incluyó cuatro sitios ubicados en Tidelands Avenue y cuatro ubicaciones regionales en el condado de San Diego a lo largo de rutas frecuentadas por camiones que viajan hacia y desde las terminales de mercancías marítimas del Distrito. Esta Solicitud de Información también acogió sugerencias para desarrollar sitios no identificados en la convocatoria.

Las parcelas en Tidelands consideradas inicialmente para el proyecto incluían:

- Loteno ocupado de la Terminal Marítima en 10th Avenue (San Diego)
- Pepper Oil (National City), centro de distribución y abastecimiento de combustibles
- 19th Street y Avenida Tidelands, Noroeste (National City)
- 19th Street y Avenida Tidelands, Suroeste (National City)

El proceso de solicitud, que finalmente condujo al proyecto propuesto en la esquina noroeste de la intersección de 19th Street y Tidelands Avenue, también incluyó varias sesiones públicas de la junta portuaria, reuniones de partes interesadas y una solicitud de propuestas emitida el 24 de abril de 2023. Este proceso reveló oportunidades limitadas para proyectos industriales en el área de Tidelands del Distrito dada la superficie limitada designada para usos industriales y las parcelas limitadas que están disponibles y no están bajo acuerdos inmobiliarios a largo plazo. La ubicación propuesta del proyecto y la ubicación analizada en este análisis de la alternativa de ubicación en la esquina suroeste de la intersección de 19th Street y Tidelands

Avenue fueron las dos ubicaciones con mejores probabilidades en el proceso de solicitud y cumplieron con la mayoría o todos los criterios de idoneidad del sitio.

Dado que no se han identificado impactos significativos del proyecto propuesto, y la Alternativa de Ubicación Alternativa está ubicada cerca de la ubicación propuesta del proyecto en National City y no reduciría la magnitud de los impactos identificados para el proyecto propuesto, la alternativa de seleccionar una ubicación alternativa no ofrece ventajas sobre el proyecto propuesto ni mitiga sus impactos.

## ES.6 Alternativa ambientalmente superior

Las Directrices de la Ley CEQA, Sección 15126.6(e)(2), requieren la identificación de una alternativa ambientalmente superior entre las alternativas analizadas en un informe EIR. Las directrices también requieren que si la Alternativa de no realizar el proyecto se identifica como la alternativa ambientalmente superior, entonces se debe identificar otra alternativa ambientalmente superior entre las otras alternativas.

Como se analiza en la Sección 6.5.4, Alternativa ambientalmente superior, la alternativa que considera no utilizar un generador temporal (Alternativa 2) se considera la alternativa ambientalmente superior, y los impactos generales sobre los recursos ambientales se reducirían en comparación con los del proyecto propuesto. La Alternativa 2 eliminaría el uso temporal de un generador diésel durante la fase operativa inicial, lo que reduciría los impactos relacionados con la calidad del aire, la energía, los riesgos y materiales peligrosos y el ruido. La alternativa 2 cumpliría los objetivos del proyecto (véase el Cuadro 6-3, Comparación resumida del impacto del proyecto propuesto y las alternativas) y daría como resultado una ligera mejora en el logro de los objetivos relacionados con la reducción de emisiones y la generación de electricidad sin emisiones de carbono (Objetivos n.º 1, 3, 5, 8 y 11) al evitar el uso de una fuente de energía basada en la combustión durante las primeras operaciones. La posible excepción al cumplimiento de los objetivos del proyecto sería el Objetivo 12 del Proyecto, que depende de la capacidad de la red en el momento de apertura del proyecto en cuanto a la capacidad de entregar energía suficiente para 70 puestos.

**Cuadro ES-1. Resumen de los impactos del proyecto**

Tema ambiental	Impacto	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de mitigación
<b>Calidad del aire</b>			
¿Resultará el proyecto en un aumento neto acumulado considerable de cualquier contaminante criterio para el cual la región del proyecto no cumpla con el estándar de calidad del aire ambiental federal o estatal correspondiente?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Expondría el proyecto a receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Tendría el proyecto un efecto acumulativo sobre los recursos de calidad del aire?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
<b>Energía</b>			
¿Resultaría el proyecto en un impacto ambiental potencialmente significativo debido al derroche, ineficiencia o consumo innecesario de recursos energéticos, durante la construcción u operación del proyecto?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Tendría el proyecto un efecto acumulativo sobre los recursos energéticos?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
<b>Riesgos y materiales tóxicos</b>			
¿Crearía el proyecto un peligro significativo para el público o el medio ambiente a través del transporte, el uso o la eliminación de materiales tóxicos?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Crearía el proyecto un peligro significativo para el público o el medio ambiente a través de condiciones de alteración y accidentes razonablemente previsibles que impliquen la liberación de materiales tóxicos en el medio ambiente?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Estaría el proyecto ubicado en un sitio incluido en una lista de sitios con materiales tóxicos compilada de conformidad con la Sección 65962.5 del Código de Gobierno y, como resultado, crearía un peligro significativo para el público o el medio ambiente?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo

**Cuadro ES-1. Resumen de los impactos del proyecto**

Tema ambiental	Impacto	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de mitigación
¿Tendría el proyecto un efecto acumulativo sobre los riesgos o materiales peligrosos?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
<b>Hidrología y calidad del agua</b>			
¿Violaría el proyecto los estándares de calidad del agua o los requisitos de descarga de desechos o de otra manera degradaría sustancialmente la calidad del agua superficial o subterránea?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Estaría el proyecto en conflicto u obstruiría la implementación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de manejo sostenible de las aguas subterráneas?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Tendría el proyecto un efecto acumulativo sobre los recursos hidrológicos o de calidad del agua?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
<b>Ruido</b>			
¿Generaría el proyecto un aumento sustancial temporal o permanente en los niveles de ruido ambiental en la vecindad del proyecto por encima de los estándares establecidos en el plan general local o la ordenanza o estándares correspondientes de otras agencias?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Generaría el proyecto niveles excesivos de vibración o ruido transmitidos por el suelo?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Tendría el proyecto un efecto acumulativo sobre el ruido?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
<b>Transporte</b>			
¿Estaría el proyecto en conflicto con un plan, programa, ordenanza o una política que aborde el sistema de circulación, como las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Aumentaría el proyecto sustancialmente los riesgos y peligros debido a una característica del diseño geométrico (p. ej., curvas pronunciadas o intersecciones peligrosas) o usos incompatibles (p. ej., maquinaria agrícola)?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo

**Cuadro ES-1. Resumen de los impactos del proyecto**

Tema ambiental	Impacto	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de mitigación
¿Provocaría el proyecto un acceso inadecuado a los equipos de emergencia?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Provocaría el proyecto una oferta de estacionamiento insuficiente que provocaría una disminución del acceso público a la costa?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo
¿Tendría el proyecto un efecto acumulativo sobre los recursos de transporte?	Menos que significativo	No se requiere ninguno	Menos que significativo

## RESUMEN EJECUTIVO

---

ESTA PÁGINA SE DEJÓ INTENCIONALMENTE EN BLANCO